

令和3年度第6回  
札幌市環境影響評価審議会

議 事 録

日 時：令和4年3月2日（水）午後3時開会  
場 所：Web会議

札幌市環境局

## 1 出席者

### (1) 第11次札幌市環境影響評価審議会委員

- ◎近藤 哲也 北海道大学名誉教授、(公財)札幌市公園緑化協会 理事長  
○坪田 敏男 北海道大学大学院獣医学研究院 教授  
秋山 雅行 (地独)北海道立総合研究機構 エネルギー・環境・地質研究所  
研究推進室 主幹  
石塚 真由美 北海道大学大学院獣医学研究院 教授  
伊藤 真由美 北海道大学大学院工学研究院 准教授  
奥本 素子 北海道大学高等教育推進機構 准教授  
小篠 隆生 北海道大学大学院工学研究院 准教授  
鈴木 光 北海学園大学法学部 教授  
奈良 顕子 (一社)北海道建築技術協会 常任理事  
福原 朗子 北海道科学大学工学部 講師  
吉田 剛司 (特非)EnVision環境保全事務所 研究員  
渡部 要一 北海道大学大学院工学研究院 教授  
計 12名 ◎:会長、○:副会長

### (2) 事務局

- 札幌市環境局環境都市推進部環境管理担当部長 柴田 千賀子  
札幌市環境局環境都市推進部環境共生担当課長 濱田 敏裕  
札幌市環境局環境都市推進部環境共生担当課環境共生係長 石川 郭遂  
札幌市環境局環境都市推進部環境共生担当課環境共生係 成田 浩之

### (3) 事業者

- ・(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  
(事業者)札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発準備組合 1名  
(都市計画決定権者)札幌市まちづくり政策局政策企画部都心まちづくり推進室  
札幌駅交流拠点推進担当部長 高橋 秀士  
札幌駅交流拠点推進担当課長 小俣 裕幸  
プロジェクト担当係長 深尾 昌弘  
(環境影響評価の委託を受けた者)株式会社日本設計 3名

## 2 報道機関

なし

## 3 傍聴者

2名

## 1. 開 会

○事務局（濱田環境共生担当課長） 定刻となりましたので、ただいまから、令和3年度第6回札幌市環境影響評価審議会を開催いたします。

本日は、審議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

環境共生担当課長の濱田でございます。

今回も、前回までと同様に、オンライン形式で開催させていただいております。

また、札幌市情報公開条例の規定に基づきまして、本会議は傍聴希望者向けにYouTubeにて限定公開という形でライブ配信しておりますことを報告いたします。

なお、議事録作成のため、本会議の映像を録画しておりますので、あらかじめご了承ください。

それでは、開会に当たりまして、環境管理担当部長の柴田よりご挨拶を申し上げます。

○柴田環境管理担当部長 委員の皆様、本日もご出席をいただきまして、本当にありがとうございます。

さて、本日の会議でございますが、（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準備書につきまして、事前審査として、諮問前になりますが、ご審議をお願いしたいと思います。今回も、専門的な見地からのご意見を頂戴したく、お願いいたします。

それでは、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（濱田環境共生担当課長） 最初に、本日の資料を確認させていただきます。

事前にメールでも送付させていただいていたところですが、まず、次第、委員名簿、事業者関係出席者となっております。そのほか、参考資料としまして、札幌駅前再開発事業における環境影響評価手続状況と、（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準備書関係として、資料1-1、都市計画決定権者の説明資料ですけれども、環境影響評価準備書の概要と、資料1-2の環境影響評価準備書のあらましとなっております。

資料の確認は以上です。

本日は、委員15名のうち12名の方々のご出席をいただいております。以上から、札幌市環境影響評価審議会規則第4条第3項の規定により、この会議が成立していることをご報告いたします。

なお、上田委員、水島委員、高橋委員は、本日欠席となっております。

これ以降の進行につきましては、近藤会長にお願いしたいと存じます。

近藤会長、よろしくお願いいたします。

## 2. 議 事

○近藤会長 それでは、進めさせていただきます。

本日は、札幌駅前の再開発について、1件の審議が予定されております。

終了時刻は16時頃を予定しておりますので、ご協力のほどをよろしくお願いいたします。

議題は、次第に書いているとおり、（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準備書に係る1回目の審議となります。

これまでの審議と同様、事業者の方々に当審議会への出席をお願いしております。

これまでの手続及び経緯について、事務局からお願いいたします。

○事務局（石川環境共生係長） 事務局です。

本事業は、札幌市環境影響評価条例における大規模建築物及び特定工場、大規模なボイラーの排ガスの発生施設に係る第一種事業に該当し、都市計画決定権者である札幌市から準備書が送付されております。本年2月1日から、本日3月2日までの30日間で縦覧及び3月16日まで市民意見の募集が行われております。

本市に提出された意見書につきましては、都市計画決定権者宛てに送付し、見解書の作成を求めることとなります。

以上でございます。

○近藤会長 ありがとうございます。

この準備書の審議につきましては、本日を含めて3回の審議を予定しております。

1回目はこの準備書の内容の説明と質疑、2回目では、本日いただきました質疑に対する回答を整理したものの確認と、それを踏まえて諮問につなげていくご意見を伺い、3回目が答申案の審議となっております。

こういう予定でよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○近藤会長 ありがとうございます。

それでは、事業者から、準備書の内容についての説明をお願いいたします。

○札幌市（高橋札幌駅交流拠点推進担当部長） まず、出席者の紹介をさせていただきます。

〔事業者の自己紹介〕

○札幌市（高橋札幌駅交流拠点推進担当部長） 本日は、コロナの影響もありまして、ウェブでの開催となりますが、北5西1・西2地区の市街地再開発事業に係る環境影響評価準備書につきまして、ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

北5西1・西2地区は、北海道新幹線の札幌開業を見据えまして、新幹線札幌駅と直結する再開発事業として、札幌市とJR北海道グループによって、令和元年11月に設立しました再開発準備組合において検討を進めてまいりました。

今回の準備書手続は、事業者に代わって、再開発事業の都市計画決定権者である札幌市という立場で行ってまいりますが、札幌市も事業者である再開発準備組合の一員でもあり、準備組合の理事長は本市副市長である吉岡が務めてございます。本日は、その両方の立場での出席となります。

出席者は、札幌市において担当いたします都心まちづくり推進室のほか、事業者である準備組合からJR北海道、事業者より環境影響評価業務を受託している日本設計が同席しております。

ご説明につきましては、日本設計の担当者で行わせていただきます。

それでは、事業概要から、スライドに基づきまして、担当者より順次ご説明を申し上げます。よろしくお願いいたします。

○事業者（日本設計） それでは、ご説明をさせていただきます。

（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準備書の概要についてご説明させていただきます。

初めに、事業区域についてでございます。中央の赤色で示した北5条西1・西2地区が今回の事業区域でございます。

現在、事業区域の西1丁目地区は、駐車場及び駐輪場として利用されており、西2丁目地区につきましては商業施設、バスターミナルがございます。

事業区域における主な上位計画として、ご覧の札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想があります。

この基本構想では、街並み形成、基盤整備、機能集積、環境配慮・防災をまちづくりの基本構想にしております。

本事業の検討の経緯は、ご覧のとおりです。令和元年11月に、札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発準備組合が設立され、令和2年7月に、計画段階の環境配慮書を提出、令和3年4月に、環境影響評価方法書を提出しております。

次に、計画の概要についてご説明いたします。

施行区域約3.1ヘクタール、事業区域約2.3ヘクタール、延床面積約388,500平方メートル、最高高さ約24.5メートル、主要用途は業務、商業、宿泊、駐車場、バスターミナル等でございます。

こちらは特定工場、地域冷暖房施設計画の概要でございますが、環境影響評価の対象となるボイラーの排出ガス量は、1時間当たり約7万9,900ノルマル・リューベ、燃料の種類はガス、排気口の高さは約8.7メートル、稼働時間は24時間でございます。

この図は、計画建築物の配置計画でございます。高さ約5.5メートルの基壇部を配置するとともに、高さ約24.5メートルの高層部を西1地区に集約する計画でございます。

この図は、断面計画でございます。1階部分にバスターミナルを整備し、基壇部に商業、高層部に業務・宿泊機能を配置する計画であります。

これは、計画建築物を西側から見たイメージパースでございます。

次は、駐車場、駐輪場計画についてです。駐車場は、事業区域内のほか、札幌駅を中心とする地域に、自動車を集中させないことなどを踏まえ、隔地駐車場を計画し、合計約687台の駐車台数を確保する計画です。駐輪場は、新幹線新駅区域に附置義務台数のほか、公共駐輪場を併せて整備する計画です。

次に、自動車動線計画についてですが、事業区域内に出入りする関係車両は、隣接する北5条手稲通、創成川通、西2丁目線のほか、北8条通等を利用し、北5西1地区の地下駐車場に出入りする計画です。荷捌き車両は、西2丁目線より地下に設けられる荷捌き施設に出入りする計画であります。

隔地駐車場は、既存の駐車場4か所を確保しまして、それぞれの出入口から出入りする計画でございます。

次は、バスの動線計画についてです。

北5西1地区及び西2地区の1階にバスターミナルを整備し、北5西1地区は主として都市間バス、西2地区は現在と同様に主として、路線バスのバスターミナルとして想定しております。出入りの動線につきましては、ご覧のとおりであります。

次は、自転車の動線計画についてです。自転車駐輪場は、西2丁目線側から出入りしていただくことを想定しております。

次は、歩行者動線計画についてです。地上部においては、南口駅前広場、北5条手稲通、創成川通などからの出入りを確保するとともに、2階のデッキレベル、地下レベルでの周辺地域との接続を計画しております。

また、新幹線新駅への経路は、北5西1地区及び西2地区の2階のデッキレベルから北5西1地区の4階へ至る経路を想定しております。また、バスターミナルに……

○近藤会長 すみません。途中で申し訳ないのですが、デッキレベルというのは、どういう意味なのですか。

○事業者（日本設計） こちらの2階に、西1地区と西2地区を貫通する通路を設けるといことです。

○近藤会長 2階の通路のことですか。

○事業者（日本設計） はい。

○近藤会長 それは建物の中なのですか。

○事業者（日本設計） そうです。建物の中に通路を設けます。

○近藤会長 2階の建物の通路のことですね。分かりました。

○事業者（日本設計） それで、こちらの4階に上がって、新幹線のほうに行ってくださいということになります。

その中で、バスターミナルからは、西2丁目線のちょうど2階のところに待合空間を設けまして、西1・西2地区のバスターミナルにそれぞれアクセスできるということも整備いたします。

次は、熱源計画についてです。

上位計画であると都心エネルギーマスタープラン、都心エネルギーアクションプランに示される内容を踏まえまして、事業全体として省エネルギー、低炭素化に努める方針でございます。設置される地域冷暖房施設は、事業区域内の計画建築物へ熱供給をするとともに、既存のエネルギーネットワークと接続する計画であります。周辺地域への熱供給につ

いても検討しております。

次は、緑化計画についてでございます。

札幌市緑の保全と創出に関する条例などに準拠した面積を確保する計画といたします。

緑化計画の方針としまして、札幌駅南口駅前広場から創成川の東側地区への連続感やにぎわいの強化、北5条手稲通及び創成川通に、緑豊かな空間形成を図るとともに、積極的な屋上緑化を行う計画でございます。

給水計画につきましては、使用する上水は、札幌市水道局より供給を受けるほか、事業区域内に井戸を設置し、井水を飲料水、雑用水及びDHC用水などとしての利用を検討いたします。また、発生する汚水、雨水は、公共下水道に放流する計画でございます。

廃棄物処理計画については、関係法令を踏まえ、発生量削減に務めるとともに、廃棄物保管場所にて分別収集・保管を行い、許可を受けた業者に委託して、適正に処理を行う計画であります。

工事計画につきましては、大きく既存建築物の解体工事と計画建築物の新築工事があり、全体で約59か月を予定しております。

次に、環境影響評価の項目についてご説明いたします。

今回の準備書手続におきましては、ご覧の黒丸で示した項目について、事業の実施に伴う環境の影響を予測、評価いたしました。

それでは、各項目の予測、評価の概要をご説明いたします。

初めは、大気質についてです。これは、工事中の建設機械の稼働による大気質の予測結果を示したものです。

予測は、工事の影響が最大となる1年間を対象として行いました。

建設機械の稼働による影響は、事業区域の南側で最大となり、二酸化窒素は0.046ppm、環境基準0.06ppmを下回っております。浮遊粒子状物質は、1立方メートル当たり0.036ミリグラムで、環境基準の0.1ミリグラムを下回ると予測いたします。

こちらは、工事用車両の走行に伴う大気質の影響についてでございます。走行ルートを考慮しまして、ご覧の12地点で予測を行いました。二酸化窒素は全ての地点で0.027ppm、浮遊粒子状物質は、全ての地点で1立方メートル当たり0.029ミリグラムとなり、環境基準を下回ると予測いたします。

こちらは、建物の完成後における駐車場の供用に伴う影響でございます。

ご覧の地点で最大となり、二酸化窒素、浮遊粒子状物質は、環境基準を下回ると予測いたします。

続いて、熱源施設の稼働に伴う影響でございます。ご覧の地点で最大となり、二酸化窒素は0.027ppmで環境基準を下回ると予測いたします。

こちらは、駐車場の供用と熱源施設の稼働に伴う影響を重合しまして予測したもので、ご覧の地点で最大となりまして、二酸化窒素は0.027ppmで環境基準を下回ると予

測しております。こちらは、完成後の計画建築物等から出入りする関係車両の走行に伴う大気質の影響についての予測結果でございます。ご覧の15地点で予測を行いました。

二酸化窒素は、全ての地点で0.027ppm、浮遊粒子状物質は、全ての地点で0.029ミリグラムとなり、いずれも環境基準を下回る予測をしております。

大気質につきましては、ご覧の環境保全のための措置を実施いたします。したがって、大気質への影響は、可能な範囲で回避・低減されるものと評価いたします。

次は、騒音・振動についてでございます。

この図は、工事中の建設機械の稼働についてであります。解体工事については、ご覧のとおり、騒音が77デシベル、振動が75デシベルで、特定建設作業の規制基準をそれぞれ満足すると予測いたします。

また、新築工事におきましては、ご覧の地点で最大となり、騒音が73デシベル、振動が70デシベルで、特定建設作業の規制基準をそれぞれ下回ると予測いたします。

続いて、工場用車両の走行に伴う騒音の影響は最大で70デシベルで、全ての地点で騒音に係る環境基準を下回ると予測いたします。

また、振動は、昼間が最大48デシベル、夜間が最大48デシベルで、全ての地点で振動に係る要請限度を下回ると予測いたします。

完成後の関係車両の走行に伴う騒音の影響は、昼間が最大69デシベル、夜間が最大65デシベルと、全ての地点で騒音に係る環境基準を下回ると予測いたします。また、振動は昼間が最大50デシベル、夜間が最大50デシベルで、全ての地点で振動に係る要請限度を下回ると予測いたします。

騒音・振動につきましては、低騒音・低振動工法の採用や、適切な荷捌き施設等による物流の効率化など、ご覧の環境保全のための措置を実施いたします。したがって、騒音・振動への影響は可能な範囲で回避・低減されるものと評価いたします。

次は、風についてです。風環境の予測は、1年間に吹く風の状況を予測いたしまして、風工学研究所の提案による、AからDの4領域に区分する指標を用いて評価いたしました。

事業区域周辺は、赤色で示した高さ60メートル以上の高層建築物が点在していることから、領域Cの中高層市街地相当とされる地域であると考えます。

これは、計画建築物の完成後の風環境を示したものです。事業区域周辺の風環境は、ご覧の領域AからCとなりまして、当地区で許容される範囲内であると考えます。

完成後の風環境は、周辺の土地利用状況に対応しているとともに、施設計画の検討においては、環境保全のための措置としまして、基壇部の確保などによるふきおろしへの配慮、高層部の隅欠などによる剥離流等への配慮などを行っております。したがって、風環境への影響は可能な範囲で回避・低減されているものと評価いたします。

次は、水質についてです。

工事中の排水につきましては、仮沈砂槽により処理した上で排水する計画です。同様の処理を行っている類似事例では、排水基準を大きく下回っており、本事業においても著し

い影響はないと予測いたします。

水質については、ご覧の環境保全のための措置を実施いたします。したがって、水質への影響は可能な範囲で回避・低減されているものと評価いたします。

次は、地盤についてです。工事中につきましては、山留壁を十分な深さまで構築しますが、周辺への影響を小さくするために、ご覧の環境保全のための措置を実施いたします。

したがって、地盤への影響は可能な範囲で回避・低減されているものと予測いたします。

完成後につきましては、計画建築物の事業活動の中で、地下水を利用するため、揚水による地下水位の低下が考えられますが、事業区域は扇状地部に位置しまして、主な地質は砂礫等であることから、地盤沈下が生じにくく、著しい影響はないと予測いたします。

また、ご覧の環境保全のための措置を実施いたします。したがって、地盤への影響は可能な範囲で回避・低減されているものと評価いたします。

次は、日照についてです。これは、計画建築物による冬至日における等時間日影を示しております。事業区域周辺は、黄緑色で示しました区域が日影規制の対象区域となっております。この対象区域では、冬至日において、日影の影響が2.5時間以下となるように指定されております。計画建築物による日影は、これらの日影規制対象区域に対して、1時間未満であり規制を満足いたします。

なお、事業区域の北側、北7条創成川交差点につきましては、日影の規制はありませんが、計画建築物により春秋分、冬至日において1時間10分の日影が生じます。

日照につきましては、施設計画の検討において、高さを当初の計画から低くするなど、ご覧の環境保全のための措置を行っております。したがって、日照への影響は可能な範囲で、回避・低減されているものと評価いたします。

次は、電波についてでございます。

これは、電波障害の予測範囲を示したものです。

地上デジタル放送は、事業区域の東方向、衛星放送は北東方向、それぞれご覧の範囲の一部で、障害が発生する可能性があるかと予測いたします。

テレビ電波につきましては、適切な障害対策を検討・実施して、影響を解消するなど、ご覧の環境保全のための措置を行います。したがって、テレビ電波への影響は、可能な範囲内で回避・低減されているものと評価いたします。

次は、植物・動物・生態系についてです。植物・動物・生態系の調査地点は、事業区域周辺のまとまった緑地として、創成川周辺といたしました。植物、鳥類、昆虫類、コウモリ類、魚類、底生動物を対象に現地調査を行いました。

植物・動物・生態系については、対象としました創成川周辺の直接的な環境改変を行わないことや、ご覧の環境保全のための措置を行い、間接的な影響も小さくなるよう努めております。したがって、植物・動物・生態系への影響は、可能な範囲で回避・低減されているものと評価いたします。

次は、景観についてです。景観の予測は不特定多数の人が往来・滞留し、かつ計画建築

物を視認できる場所として、ご覧の11地点と藻岩山の展望台の合計12地点で行いました。

ここでは、ご覧のオレンジ色の2地点についてご説明いたします。

これは、札幌駅南口駅前広場から事業区域を見た現況でございます。正面に事業区域内の商業施設エスタ、左側にJR札幌駅及びJRタワー、右側に札幌駅前の合同ビル、北農ビルなどが眺望できます。計画建築物の完成後は、正面に計画建築物が眺望できます。

計画建築物の基壇部は、札幌駅前通沿いの既存建築物などと連続した高さであり、周辺の街並みと調和すると予測しております。

こちらは、さっぽろテレビ塔展望台から事業区域の方向を見た眺望、現況でございます。

計画建築物の完成後は、既存の創世スクエア、北4西3地区の新たな建物と並んで、計画建築物の高層部が眺望されます。

景観につきましては、ご覧の環境保全のための措置を実施してまいります。したがって、景観への影響は、可能な範囲内で回避・低減されているものと評価いたします。

次は、人と自然との触れ合い活動の場についてでございます。

予測は、事業区域周辺の人と自然との触れ合い活動の場、そして、ご覧の場所を対象としまして、各場所へのアクセスルートに対する影響について確認を行いました。

アクセスルートへの影響を小さくするために、ご覧の環境保全のための措置を行います。したがって、可能な範囲内で回避・低減されているものと評価いたします。

次は、廃棄物等についてでございます。これは、排出される廃棄物と再資源化量を示したものです。工事中においては、排出される廃棄物のうち、約92.8%から98.5%を再資源化できると予測いたします。また、完成後においては、排出量の約19.8%を再資源化できると予測いたします。

廃棄物等につきましては、ご覧の環境保全のための措置を行います。したがって、廃棄物等への影響は、可能な範囲で回避・低減されているものと評価いたします。

最後に、温室効果ガスについてでございます。これは、温室効果ガス排出量を示したものです。

計画建築物からの温室効果ガスの排出量は、同規模の一般的な仕様の建築物と比較しまして、約21.4%を削減できると予測しております。温室効果ガスにつきましては、ご覧の環境保全のための措置を行います。したがって、温室効果ガスへの影響は、可能な範囲で回避・低減されているものと評価いたします。

次に、事後調査計画についてご説明いたします。

予測の不確実性がある項目、確認が必要な項目といたしまして、風、水質、地盤の事後調査を予定しております。予測と比較検証した上で、必要に応じて、新たな環境保全のための措置を検討していく考えでございます。

また、先週の2月21日に開催しました説明会の状況について、ご報告いたします。

8名の方にご参加をいただきましたが、ご質問についてはないという状況でありました。

以上、準備書の概要をご説明いたしました。

ご清聴、ありがとうございました。

○近藤会長 どうもありがとうございました。

そうしましたら、ご意見あるいはご質問がある方は、手を挙げるボタンでお知らせいただきたいと思います。

○渡部委員 私は、地盤工学が専門なので、地盤工学の立場から質問させていただきたいと思うのですが、現地の地下水の話が出てまいりました。矢板で囲んでくるので、地下水位を計測して影響がないという形での評価だと思うのですが、沈下の話もありました。恐らく、現場は扇状地で地下水の変動などがあっても沈下は少ないであろうし、透水性が高い地盤であるので、周辺への影響もさほどないだろうと思うのですが、今回の工事は、二つのブロックにまたがる大きな工事で、なおかつ、そのブロックの方向が、札幌の地下水の流れに対して直行する方向になっているので、自分さえよければではなくて、例えば2ブロックを遮水壁で押さえたために上流側の水位が少し上がったなら周辺の地下空間や周辺のビルの何かに影響があるかないか、そういう視点があったらいいのかなと思いました。

それから、札幌市には地下水を利用している方々もたくさんいらっしゃいますが、地下水の水質という視点が一つなかったように思いましたので、この範囲の中でその辺りをご検討いただけたらいいかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○近藤会長 地下水や地盤の話も出てきましたが、それに関連するスライドはありましたか。

○事業者（日本設計） しばらく、お待ちください。

○渡部委員 地盤は、42ページ辺りです。

○近藤会長 P.7と書いてある43ですね。

○渡部委員 そこで、土砂の崩壊を防ぐということと、地下水位の計測というものが出てくるのです。崩壊する、しないについては、工事現場を守るという意味と、周辺の土地の片状を抑えるということで、非常に重要なことが書かれているのでいいと思うのです。

それから、事前に配付された資料のほうでは地盤沈下の話も出ていたのですが、それも恐らく問題はないと思うのです。ただ、地下水は流れているので、この大きなブロックを止めたことによる周囲への影響という視点がいないのか、少し情報が足りないと思っています。

もう一つは、地下水を利用している方々がいらっしゃいます。地下水の利用ということも先ほどの説明の中に出てきたと思います。自らも使うと書いてありましたから、周辺の方も使っているのだらうと思うのですが、周辺の地下水への水質という視点が入っていないと思います。

○近藤会長 ありがとうございました。

いかがでしょうか。

○事業者（日本設計） 日本設計からご回答をさせていただきます。

一つ目は、遮断するということですが、工事中につきましても、先ほど事後調査の計画のほうでもありましたように、工事中の地下水の観測としまして、状況を把握しながら工事を進めていくということで、何かあったらすぐさま対応していくといった体制で、工事を進めていくというふうに計画しております。

二つ目の地下水の水質ですが、こちらは、使った水を地下水のほうに戻すというよりも、揚水して使用した地下水につきましても下水に放流していくということを考えておりますので、地下水を汚染する行為はないのかなと考えております。

○渡部委員 ありがとうございます。

私が申し上げたかったのは、恐らく何も起こらない場所だと思っただけなんですけれども、例えば、地下水位が上昇したりするのを計測するということであるならば、上流側と下流側と水位が上がる側と下がる側があるので、その辺りの計測地点の話とか、何に着目した水位の計測なのかという話がないのかなという気がしたのです。水位を測るのに、どこかの代表地点で測っているだけだと、上流側なのか、下流側なのか、それぞれ影響が違うわけですね。

それから、水質の話は、悪いものを流すという話は一切出てきません。全て下水に流すというふうに先ほども説明されていたんですけれども、工事をするによって遮水壁を設けるとか、ここではそういうセメント系のものを用いるということなので、周囲への影響はないと思いますけれども、地下水が流れている場所なので、その辺りの配慮が要るかなという話です。

○事業者（日本設計） 分かりました。一つ目の調査地点につきましても、今後、事後調査計画の中で示していけたらなというふうに考えております。

今、準備書の中では事業区域内というふうに記載しておりますけれども、今後は、例えば上流側、下流側といった観点を持って設置していくということで記載をしていければなと思っております。

もう一つの地下水の水質については、委員からお言葉をいただいているとおり、これまでの周辺の大規模工事でも地下水の水質の汚染ということは問題になっていないと思いますので、大きな影響はないと考えておりますけれども、工事の施工に当たっては、その観点も施工者に伝えまして、気をつけて工事をするよう周知して工事を進めてまいりたいと思っております。

○渡部委員 ありがとうございます。

○近藤会長 ほかにございませんでしょうか。

小篠委員、お願いいたします。

○小篠委員 ご説明をありがとうございました。

幾つかあるので、順を追ってお願いしたいと思います。

これは環境影響評価のプロセスの問題に関わると思うのですが、環境影響評価に係る事業がばらばらになっていて、プロセスを経るという中で行われるその制度上の弱点にもな

っていると思いますが、札幌駅前の開発計画は、今、大きく三つ動いているわけです。今回の北5西1・西2の話で言うと、今日ご説明のあった日照の話です。図を見せていただいているのですが、自分の敷地の範囲の中で収まっているというのは結構なことです。今、北8西1地区も工事をしていまして、その複合日影図を描いてみると、逆に北8西1の影がその単独のカウントだけではなくてくるのではないかと思っていて、実際よりも影ができる時間が増えてきてしまうということが後で起こってしまうのです。変な話ですけれども、これからやろうとしている方々の設計には及ぼさないのだけれども、既に工事が始まっている部分で、作成していた日影図に違うファクターが入ってくるという状況が出てしまうのではないかと思います。

これは、事業者がどうというよりも、札幌市がどう考えるのかということが非常に気になります。プロセス上、制度上は問題がないのだけれども、そういうことが駅前周辺エリアで発生してくるということを指摘しておきたいと思います。お答えができそうであればお願いしたいと思います。

私の質問を全部言ってしまったほうがいいですか。

○近藤会長 一個一個でやりましょう。

スライドの46番目に日照の等時間日影図がありますけれども、今やっている北5西1の通りなのですけれども、北8西1にもビルが建つので、これと合わせると複合的な影響が出るのではないかと、それをどうするのかということですね。

○小篠委員 そうですね。考慮しなくていいのかなということですね。

○近藤会長 確かに、その辺に建つと、今は1時間になっているけれども、これが4時間になるかもしれないですね。どうでしょうか。

○小篠委員 ここは日影規制対象区域に入っていないから、問題ないのかもしれませんが、チェックは必要かなと思いました。

○事業者（日本設計） 準備書の中で、天空写真を撮っておりますので、共有させていただきたいと思います。

画面が映っておりますでしょうか。

西1の北側のところになります。北8西1の計画建物が建って、ちょうどこれに隠れる形で北5西1・西2の計画建築物がこの位置になるということで、太陽軌道をそれぞれ夏至、春秋分、冬至日と示しておりますけれども、この地点におきましては、我々の北5西1・西2の計画建築物による日影は新たに増えないといった予測になっております。

○小篠委員 これは、北8西1の北側の交差点から天空写真を撮っていますね。

○事業者（日本設計） はい。ちょうど学校の南側からです。

○小篠委員 道路を渡った西側のところから天空写真を撮ると見えてきませんか。大丈夫ですか。

○事業者（日本設計） 道路のこっち側ですね。そうですね……。

○小篠委員 ここだとうまく隠れるのでしょうかけれども、合同庁舎の北側、ナショナルの

ショールームがあるところから撮ると、見えてしまうのではないのでしょうか。

○事業者（日本設計） そうかもしれないですね。

○小篠委員 北九条小学校のところの交差点からはいいかもしれないですけどもね。

○事業者（日本設計） それよりも手前というか、北8西1よりももうちょっと南側になりますけれども、先ほどご説明したところになってくると、北5西1・西2の建物が見えてくることになります。こちらになると、見えてきても、もう少し小さくなってはくると思います。

この地点の予測ができておりませんので、はっきりとは言えませんが、この地点よりも影響は小さくなるかと思えます。

○小篠委員 十分検討した上で、影響が出るなら出るということで対応を考えておいたほうがいいのかというドキュメントを残しておいたほうがいいのかと思います。法規的には問題ないけれども、例えば、この街路に対しての影は今までよりも出てきて、複合日影の様相があるかもしれないということで、例えば、冬場の積雪時に対しての対応を少し考慮しなければいけないのではないかとこのところはケアしたほうがいいのかと思います。

特に、西1丁目のこの辺りは道路状況が非常に悪いですから、建設途中ということもあるかもしれませんが、少し面的にエリアを考えた上での整備にプラスになるような考慮、環境的な判断を少し入れておくというのは、この事業に全部押しつけるというのはちょっと苦しいですが、そういう見方をどこかでしておいたほうがいいのかと思います。

それでは、次の話に行きたいと思えます。

要約書の28ページに緑の連続のイメージについてのポンチ絵がありますね。これで初めて北5条からの建物のセットバックのイメージが見えてくるのですけれども、ここを非常に気にしております、高木で並木の緑化も考えながら絵を描かれていると思うのですけれども、ここは実際にどれくらいの歩道幅員とセットバックが取れるのですか。

○事業者（日本設計） 日本設計の芳賀でございます。

現状の道路の歩道といたしまして、約4.5メートル程度の歩道が北5条通沿いに存在しております。さらに、建物計画としては、今の時点では、約4メートル程度の低層部のセットバックを予定しております、その中で街路樹であったり敷地内の緑化を計画していく予定でございます。

○小篠委員 そうなると、この植えている木のイメージは、敷地内での植栽ということですか。それとも、道路上ということですか。

○事業者（日本設計） 今、道路内のイメージを描いておりますけれども、敷地内につきましても、今後、具体化していきます。

○小篠委員 こちら側にも出入口が出てくるのですか。

○事業者（日本設計） 街区へのアクセスの出入口はあります。

○小篠委員 それなりに出てくるのですね。

そうすると、そこは緑が切れてしまう可能性もあるので、ちょっと細かいですけども、

イメージとして連続というのは分かりますが、どうやってうまく連続させるのかという方は十分に考えていかないと、言葉だけになってしまうかもしれないという懸念があります。

この件は、意見ということで、考慮をお願いします。

続きまして、要約書の344ページです。いわゆる市街地内における環境影響評価を想定しないでやっている環境影響評価ということで、難しいところに立ってしまう話にも絡むのですが、景観の中でこんな話をしなければいけないので非常に苦しいのですけれども、建物の外観デザインをどうするかという話で、環境影響評価の検討要素としてはちょっと逸脱するところもあるかもしれませんが、景観審議会の構想段階、設計段階のプレ・アドバイスという形で、事業者と設計者と札幌市がやり取りをするという構図になっていて、都市計画に係る企画を反映した形で環境影響評価に戻すと、今はそういうプロセスになっていると理解しております。

ですから、右側のページに企画案に対する反映内容と書かれている表があるのですけれども、これはその予測手順ですね。この予測手順に戻りますと、こういうふうにしていただけるので、非常にありがたいと思っているのですけれども、環境影響評価は評価しておしまいになってしまうのです。ですから、景観に対する手続を環境影響評価に戻す矢印がここにあります。環境影響評価から戻す矢印はもうないのです。ですから、準備書、これは評価書でもあるかもしれませんが、この評価書で最終的に評価したものを都計審に反映できるように、その後の構想、計画、設計を進めていただきたいと非常に強く思っています。

私は会長でも何でもありませんけれども、都市計画や建築が専門ですから、そのプロセスが非常に欠けているということを申し上げておきたいと思っています。

そこで、本題に入ります。

本題は、その次のページに長々と書かれているところです。

2のところに、外観デザインを検討するに当たって、まちとの関係性を考慮してやりますと書いてくれていて、(1)で駅前広場側に人とまちをつなぐ大きなゲートとなるファサードを形成するというを実施するに当たってと書いてある右側ですけれども、開口部のグラデーションをつくり出し、南口駅前広場を囲む建物の一体感や品格を確保しながら、段階的ににぎわいが表出したまち並みを形成することを追記すると書いていただいているのですが、この具体的なイメージが全く分からないので、どういうことなのか、教えていただければと思います。

その下の(2)でも、通りとまちからのアイストップとなる辻空間というのはどういうことなのか分からないです。

それから、通りの突き当たりに、在来線のコンコース空間を強調するアトリウム空間が形成されていることで、遠方からも駅が存在が認識されるJRタワーと同様に、西2丁目線の正面にアイストップとなるアトリウム空間を形成し、東へ拡張する札幌駅ビルの一体

としての調和やまとまりを形成するというのは、多分、ファサードデザインが出来上がらないとなかなか描けないことだし、言えないことだと思うのです。言葉で書かれても、なかなか分かりにくいというのが本音でございまして、準備書の段階では出ないとしても、評価書の段階でファサードのパスが出てきて、ご説明を願えるのかどうか、あるいは今日ご説明を願えるのかどうか、その辺についてお聞きしたいと思います。

その上で、意見を言わせていただきたいと思いますのですが、今、画面共有でこれを出していただいたので、これについて少し言っておきたいところがあります。

北5西1・西2の話でいけば、もう一個一個の建物の話ではなくなってきて、既存にあるステラプレイス、JRタワー、今度できる新幹線駅舎ホームの防風板等々を含めた、複合的な建物デザインの調和とかいろいろ書いています。建築物等に一体感を与えると書いてあるのですけれども、何をどうやることによって一体感を与えられるのかということについてのご説明をぜひお願いしたいです。

細かくは、345ページの一個一個の文章の説明と、建物群としての一体感をどうやって出そうとなさっているのか、大きくこの二つをお願いしたいと思います。

○近藤会長 一つ目は、環境影響評価で出てきた評価を都市計画審議会へ反映できないので、できるようにしてほしいということですか。

○小篠委員 できるように最後の評価書で文章を書くときに、こういうことが課題であるから、それをぜひ審議会で検討するようにと、この前も書いていただいたのです。北4西3のときも少し書いていただいているので、今回もちゃんとやってくださいという念押しです。

○近藤会長 次の会の意見にもなるかと思うのですけれども、答申に、ここでの意見を参考にしてほしいということを書いてくださいということですね。

○小篠委員 はい、今はもうそれしかできませんので。

○近藤会長 2点目は、345ページの文章だけではなかなか分かりにくいというのが一つと、一体感と言うけれども、どういうふうに一体感を出すのかということについて意見を聞きたいということですね。

○小篠委員 そうです。

○近藤会長 それでは、日本設計からお願いします。

○事業者（日本設計） まず、一つ目につきましては、答申に意見をいただいてということになるかと思います。

二つ目は、今ご覧いただいている図につきましては、準備書の資料編に掲載させていただいております。

○事業者（日本設計） 日本設計の雨宮からご回答を差し上げたいと思います。

群としての一体感というお話と、先ほどグラデーションという話があったかと思えます。

景観プレ・アドバイスでも、一体感をどう見ていくのかというお話があった中で、大丸側にステラプレイスがあり、今回の建物もあるということで、大丸やステラプレイスは結

構壁で囲われていて、今回は中のにぎわいを外へ出していくということで、壁よりはガラスのほうが多くなっています。そういう中で、ここの三つの建物の関係性をどう考えていますかというご質問です。

大丸もステラプレイスも、全く壁で囲われているわけではなくて、中の様子が少しずつ見えてくるところがあります。それは、大丸、ステラプレイス、今回の計画建物に向かうに従って開口面積が大きくなっています。全体の小さいところが大きくなってきている中で、グラデーションという表現を使って、中の様子が見えてくるそのさまは、今回のほうが大きくなってきています。それらについて全体でバランスを取りながらつくっていきますというご説明を差し上げました。

そのほかに一体感として考えているのは、ここに点線がありますけれども、低層基壇部のボリューム感をそろえていくということです。軒の高さをそろえるというのは、既存の大丸、ステラプレイスもそろっていない中で、全部をそろえるのは難しいですから、大体のボリューム感としてそろえることで駅前広場を囲っていくことで一体感をつくっていくということを考えていきます。

今後の検討にもなりますけれども、ファサードデザインにつきましても、現状のステラプレイス、あるいはJRタワー等に配慮しながら、その辺りの調和も考えながら、今後、詳細を詰めていきたいと思っております。

また、ご質問にあったアイストップとなる辻空間という話ですが、今回の建物は、二つのブロックにまたがって建つということで、幾つかの辻空間に建物が面してまいります。その辻空間というのは、通りの遠くのほうから見えてくる空間になるので、そこに気をつけていきましょう、また、その部分にはできる限りエントランスなどを設けて人を受けていましょうということを考えておまして、それがまちからの人の流れを受け止めるという文章表現になってございます。

また、西2丁目線の正面にアイストップとなるアトリウム空間というのは、西2丁目線の正面の建物ところに黄色く塗られてございますけれども、ここにアトリウム空間を設けようと考えております。これは、ステラプレイスのほうの西3丁目線の正面、あるいは札幌駅前通の正面にも黄色く塗られている空間があって、吹き抜け空間がございますけれども、そこを踏む形でアトリウム空間をつくって、機能的にもちゃんと象徴できる、シンボルとなるような空間をつくっていきましょうということを計画しております。

○小篠委員　ここは、西2丁目の通り抜け道路が下に通っていて、その上がアトリウム空間なるのですね。

○事業者（日本設計）　おっしゃるとおりです。

○小篠委員　通り抜け道路は、両方向通行可の現状の道ですか。同じ通行システムですか。

○事業者（日本設計）　今のところは、そうです。

○小篠委員　ご説明はこれで全てですか。

○事業者（日本設計）　はい。

○小篠委員 今、ご説明になられたダイアグラムを評価書のおきに入れていただきたいと思ひます。言葉だけの説明だと、ほかの委員の方々の発言はないですけれども、文章だけではほとんど理解されないと思ひのです。全く不明だと思ひるので、そういうことも含めて書いたほうがいいです。これで見ると、ああ、そういうふうになっているのねということが分かるし、グラデーシヨンの話も、そういう読み取り方でグラデーシヨンだと言っているのかというところがありますけれども、説明としては成り立つので、図を加えていただいたほうがよろしいのではないかと思ひます。

○近藤会長 すみません。グラデーシヨンと一体感と辻空間がまだよく分からないので、グラデーシヨンをもうちょっと簡単に説明していただけませんか。

○事業者（日本設計） この絵で水色に塗ってあるところはガラスをイメージしています。それで、左から右に行くに従って水色の面積が大きくなってということをグラデーシヨンと呼んでおります。

○近藤会長 なるほど。説明を聞かないとなかなか分からないですね。

○事業者（日本設計） 分かりづらくて、すみません。

○近藤会長 ガラスの面積が増えていく、透明感あるいは開放度が増えていくということグラデーシヨンと呼ばれているわけですね。こうやって話をすると分かるのですが。

一体感は、どういうふうなことを一体感と言われているのですか。

○事業者（日本設計） 一体感は、ガラスのグラデーシヨンも、全体のストーリーがあつてのグラデーシヨンになるので、それも一つですし、先ほど申し上げたのは建物の高さです。今、赤い破線で書かれていますけれども、多少の凸凹はありつつも、全体としては大体同じ高さでそろえていくということです。

○近藤会長 グラデーシヨンと建物の高さをそろえたのを一体感と表現されたということですね。

○事業者（日本設計） はい。

○近藤会長 また、言葉的に分からないものがあります。アイストップは、分かるのですけれども、辻空間という言葉が分からないのです。これはどういう意味なのでしょう。

○事業者（日本設計） 辻というのは四つ角のことを示しておりまして、四つ角に面した場所のことを辻空間と言ひます。

○小篠委員 これは、四つ角に面した場所が外から視認できるようなガラスになっていて、中とつながっているように見えるという設計意図だと理解してよろしいでしょうか。

○事業者（日本設計） そうですね。基本的には1階周りには出入口を設けておりますので、当然、そこは中の様子が分かりますし、全部が全部ではないのですけれども、上のほうまでガラス質のものを使って、中の様子が分かるようにしていきたいと思ひています。

○小篠委員 一体感のところでご説明がなかったのが駅舎との関係です。ここは、当然、新しくつくる新幹線のものは何も見えてこないのですけれども、創成川通の南側から見たときに、今回の北5西1と新幹線ホームの位置が見えてくるところがあるわけです。そこ

の事業は一緒ではないけれども、一体になるので、今日はJRさんもいらっしやっているということで言えば、どういうふうにそこの設計調整をなさるのか、うまく調整しながら一体感が出るようにつくることを考えていくのかどうか、そこを確認したいと思います。

○事業者（日本設計） 日本設計の雨宮です。

新幹線駅舎と建物との関係は、やっぱり新幹線駅舎を担当されているチームと定期的に打合せ、調整を行っております。景観的には、今、こちらの建物側のボリュームを操作する形で少し連続感が感じられないかということをやっております、このパースだと分かりづらいのですが、詳細については、今後また詰めていく形になろうかと思っています。

○小篠委員 何か共有していただけるものがあるのでしょうか。これですか。

○事業者（日本設計） これだと、ちょっと分かりづらいですね。

○小篠委員 これだと、大きな壁が出てしまう感じですね。

○事業者（日本設計） ボリュームということで、こちらも北側からになりますけれども、こちらの南側からの現況と将来といった感じですね。

○小篠委員 この辺は、景観的にはかなり大きな影響を及ぼすと思いますので、景観デザイン的な配慮をしていただけるといいと思います。最後の評価書に至る段階の次のバージョンアップのときに、もし検討図が出せるのであれば、出していただいた上で、もちろんそれは中間段階のものとしてこちらは見ますから、こういうことに配慮をして今後も検討を進めていただきたいという意見を具申したいと思っております。そういうことで、お願いしたいと思います。

長々と時間を取ってしまい、申し訳ありませんでした。

○近藤会長 専門家がそんなに多くないので、ありがたいご意見でした。

新幹線駅舎を含めて、JRさんと相談しながら、いいデザインにしてくださいということだと思いますが、小篠先生、よろしいですか。

○小篠委員 そこは経験があります。私もいろいろな駅舎をやっております、そこはすごく難しいところなので、ぜひ協力してやっていただいて、いいものをつくっていただければと思います。

以上です。

○近藤会長 それでは、坪田副会長、お願いいたします。

○坪田副会長 温室効果ガスについてです。

前回言ったことと同じですけれども、周辺に熱を供給することだったと思うのですが、温室効果ガスを発生するのは間違いないので、地球温暖化のことを考えたら、できるだけ少なく、無駄のないようにしていただきたいということで、計画的に具体的にどの辺りにどのぐらい供給するのかをぜひ示していただきたいと言ったのですけれども、今回も具体的なところは書いていないので、指摘をさせていただきます。

もし次の段階で具体的なことが書けるのであれば、ぜひお願いしたいと思います。

○近藤会長 すみません。温室効果ガスの何をどういうふうに具体的にしてほしいという

ことでしたか。

○坪田副会長 熱を周辺に供給するという事で、多めに熱をつくるのではないかと思うのです。当然、エネルギーも消費すると思いますし、電気も消費すると思いますので、少ないにこしたことはないと思います。

○近藤会長 エネルギーを効率的に周辺と利用しようということですか。

○坪田副会長 そうですね。具体的に周辺はどのぐらい必要なのか、その辺を計算していただいて、それに見合ったものをここでつくって、自らも賄い、周辺にも供給するという具体的な提案を出していただきたいと思います。

○近藤会長 坪田先生は前から言われていたので、もし次のときにそれが出ていなかったら、また強く言ってください。

○事業者（日本設計） そちらは、準備書の資料編に載せていただきました。

今回、都心強化先導エリアを想定した試算ということでお示ししました。

上段の表1-8-1というのが我々のプラントの整備計画ということで、我々の計画建物で必要な部分が約6,800冷凍トン、周辺供給分が約1,300冷凍トン、合計8,100というのを整備計画とさせていただきます。

下の表と図がございますけれども、今回、オレンジ色の都心強化先導エリアで試算をさせていただきます。この区域の床面積と原単位から、現況に必要な熱需要が約3万8,000冷凍トンあると推計しております。現在の熱供給プラントから、約2万3,400冷凍トンが供給されているということで、カバー率でいうと約62%であるということになります。将来、我々のこの8,100が加わりますと、必要な熱量というのが4万4,800で、地域熱供給プラントからの供給というのが3万1,500ということで、カバー率としては約70%になるという試算になります。

簡単ですが、このような試算という形で載せていただいております。よろしくお願いたします。

○坪田副会長 具体的な提案があるということで、分かりました。

細かいところまでは理解できないですが、根拠になるのではないかと思います。

○近藤会長 資料編が僕の手元になかったのですが、皆さんは持ってられますか。

○事業者（日本設計） 本編の分厚い準備書の後ろのほうにございます。

○近藤会長 資料編のどこになりますか。1-8-1ですか。

○事業者（日本設計） 1-8-1になります。一番後ろから数枚めくっていただいたところでは。

このような形で、現段階での試算ということで掲載させていただきます。よろしくお願いたします。

○近藤会長 ほかにございませんでしょうか。

奈良委員、お願いします。

○奈良委員 今回の温室効果ガスと同じ内容ですが、本編の8-1-15-3のどこ

ろに、温室効果ガス排出削減対策の内容がありまして、その一番最初に屋上断熱というのが書かれています。それとパワーポイントの今日見せていただいた70ページのところに温室効果ガスがあつて、主な保全の措置ということで、建物の外装使用等を検討というのがあります。断熱性能を高くするというのは、建物自体が出す温室効果ガスを抑えるのにとっても有効な手段で、そのほかで本編に書いてある屋上断熱だけではなく、壁断熱も含めた外装の選び方を今後やっていただきたいと思います。

もう一つあります。

○近藤会長 ごめんなさい。一つは、屋上断熱だけではなくて、壁断熱もやるというご意見ですか。

○奈良委員 そうです。

○近藤会長 分かりました。

二つ目をお願いします。

○奈良委員 今度は、バスの話ですけれども、バスの出入口が計画の中で、今日のパワーポイントにもありましたが、石狩街道にじかに出るような格好になっています。石狩街道があんなに広いのに結構な時間、渋滞したりしていますが、そこにバスの出入口が出てきて、新しい信号がつくか思うのですが、その辺の検討については大丈夫という方向での検討なのでしょうか。その辺が不安ではないかなと思いました。

○近藤会長 二つお聞きしたいということだったと思いますけれども、屋上断熱だけではなくて壁断熱もということと、パワーポイントの13番目、バスの出入り動線がこれで大丈夫かというご意見でしたけれども、いかがでしょうか。

○事業者（日本設計） 一つ目の壁断熱につきましては、今後検討していきたいと考えております。

もう一つのバスの出入口の検討状況については、芳賀から回答します。

○事業者（日本設計） 日本設計の芳賀でございます。

先ほどの本編資料の資料編の1-1-33に、交差点の需要率を載せてございます。

バスの発生集中の交通量につきましては、まだ確定したものはございませんけれども、ある一定の想定の下、周辺の道路にバスの交通量を載せた上で、交差点の需要率ということで、キャパシティーに対して余力を判断する指標としておおむね0.9という見方がございますけれども、それを各交差点、直近の交差点で満たしているところの確認を定量的に行っております。

また、信号の設置につきましては、国道などの道路管理者や警察との協議を進めていきまして、今後設置するかしないかといった判断になるかと思っております。

現在の状況としましては、以上でございます。

○奈良委員 ありがとうございます。

こういう新しい建物ができたことで、今まで不自由だったことがスムーズになったねという結果を望んでいます。

○近藤会長 ありがとうございます。

小篠委員、ほかにございますか。

○小篠委員 資料編で先ほどご説明があったダイアグラムが載っていたのを見落としていましたが、皆さん、ここまでたどり着かないということで……。

○近藤会長 ちょっと待ってください。何ページですか。

○小篠委員 資料編の1-7-3とその次のページの1-7-4です。

これは、本編のほうにこの二つの図を入れておいたほうが良いと思ったという意見です。

○近藤会長 そうですね。読むときに文字だけだと、なかなか大変なので文字と並行して、この文字についてはここを見てくださいとすぐそばにあると分かりやすいですね。

そういうご意見でしたので、次はよろしく願いいたします。

○事業者（日本設計） 準備書の本編では、資料1-7-3を参照と書いてはいたのですが、ご指摘のとおり、評価書ではこの図を本編のほうに持っていく形にしたいと思います。

○近藤会長 後ろまでめくるだけでもなかなか大変ですからね。

○事業者（日本設計） 要約書には別冊ということで参照の記載は省かせていただいたのですが、ちょっと分かりにくかったと思いますので、今後、対応させていただきたいと思います。

○近藤会長 よろしく願いいたします。

ほかにございますか。

それでは、私から簡単なことをお聞きしたいと思います。

緑化計画のところ、非常に簡単なことをお聞きしたいのですが、パワーポイントの17に緑化計画と書いてあるのですが、ちょっと出していただけますか。

パワーポイントの17で創成川沿いに、緑豊かな空間形成を図るとあります。北5条手稲通は、割と緑化されているのですが、創成川のほうは、あまり緑化されていないように思うのですが、これでよろしいのですか。創成川通沿いに、みどり豊かな空間形成を図るといいますが、そんなに緑化されていないように見えるのですが、よろしいのですか。

○事業者（日本設計） 現在のところ、今、この辺りが計画上反映できるかなと思っ  
まして……。

○近藤会長 僕は、もっと上のほうまで、ずっとやるのかなと思っ  
まして、プロモーションには、みどり豊かにと書いていますからね。分かりました。ここだけのことですね。

○事業者（日本設計） バスの出入りなどもあって、なかなか配置が難しいという部分  
がございました。

○近藤会長 僕は期待し過ぎたかもしれないですね。分かりました。

ほかにありますか。

（「なし」と発言する者あり）

○近藤会長 なければ、この後、スケジュールについて事務局からご説明をお願いしたい

と思います。

○事務局（濱田環境共生担当課長） 今回のご審議でいただきましたご意見につきまして、5月または6月に予定をしております2回目審議の審議会までに取りまとめまして、お示しさせていただきます。また、そのときの審議会で、正式に諮問させていただく予定でございます。

その後ですが、7月下旬頃に3回目の答申案の審議を行いまして、第11次審議会の任期である8月8日までには、答申をまとめたいと考えております。

事務局からは以上です。

○近藤会長 ありがとうございます。

以上をもちまして、（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準備書についての第1回目の諮問前審議は終了いたします。

それでは、本日の審議はこれまでとさせていただきますので、進行を事務局にお返しいたします。

### 3. 閉 会

○事務局（濱田環境共生担当課長） 近藤会長、ありがとうございました。

委員の皆様、長時間にわたる熱心なご審議をありがとうございます。

来月の審議会では、石狩湾洋上風力発電所に係る配慮書の審議が予定されております。昨日3月1日から3月31日まで、配慮書の縦覧が行われることになっております。

配慮書図書につきましては、委員の皆様にご後日送付させていただきます。

また、来月の審議会に向け、先日、日程調整のメールをさせていただきましたので、ご返信のほどをよろしくお願いいたします。

それでは、本日の審議会はこれにて閉会いたします。

皆様、ありがとうございました。

以 上