

第2章 第一種事業の目的及び内容

第2章 第一種事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

2.1.1 事業の目的及び必要性

札幌駅は道内最大の交通結節点であり、道内外から札幌を訪れる多くの人にとっての玄関口となっている。

札幌駅周辺ではこれまで、鉄道高架事業、札幌駅南口土地区画整理事業などの駅周辺の基盤整備を契機に周辺街区を含めたまちづくりの考え方や整備指針が示され、まちづくりが進められてきた。

国においては、平成14年に札幌駅・大通駅周辺地域が、都市の再生の拠点として都市開発事業等を通じて重点的に市街地の整備を推進すべき地域である「都市再生緊急整備地域」に指定され、平成24年には、都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として「特定都市再生緊急整備地域」に指定された。

札幌市においては、平成28年に策定した「第2次都心まちづくり計画」では、札幌駅周辺のエリアを『札幌駅交流拠点』と定め、北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる『起点』を形成することとし、道都札幌の玄関口に相応しい空間形成と高次都市機能の強化を図ることとしている。更に、北海道新幹線札幌駅の位置が決定したことを受け、平成30年には、札幌駅交流拠点の新たなまちづくりの指針として「札幌駅交流拠点まちづくり計画」を策定し、その中で事業の実施区域は『先導プロジェクト街区』として、地権者等として事業を推進し、札幌駅交流拠点のまちづくりを先導していく地区として位置づけられ、さらに令和元年10月には『先導プロジェクト街区』に位置づけた「北5西1・西2地区」の再開発を推進する目的で「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」が策定され、令和元年11月に市街地再開発事業の施行を目指した準備組合が設立された。

このような上位計画のもと具体的な事業化検討の機運が高まる中、『世界へつながる“さっぽろ”の新しい顔づくり』を開発コンセプトとし、以下の4つの視点をもって事業を推進していく。

1) 街並み形成

道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出

2) 基盤整備

多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節機能の充実とバリアフリー化の推進

3) 機能集積

北海道・札幌の国際競争力をけん引する都市機能の集積

4) 環境配慮・防災

環境にやさしく災害に強い最先端の都心モデルの実現

2.1.2 主な上位計画における位置づけ

本事業の実施区域周辺は、都市再生特別措置法における「特定都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)」に位置づけられているなど、次に示す上位計画等により整備方針が示されている。

(1) 「特定都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)」(平成25年7月拡大 内閣府)

特定都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として内閣府により指定されるものであり、事業の実施区域周辺においては、図2.1-1に示すとおり指定されている。

本事業の実施区域における整備の目標として、『優れたまちづくりを通じて世界都市となることを目指す札幌市の都心において、都市機能の集積・高度化、都市空間・エネルギー等のネットワーク形成、エリアマネジメントの展開を推進し、災害にも強く、国際的な活動の拠点にふさわしい市街地を形成』及び『これらの優れたまちづくりの展開をパッケージとして国内外に情報発信』が示されている。

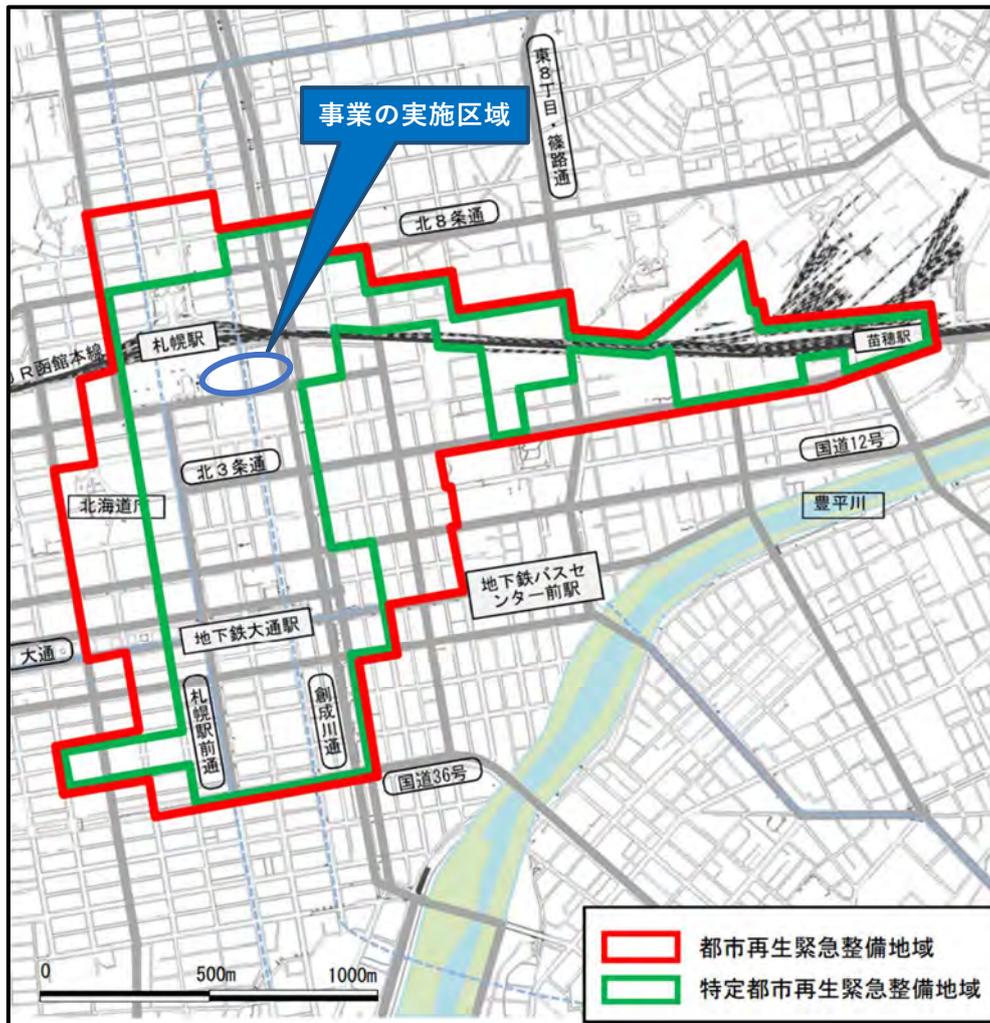


図2.1-1 特定都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)の指定状況

注)下記出典資料をもとに事業の実施区域を加筆修正
出典:「都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)」(内閣府)

(2) 「第2次都心まちづくり計画」(平成28年5月 札幌市)

札幌市は、「第2次都心まちづくり計画」において、次の時代の都心まちづくりを支える骨格構造として『4骨格軸・1展開軸・2交流拠点』を位置づけるとともに、骨格軸・交流拠点の形成を展開するため、面的な広がりでもちづくりを展開すべき地区として『ターゲット・エリア』を定めている。

骨格軸及び交流拠点の指定状況は図2.1-2(1)に、ターゲット・エリアの指定状況は図2.1-2(2)に示すとおりである。

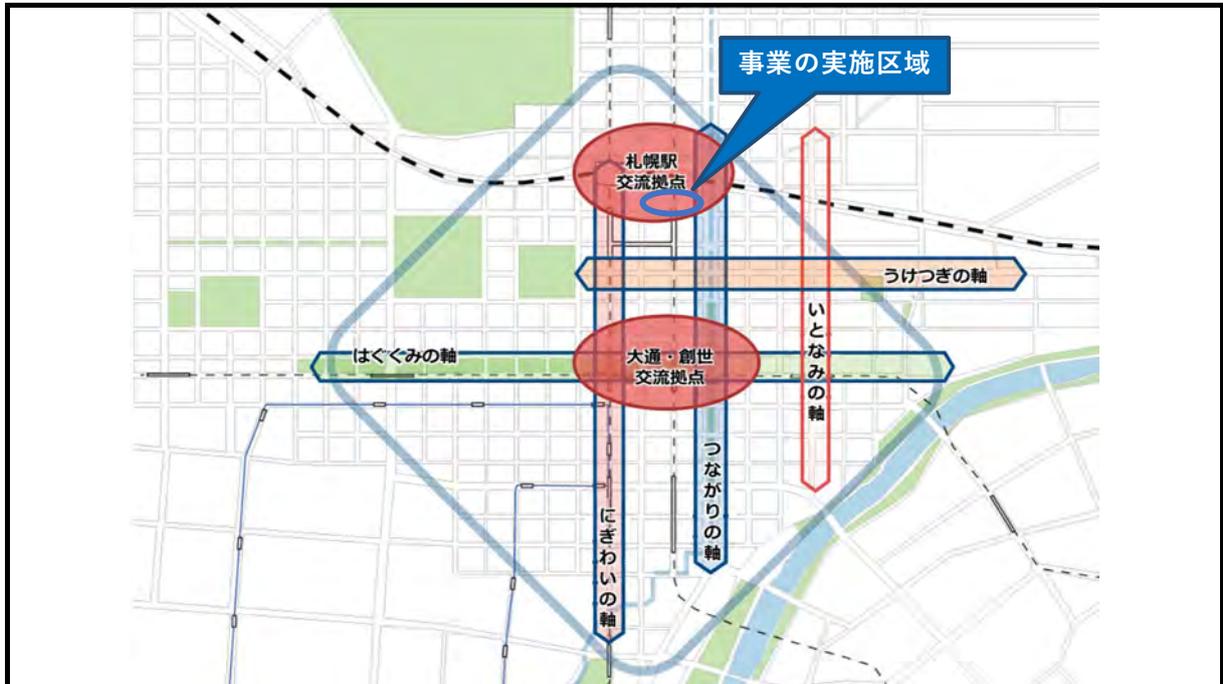


図2.1-2(1) 都市の骨格軸及び交流拠点

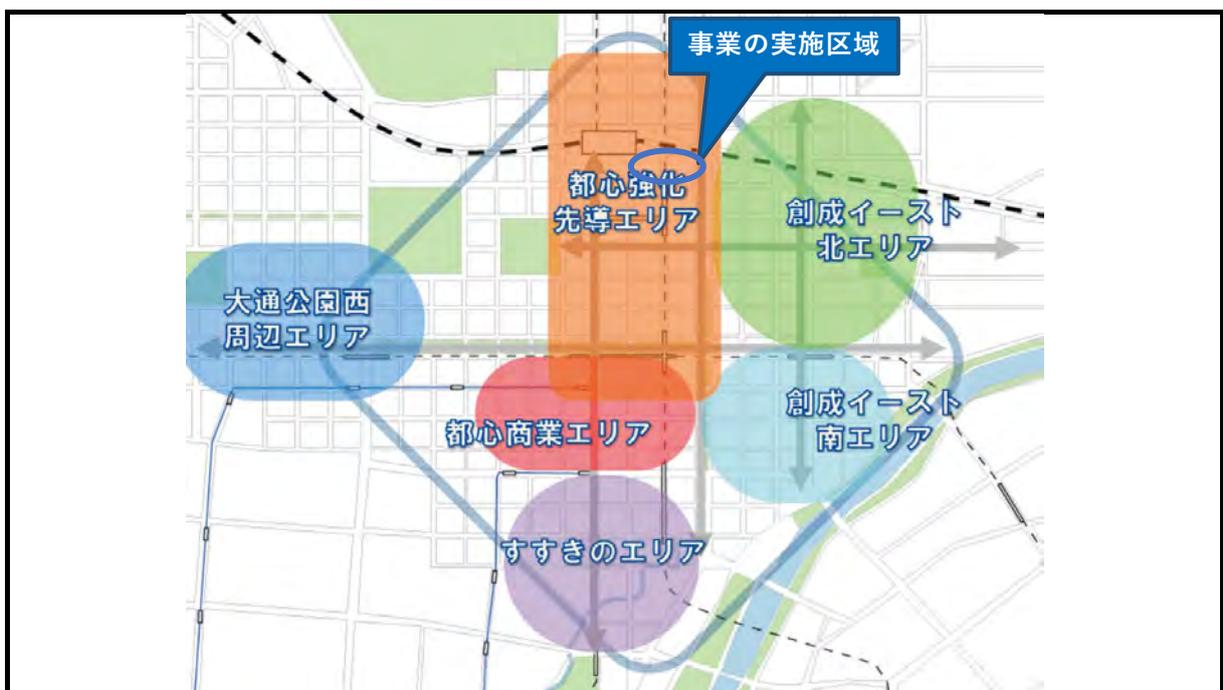


図2.1-2(2) ターゲット・エリア

注)下記出典資料をもとに事業の実施区域を加筆修正
出典:「第2次都心まちづくり計画」(平成28年 札幌市)

『骨格軸』は、都心で展開される多様な都市活動や個々の開発の展開を有機的に結びつけ、様々な取組を促進するための基軸として位置づけており、事業の実施区域に隣接する創成川通を『つながりの軸』、また事業の実施区域に隣接する南口駅前広場を起点とする札幌駅前通を『にぎわいの軸』に定めている。

『交流拠点』は、新たな活動や交流を生み出し都心全体のまちづくりを先導する点として位置づけており、事業の実施区域一帯を『札幌駅交流拠点』に定めている。

『ターゲット・エリア』は、骨格軸及び交流拠点の形成を戦略的に展開するため、面的な広がりでもまちづくりを展開すべき地区として位置づけており、事業の実施区域一帯を『都心強化先導エリア』に定めている。

事業の実施区域周辺における課題と整備方針は、表2.1-1に示すとおりである。

表2.1-1 事業の実施区域周辺の課題と整備方針

| 項目 | 名称 | 課題と整備方針 |
|-----------|-------------------|---|
| 骨格軸 | つながりの軸 (創成川通) | <p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・創成川通アンダーパス連続化により、都心通過交通の円滑化が図られたほか、地上部の混雑が緩和 ・都心東西の隔たりを解消し連続性を高めるための、沿道空間の更新・強化の必要性 ・都心と高速道路間のアクセス機能強化の必要性 <p>【展開指針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域からの都心アクセスを支えるとともに、豊かな環境を活かした市民の交流・つながりを創出 ・広域交通ネットワークの強化 ・親水緑地空間と連動した沿道空間でのオープンスペース創出等による、都心東西市街地の連続性の強化 |
| | にぎわいの軸 (札幌駅前通) | <p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ)の整備と、地上部の歩行空間の拡充による歩行者の増加 ・沿道建物の老朽化に伴う建替え動向の顕在化 <p>【展開指針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心のにぎわい・活力を象徴する沿道の機能・空間の再編と、都心強化と連動する軸双方向の起点からの高質化 ・周辺のエリア特性を活かし、都心のにぎわいと活力を象徴する機能・空間を誘導 ・歩行者・公共交通を基軸とした回遊の中心軸にふさわしい機能の強化 |
| 交流拠点 | 札幌駅 交流拠点 | <p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線札幌開業を2030年度末に予定 ・札幌駅の近傍でありながら低未利用地が残されている ・駅周辺施設や地下施設などの老朽化 <p>【展開指針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成 ・道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化 |
| ターゲット・エリア | 都心強化 先導エリア | <p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・札幌駅前通地下歩行空間の整備、エネルギーネットワークの展開、都市再生事業を通じた高水準オフィスの整備など、人と環境に配慮したまちづくりの展開 ・都心まちづくりを象徴する札幌駅交流拠点、大通交流拠点、創世交流拠点の3つの交流拠点におけるまちづくりの進展 ・駅前通を中心とした既存オフィスビルの更新・共同化等の推進 <p>【展開方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心まちづくりの目標を先導的に具現化する都市空間・都市機能の誘導・形成 ・国内外からの企業誘致・投資意欲を喚起する災害時でもエネルギー供給できる体制の確立と高水準のオフィス環境の形成 ・市民、来街者、誰もが安全快適かつ文化的に過ごせる成熟都市札幌を象徴する都市空間と都市機能の形成 |

(3) 「札幌駅交流拠点まちづくり計画」(平成30年9月 札幌市)

「第2次都心まちづくり計画」の札幌駅交流拠点において、再開発の動きが活発化している一方、低未利用の街区もあることから、さらなる土地の高度利用を図るとともに、官民協働でまちづくりを進めるため、札幌市は新たな指針を示している。札幌駅交流拠点まちづくり計画における目標と基本方針は、表2.1-2に示すとおりである。

図2.1-3に示すとおり、基本方針3に示す機能集積において、事業の実施区域は『高次都市機能集積ゾーン』に位置づけられており、広域交通結節点として、観光・交流機能やビジネス機能等の核となる高次機能の集積等が求められている区域である。

表2.1-2 札幌駅交流拠点まちづくり計画の概要

| 項目 | 概要 | |
|------|---|---|
| 目標 | <ul style="list-style-type: none"> ●北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成 第2次都心まちづくり計画における札幌駅交流拠点の位置づけを踏まえ、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化を図る ●北海道新幹線札幌開業を見据えた再整備の確実な推進 北海道新幹線札幌開業(2030年度予定)の効果を高めるため、道内外からの来訪者の増加も見据えながら、札幌駅交流拠点の再整備を確実に推進する | |
| 基本方針 | 方針1 | 街並み形成 ：北海道・札幌の玄関口にふさわしい、魅力的で一体感のある空間の形成 取組の方向 ・道都の玄関口にふさわしい風格とにぎわいのある顔作りを進める ・歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する ・北海道・札幌の気候特性に対応した空間を形成する |
| | 方針2 | 基盤整備 ：多様な交流を支える、利便性の高い一大交通結節点の形成 取組の方向 ・新幹線駅施設とまちをつなぐ交通基盤整備等を進める ・各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させる ・利便性の高い交通結節機能の充実を図る ・人とにぎわいの形成に配慮した交通環境を実現する |
| | 方針3 | 機能集積 ：多様な交流を促進し経済を活性化する都市機能の集積 取組の方向 ・街区ごとの特性を踏まえた都市機能の集積 ・新たな交流・活力を生み出す都市機能の集積を図る ・多様なワークスタイル・ライフスタイルに対応した都市機能の集積を図る |
| | 方針4 | 環境配慮・防災 ：低炭素で強靱なまちづくりの推進 取組の方向 ・低炭素で持続性が高く、みどり豊かなまちづくりを実現する ・強靱で安全な都市環境を形成する |



図2.1-3 高次都市機能集積ゾーンの指定状況

注) 下記出典資料をもとに事業の実施区域を加筆修正
 出典：「札幌駅交流拠点まちづくり計画」(平成30年 札幌市)

(4) 「都心エネルギーマスタープラン2018-2050」(平成30年3月 札幌市)

札幌市は、新たなまちづくりと環境エネルギー施策を一体的に展開するため、既成市街地でランダムに発生する建替更新に対応できるように、長期的な視点でまちの将来像を描き、その実現に向けた指針を示している。

「第2次都心まちづくり計画」に示すまちづくりの方向性を踏まえ、面的な取組を展開するエリアを定めている。図2.1-4に示すとおり、事業の実施区域は『都心強化先導エリア』に位置づけられており、業務機能が集積し、北海道・札幌の経済活動と行政機能を支えるエリアとして、先進的な取組を積極的に進めるエリアである。

都心強化先導エリアでは、『低炭素』、『強靱』及び『快適・健康』の観点から、表2.1-3に示す目標と取組の方向性を示している。

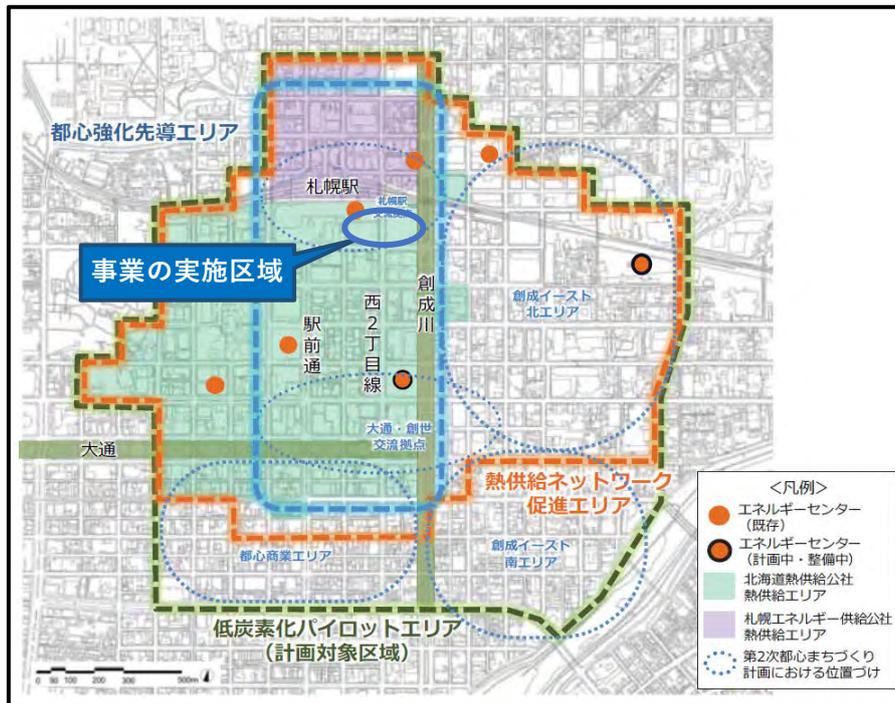


図2.1-4 エリア区分の指定状況

注) 下記出典資料をもとに事業の実施区域を加筆修正

出典:「都心エネルギーマスタープラン2018-2050」(平成30年 札幌市)

表2.1-3 都心エネルギーマスタープラン2018-2050における目標と取組の方向性

| 項目 | | 目標と取組の方向性 |
|-------|------|--|
| 低炭素 | 目標 | 2050年までに建物から排出されるCO ₂ を2012年比で80%削減 |
| | 取組方向 | <ul style="list-style-type: none"> 建物建替時等の省エネへの誘導 コージェネを核としたスマートなエネルギーの面的利用の拡大 地域新電力による再生可能エネルギー電力の利用拡大 |
| 強靱 | 目標 | 2050年までに都心強化先導エリアの分散電源比率を30%以上に |
| | 取組方向 | <ul style="list-style-type: none"> 分散電源比率を増やし非常時の自立機能を強化 非常時の避難・一時滞在所に対する電力・熱・水の供給継続 エリアマネジメントによる建物と公共空間等が連携した防災対策の推進 |
| 快適・健康 | 目標 | 都心の回遊性をさらに向上させるとともに、心地よく健康的に過ごせる場所を2倍に |
| | 取組方向 | <ul style="list-style-type: none"> 健康増進に向けた歩きやすいまちづくりへの支援 札幌らしい季節感を感じる屋外空間の充実に向けた対策 四季を通じて快適に過ごせる屋内空間の創出への貢献 |

(5) 「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」(令和元年10月 札幌市)

札幌市は、「札幌駅交流拠点まちづくり計画」の目標と4つの基本方針及び北5西1・西2地区をとりまく動向・課題を踏まえ、表2.1-4に示すとおり、整備方針を4つの分野に分けて整理している。

また、本事業を推進するための具体的な手法等として、表2.1.-5に示すとおり、「①2街区一体の開発を円滑に事業化する市街地再開発事業の適用」、「②緩和型土地利用計画制度等の活用」、「③市有地の有効活用のための民間事業者の公募」、「④環境アセスメントの実施」を掲げている。

さらに、図2.1.5に示すとおり、事業効果を高めるためには、「新幹線駅施設との接続」、「南口駅前広場との連続性・一体性確保」、「創成川通及び創成東地区との連携」及び「その他周辺街区との連続性」等、周辺街区等とも連携したまちづくりの視点が不可欠であり、それぞれの検討主体と連携して検討を進めるとしている。

表2.1-4 札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想の概要

| 項目 | 概要 | | |
|------|--|------|---|
| 目標 | <ul style="list-style-type: none"> ●札幌駅交流拠点まちづくり計画において先導プロジェクト街区に位置づけた「北5西1・西2地区」の再開発を推進する ●再開発にあたっての整備の基本的な考え方を明確にし、官民連携で具体的な取組を進める | | |
| 基本方針 | 街並み形成 | 方針 | 道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出 |
| | | 整備方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・シンボル性のある拠点の創出 ・新幹線改札口との一体性確保 ・既存建物等とも調和する景観形成 ・北5西1・西2地区の一体的な整備 ・質の高いオープンスペースの創出 ・東西方向の連続性・展開性の確保 ・みどり豊かなネットワークの形成 |
| | 基盤整備 | 方針 | 多様な交流を支えにぎわいを形成する交通結節機能の充実とバリアフリー化の推進 |
| | | 整備方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルの再整備 ・都心アクセス道路(創成川通の機能強化)との連携 ・新幹線利用者に対する交通乗継施設の整備 ・乗換動線の整備 ・公共自転車駐車場の確保 ・誰にでもわかりやすく、使いやすいユニバーサルデザインの歩行者動線の整備 ・各交通施設等への対応 |
| | 機能集積 | 方針 | 北海道・札幌の国際競争力をけん引する都市機能の集積 |
| | | 整備方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい・交流機能の導入 ・宿泊機能の導入 ・オフィス機能の導入 ・交通施設利用者に対応した待合空間との連携 ・観光・産業振興機能等の導入 ・附置義務駐車場等の整備 |
| | 環境配慮・防災 | 方針 | 環境にやさしく災害に強い最先端の都心モデルの実現 |
| | | 整備方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・低炭素なまちづくりを先導する拠点としての整備 ・防災機能の確保 ・多様なみどりの空間の確保 |

表2.1-5 本事業を推進するための具体的な手法等

| |
|---|
| <p>① 2街区一体の開発を円滑に事業化する市街地再開発事業の適用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2街区の土地建物の権利関係を権利変換により整理しながら、都市機能の更新と公益的施設の整備を同時に実現する「市街地再開発事業（組合施行）」の活用を図ることを想定する。 ・公益的施設の整備を含む本事業を進めるにあたっては、国等の各種補助制度による支援を受けながら事業を推進する。 |
| <p>② 緩和型土地利用計画制度等の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業エリアは、都市再生特別措置法に基づく「特定都市再生緊急整備地域」に指定されており、その「地域整備方針」では、「交通結節機能の強化・再配置」、「地上・地下の重層的な歩行者ネットワークの充実・強化」、「環境負荷の低減に寄与する都市開発事業の促進」などを進めるとしている。 ・本構想の開発コンセプト、整備方針を実現していくことで都市再生に貢献するとともに、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の維持・強化を図ることが期待されていることから、その実現へ向けて、「都市再生特別地区」「地区計画」「立体道路制度」等の手法を適切に選択・活用する。 ・周辺と調和した景観を形成するため、早期の段階で専門家との意見交換を行う制度（景観プレ・アドバイス）等を活用する。 ・既存の都市計画等との整合を図りつつ、この地区の有するポテンシャルを引き出し、良好な開発を推進する。 |
| <p>③ 市有地の有効活用のための民間事業者の公募</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市有地の適正かつ有効な活用と円滑な事業化のため、まちづくり・再開発等の専門知識、技術力、資金力のある民間事業者を公募する。 ・公募する民間事業者は、事業化に向けた具体的な検討を支援することに加え、必要に応じて準備組織の運営支援、ノウハウの提供、資金協力等を担うものとする。 |
| <p>④ 環境アセスメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業が環境に与える影響について調査・予測・評価を行ってその結果を公表し、有識者等の意見を参考にして、事業を環境保全上より望ましいものとするため、札幌市環境影響評価条例に基づき、環境アセスメント（環境影響評価）を実施する。 |

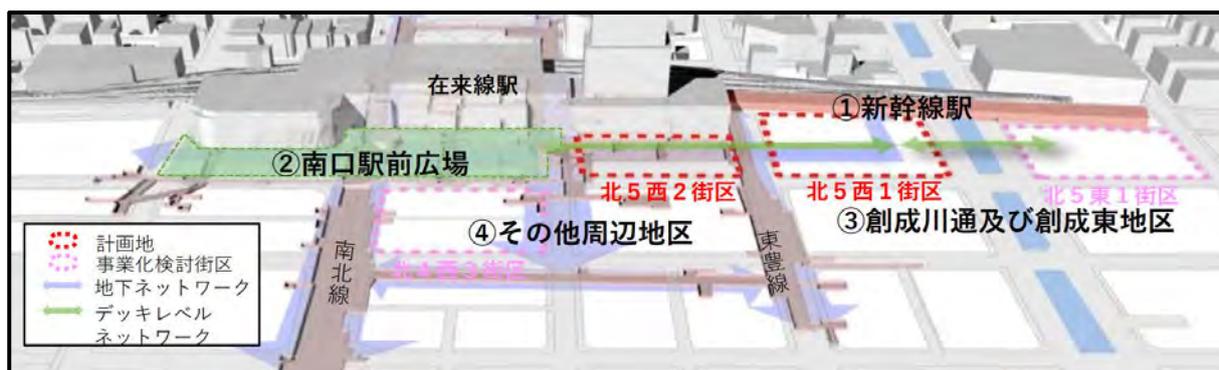


図2.1-5 周辺街区等との連続

出典：「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」（令和元年10月 札幌市）

2.2 事業内容

2.2.1 事業の名称及び種類

- ・事業の名称：(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
- ・事業の種類：建築物の新築の事業、特定工場の新設の事業
(札幌市環境影響評価条例第2条第2項第9号及び8号に掲げる事業)

2.2.2 事業の実施区域の位置・規模

(1) 事業の実施区域の位置

事業の実施区域の概要は表2.2-1に、位置は図2.2-1(1)～(2)に、現況は図2.2-1(3)に示すとおりである。

事業の実施区域は、ターミナル駅であるJR札幌駅南口に隣接する札幌市中央区北5条西1丁目、西2丁目、及び西3丁目の一部に位置し、南西側には札幌市営地下鉄南北線のさっぽろ駅、南側には東豊線のさっぽろ駅がある。

実施区域は、北5条手稲通、創成川通に接するとともに、西1丁目と西2丁目の間を西2丁目線が通っている。区域内については、西1丁目には自動車駐車場等が、西2丁目にはバスターミナル及び商業施設が立地している。

表2.2-1 事業の実施区域の位置・規模の概要

| 項目 | | 概要 |
|------------|--------------------|--|
| 事業の実施区域の位置 | | 札幌市中央区北5条西1丁目、西2丁目、及び西3丁目の一部 (図2.2-1(1)～(2) 参照) |
| 区域の規模 | 施行区域 ^{※1} | 約 3ha |
| | 事業区域 ^{※2} | 約 2.5ha |

※1：市街地再開発事業施行区域を示す。

※2：計画建築物の建築敷地面積を示す。

(2) 事業の規模

事業の実施区域は、「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」において、2街区一体の開発を円滑に事業化する市街地再開発事業を適用するとされている。

本事業では主に、交通結節点の特性を活かし、バスターミナルの再整備、新幹線駅との連携を図るとともに、にぎわい・交流機能としての商業機能の導入、宿泊機能を備えたホテルの導入、道外からの本社機能を誘導する高機能オフィスの導入などを目指している。

また、事業の実施区域は、「都心エネルギーマスタープラン2018-2050」において、『都心強化先導エリア』に定められており、業務機能が集積し、北海道・札幌の経済活動と行政機能を支えるエリアとして先進的な取組を積極的に進めるエリアであり、地域冷暖房施設の設置スペースを確保する計画である。

本事業により新設する建築物の規模及び新設される特定工場（地域冷暖房施設）の規模は、表2.2-2に示すとおりである。

表2.2-2 事業の規模

| 項目 | 必要な規模 |
|--------------------|---------------------------|
| 延床面積 | 約417,000m ² |
| 建物最高高さ | 約255m |
| 地域冷暖房施設の 排出ガス量※ | 約79,900Nm ³ /h |

※：ボイラーの排出ガス量。

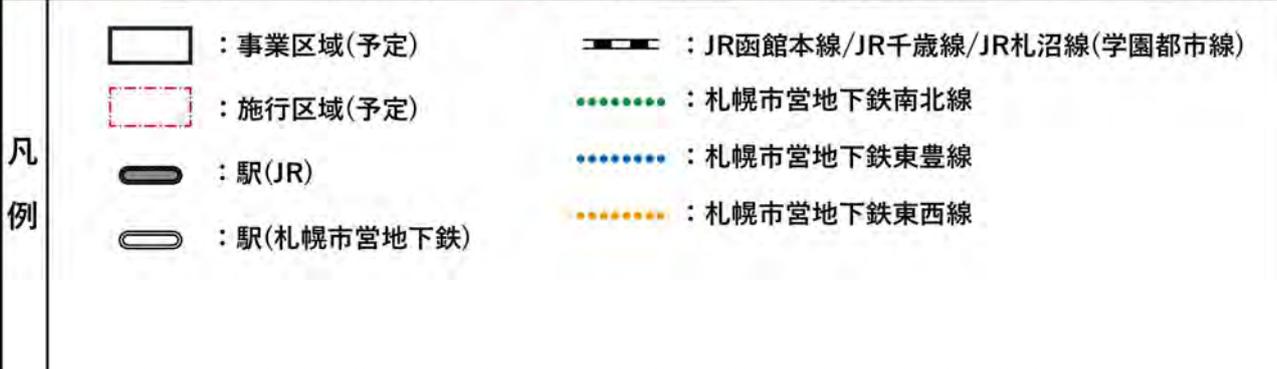
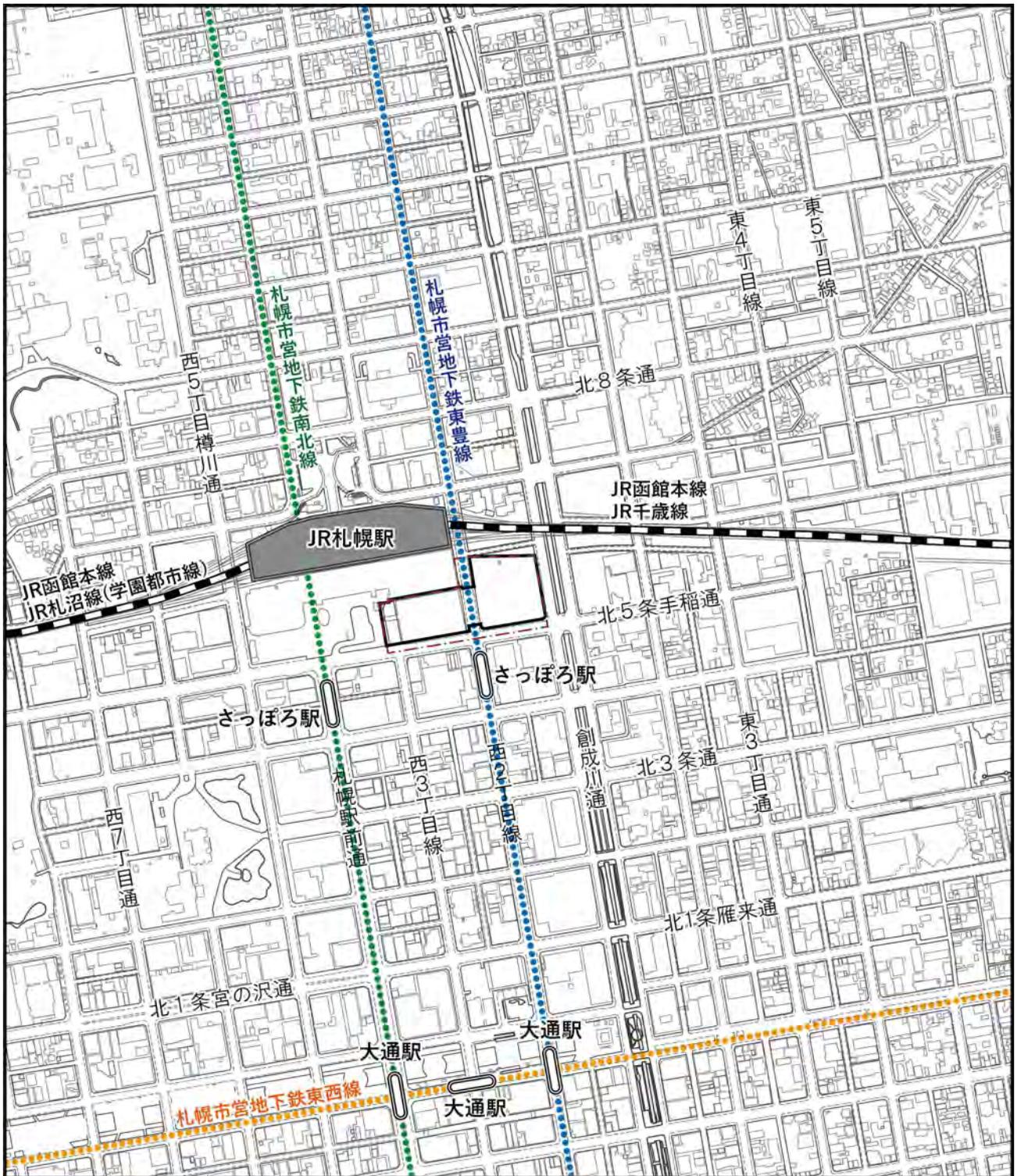
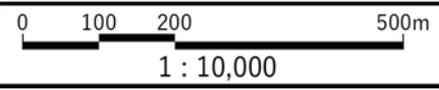


図2.2-1(1) 事業の実施区域位置図(広域)



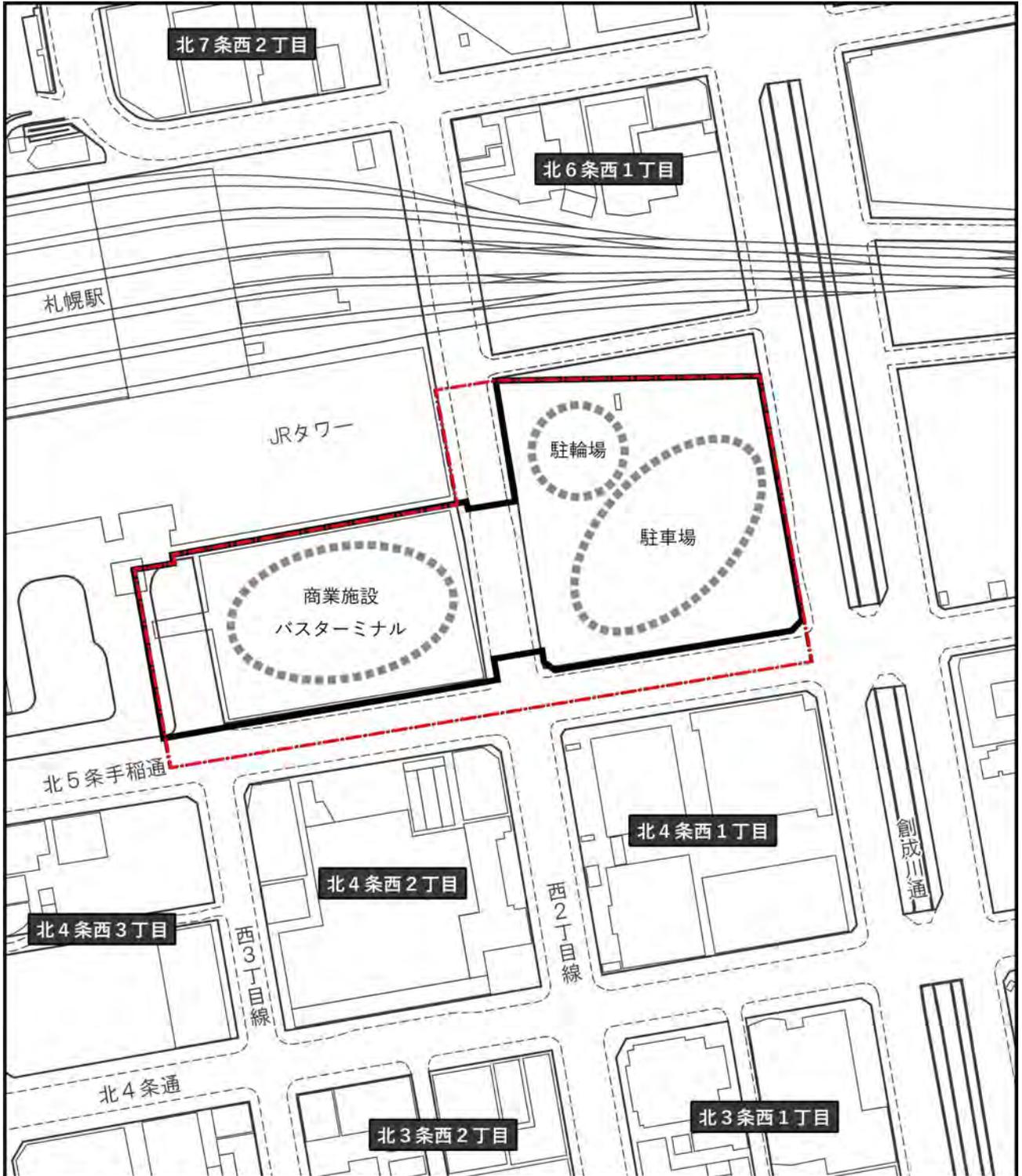
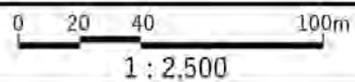


図2.2-1(2) 事業の実施区域位置図(詳細)



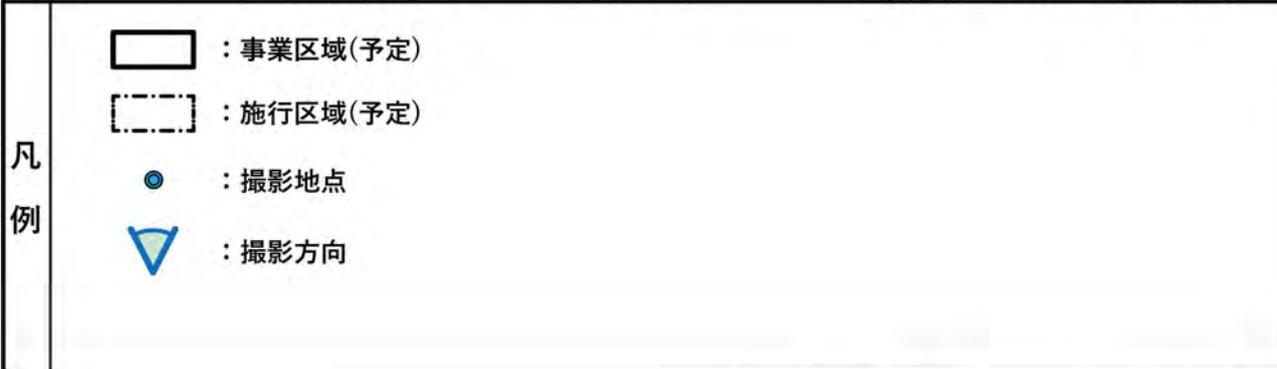
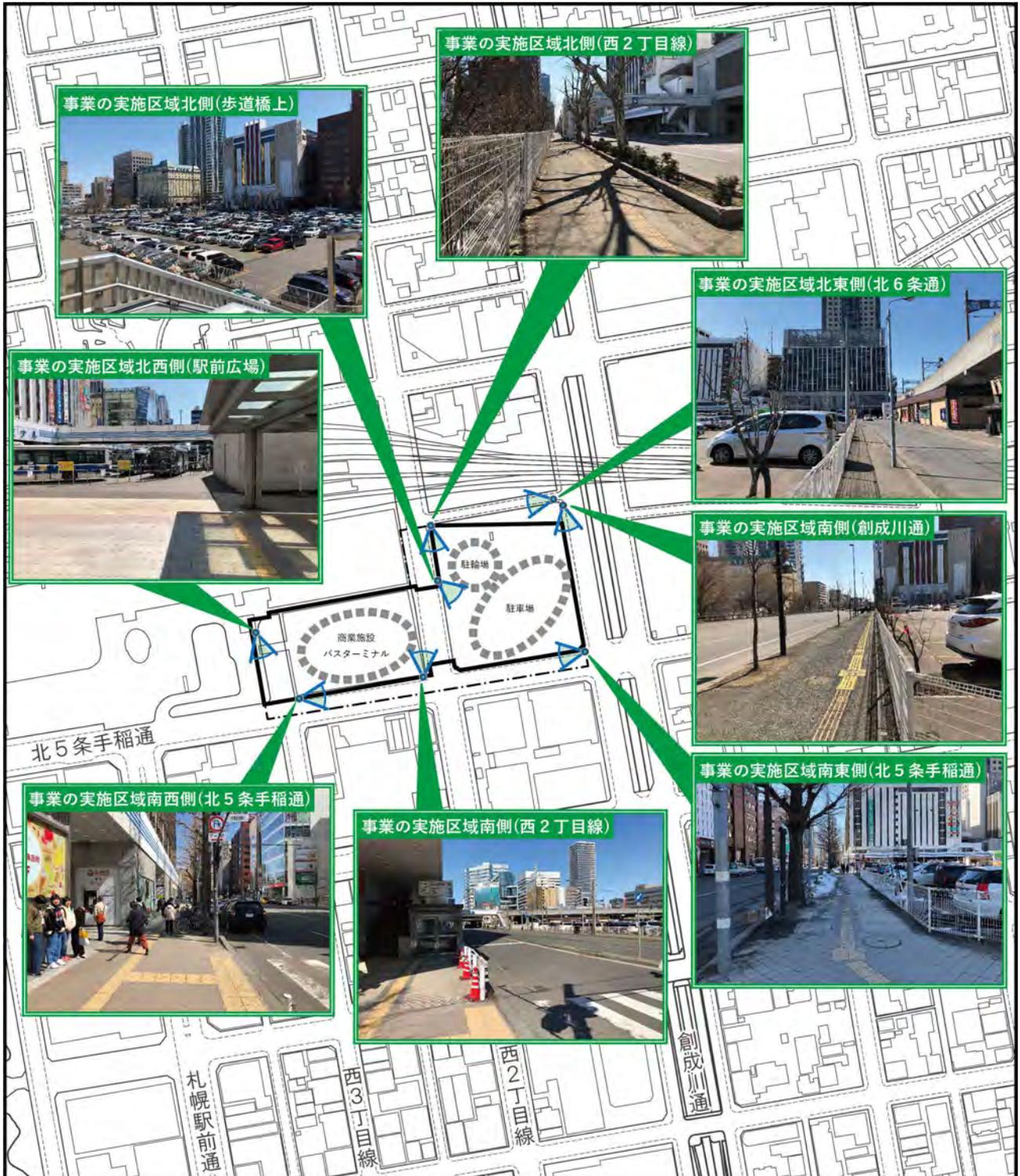
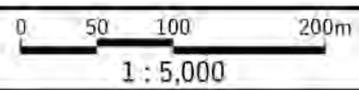


図2.2-1(3) 事業の実施区域の現況



2.2.3 事業計画の概要

(1) 複数案の設定と施設配置計画及び建築計画

A. 複数案検討の前提条件

事業計画の複数案検討にあたって整理した前提条件は、以下に示すとおりである。

○事業の実施区域に係る上位計画である「札幌駅交流拠点まちづくり計画」(平成30年9月 札幌市)、「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」(令和元年10月 札幌市)が掲げる目標である「道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出と交通結節機能の充実、災害に強く国際競争力をけん引する都市機能の集積」に資する計画とする。

また、「都心エネルギーマスタープラン2018-2050」(平成30年3月 札幌市)において、新たなまちづくりと環境エネルギー施策を一体的に展開するため面的な取組を展開するエリアを定めており、事業の実施区域が含まれる地域は『都心強化先導エリア』に位置づけられている。このエリアは、業務機能が集積し、北海道・札幌の経済活動と行政機能を支えるエリアとして、先進的な取組を積極的に進めるエリアであり、事業の実施区域内に留まらず、周辺区域への熱供給を担う施設の設置を図る計画を検討する。

○以下に示す理由により、ゼロオプション(事業を実施しない案)は検討しないものとする。

- ・本事業の実施区域は、上記計画により再開発を推進する地区、並びに新たなまちづくりと環境エネルギー施策を一体的に展開するエリアとされている。
- ・北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」を形成し、「北海道新幹線札幌開業を見据えた再整備を確実に推進する先導街区に位置づけられている。

○本事業は決められた区域で実施する市街地再開発事業であることから、位置等に関する複数案は設定できないため、構造・配置等による複数案の検討とする。

○「都心エネルギーマスタープラン2018-2050」に基づき、本計画建築物(西1街区及び西2街区)を対象とした地域冷暖房施設を設置する案と、周辺地域への熱供給も担う地域冷暖房施設(表2.2-2に示した排出ガス量の規模)を設置する案の2案を検討する。また、特定工場の新設の対象となるボイラーからの排出ガス量のほか、コージェネレーションからの排出ガス量を想定する。

○周辺への圧迫感の軽減や周辺建物との調和等を図るため、計画建築物は基壇部(低層部)を設け、高層部は南口駅前広場及び北5条手稲通から極力離隔距離を確保する計画とする。

B. 計画建築物の構造・配置等に関する複数案の設定

「A. 複数案検討の前提条件」に示したとおり、ゼロオプション及び位置等に関する複数案の設定はできないことから、計画建築物の構造・配置等に関する複数案の検討を行った。なお、周辺への圧迫感の軽減等の配慮として基壇部(低層部)を設ける計画を前提とすることから、基壇部と高層部別に検討することとした。

a. 基壇部(低層部)の配置について

事業の実施区域周辺は、「2.1 事業の目的」に示したとおり、土地の高度利用として、多様な交流を支え、にぎわいを形成する交通結節機能の充実等の推進を目的としており、にぎわい・交流機能の導入を図るため、2つの街区を一体的に整備し、札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボル空間の創出となる基壇部の配置について、以下の内容を考慮して検討を行った。

基壇部配置にあたり配慮した内容

- ① 事業区域内の既存建築物(エスタ)の建物高さを念頭に、周辺の既存建築物との連続性に配慮した基壇部を検討する。(図2.2-2(1),(2)参照)
- ② 基壇部には、バスターミナルの再整備のほか、札幌駅と新幹線駅、並びに創成川方面につながる商業機能を有した歩行者動線の整備を行い、にぎわい・交流機能の導入を図る。(図2.2-2(3)参照)

基壇部の配置・形状の検討結果は、表2.2-3に示すとおりである。基壇部の複数案検討の結果、建物配置・形状及び高さの設定余地が小さいことから、複数案は設定せず図2.2-3に示す1案とする。

表2.2-3 基壇部の配置・形状の検討結果

| 検討内容 | 検討結果 |
|------|--|
| 用途 | ・利便性が高く集客力のある主として商業用途の計画とすることにより、札幌駅南口駅前広場のにぎわいと連続性を確保(図2.2-2(3)参照) ・屋上広場を整備することにより、屋内外のにぎわいの連続性を確保 |
| 建物形状 | ・四季を問わず快適に利用でき、災害時の一時滞在施設としての利用も考慮したゆとりのある屋内空間を確保 ・札幌駅、新幹線駅、バスターミナル、創成川通及び創成東地区へのアクセス機能を有した大規模なフロア形状を確保 |
| 建物高さ | ・既存建築物高さ(約50m)及び周辺既存建築物の高さ等に配慮するなど、周辺建築物と連続した基壇部とし、周辺との調和を確保(図2.2-2(1),(2)参照) |
| 動線計画 | ・屋内に新幹線駅や創成川方面への歩行者ネットワークを整備するとともに、要所ににぎわいの核となるオープンスペースを確保 |

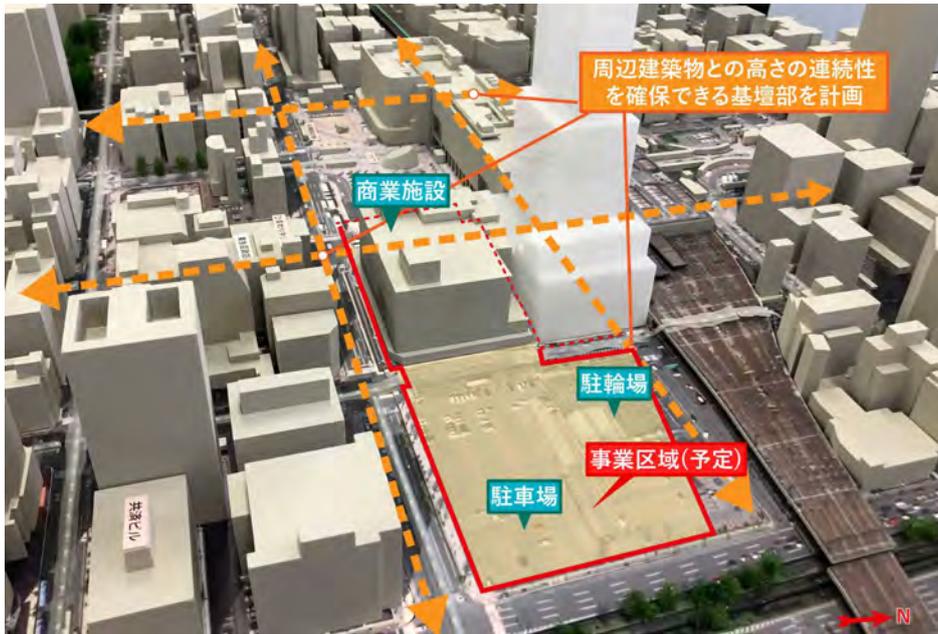


図2.2-2(1) 基壇部の配慮内容(周辺建築物との高さの連続性の確保)



図2.2-2(2) 基壇部の配慮内容(札幌駅南口駅前広場に面する高さの一体性)

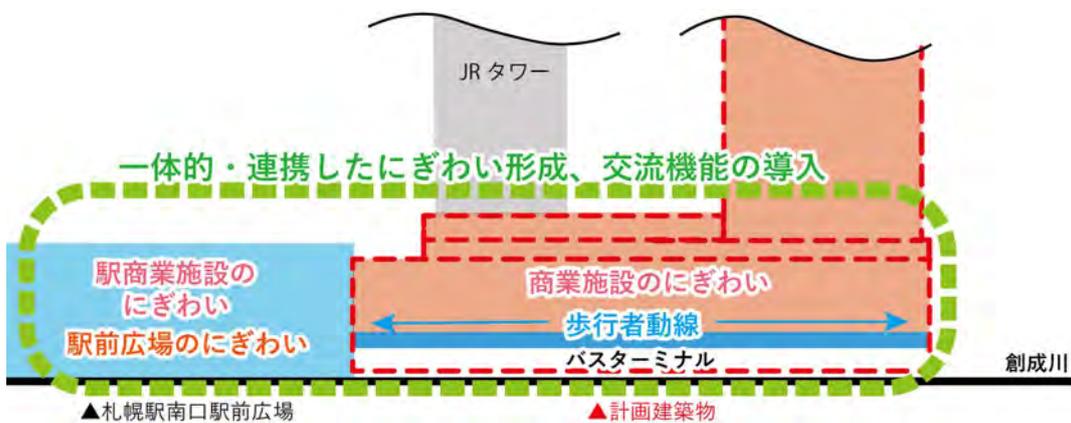
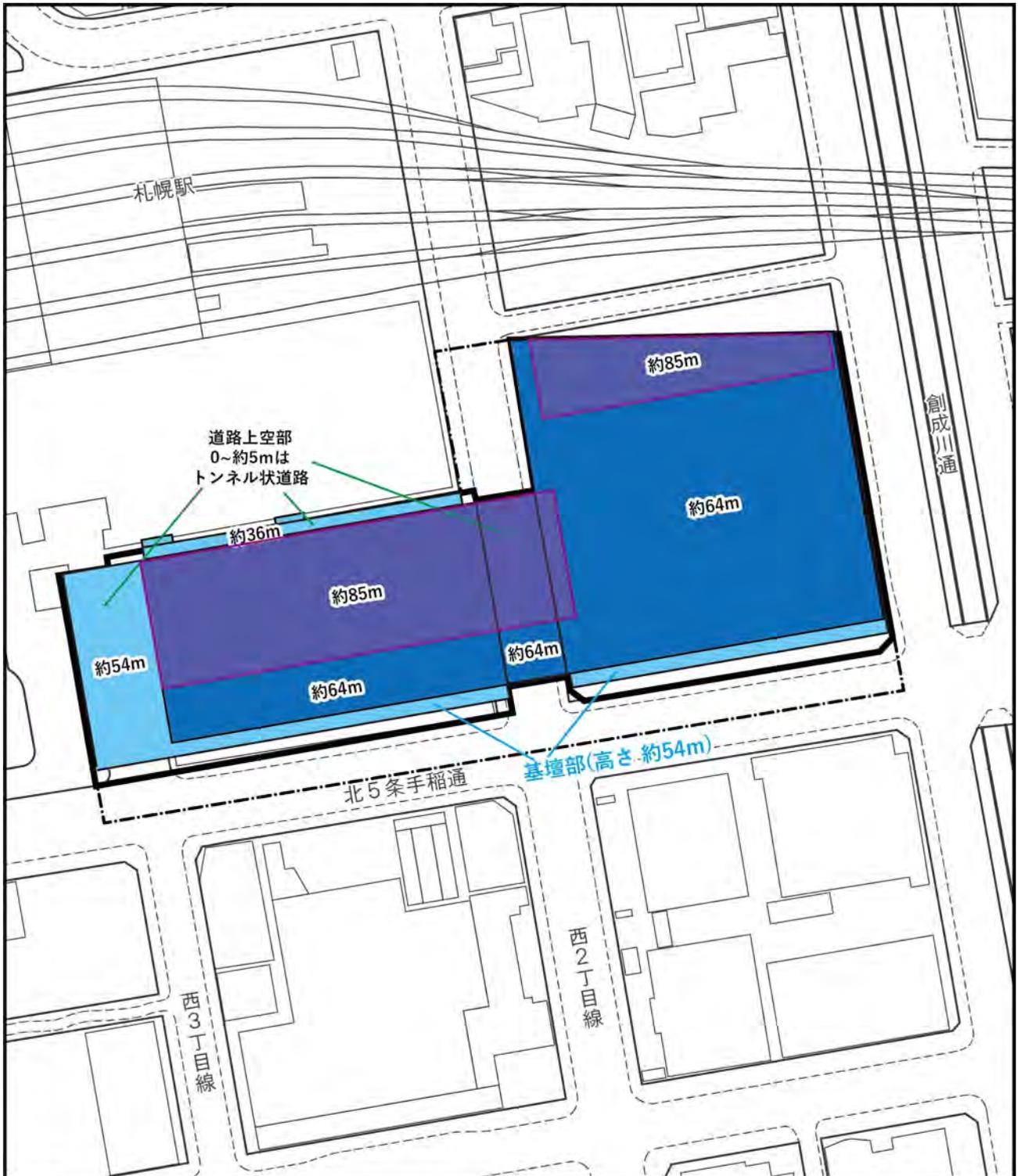


図2.2-2(3) 基壇部の配慮内容(一体的なにぎわい・交流機能の導入のイメージ)



凡例

- : 事業区域(予定)
- : 施行区域(予定)
- : 計画建築物(基壇部: 約36~64m)
- : 計画建築物(機器配置スペース等: 約85m) ※代表して計画建築物Aを記載

注) 配慮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。

図2.2-3 基壇部(低層部)配置案

0 20 40 100m

1 : 2,000

N

b.高層部の配置及び複数案の設定について

高層部については必要な延床面積を確保しつつ、配置及び高さの異なる複数案の検討を行った。高層部の導入機能は、業務及びホテル等の用途を想定している。

検討の結果、配慮書段階において比較検討する複数案は、以下に示す2案(計画建築物A案：1棟案(最高高さ約255m)、計画建築物B案：2棟案(最高高さ約200m))に設定した。

計画建築物A案及び計画建築物B案の配置計画は図2.2-4(1)～(2)に、断面計画は図2.2-5(1)～(4)に、計画内容の概要一覧は表2.2-4に示すとおりである。

(ア) 計画建築物A案(図2.2-4(1)、図2.2-5(1)～(2) 参照)

計画建築物A案は、配置計画(図2.2-4(1))及び断面計画(図2.2-5(1)～(2))に示すとおり、西1街区に高層部(最高高さ約255m)を配置し、西1街区の北側及び西2街区の基壇部上に冷却塔などの機器設置箇所として+21mを想定した。

【高層部配置・高さ】

高層部の配置は、札幌駅南口駅前広場から離隔距離を極力確保した事業区域東側となる西1街区に配置するとともに、街区中央部に配置して北5条手稲通への圧迫感の低減を図る計画である。高層部の高さは、表2.2-2に示した延床面積を確保できる規模として最高高さ約255mとする。

(イ) 計画建築物B案(図2.2-4(2)、図2.2-5(3)～(4) 参照)

計画建築物B案は、配置計画(図2.2-4(2))及び断面計画(図2.2-5(3)～(4))に示すとおり、西1街区に高層部(最高高さ約200m)及び西2街区に高層部(最高高さ約150m)を配置し、西1街区の北側及び西2街区の基壇部上に冷却塔などの機器設置箇所として+21mを想定した。

【高層部配置・高さ】

西1街区の高層部の配置は計画建築物A案と同様とし、高さを約200mに抑える。西2街区の高層部の配置は街区北東部に配置し、北側に位置するJRタワーよりも低い約150mとする。高層部は2棟ともに北5条手稲通に対してセットバックさせ、北5条手稲通への圧迫感の低減を図る計画である。

c. 地域冷暖房施設の機器仕様等に関する複数案の設定

(ア) 排出ガスの排出口位置について

地域冷暖房施設は、西1街区に設置し、機器等は街区北側に配置する計画であることから、排出ガスの排出口についても図2.2-4(1)～(2)に示すとおり、両案ともに西1街区の北側の高さ85mに配置するものとした。

(イ) 複数案の設定について

配慮書段階における複数案については、以下に示す2案とした。

地域冷暖房施設 a 案は、本計画建築物に必要な熱源計画（西1街区+西2街区を対象とした地域冷暖房施設）とした案とした。

地域冷暖房施設 b 案は、周辺地域へも熱供給を担う地域冷暖房施設とした。

設置する機器については、北海道熱供給公社の既存エネルギーセンターに設置されている機器の平均的な仕様を想定した。

コージェネについては、地域冷暖房施設 a 案及び地域冷暖房施設 b 案で共通である。

地域冷暖房施設 a 案及び地域冷暖房施設 b 案の機器仕様等については、表2.2-5に示すとおりである。

表2.2-5 配慮書段階において比較検討する複数案（地域冷暖房施設）

| | 地域冷暖房施設 a 案 | | 地域冷暖房施設 b 案 | |
|-----------|---------------------------|----------------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| | コージェネ | ボイラー | コージェネ | ボイラー |
| 排気口高さ | 85m | | | |
| 湿り排出ガス量 | 28,440 Nm ³ /h | 28,351 Nm ³ /h | 28,440 Nm ³ /h | 79,900 Nm ³ /h |
| 乾き排出ガス量 | 25,680 Nm ³ /h | 24,225 Nm ³ /h | 25,680 Nm ³ /h | 68,272 Nm ³ /h |
| 窒素酸化物排出濃度 | 363 ppm | 60 ppm | 363 ppm | 60 ppm |

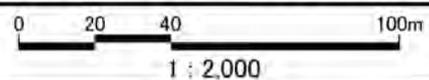
注) **太字ゴシック**の表記は、地域冷暖房施設a案と地域冷暖房施設b案で異なる内容の部分を表す。

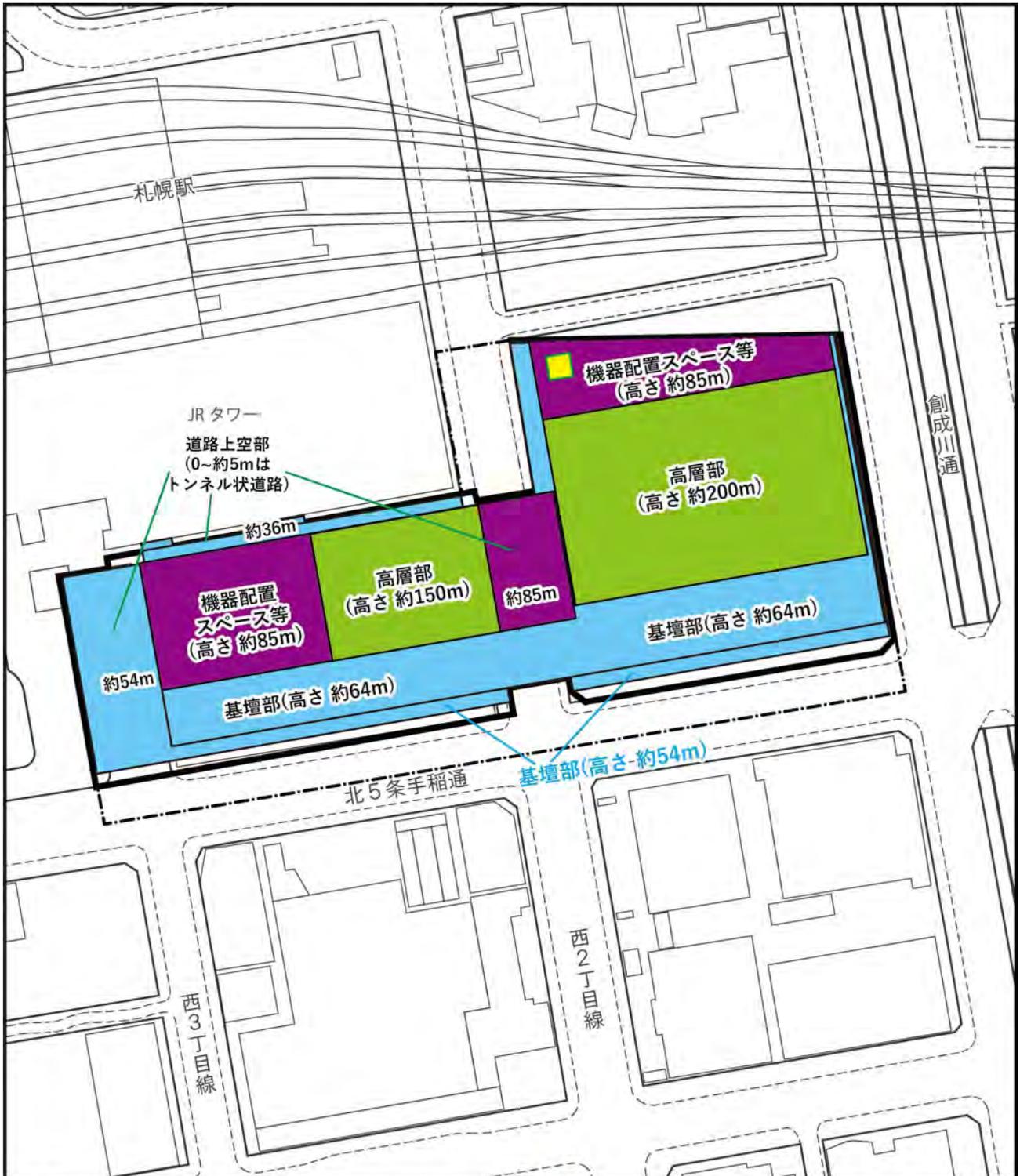


| | | |
|--------|--------------------|----------------|
| 凡 例 | : 事業区域(予定) | : 地域冷暖房排出ガス排出口 |
| | : 施行区域(予定) | |
| | : 計画建築物(高層部) | |
| | : 計画建築物(機器配置スペース等) | |
| | : 計画建築物(基壇部) | |

注) 配慮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。

図2.2-4(1) 計画建築物 配置計画(A案)



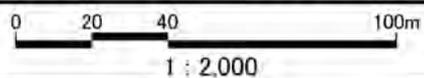


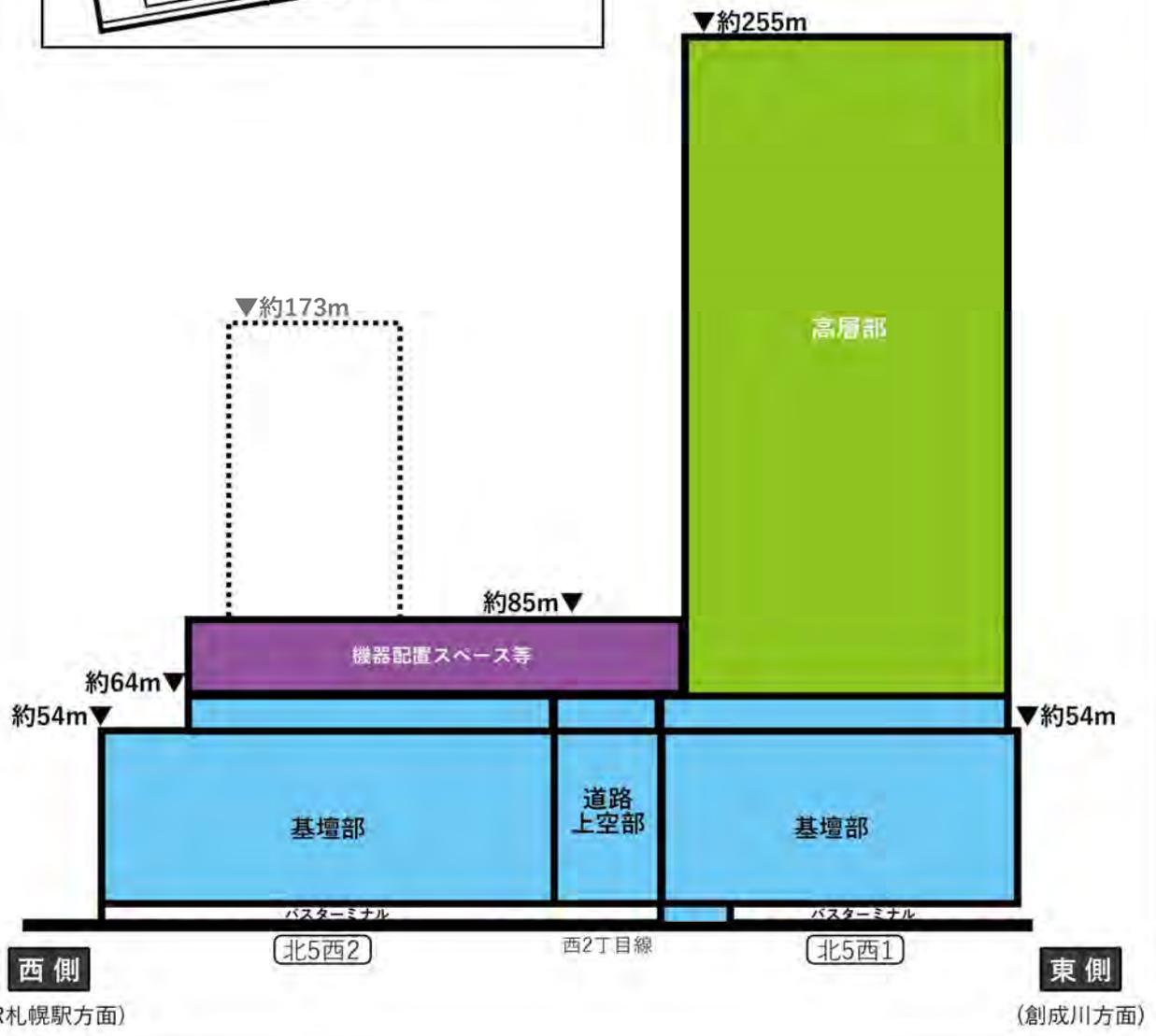
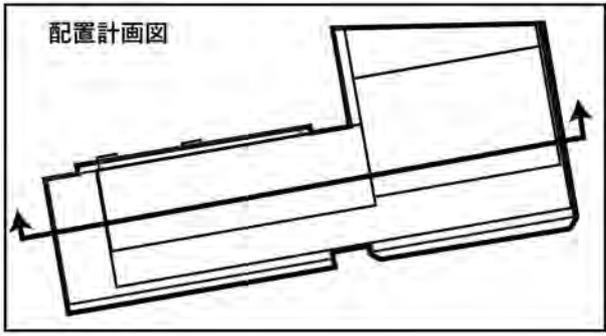
凡
例

- : 事業区域(予定)
- : 施行区域(予定)
- : 計画建築物(高層部)
- : 計画建築物(機器配置スペース等)
- : 計画建築物(基壇部)
- : 地域冷暖房排出ガス排出口

注) 配慮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。

図2.2-4(2) 計画建築物 配置計画(B案)



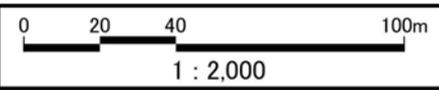


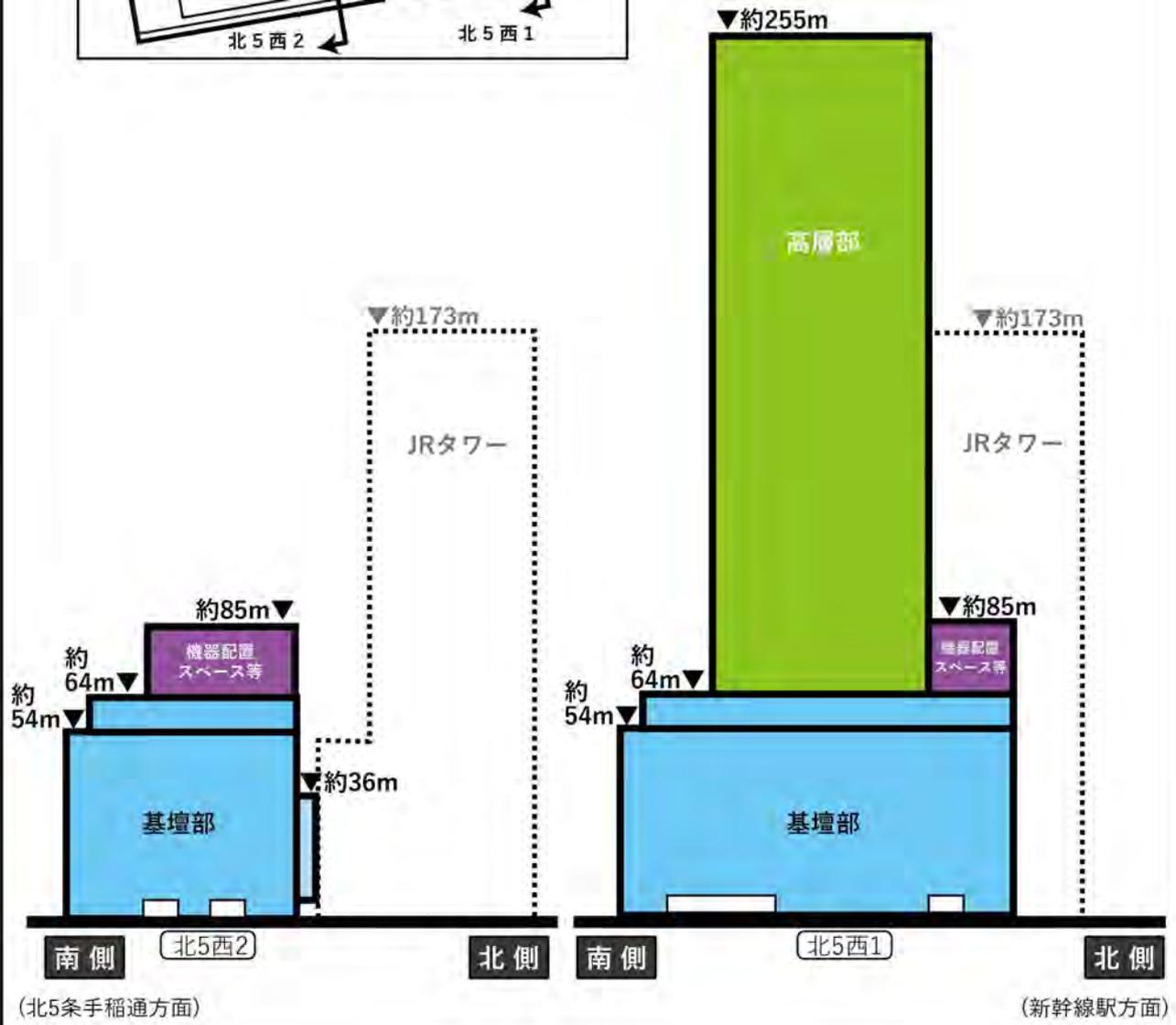
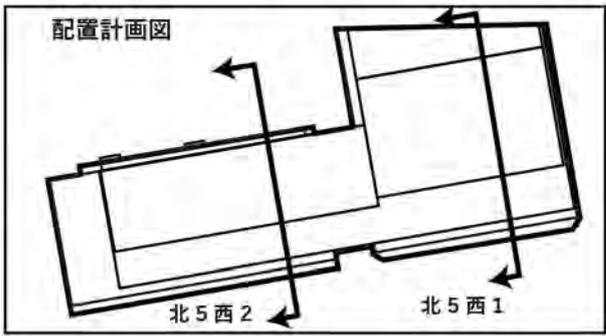
: 事業区域(予定)

凡例

注) 配慮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。

図2.2-5(1) 計画建築物 東西断面計画(A案)



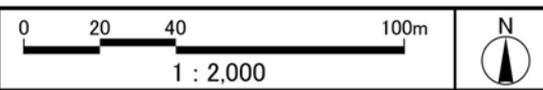


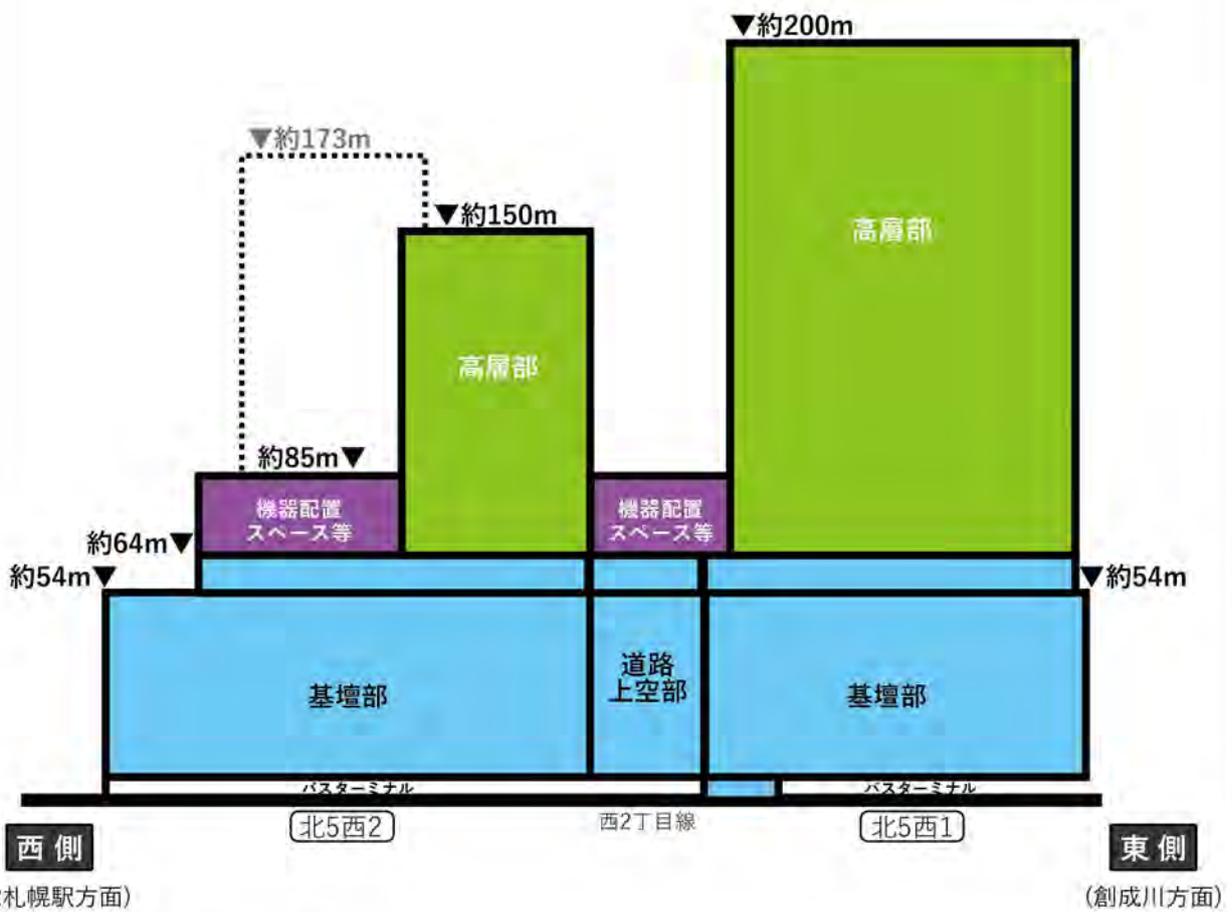
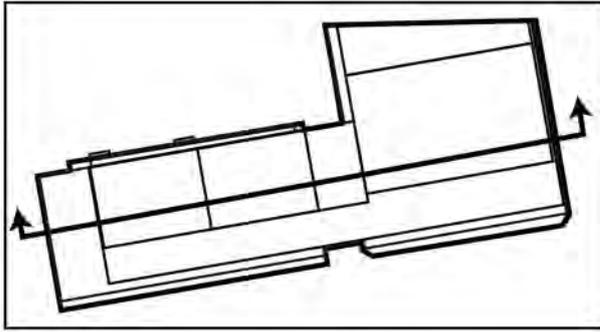
凡例

: 事業区域(予定)

注) 配慮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。

図2.2-5(2) 計画建築物 南北断面計画(A案)



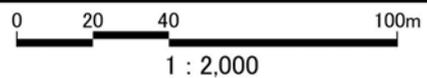


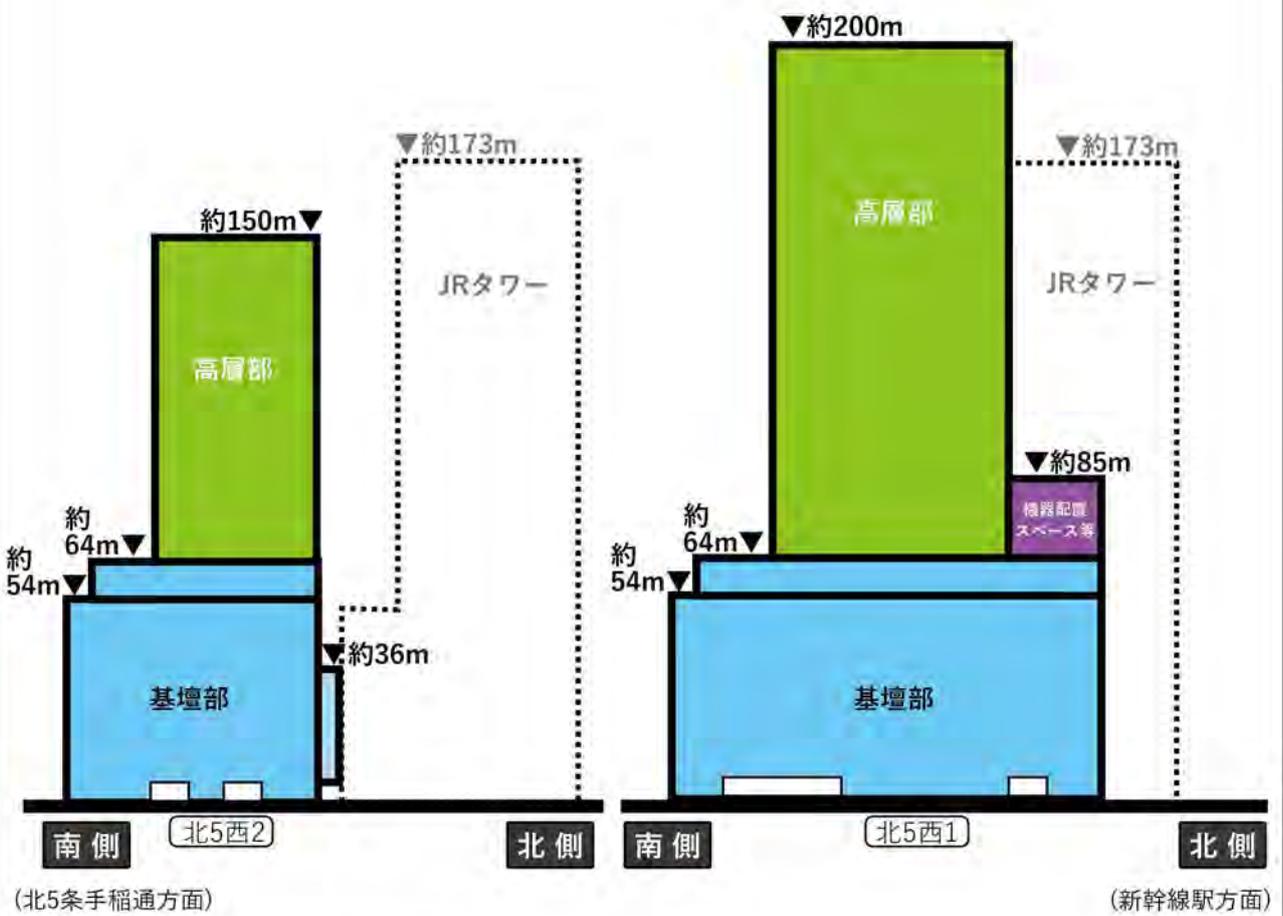
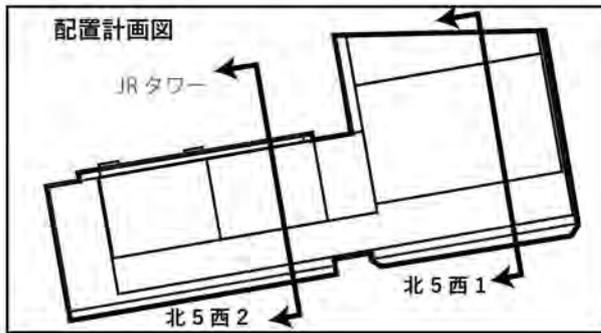
 : 事業区域(予定)

凡例

注) 配慮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。

図2.2-5(3) 計画建築物 東西断面計画(B案)





: 事業区域(予定)

凡例

注) 配慮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。

図2.2-5(4) 計画建築物 南北断面計画(B案)

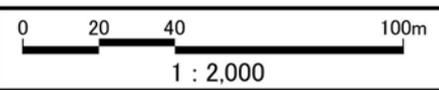


表2.2-4 配慮書段階において比較検討する複数案（計画建築物）

| 項目 | 計画建築物A案 | 計画建築物B案 | |
|----------------|------------------------------|------------|------------|
| 事業の位置 | 札幌市中央区北5条西1丁目、西2丁目、及び西3丁目の一部 | | |
| 事業区域 | 約2.5 ha | | |
| 延床面積 | 延床面積 約417,000m ² | | |
| 主要用途 | 業務、商業、宿泊、駐車場、バスターミナル等 | | |
| 高層部配置 | 西1街区 | 西1街区、西2街区 | |
| 高さ | 基壇部 | 高さ 約36～64m | |
| | 高層部 | 最高高さ 約255m | 最高高さ 約200m |
| 配置計画 | | | |
| 断面計画 (東西断面) | | | |

注1) 太字ゴシックの表記は、計画建築物A案と計画建築物B案で異なる内容の部分を表す。

注2) 配慮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。

(2) 自動車動線計画

関係車両は、事業区域に隣接する北5条手稲通、創成川通、西2丁目線などを利用し、計画建築物1階に設けるバスターミナル及び地下等に設ける駐車場に出入する計画である。

なお、自動車動線については、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いく計画である。

(3) 駐車場計画

駐車場計画は、「札幌市駐車場附置義務条例」及び「大規模小売店舗立地法(大店立地法)」等の関係法令を満足する台数を確保する計画である。

(4) 歩行者動線計画

歩行者動線計画は、計画建築物の2街区を貫通するデッキレベルの歩行者動線、既存の地下歩行ネットワークと接続した地下動線、それらをつなぐ縦コア動線の形成等により、新幹線駅と地下鉄やJR在来線など、多様な交通モード間の円滑な乗換動線を確保する計画である。

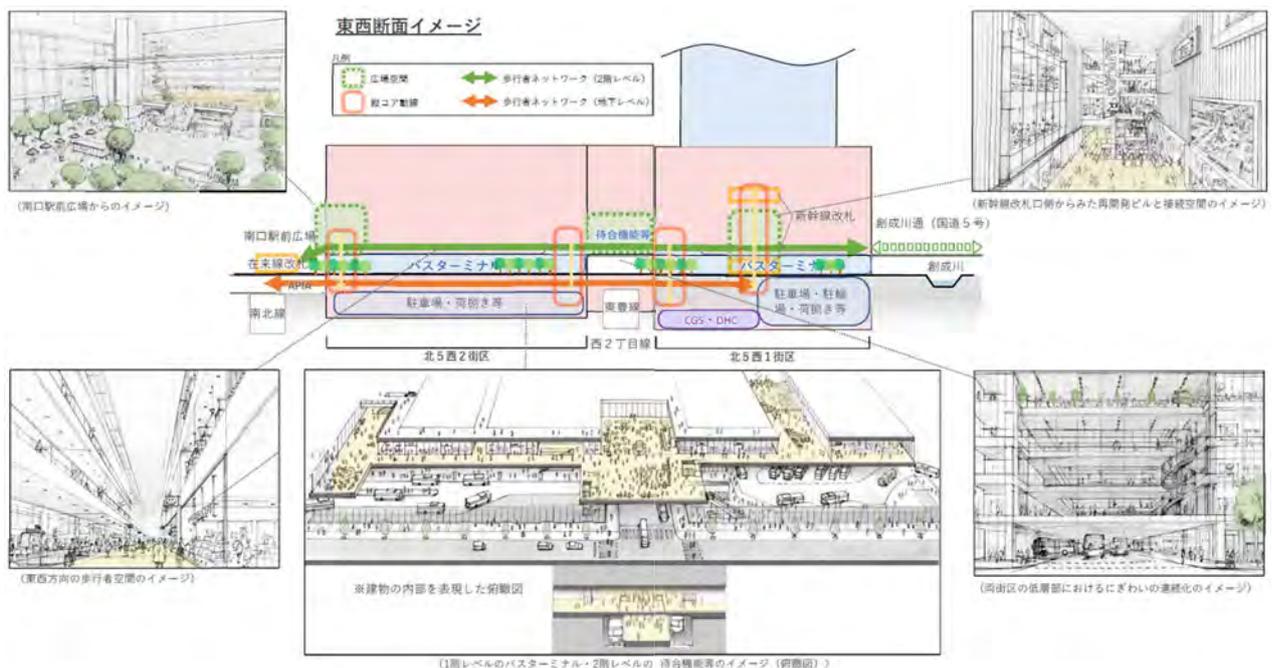


図2.2-6 歩行者動線のイメージ

出典：「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想」(令和元年10月 札幌市)

(5) 熱源計画

熱源計画は、「札幌都心エネルギーマスタープラン」の考え方にに基づき、事業の実施区域内に地域冷暖房施設(DHC)が設置される計画である。設置されるDHCは事業の実施区域内の計画建築物へ熱供給するとともに、既存のエネルギーネットワークと接続する計画である。なお、事業の実施区域周辺地域への熱供給についても検討を進めている。

設置する機器などは、高効率システムの採用等により省エネルギーに努める計画である。

(6) 給排水計画

事業区域内で使用する上水は、札幌市水道局より供給を受ける計画である。

事業区域からの排水は、汚水、雨水ともに公共下水道に放流する計画である。

なお、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、中水利用等についても検討していく計画である。

(7) 廃棄物処理計画

計画建築物内から発生する廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律(廃掃法)」及び「札幌市廃棄物の減量及び処理に関する条例」等の関係法令を踏まえ、計画建築物内に設置する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る。

(8) 緑化計画

緑化計画は、「札幌市緑の保全と創出に関する条例」(平成13年3月 札幌市)に準拠した面積を確保する計画である。

2.2.4 その他事業に関する事項

(1) 工事計画

本事業では、事業の実施区域内の既存建築物を解体し、計画建築物を新築する計画であり、工事期間は全体で6年程度を予定している。

本事業における工種は、既存建築物の解体工事、新築工事(掘削工事・地下躯体工事・地上躯体工事、仕上工事、外構工事等)を想定している。

工事では、最新の排出ガス対策型建設機械、低騒音型建設機械の採用に努めるとともに、低騒音・低振動工法の採用に努める。また、建設機械の稼働台数、工事用車両の走行台数が一時期に集中しないように、適切な工事計画の検討に努める。

また、工事期間中の地下鉄駅や地下街との接続通路の切り回し等についても、今後検討していく計画である。

なお、工事の詳細は今後検討を進めていくが、本事業は既存建築物の建替を行うものであり、A案、B案の工事内容は大きく異なることはないと考えられる。

(2) 工事用車両走行ルート

工事用車両は、事業の実施区域周辺の道路網の状況を踏まえ、事業の実施区域に隣接する北5条手稲通、創成川通、西2丁目線などを利用し、1箇所の経路に集中しないよう、分散させて搬出入する計画である。

2.2.5 事業の内容の具体化の過程における環境保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

札幌市環境影響評価条例第4条第1項に規定する環境配慮指針に基づき、環境保全の配慮に係る検討を行った。

配慮書段階における事業の内容の具体化の過程(時点)・状況は、事業計画を策定している段階にある。

配慮書段階における環境保全に配慮する方針は、以下に示すとおりである。

(1) 立地

| 区分 | 環境要素 | 環境保全に配慮する方針 |
|--------------|-------|--|
| 生活環境 | 大気質 | ・JR札幌駅、地下鉄駅、バスターミナル等の公共交通機関との歩行者ネットワークを検討することにより、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ることで、自動車交通走行に伴う大気汚染物質の排出量の低減に努める。 |
| | 騒音・振動 | ・JR札幌駅、地下鉄駅、バスターミナル等の公共交通機関との歩行者ネットワークを検討することにより、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ることで、自動車交通走行に伴う騒音・振動の影響の低減に努める。 |
| 人と自然との触れ合い環境 | 景観 | ・良好な中心市街地の景観形成に努める。 |

(2) 事業内容

| 区分 | 環境要素 | 環境保全に配慮する方針 |
|--------------|----------------------|--|
| 生活環境 | 大気質 | ・地域冷暖房施設を設置する。 ・低負荷型の熱源設備の採用に努める。 |
| | 騒音・振動 | ・低騒音型の設備機器の採用に努める。 ・設備機器の設置場所を検討し、できる限り影響を低減するよう努める。(例えば、計画建築物内機械室や屋上へ設置することにより、地上部へ影響を及ぼさないよう努める。) |
| | 風害 ・日照阻害 ・電波障害 | ・計画建築物の形状の工夫等を検討し、できる限り影響を低減するよう努める。(例えば、基壇部(低層部)を設けることにより、地上付近への吹降ろしの風の影響低減に努める。板状の形状を避け、長時間の日影となる地域が少なくなるよう努める等。) ・計画建築物に起因して新たなテレビ電波障害が生じることが明らかとなった場合には、適切な障害対策を検討・実施し、影響を解消するよう努める。(例えば、アンテナ調整による対策等。) |
| 人と自然との触れ合い環境 | 景観 | ・計画建築物の形状、色彩等が周辺の街並みと調和するよう努める。 |
| 地球環境 | 廃棄物等 | ・発生した廃棄物は、計画建築物内にて分別収集・回収を行い、許可を受けた廃棄物処理業者により排出し、適正に処理・処分するよう努める。 |
| | 温室効果ガス | ・「都心エネルギーマスタープラン2018-2050」に基づき、地域冷暖房施設を設置する。 ・エネルギー効率の高い空調・換気設備、給湯設備、照明設備の採用に努める。 |

(3) 工法・工期

| 区 分 | 環境要素 | 環境保全に配慮する方針 |
|--------------|-----------------|--|
| 生活環境 | 大気質 | <ul style="list-style-type: none"> 最新の排出ガス対策型建設機械の採用に努める。 工事区域周囲には仮囲いを設置し、必要に応じて散水を行い粉じんの飛散防止に努める。 建設機械の稼働台数、工事用車両の走行台数が一時期に集中しないように、適切な工事計画の検討に努める。 |
| | 騒音・振動 | <ul style="list-style-type: none"> 低騒音型建設機械の採用に努める。 低騒音・低振動工法の採用に努める。 工事区域周囲には仮囲いを設置し、必要に応じて防音シート等を設け、騒音の影響低減に努める。 建設機械の稼働台数、工事用車両の走行台数が一時期に集中しないように、適切な工事計画の検討に努める。 |
| | 水 質 | <ul style="list-style-type: none"> 地下工事等に伴い発生する工事排水は、工事区域内に設置する仮沈砂槽等の処理施設にて、排水先の排水基準以下に適正に処理した後、排水するよう努める。 |
| | 地盤沈下 | <ul style="list-style-type: none"> 地下工事に際しては、掘削部分の地盤が崩壊しないよう、掘削部分の周囲に剛性の高い山留壁を構築するよう努める。 |
| 人と自然との触れ合い環境 | 景 観 | <ul style="list-style-type: none"> 仮囲い等の工事中の工作物については、形状、色彩等に配慮するよう努める。 |
| | 人と自然との触れ合いの活動の場 | <ul style="list-style-type: none"> 人と自然との触れ合いの活動の場(創成川公園等)へのアクセスルートの分断が生じないよう、適切に配慮するよう努める。(例えば、歩道の確保・別ルートへの誘導、工事用車両出入口への交通誘導員の配置等。) |
| 地球環境 | 廃棄物等 | <ul style="list-style-type: none"> 建設廃棄物は分別収集を徹底して、種類に応じて排出し、再資源化の促進及び不要材の減容化に努める。 建設発生土は可能な限り有効利用を図り、処分地へ運搬する量の減量化に努める。 |
| | 温室効果ガス | <ul style="list-style-type: none"> 製造過程におけるCO₂発生量の少ない建材の使用に努める。 コンクリート型枠材は、非木材系型枠を用いるよう努める。 木材系型枠の使用に際しては、使用量の削減、再利用に努める。 |