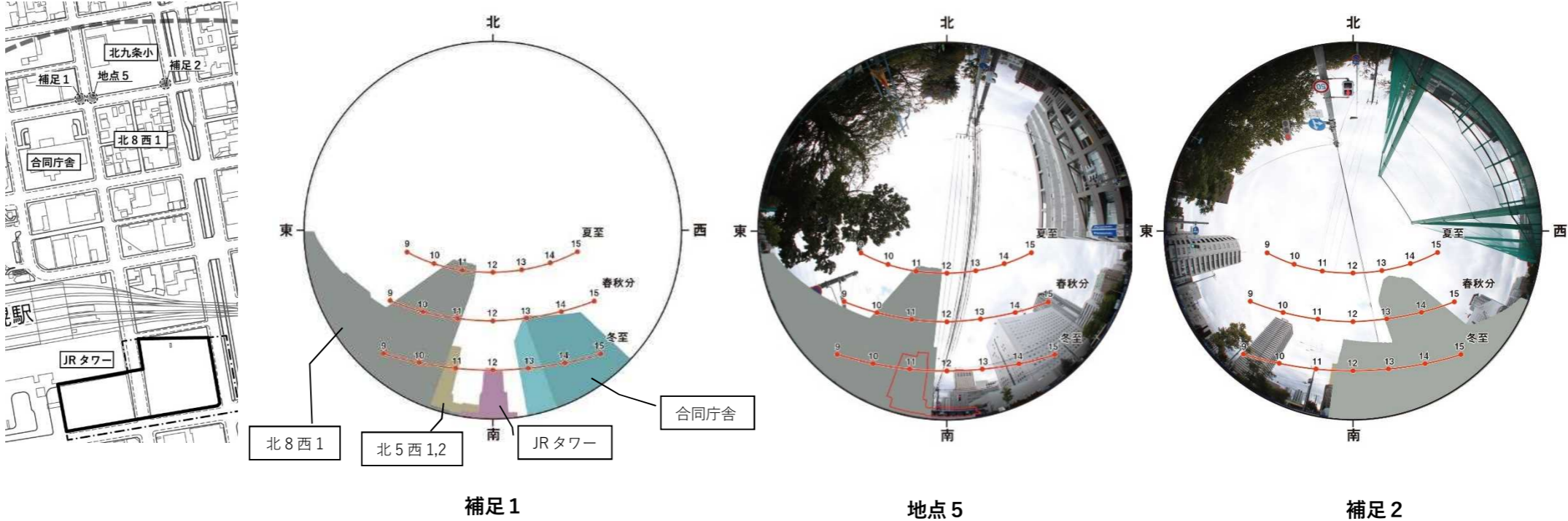
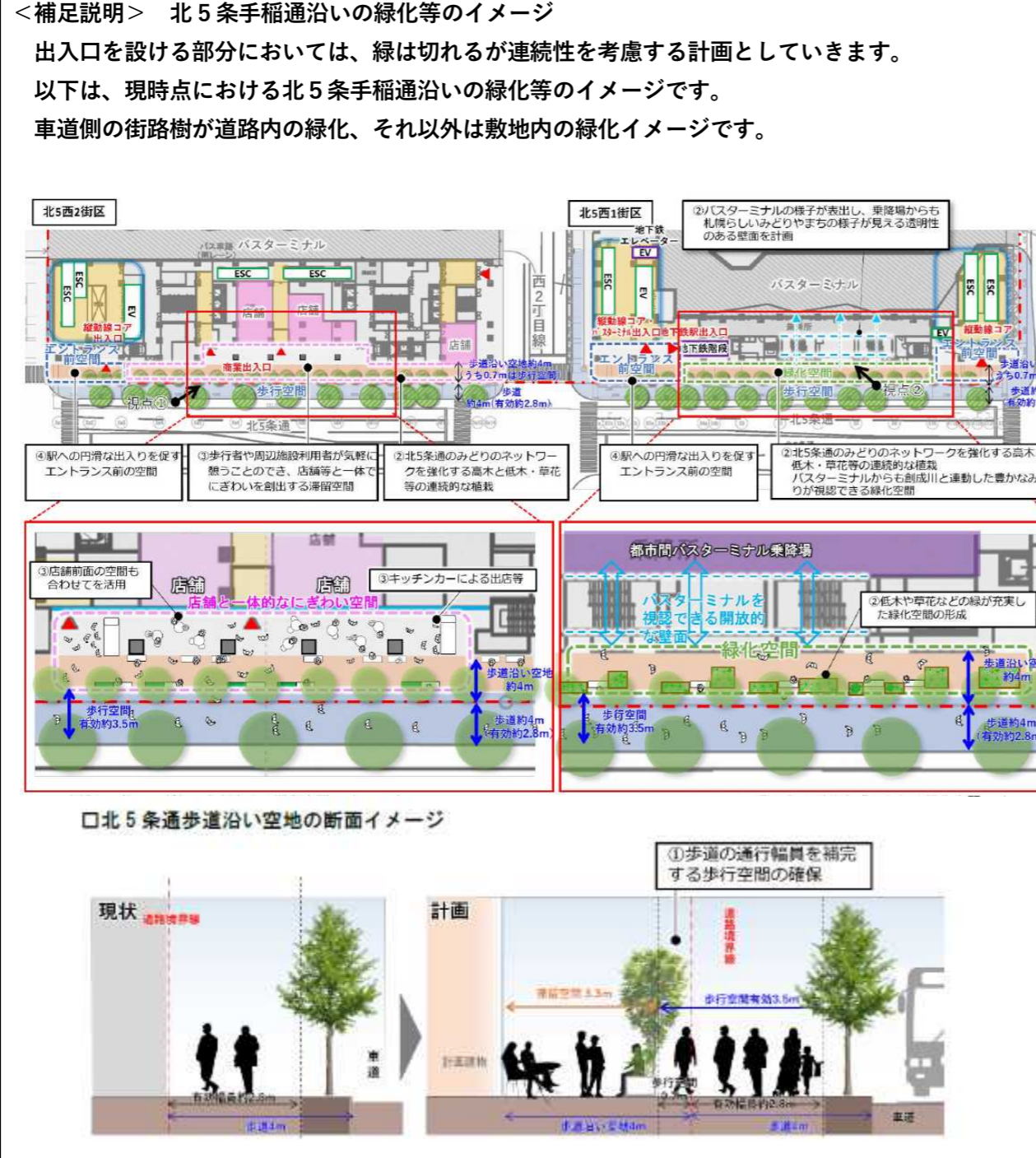


○（仮称）札幌駅交流拠点北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業環境影響評価準備書について【1回目審議(R4.3.2開催令和3年度第6回審議会)】

項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答<補足説明>
地下水・地盤沈下	渡部委員	○ 本件は、二つのブロックに跨る大きな工事で、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交する方向になっている。2ブロックを遮水壁で押さえたために上流側の水位が上がったら周辺の地下空間や周辺の建築物の何かに影響があるかないかなど、大きなブロックの地下水の流れを止めたことによる周辺への影響という視点について情報が足りないことから検討を加えること。	<p>○ 工事中の地下水への配慮については、事後調査において、地下水位を観測し状況を把握しながら工事を進めていく計画としています。今後の検討の中で、例えば上流側、下流側といった観点を持って調査地点を設定していければと思っています。</p> <p><補足説明> 現況調査を実施した地下水位観測孔 No.5 の利用も含めた地下水位測定による把握や、直近の JR タワーでの地下水利用への影響の有無の把握など、今後、上流側、下流側の視点を持って工事中の地下水位の状況を把握することを検討してまいります。</p> 
水質		○遮水壁を設けることなどによる周辺地下水の水質への影響について配慮を要すると思うが、どのように考えているのか。	○地下水の水質について、工事に際しては、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認識しています。今回も同様の施工方法にて計画していますので、大きな影響はないと考えております。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、留意して施工するよう周知してまいりたいと思っています。また、供用後は揚水して使用した地下水は下水に放流することを考えておりますので、地下水を汚染することはないと考えております。

項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答<補足説明>
日照阻害	小篠委員	<p>○現在実施されている北8西1地区第一種市街地再開発事業に伴う複合的影響があるのではないかと、このことを確認したい。また、地点5の西側では、北5西1・西2地区の計画建築物が見えてくるのではないかと。この地区は日影規制対象区域の対象外であることから、法令的なことは問題ないのかもしれないが、例えば、冬場の積雪時などこの区域は道路状況が悪いことから、面的に区域を考えたうえで本事業にプラスとなるような環境的な判断について考慮いただければと思う。</p>	<p>○準備書の中では、天空写真により周辺開発や既存建築物も勘案した検討を行っています。調査地点は、北九条小学校への影響も鑑み、交差点のうち小学校の南側の地点（地点5；下図）を選定しました。北8西1の計画建築物が建設されると、北5西1・西2の計画建築物は、北8西1の計画建築物に隠れる位置関係になります。夏至、春秋分、冬至日の太陽軌道を示しておりますが、地点5においては、北5西1・西2計画建築物による日影は新たに増えない予測結果となっております。</p>
		<p><補足説明></p> <p>ご指摘の地点5の交差点西側につきましては、下図補足1のように冬至日においては、本事業の計画建築物により、10時40分から11時の間（20分間）に新たな日影が生じると予測されます。</p> <p>なお、当該地点は日影規制の対象外です。</p>  <p>補足1：地点5の交差点西側 天空写真の撮影はありませんが、本事業の計画建築物のほか、北8西1、合同庁舎、JRタワーを再現し、ご指摘の地点（補足1）において、本事業の計画建築物が見通せるかを検討しました。冬至日においては、本事業の計画建築物により、10時40分から11時の間（20分間）に新たな日影が生じると予測されます。</p> <p>補足2：北九条小学校南東側、創成川通側の地点 冬至日において、本事業の計画建築物により、11時30分付近で10分程度の新たな日影が生じると予測されます。</p>	

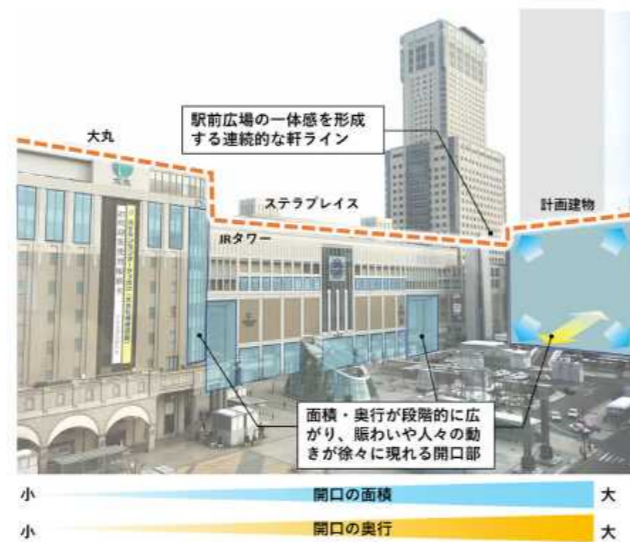
項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答<補足説明>
緑化計画	小篠委員	<p>○要約書P28にある緑の連続のイメージのポンチ絵について、北5条手稲通からの建物のセットバックは、実際にどれくらいの歩道幅員とセットバックが取れるのか。</p> <p>○また、この植えている樹木のイメージは、敷地内での植栽ということか。それとも、道路上ということか。</p> <p>○出入口が設けられると緑が切れてしまう可能性もあるので、上手く連続させる方策をお願いしたい。</p> <p><補足説明> 北5条手稲通沿いの緑化等のイメージ 出入口を設ける部分においては、緑は切れるが連続性を考慮する計画としていきます。 以下は、現時点における北5条手稲通沿いの緑化等のイメージです。 車道側の街路樹が道路内の緑化、それ以外は敷地内の緑化イメージです。</p>	<p>○現状の道路の歩道が約4メートル程度で、北5条手稲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メートル程度の建物のセットバックを予定しており、その中で敷地内の緑化を計画していく予定です。</p> <p>○道路上のイメージを描いております。敷地内につきましても、今後、具体化していきます。</p> <p>○補足説明参照</p>
		 <p>北5西2街区</p> <p>北5西1街区</p> <p>①歩道の通行幅員を補完する歩行空間の確保</p> <p>現状 歩道幅員 3.5m</p> <p>計画 歩道幅員 3.5m</p>	<p>北5条通歩道沿い空地（北5西2街区のイメージ（視点①））</p> <p>③店舗や建物前の空間と一体にぎわいを形成</p> <p>③ベンチ等を設置し歩行空間脇に滞留空間を形成</p> <p>※スケッチの表現は現時点のイメージであり、今後の検討により変更の可能性があります。</p> <p>北5条通歩道沿い空地（北5西1街区）のイメージ（視点②）</p> <p>②創成川から続く豊かなみどりを感ぜられる緑化空間の形成のため2列植栽となる高木列植や低木・草花の植栽等の設置</p> <p>②バスターミナルを視認できる透明性の高い壁面の設え</p> <p>※パース内のデザイン等は今後の検討により変更の可能性があります。</p>
	近藤会長	<p>○ 創成川沿いに、緑豊かな空間形成を図るとのことだが、北5条手稲通と比較して創成川通の方はあまり緑化されないように思うが、どのように考えているのか。</p>	<p>○創成川通側はバスターミナルの出入口や車路出入口があり、バスターミナルの出入口の南側辺りまでが、計画上で反映できると考えています。</p>

項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答<補足説明>
景観	小篠委員	<p>○要約書P344の景観の予測手順において、景観審議会の構想段階、設計段階のプレ・アドバイス手続を環境影響評価の手続に戻すという矢印はあるが、環境影響評価の手続から景観の手続へ戻す矢印がないので、評価書の内容を都計審に反映できるよう望む。答申に、景観の手続においても環境影響評価審議会での意見を参考にしてくださいとの記載をお願いしたい。</p> <p>○要約書 P355（準備書 P8.1.12-26）に記載がある、表_構想段階景観プレ・アドバイスにおける助言の概要と企画提案への反映内容に記載されている内容について、文章だけではわかりにくいので、①一体感について、②アイストップになるアトリウム空間などについて、説明をお願いしたい。</p> <p>○準備書資料編に掲載の図については、評価書では本編に掲載した方がよい。</p>	<p>○（事務局：答申に盛り込む方向で検討します。）</p> <p>○構想段階景観プレ・アドバイスにおける助言の概要と企画提案への反映内容については、資料編 P.1.7-3～4 に掲載している図(下図)を用いて説明。</p> <p>①群としての一体感、グラデーションについて、大丸、ステラプレイス、今回の計画建物に向かうにしたがって開口面積が大きくなっていくことをグラデーションと記載しました。その他図 1.7-2 の点線で示すように駅前広場に面する建物の軒高を概ね揃えることで一体感をつくっていく考えです。ファサードデザインについては、ステラプレイスや JR タワーなどの調和にも配慮しながら、今後、詳細を詰めていきたいと考えています。</p> <p>②アイストップとなる辻空間（四つ角に面した空間）について、今回の建物は、幾つかの辻空間に建物が面してまいります。その辻空間は、通りの遠くのほうから見えてくる空間になり、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くことを考えており、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います。</p> <p>○評価書においては、本編、要約書に図 1.7-1～3 を掲載するようにしたいと思います。</p>



「高層部の中間階のテラスなど、人の活動の場がステップ状に見える様子による、新たなランドマークをつくり出す。」

図1.7-1 高層部と頂部デザインが全体としてどのように見えるかの検証



「南口駅前広場に面した開口部の開放度と奥行を段階的に広げて、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、段階的に賑わいが表出した街並みを形成する。」

図1.7-2 南口駅前広場を取り囲む計画建物と周辺の建築物等に一体感



「通りやまちからのアイストップとなる辻空間には、まちからの人の流れを受け止め、JR 在来線・新幹線駅・創成東エリアへ人の流れや賑わいを受け渡す、駅とまちの結節空間（エントランス空間）を創出する。」

「通りのつきあたりで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、東へと拡張する札幌駅ビル一体としての調和やまとまりを形成する。」

図1.7-3 事業区域内で設けるエントランス空間と既存のJRタワーのアトリウム空間との関係性

項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答<補足説明>
景観	小篠委員	<p>○創成川通では南側からなど新幹線駅舎が見えてくるので、別事業ではあるけれども、新幹線駅舎とも一体感が出るように調整していくのか、確認したい。</p> <p>○この新幹線駅舎との一体感については、景観的にはかなり大きな影響を及ぼすと思うので、最後の評価書に至る段階のバージョンアップのときに、もし検討図を掲載できるのであれば、掲載していただいたうえで、景観デザイン的な配慮について今後とも検討を進めていただきたい。</p>	<p>○新幹線駅舎と建物との関係については、幹線駅舎を担当されているチームと定期的に打合せ、調整を行っています。景観的には、こちらの建物側のボリュームを操作する形で少し一体感（連続感）が感じられないかという検討を行っています。</p> <p><補足説明> 2022年3月16日、JR北海道より新幹線駅舎のプレス発表があり、創成川通上空の駅舎パース（南側からの眺望）が公表されました。 公表されたパースを参考に、準備書の景観モニタージュ（地点4：創成川通の南側からの眺望）に可能な範囲で反映しました。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p>※新幹線駅舎は、公表されたパースを基に参考として反映したものであり、実際とは異なる可能性があります。</p>

項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答<補足説明>
温室効果ガス	坪田副会長	○周辺への熱供給について、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、効率的に行っていただきたいということで、具体的にどの辺りにどのぐらい の量を供給するのかを具体的に示していただきたい	○計画のうちどれくらいを周辺へ供給するのかについての推計は、資料編P.1.8-1に掲載した 資料(下図)に示しています。 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させていただきました。上 段の表に我々のプラントの整備計画、下段の表に現況に必要な熱需要、現在の熱供給プラ ントからの供給量、将来、我々のプラントが整備後の状況を試算しています。

1.8 温室効果ガス

本事業は、地域熱供給プラント(エネルギーセンター)を建設し、計画建築物へ熱と電気を供給するとともに、近隣施設へ熱を供給する拠点を整備する予定である。本事業の地域熱供給プラントの整備計画(計画熱容量)は、表1.8-1に示すとおりである。

表1.8-1 本事業による地域熱供給プラント整備計画

計画建築物の必要分 (開発で新たに生じる需要量)	周辺供給分	合計供給量
約6,800RT	約1,300RT	約8,100RT

注1)RT(冷凍トン)→0℃の水1tを24時間で氷にする冷凍能力
注2)準備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。

地域熱供給プラントの整備による周辺地域への影響把握にあたり、「都心強化先導エリア(図1.8-1参照)」内における地域熱供給ネットワークの使用状況を推計した。推計結果は、表1.8-2に示すとおりである。

現況においては、エリア内における熱需要のうち、約62%分を既存地域熱供給ネットワークによって供給できる能力を有する。また、将来は、本事業の整備により、エリア内における熱需要のうち、約70%分を地域熱供給ネットワークによって供給できる能力を有すると想定される。

表1.8-2 熱供給の需要量と供給量

	必要な熱需要 (A)	地域熱供給プラント からの熱供給(B)	カバー率 (C)=(B)/(A)
現 況	約38,000RT ^{#1}	約23,400RT ^{#2}	約62%
持 来	約44,800RT ^{#3}	約31,500RT	約70%

※1:都心強化先導エリアの床面積と冷熱負荷原単位に基づく値
※2:都心強化先導エリア内に供給している地域熱供給プラントの合計値(北海道熱供給公社ヒアリング)
※3:開発により新たに生じる熱需要(計画建築物の必要分(表1.8-1参照))のみ考慮した値である。
注)上記の内容は、「都心強化先導エリア」に対する検討である。「都心強化先導エリア」は地域熱供給ネットワーク(都心地区)内の一部であることから、札幌都心の地域熱供給ネットワーク全体で考えた場合、熱供給される床面積と求められる熱需要の総量(表中「必要な熱需要(A)」)は上記の想定より大きくなると考えられる。そのため、地域熱供給プラントによるカバー率は、表中の値より低くなると想定される。



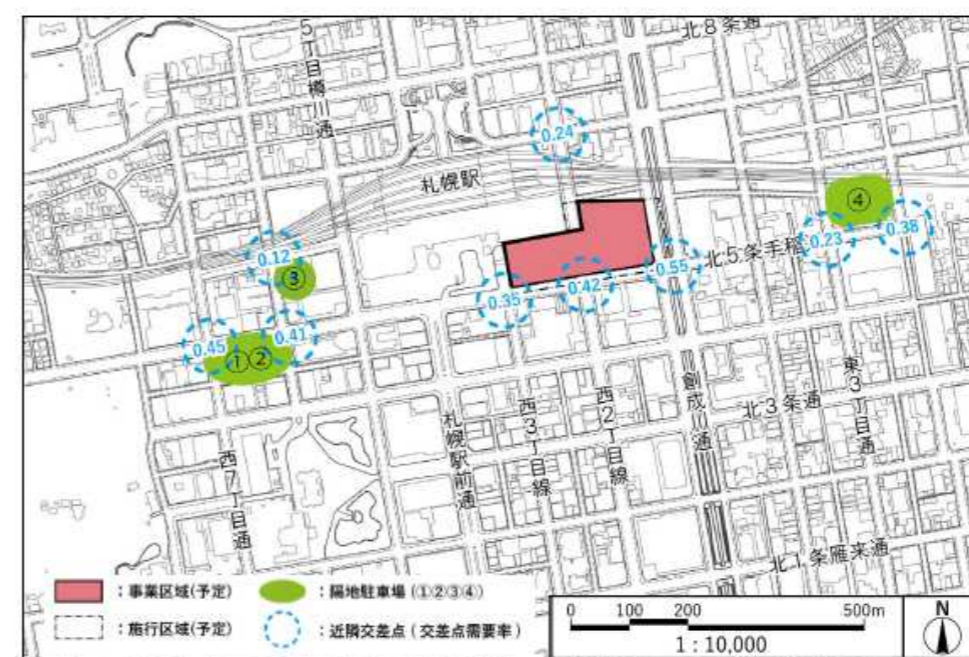
図1.8-1 都心強化先導エリアの範囲
出典:「第2次都心まちづくり計画」
(平成28年 札幌市)

項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答<補足説明>
温室効果ガス	奈良委員	○建物の外装仕様等の検討について、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制するのにとても有効な手段であるため、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。	○壁断熱も含めた外装の選び方については、今後検討していきたいと考えています。
交通		○バスの出入動線について、バスの出入口が石狩街道に直に出るような計画となっている。新しい信号がつくのか検討状況について聞きたい。	○周辺交差点の交通検討については、資料編 P1.3.-33 に掲載している交差点の需要率の検討結果(下図)に示しています。 バスの発生集中交通量は確定していませんが、一定の想定の下、バスの交通量も載せたうえで検討し、交差点容量に余力があることを確認しています。 信号の設置については、警察や道路管理者などと協議を進めて、設置の要否の判断になると思います。

(4) 参 考 (周辺交通への影響に関する検討結果の要旨)

A. 交差点需要率

事業区域及び隔地駐車場近傍の交差点において、供用後の発生集中交通量を加えた交差点需要率は、図1.1-5に示すとおりである。各予測交差点において、「交通の処理が可能とされる交差点需要率0.9」を下回ると予測する。



(注)準備書時点の関係機関との協議状況に基づく内容であり、今後の設計等により、変更となる可能性がある。

図1.1-5 事業区域及び隔地駐車場近傍における将来の交差点需要率の検討結果