

※この資料に記載された数値やコンセプト、図面、パースなどは、景観アドバイザー部会が開催された令和4年12月8日時点のものであり、その後変更となる可能性があります。
※この資料中のパース（CG画像）、図面、計画の考え方を示した模式図などの著作権はそれぞれ原作者が有しています。著作権法に特段の定めがある場合を除き、無断複製・転用等を禁じます。

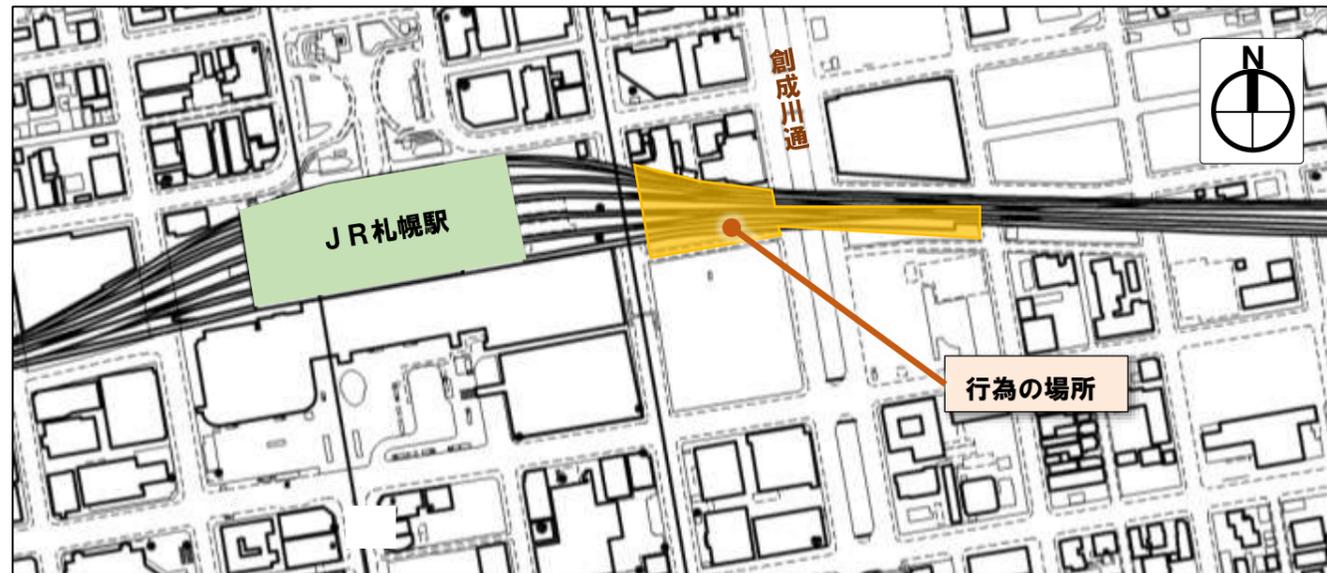
（仮称）北海道新幹線札幌駅駅舎新築工事（設計段階）

1. 計画の概要

(1) 計画概要（申出時）

申出者	札幌市中央区北11条西15丁目1-1 北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 綿貫 泰之	行為の場所	札幌市北区北6条西1丁目ほか
		行為の種別	建築物の新築
		敷地面積	約7,400㎡
		延べ面積	約6,400㎡
設計者	東京都渋谷区代々木2-1-5 JR南新宿ビル 14F 株式会社 JR 東日本建築設計	建築面積	約4,350㎡
		高さ	約29m
		主要用途	車両の停車場、店舗、駐車場ほか

(2) 位置図



(3) これまでの経緯

令和3年10月14日

・令和3年度第3回景観アドバイザー部会を開催し、本件に係る意見交換（設計段階）を北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業（構想段階）と同時期に実施（非公開により実施）

令和4年12月8日

・令和4年度第4回景観アドバイザー部会を開催し、本件に係る意見交換（設計段階）を実施

2. 景観形成方針

『大地の架け橋』

北海道には豊かな大自然があり、そこでの人々の営みが北海道ならではの風景を作り出しています。雄大なランドスケープが札幌と日本を、そして札幌と世界をつなぐ「架け橋」となるような北海道新幹線札幌駅を創り出します。

(1) 遠景の方針

豊かな自然に近接する札幌に新幹線駅舎の大きな屋根で山並みと街並みの融合を表現したデザインとします。

①東西をむすぶデザイン

機能上必要な大きさにより建物高さを導き出します。在来線駅舎・再開発ビル・東口など東西を意識しゆるやかな線によりカタチに現します。

②山並みをイメージした屋根

北海道の豊かな大地を彷彿とさせる、おおらかな屋根が都市に溶け込み「札幌の新しい顔」となります。

③ランドスケープを生み出す駅

豊かな自然に近接する北の大都市札幌の景観をデザインイメージとし、山並みの曲線を表現した駅舎は新たなランドスケープをつくり出します。

④周辺環境になじむ色彩計画

「札幌市の景観色70色」に基づき周辺環境との調和を図り、札幌の新しい顔として都心に相応しい色彩計画を行います。

(2) 中景の方針

魅力と活力あふれる札幌の新しい顔となる新幹線駅舎のファサードをつくり出します。

①創成川上空での顔づくり

視界の広がる創成川上空に新しい札幌の顔となる印象的なファサードの駅舎とします。

②東西の「架け橋」としての駅

魅力と活力あふれる駅として東西につながりをもたらし創成川上空の発展にも寄与します。

③街並みと連続性のある構え

東西で異なるボリュームを創成川上空で緩やかに結ぶことで、東西の連続性が感じられ、周辺の街並みと調和するデザインとします。

④視線が抜けるファサード

南北に視線の抜けるガラスのファサードにすることで、巨大な建築物の圧迫感を軽減するとともに、全体的に軽やかな印象を与える建物計画とします。

(3) 近景の方針

流動を可視化することでまち・ひと・モノの動きを活発にし札幌の活力につなげます。

①創成川を見通す内部空間

創成川通りに架かる駅舎は新しい視点場として創成川を見通す空間となり、札幌の新たな魅力をつくりだす駅舎となります。

②人の流動の見えるファサード

人やモノの流動が通りから見えることで、新幹線の発着による人々の往来や、新幹線が来たという高揚感の創出により札幌の活力につなげます。

③積雪に配慮した屋根デザイン

落雪対策として雪庇切り形状による無落雪屋根とし安全に配慮した計画とします。

④風土を感じる素材選定

札幌市にゆかりのある素材を取り入れることで、未来に文化や郷土を継承するデザインとします。

3. 景観アドバイザー部会における意見交換

(1) 景観アドバイザー部会の概要

・実施回：令和4年度第4回景観アドバイザー部会

・開催日：令和4年12月8日（木）

・会場：さっぽろテレビ塔2階「あかしあ・はまなす・すずらん」

・出席委員：岡本浩一部会長、小澤丈夫委員、窪田映子委員、千葉淑子委員、松田泰明委員

・出席事業者：北海道旅客鉄道株式会社、株式会社 JR 東日本建築設計

(2) 意見交換の概要

【小澤委員】以前は波打つ屋根を計画されていたが、本計画では屋根形状等が変更になっているため、発想を変えたのか確認したい（図1）。

【事業者】大きいコンセプトは変えておらず、装飾的な要素があった部分をシンプルな外観に変更したところである。

【小澤委員】柱類はすべて木をイメージした丸型なのか。また、柱型に道産の木材を貼るとされているが、すべ

※この資料に記載された数値やコンセプト、図面、パースなどは、景観アドバイス部会が開催された令和4年12月8日時点のものであり、その後変更となる可能性があります。
 ※この資料中のパース（CG画像）、図面、計画の考え方を示した模式図などの著作権はそれぞれ原作者が有しています。著作権法に特段の定めがある場合を除き、無断複製・転用等を禁じます。

（仮称）北海道新幹線札幌駅駅舎新築工事（設計段階）

での柱で予定しているのか。

【事業者】西1丁目の柱の形状は丸型で、創成川の上部は角型である（図2）。創成川上部には、鉄桁の高架橋（土木工作物）がかかり、駅舎の柱はこの鉄桁に溶接し支持する予定であるため、足元のおさまりの関係から丸型は難しいと考えている。木材の仕上げとする範囲をどこまで広げるかはコストバランスを踏まえてこれから検討するが、創成川上部の柱は外部からの見え方に影響するため仕上げを行う予定である。

【小澤委員】創成川を中心として西と東で架構の形状が変わるなど表現が変わると、「大地としての駅舎空間」というわかりやすい考え方（図3）と建築物の空間に齟齬が生まれると思うので、これらが一致するような工夫を検討された方が良いと思う。申し上げにくいですが、以前の方がコンセプトと空間が一致し分かりやすかった。せっかく注目の駅なので、柱の表現、天井の架構の見せ方などをトータルで検討されると、木のイメージに近づいていくと思うので、引き続き検討いただけたらと思う。



図1 新幹線駅舎の屋上



図2 新幹線駅舎の構造体の形状



図3 「大地としての駅舎空間」の考え方

【小澤委員】本計画は、創成川を挟んで東側の北壁面がスリット状になっており、シェルターのような印象になると思うので、在来線の車窓から創成川東側の北面のガラス面を通して新幹線が見えるよう、思い切ってガラス面にすると楽しさやインパクトが出て良いと思う。

【事業者】スノーシェルターが予定されているため壁に切り替えた部分ではあるが、コスト面も踏まえながら検討をしていきたい。

【窪田委員】高架下を明るい雰囲気とするため、柱や天井面も白系の色で塗装するということが良いか確認したい（図4）。

【事業者】高架下は鉄桁のあらわしとなるため、この鉄桁を明るい色で塗装する予定であるが、色は今後の検

討になる。検討にあたっては、駅舎の1階部分の壁との調和も考慮したい。

【窪田委員】明るい雰囲気とするために白を採用することも考えられるが、素材の選び方のコンセプトが基壇部（1階レベル）はレンガや石などの重厚なもので、上部が木と白系の色というコンセプトであることを踏まえると、もう少しコンセプトにあった色の選び方をされた上で、明るく暖かみのある印象を照明の色味調整で作ることもできると思う。また、隣り合う再開発のビルの低層部がレンガがあるので、こちらとつながりができると通りの一体感が出るのではと思う。引き続き検討いただけるようお願いしたい。



図4 基壇部の素材とサインのイメージ

【松田委員】高架の桁材を改めて確認したいのだが、PCではなく、鉄に塗装することで間違いはないか。

【事業者】新幹線の高架の桁は鉄に塗装したものを予定しており、在来線はPCである。

【松田委員】白系の塗装は塗膜としての寿命はある程度あったとしても、排気ガス等の影響を受け景観としての寿命は短いのではと思うので、色は検討された方が良いと考える。また、汚れやすい部分は異なるので、メンテナンス計画を作った方が良いと思う。

【事業者】通りに立った人からは高架の桁の側面が見えないように、建築物のしつらえを工夫する予定である（桁側面に金属パネル設置予定）。高架下は在来線のPC桁と新幹線の鉄桁が並ぶため、並んだ時に印象が大きく異なることがないようにバランスを考えたい。

【松田委員】駅舎の天井面にグレー系を採用されると工業的な印象が出てくるので、街に寄り添った色合いを検討いただきたい。

【千葉委員】南側からの歩行者目線でわかりやすいサインが増えたと思う（図4）。他方で、北側からの歩行者からはどのように見えるのかがわからない部分があると思う。引き続き検討いただきたい。

【事業者】引き続き検討したい。

【岡本委員】パースからは創成川上部のガラス面が鏡面仕上げのように見えるが、実際の見え方がどのようになるのか確認したい（図5）。

【事業者】実際はフロートの合わせガラスを予定しているので、透明な見え方となる。

【岡本委員】高架の南側から見た時に、将来整備が予定されているデッキによって、丁寧に作られた駅舎が見えなくなることや、デッキからの転落を防止するためのガラスの柵などでさらに視界を妨げることが考えられ、見え方は相当変わると考えられるので、今後市と調整されたら良いのではと思う。

【事業者】札幌市と調整していくことになると思う。

【岡本委員】「2. 東西をむすぶランドスケープ」という項目に、「都市・山・流れ・木々」とあり、このなだらかな印象が駅舎の形状に反映されていると思っている（図6）。パース上では「都市」の部分としてグレーのボリュームが見えるが、駅舎の背景に「都市」に該当するもの（建築物など）がこれからも建築されていくことを考えた時に、駅舎であえて都市の部分を反映し、ボリュームを出す必要がある



図5 南側からの新幹線駅舎の外観

※この資料に記載された数値やコンセプト、図面、パースなどは、景観アドバイス部会が開催された令和4年12月8日時点のものであり、その後変更となる可能性があります。
※この資料中のパース（CG画像）、図面、計画の考え方を示した模式図などの著作権はそれぞれ原作者が有しています。著作権法に特段の定めがある場合を除き、無断複製・転用等を禁じます。

（仮称）北海道新幹線札幌駅駅舎新築工事（設計段階）

のかないのか分かれるところではあると思うが、本案とした理由を伺いたい（図5）。

【事業者】西1丁目は機能上必要なため高さを上げ、他方で創成川の東側は新幹線が進入するのに必要な最低限の高さを確保する経済設計としてこともあり、東西のつながりを出すためには

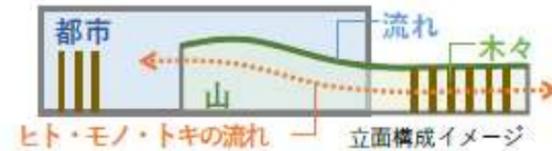


図6 立面構成の考え方

段階的に高さを下げる必要があり、構造的にボリュームを出さざるを得なかった。このことを前向きに捉え、コンセプトに落とし込むことで協調させることとしている。

【岡本委員】この部分にどのような素材の選定を考えているか伺いたい。

【事業者】金属系の屋根と近い素材で考えている。色は駅舎の白い帯が目立つように、背景となる色味を考えているところである。

【岡本委員】グレーを採用される考え方もわかるが、もう少し積極的に考えていただけたら良いと思う。

【松田委員】再開発ビルと本計画が接続する部分に階段室があるが、ここのつくりをどのように検討されたのか伺いたい（図1、5）。

【事業者】法的に階段室の場所を移すことは難しいが、低層部の素材や色味をそろえて調和させることを検討している。

【松田委員】新幹線の横の軸線に対して、縦の軸線が強調されているように感じるため、素材や色味などの違和感を少なくする工夫を期待している。

【小澤委員】屋根の稜線の表現はどのようになるのか。また、素材はアスファルト防水の予定か。

【事業者】両側に立ち上がりのパラペットがある無落雪屋根となる予定であり、水勾配程度の勾配であるために近景ではさほど勾配は感じないと思う。素材はアスファルト防水を採用し、メンテナンス性を重視して考えている。

【小澤委員】水勾配は必要ではあるが、うまくやれば反射の見え方等が新しいチャレンジとなり面白いと思う。色は選べる範囲内で工夫いただきたい。また、せっかくやるのであれば中途半端にならないようご検討いただきたい。説明で表現されていることと、出来上がるものが一致するよう期待したい。

【事業者】継続して慎重に検討したい。

【松田委員】創成川に落ちる高架の柱は、どのように考えているか伺いたい。

【事業者】柱はコンクリートを予定している。在来線は複数の柱で高架を支持しているが、新幹線の高架は関係各所との協議によって、流木が引っかけられないよう隙間がない壁のような作りとすると聞いている。在来線の柱の改修は行わないため、新幹線と一体となった柱の見え方にはならない（図7）。



図7 高架の柱のイメージ

【松田委員】見た目上はよくないと思うので、今後の改修の機会を捉えて在来線の柱と新幹線の柱が一体と見えるようにしていただけたら期待したい。

【岡本委員】景観協議の対象は建築物等であるが、可能であれば、車や電車の車両などをパースに入れていただくとスケール感に確信が持てるので、反映いただくことをお願いしたい。