

## 第2章 対象事業の目的及び内容



## 第2章 対象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。

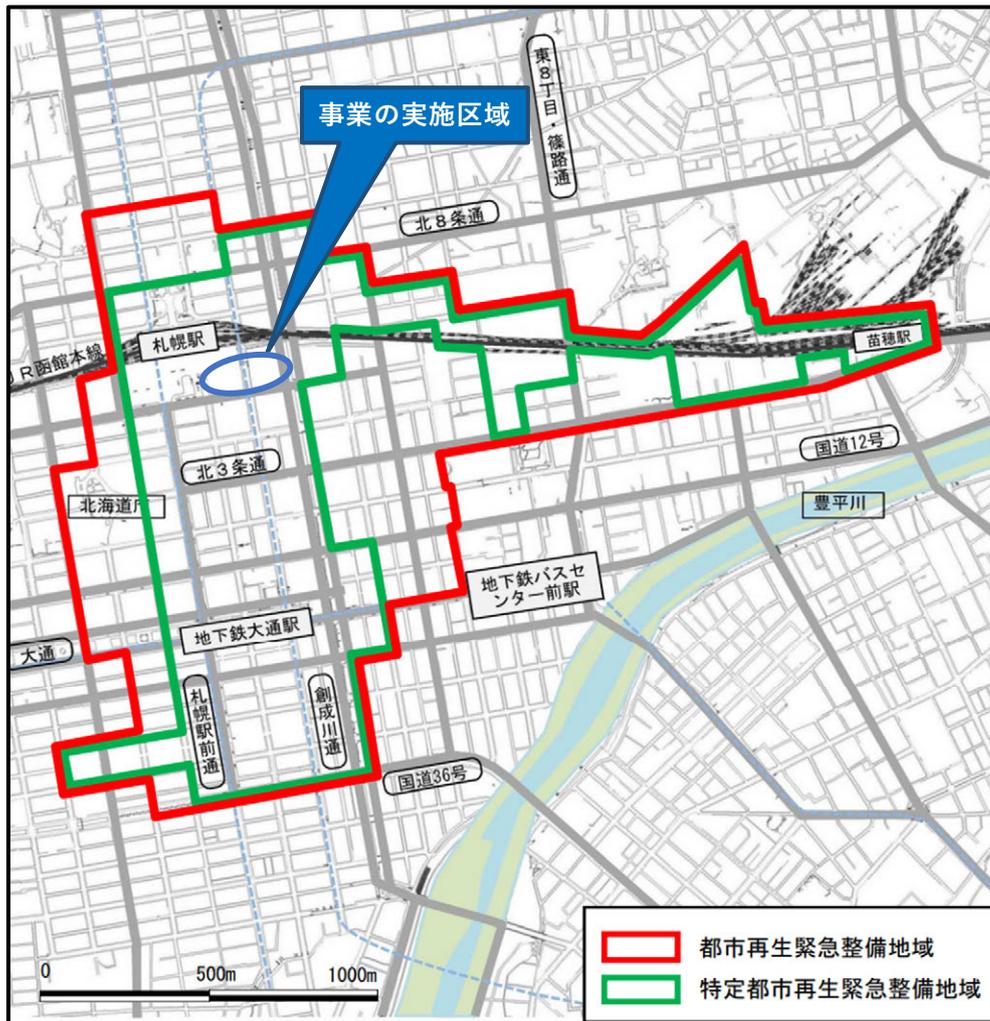


図2.1-1 特定都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)の指定状況

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。

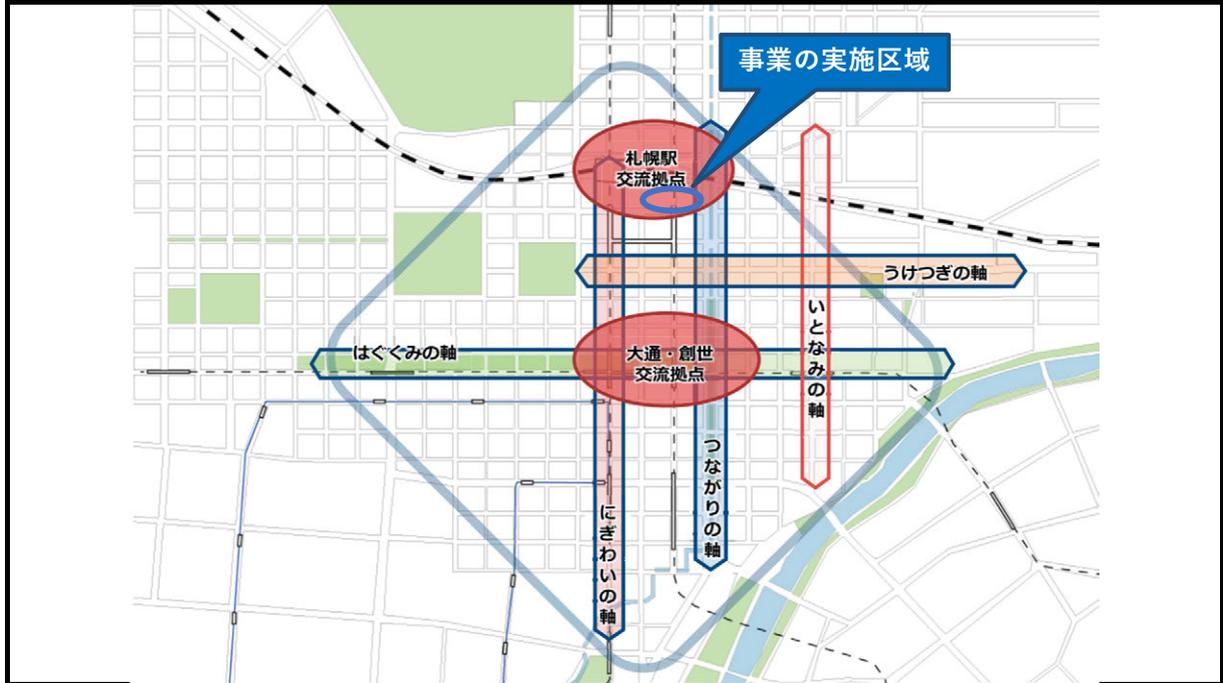


図2.1-2(1) 都市の骨格軸及び交流拠点

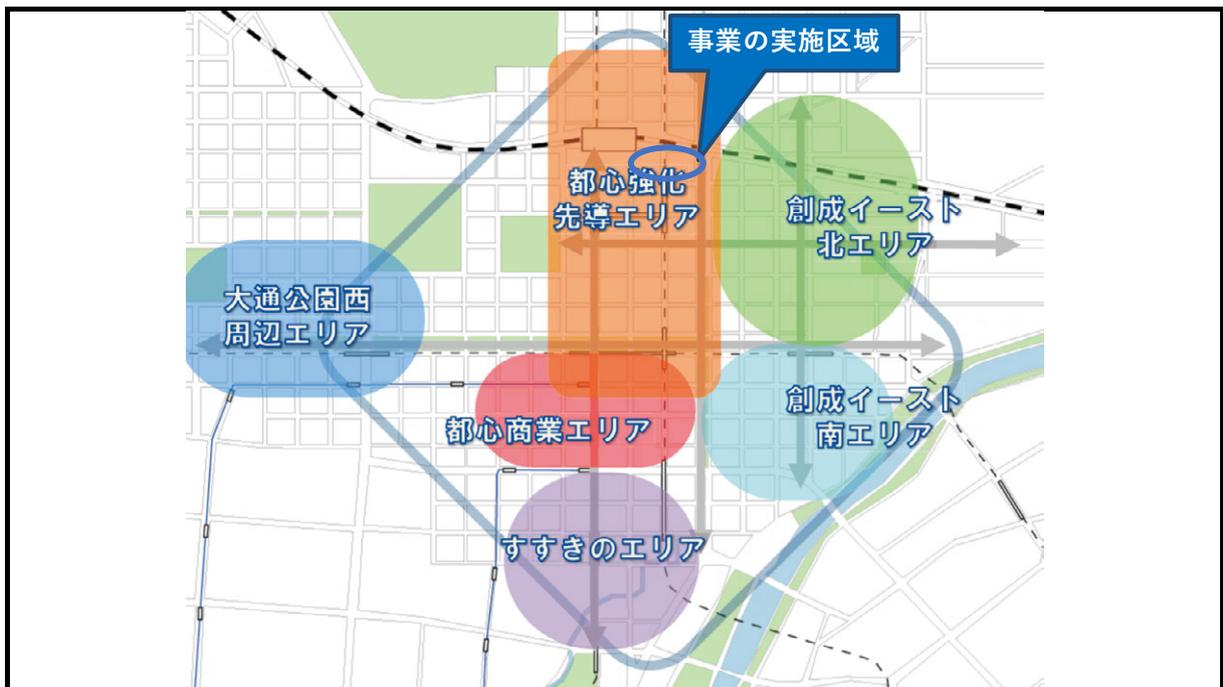


図2.1-2(2) ターゲット・エリア

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"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・都心と高速道路間のアクセス機能強化の必要性</li> </ul> <p>【展開指針】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通ネットワークの強化</li> <li>・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</li> </ul>
	にぎわいの軸 (札幌駅前通)	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・沿道建物の老朽化に伴う建替え動向の顕在化</li> </ul> <p>【展開指針】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
交流拠点	札幌駅 交流拠点	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道新幹線札幌開業を2030年度末に予定</li> <li>・札幌駅の近傍でありながら低未利用地が残されている</li> <li>・駅周辺施設や地下施設などの老朽化</li> </ul> <p>【展開指針】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
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"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>【展開方針】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

### (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"> <li>●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</li> <li>●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</li> </ul>
基本方針	<b>方針1</b> 取組の方向 <b>街並み形成</b> ：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 ・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
	<b>方針2</b> 取組の方向 <b>基盤整備</b> ：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 ・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
	<b>方針3</b> 取組の方向 <b>機能集積</b> ：多様な交流を促進し経済を活性化する都市機能の集積 ・街区ごとの特性を踏まえた都市機能の集積を図る ・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
	<b>方針4</b> 取組の方向 <b>環境配慮・防災</b> ：低炭素で強靱なまちづくりの推進 ・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

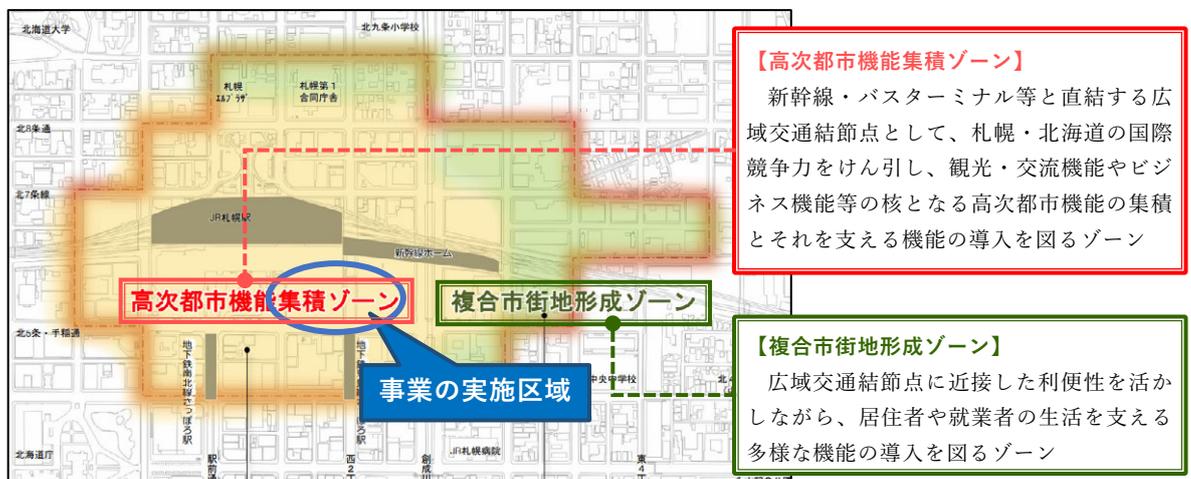


図2.1-3 高次都市機能集積ゾーンの指定状況(方針3：機能集積にあたってのゾーン分け)

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。

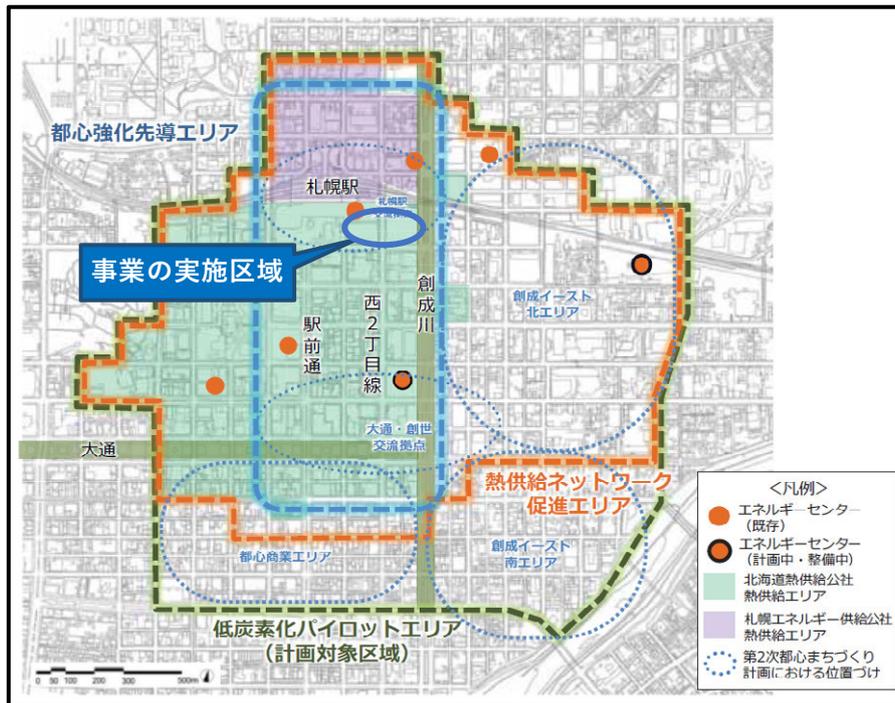


図2.1-4 エリア区分の指定状況

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 <sub>2</sub> を2012年比で80%削減
	取組方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物建替時等の省エネビルへの誘導</li> <li>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</li> <li>地域新電力による再生可能エネルギー電力の利用拡大</li> </ul>
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"> <li>分散電源比率を増やし非常時の自立機能を強化</li> <li>非常時の避難・一時滞在所に対する電力・熱・水の供給継続</li> <li>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</li> </ul>
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"> <li>健康増進に向けた歩きやすいまちづくりへの支援</li> <li>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</li> <li>四季を通じて快適に過ごせる屋内空間の創出への貢献</li> </ul>

(5) 「都心エネルギーアクションプラン2019-2030」(令和元年12月 札幌市)

札幌市は、「都心エネルギーマスタープラン」の内容に基づき、中期実施計画として「都心エネルギーアクションプラン」を示している。

マスタープランで示す目標年(2050年)に向け、都心の低炭素で持続可能なまちづくりのビジョンと戦略をプロジェクトとして具体化し、取組内容と達成指標、実施手順、関係者の役割分担などを明確化する中期的な実施計画である。表2.1-4に示すとおり、アクションプランとして重点的に取り組むべき課題を踏まえ、7つのプロジェクトを体系的に設定し、民間開発や都市基盤整備などと連携しながら取組を進めるとしている。

表2.1-4 都心エネルギーアクションプラン2019-2030における重点課題とプロジェクト

重点課題	プロジェクト	主な取組の想定内容
理念と目標の共有	① 都心エネルギープラン発信	◎3つの発信の取組 ・発信サイトの立ち上げ ・発信の場づくり ・運営体制づくり
低炭素で持続可能なまちづくりの枠組み構築	② 低炭素で強靱な熱利用	◎冷水・温水導管ネットワーク幹線の整備手順 ・駅前通地下歩行空間の地下ピット内と北三条通地下機械室から西二丁目線に向かうルートを整備 ・その他の導管幹線も沿道の開発動向と連動しながら整備を進め、ループ状の導管ネットワーク幹線を形成
	③ 低炭素で強靱な電力利用	◎地域新電力事業による低炭素な電力供給と地産地消の推進 ・地域新電力事業の立上げ ・清掃工場の発電電力の活用 ・グローバルな脱炭素の潮流を反映した電力供給メニューの検討 ・都市開発の誘導・調整と連携した電力供給条件の設定 ・地域の再生可能エネルギー電力事業との連携
	④ スマートエリア防災	◎自立分散電源・熱源の確保 ・一時滞在施設 ・拠点開発 ・個別建替等 ◎エリア防災の推進
	⑤ 快適・健康まちづくり	◎「快適・健康」の実態調査と分析 ・都心の体感環境、人流・滞留に関する調査・分析 など ◎「歩行」に導くコンテンツの整備と発信 ・子供向け、大人向けコンテンツの発信 など ◎「回遊性の向上」につながる機能の誘導 ・木陰で休憩できるスペースなど快適に回遊するために必要となる空間や支援機能の誘導 ・官民連携による地下ネットワークの充実化 など
パートナーシップによる目標達成	⑥ 都市開発の誘導・調整	◎(仮称)低炭素で持続可能な都市開発誘導推進制度の実施 ・事前協議制度 ・運用実績報告制度 ・公表・表彰制度 ・トップレベルへの支援
	⑦ 交流・イノベーション	◎オープンイノベーションによる各プロジェクトの発展的な展開 ・世界のトップランナーとの交流 ・交流・イノベーションの促進 ・実証・実装への展開

(6) 「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、「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」、「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2.1-5 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"> <li>●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</li> <li>●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</li> </ul>		
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"> <li>・シンボル性のある拠点の創出</li> <li>・新幹線改札口との一体性確保</li> <li>・既存建物等とも調和する景観形成</li> <li>・北5西1・西2地区の一体的な整備</li> <li>・質の高いオープンスペースの創出</li> <li>・東西方向の連続性・展開性の確保</li> <li>・みどり豊かなネットワークの形成</li> </ul>
	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"> <li>・バスターミナルの再整備</li> <li>・都心アクセス道路(創成川通の機能強化)との連携</li> <li>・新幹線利用者に対する交通乗継施設の整備</li> <li>・乗換動線の整備</li> <li>・公共自転車駐車場の確保</li> <li>・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</li> <li>・各交通施設等への対応</li> </ul>
	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"> <li>・にぎわい・交流機能の導入</li> <li>・宿泊機能の導入</li> <li>・オフィス機能の導入</li> <li>・交通施設利用者に対応した待合空間との連携</li> <li>・観光・産業振興機能等の導入</li> <li>・附置義務駐車場等の整備</li> </ul>
	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"> <li>・低炭素なまちづくりを先導する拠点としての整備</li> <li>・防災機能の確保</li> <li>・多様なみどりの空間の確保</li> </ul>

表2.1-6 本事業を推進するための具体的な手法等

<p><b>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</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p><b>2) 緩和型土地利用計画制度等の活用</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p><b>3) 市有地の有効活用のための民間事業者の公募</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p><b>4) 環境アセスメントの実施</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

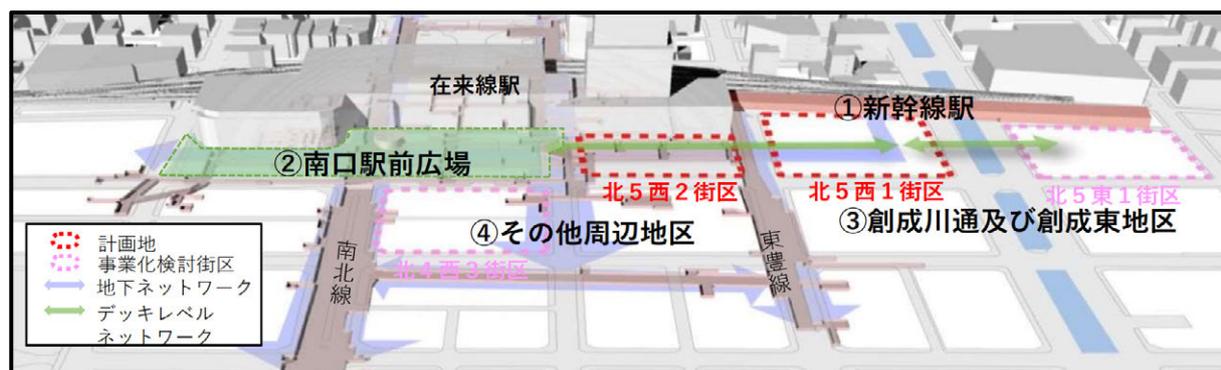


図2.1-5 周辺街区等との連続

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)

(7) 「札幌駅周辺エリア再整備の基本的な考え方－世界へつながる駅まち空間形成－」

(令和3年11月 札幌市)

札幌駅周辺エリアでは、各街区における再整備へ向けた具体の検討が既に進んでいることから、その検討を十分に踏まえつつ、エリア全体としての整合の取れた“駅まち空間（駅や駅前広場と周辺市街地を一体的に捉えた空間）”を実現するための共通の目標として「札幌駅周辺エリア再整備の基本的な考え方」を示している。

対象とする範囲は図2.1-6に、札幌駅周辺エリアの方向性と具体の整備方針は表2.1-7に示すとおりである。また、本事業に求められる役割は表2.1-8に示すとおりである。

表2.1-7 札幌駅周辺エリアの方向性と具体の整備方針

項目	概要
方向性	国内外から人材や投資を誘引する北海道の玄関口 世界につながる駅まち空間の形成
	札幌駅周辺エリアにおいては、①世界都市にふさわしい空間形成、②スムーズな移動や乗り換えを実現する交通結節機能の強化、③高次都市機能の集積、④災害に強く低炭素なまちづくりが求められる。このため、札幌駅周辺エリアを駅、駅前広場、周辺市街地を「駅まち空間」として一体的に捉え、官民が連携しながら一体的な空間形成と、戦略的な機能連携を図る。
具体の整備方針	方針1 歩きたくなるまちなかへ 人間中心の交通結節点をつくる 新幹線駅やバスターミナルを始めとした交通結節機能の再編・強化を契機として、交通基盤とまちを結ぶわかりやすい歩行環境を整備し、快適な歩行者ネットワークを形成する
	方針2 駅とまちと人をつなぐパブリックスペース エリア全体で「広場」をつくる 南口駅前広場を中心として、周囲の公開空地や道路空間とも連坦し、エリア全体で一体感ある公共空間（「広場」）を整備する。あらゆる来街者が、めぐり歩いて楽しいまちを実現する。
	方針3 北海道・札幌にふさわしい玄関口 道都らしい品格ある景観をつくる 北海道・札幌の玄関口として、官民が連携して良好な景観形成をおこなう。
	方針4 まちの競争力と魅力を牽引する都市機能 活力と交流を生み出す場をつくる 高次都市機能の集積、観光・産業振興機能の導入
	方針5 低炭素で強靱なまちをつくる 脱炭素化への潮流や北海道胆振東部地震での教訓を踏まえ、世界から信頼されるまちを目指す。
	方針6 エリア価値を高めるマネジメント 協働してまちの課題を解決する エリア価値向上を目指し関係者が協働して自律的な課題解決や都市プロモーションに取り組む。

表2.1-8 本事業に求められる役割

項目	概要
事業区域の位置付け	・国内外から人材や投資を誘引する北海道の玄関口
みどりに関連する方針	・北5条手稲通は、公共空間を東西につなぐ軸として、沿道建物と連携した整備を行い、緑や憩い空間の充実化を図る
歩行者ネットワークに関連する方針	・北5西1に設置される新幹線駅、都市間バスターミナル及び既存の交通機関をつなぐ、バリアフリーな歩行者動線を強化 ・2階と1階及び地下をつなぐ、広い空間と一体となった縦コア動線を配置
防災・環境に関連する方針	・2012年比で50%以上のCO2削減を目指す ・エネルギーの面的利用を促進するためサブプラント整備や、エネルギーネットワークへの接続を図る
防災に関連する方針	・鉄道の大規模な輸送障害時における代替輸送への対応として、バスターミナルの活用を検討



図 2.1-6 対象範囲（札幌駅周辺エリア）

出典：札幌駅周辺エリア再整備の基本的な考え方－世界へつながる駅まち空間形成－

(令和3年11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 <sup>※1</sup>	約 3.1ha
	事業区域 <sup>※2</sup>	約 2.3ha

※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388,500m <sup>2</sup>
建物最高高さ	約245m
地域冷暖房施設の 排出ガス量※	約79,900Nm <sup>3</sup> /h

※：ボイラーの排出ガス量。

環境影響評価の対象はボイラーである。コージェネレーションシステムは、環境影響評価の対象外であるが、地域冷暖房施設の一部であり、ガスエンジンはボイラーと同様にガスを燃焼して排出ガスを排気することから予測条件として設定する。コージェネレーションシステムの排出ガス量は、約 28,440Nm<sup>3</sup>/h であり、ボイラーの排出ガス量と合計すると、約 108,340Nm<sup>3</sup>/h となる。

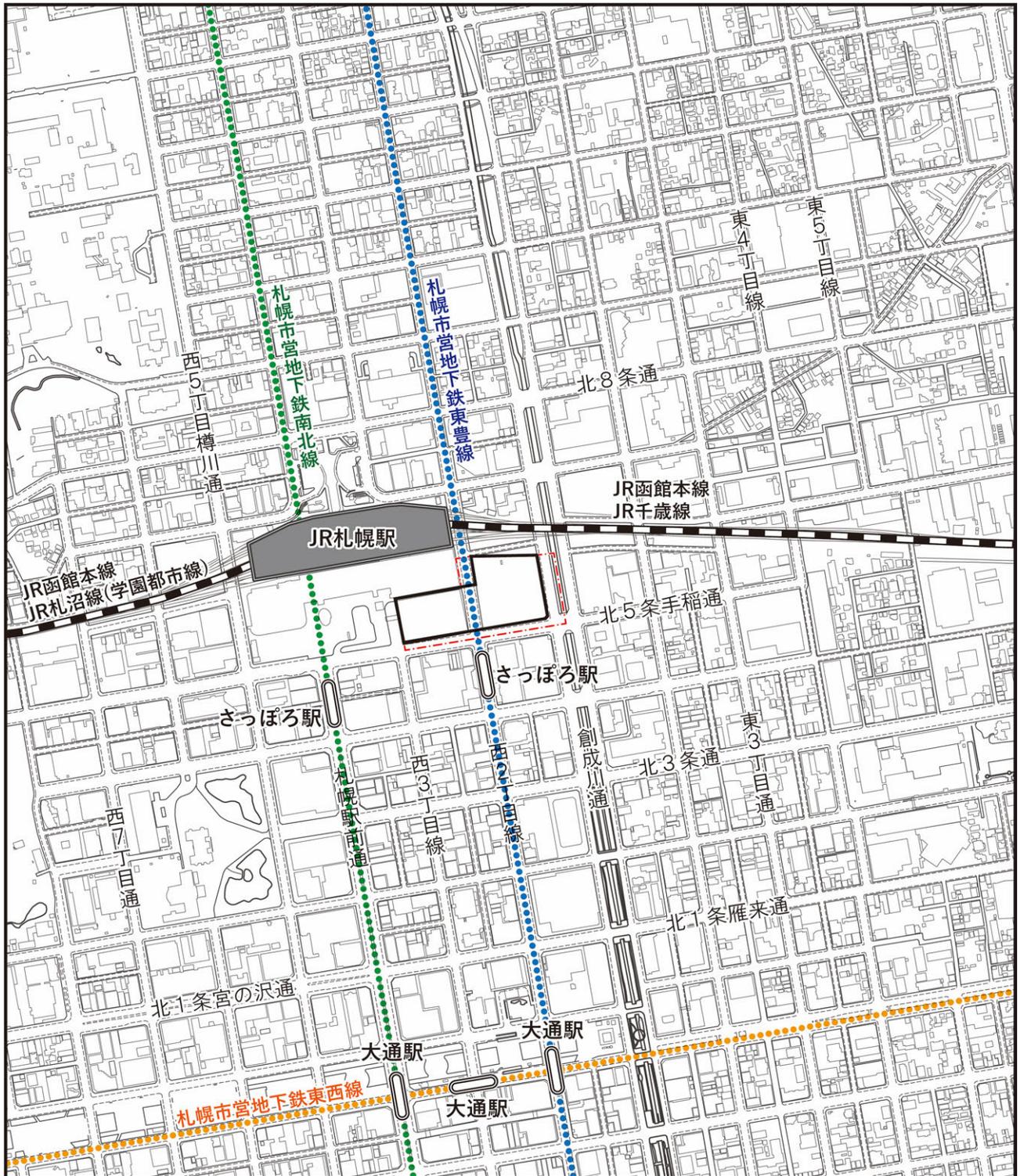
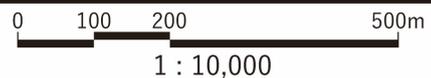
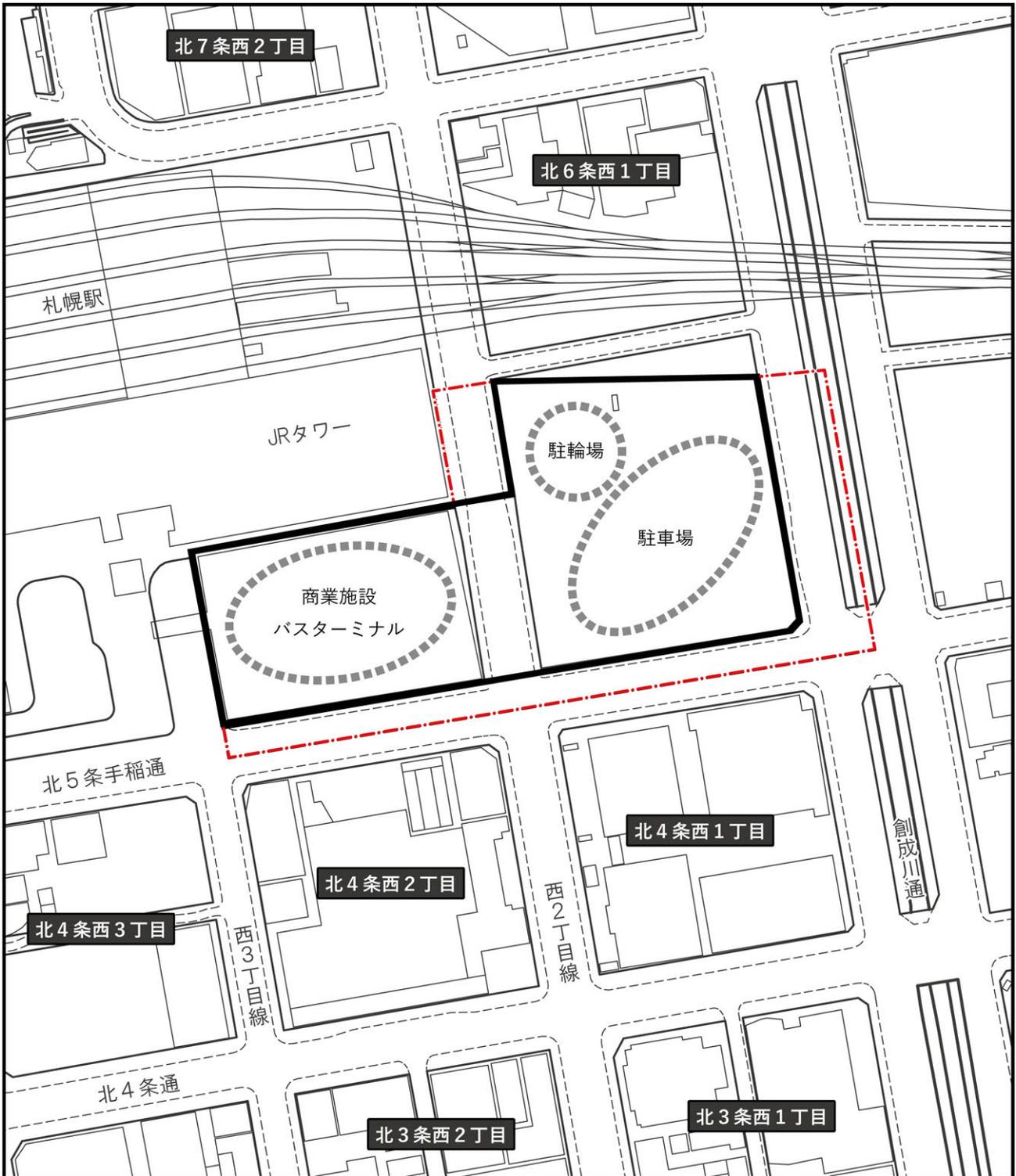


図2.2-1(1) 事業の実施区域位置図(広域)

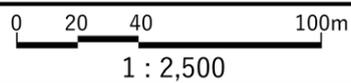




- : 事業区域(予定)  
 : 施行区域(予定)

凡例

図2.2-1(2) 事業の実施区域位置図(詳細)

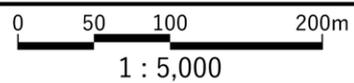




凡例

- : 事業区域(予定)
- : 施行区域(予定)
- : 撮影地点
- ▼ : 撮影方向

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) 施設配置計画及び建築計画

建築計画の概要は表2.2-3(1)に、計画建築物の配置計画は図2.2-2(1)に、断面計画は図2.2-2(2)に、イメージパースは図2.2-3に示すとおりである。

計画建築物の延床面積は約388,500m<sup>2</sup>、最高高さは約245m、駐車台数は約687台の計画である。計画建築物は、北5西1地区と北5西2地区に連続した基壇部(高さ約55m)を設け、内部の状況が感じ取れるような開放感のある壁面を計画するとともに、北5西1地区には基壇部上部に高さ約245mの高層部を配置する計画とする。

また、地域冷暖房施設計画の概要は、表2.2-3(2)に示すとおりである。

排出ガス量は、約79,900Nm<sup>3</sup>/h、燃料はガス、排気口高さは約87mである。

表2.2-3(1) 建築計画の概要

項目		内容
区域の規模	施行区域	約3.1ha
	事業区域	約2.3ha
建築面積		約22,000m <sup>2</sup>
延床面積		約388,500m <sup>2</sup>
最高高さ		約245m
主要な用途		業務、商業、宿泊、駐車場、バスターミナル等
階数		地上43階、地下4階
構造		鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造
駐車場台数		約687台*

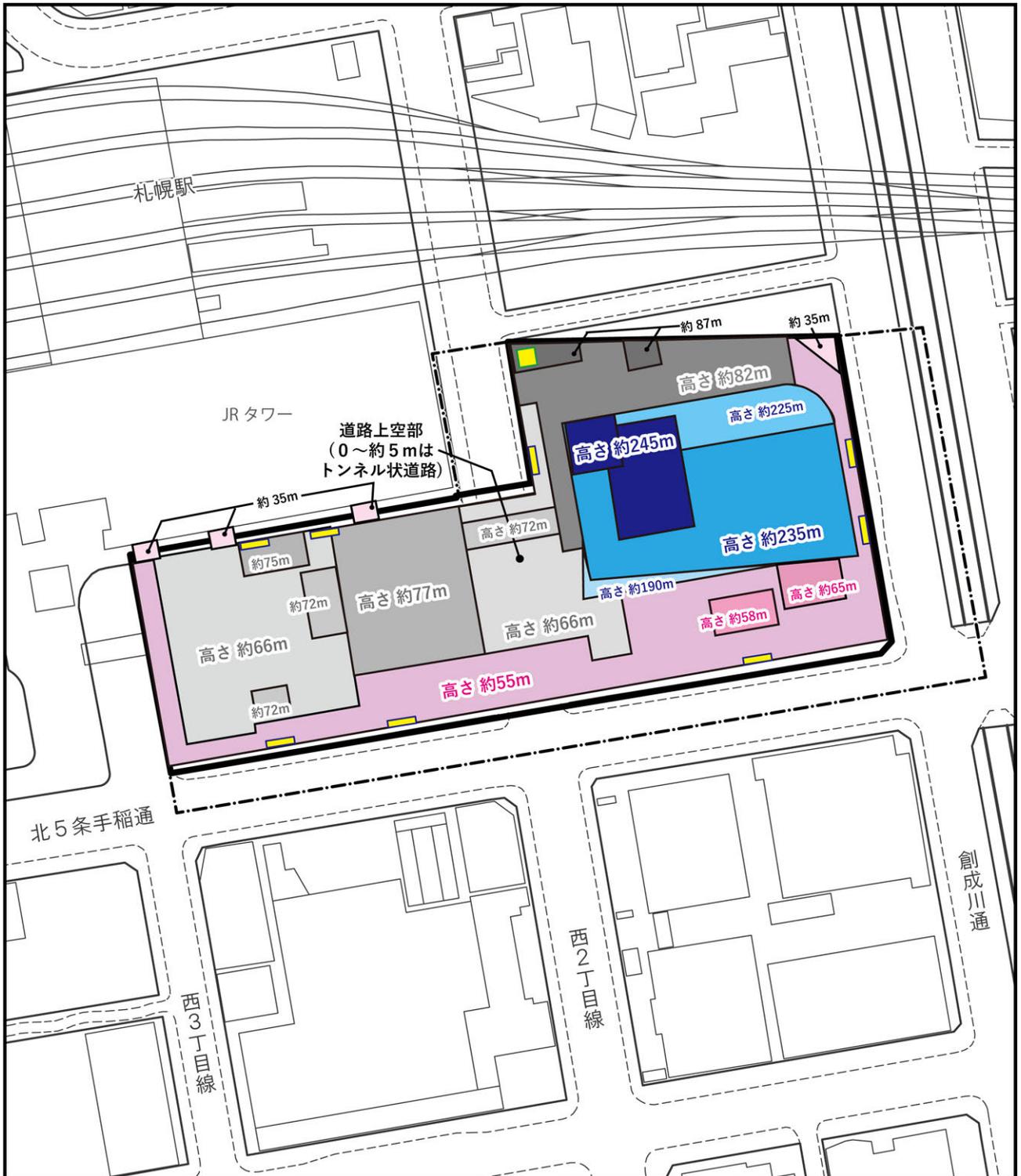
注) 評価書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。

※: 約125台を事業区域内、約562台を隔地駐車場として確保する計画。

表2.2-3(2) 地域冷暖房施設計画の概要

項目	内容
排出ガス量	約79,900Nm <sup>3</sup> /h(ボイラー)*
燃料の種類	ガス
排気口の高さ	約87m
稼働時間	24時間(ボイラー)*

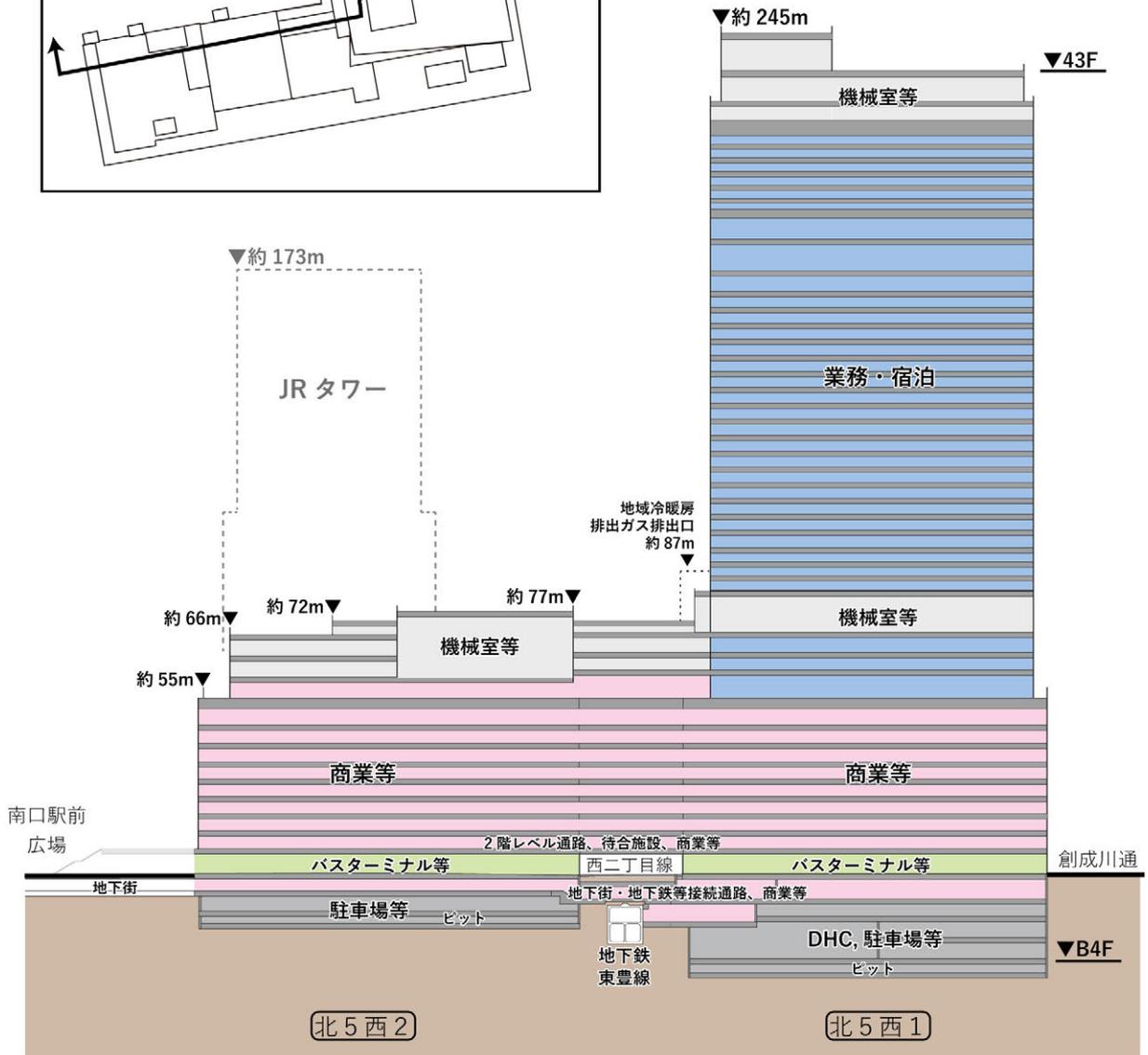
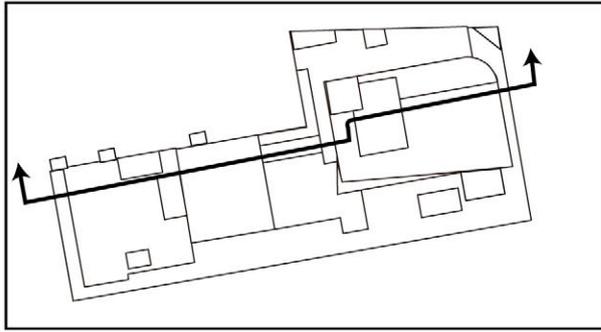
注) 評価書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。  
 ※: 環境影響評価の対象はボイラーである。なお、コージェネレーションシステムは、環境影響評価の対象要件ではないが、地域冷暖房施設の一部であり、ガスエンジンはボイラーと同様にガスを燃焼して排出ガスを排気することから、予測条件として設定する。排出ガス量: 約28,440Nm<sup>3</sup>/h、稼働時間: 14時間(8~22時)。



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)	: 地下駐車場排気口
	: 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) 評価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2.2-2(1) 計画建築物 配置計画図



西側

(JR札幌駅方面)

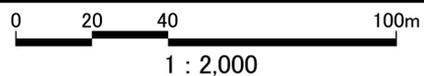
東側

(創成川方面)

凡例

注) 評価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2.2-2(2) 計画建築物 断面計画



計画建築物



図2.2-3 計画建築物のイメージパース

## (2) 駐車場計画・駐輪場計画

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中心させないことなども踏まえ、関係機関と隔地駐車場の検討を行い、事業区域内のほか図2.2-4(1)~(2)に示す隔地駐車場を確保する計画である。

駐車場台数は、「札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等の関係法令を満足する台数として、合計約687台を確保する計画である。事業区域内及び各隔地駐車場の駐車台数は表2.2-4に示すとおりである。

表2.2-4 駐車場台数

駐 車 場	駐車台数
事業区域内	約125台
隔地駐車場①	約100台
隔地駐車場②	約200台
隔地駐車場③	約62台
隔地駐車場④	約200台
合 計	約687台

また、防災対策として、自動火災報知設備・非常警報設備・非常照明設備・消火設備等を「消防法」に基づき整備し、安全性には十分な配慮を行いながら計画する。

自転車駐輪場は、図2.2-4(4)に示すとおり、新幹線新駅区域に整備を検討している。駐輪場台数は、附置義務台数に加えて、公共駐輪場も併せて整備する計画である。

## (3) 自動車動線計画・自転車動線計画

自動車出入り計画は、図2.2-4(1)~(2)に示すとおりである。

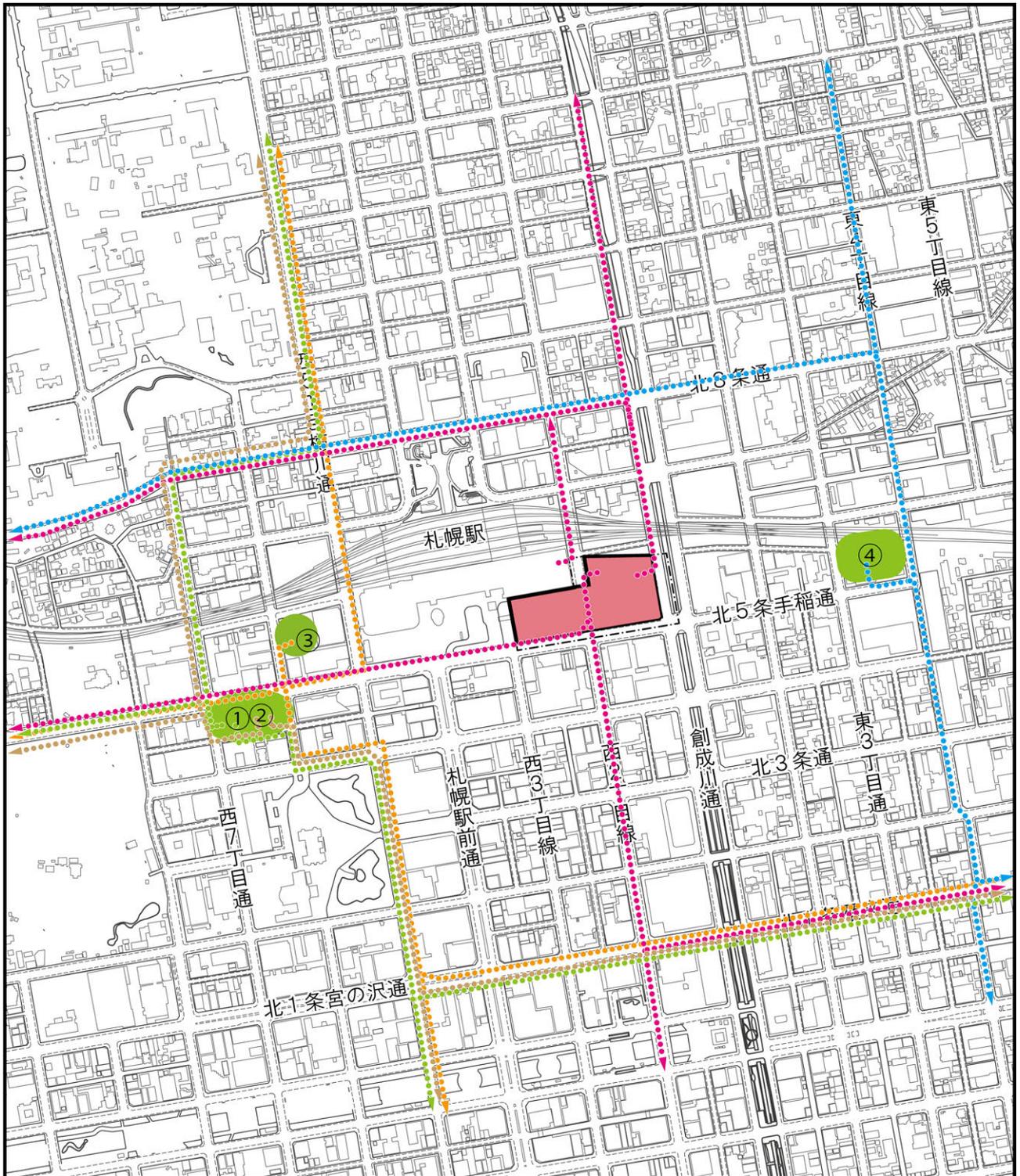
事業区域内に出入りする関係車両は、事業区域に隣接する北5条手稲通、創成川通、西2丁目線のほか、北8条通などを利用し、北5西1地区の地下駐車場に出入りする計画である。出入は、創成川通、西2丁目線から入庫し、創成川通及び西2丁目線を経由して北5条手稲通へも出庫する計画である。

隔地駐車場は、図2.2-4(1)~(2)に示す既存の駐車場4箇所に確保し、それぞれの出入口から出入りする計画である。

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る。北5西2地区の出庫については、JRタワーより出庫する。

バスは、北5西1地区及び北5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、北5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いる。出入りのルートは図2.2-4(3)に示すとおりである。

自転車駐輪場は、図2.2-4(4)に示すとおり、西2丁目線側からの出入りを想定している。



 : 事業区域(予定)

 : 施行区域(予定)

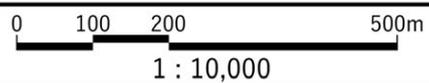
凡例

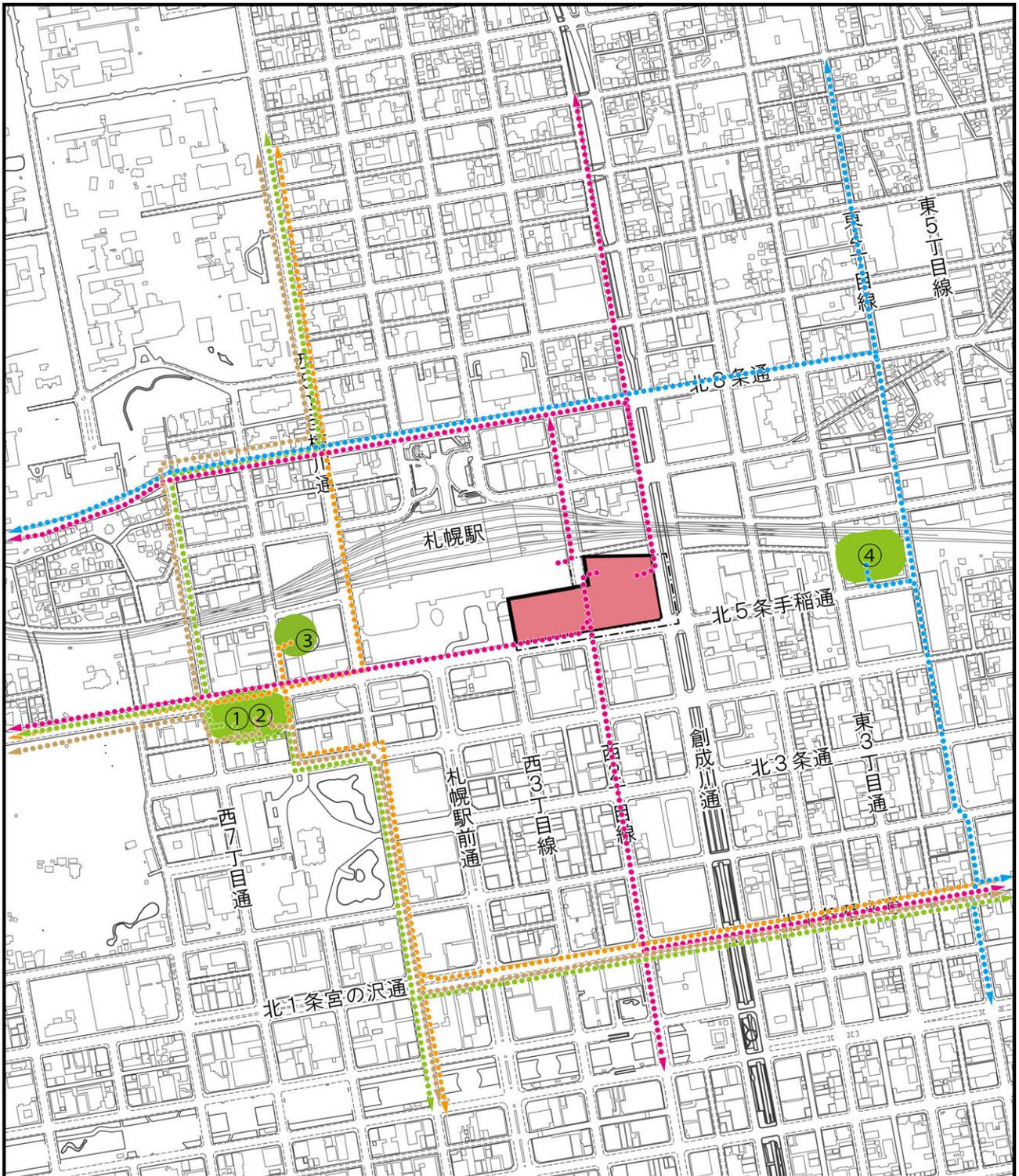
自動車動線(出)

-  : 事業区域内 出庫動線
-  : ① 出庫動線
-  : ② 出庫動線
-  : ③ 出庫動線
-  : ④ 出庫動線

注) 評価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) 想定自動車動線(入)





■ : 事業区域(予定)

□ : 施行区域(予定)

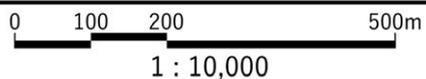
凡例

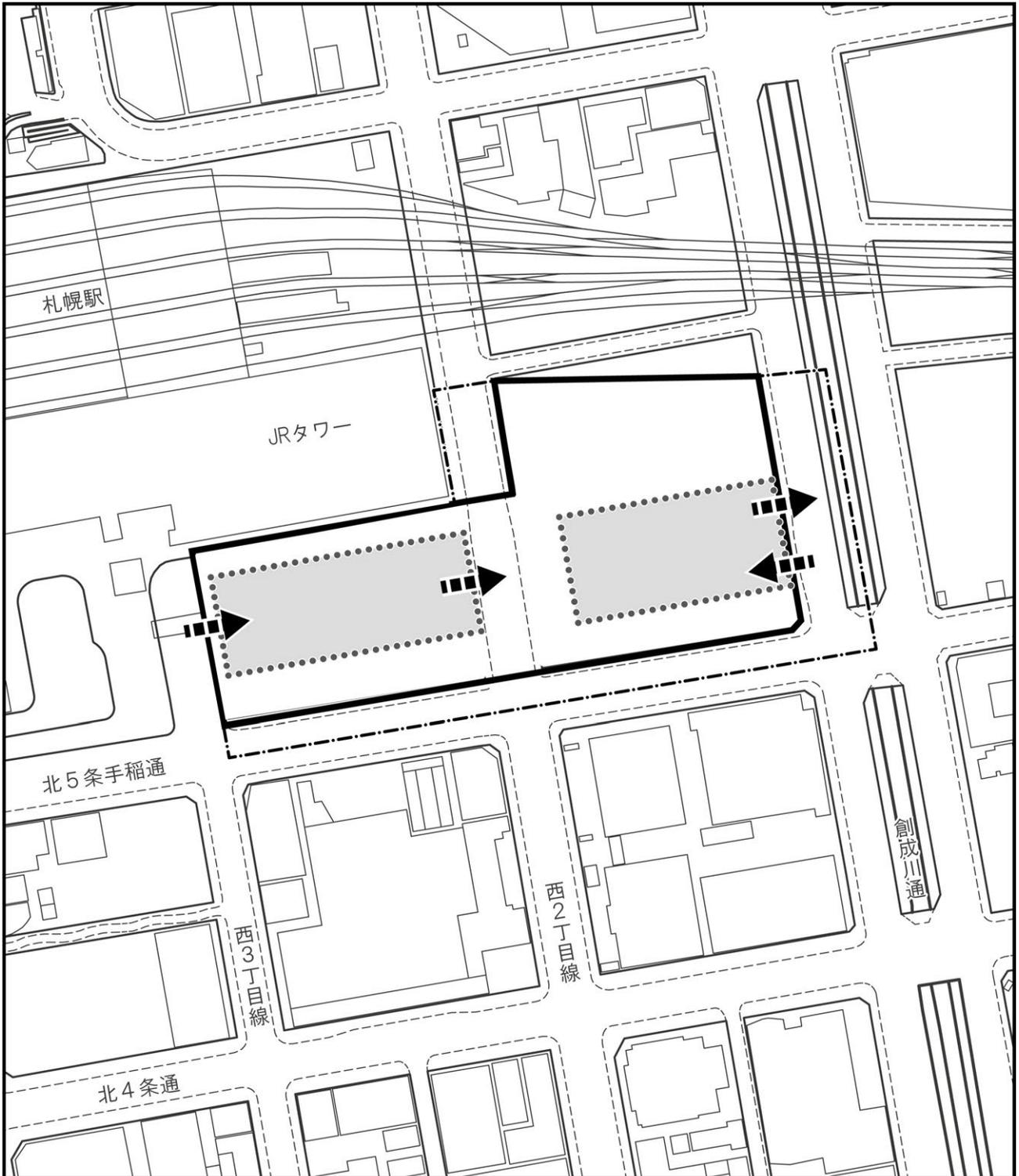
自動車動線(出)

- ▶ : 事業区域内 出庫動線
- ▶ : ① 出庫動線
- ▶ : ② 出庫動線
- ▶ : ③ 出庫動線
- ▶ : ④ 出庫動線

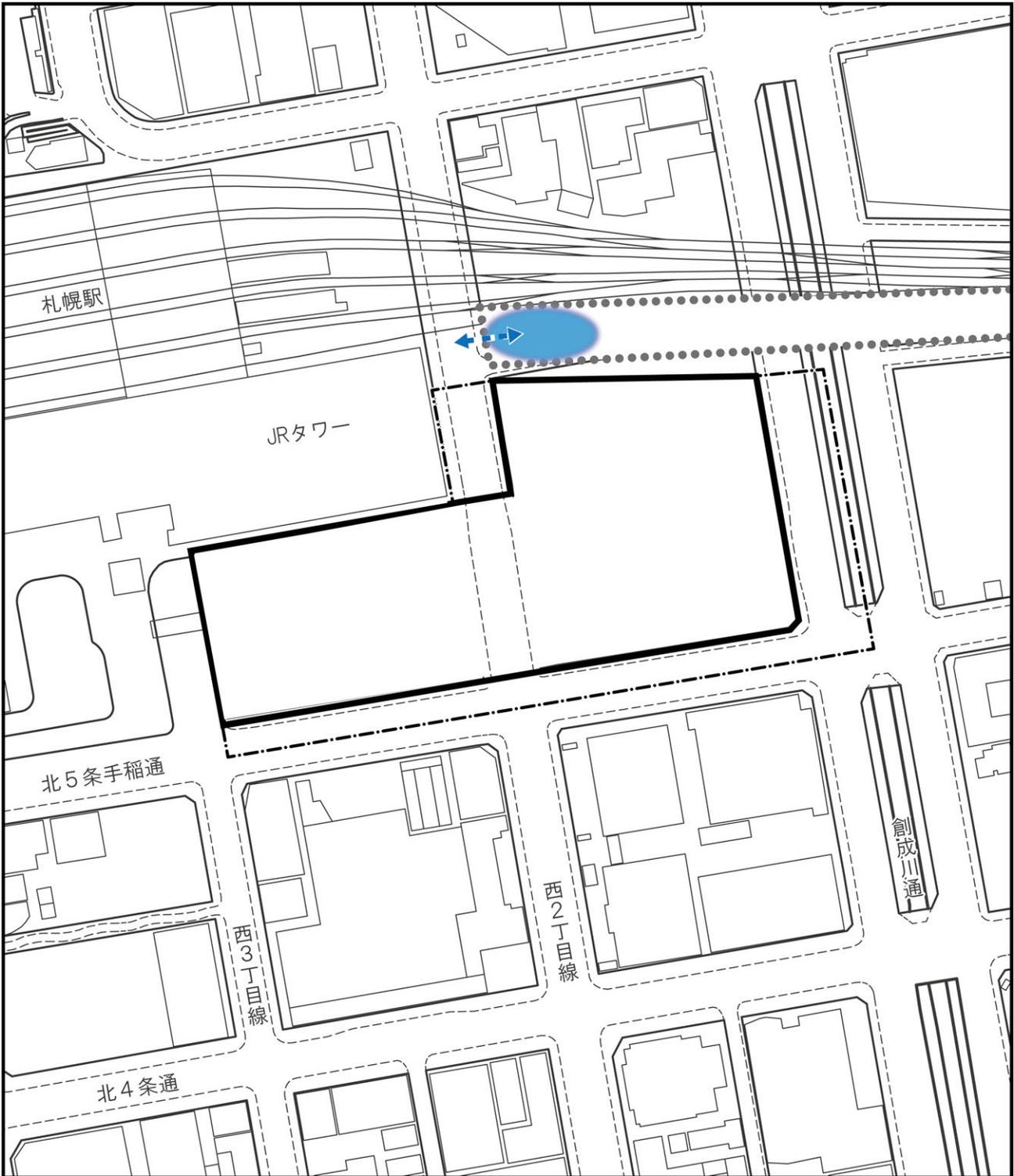
注) 評価書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。

図2.2-4(2) 想定自動車動線(出)





凡 例	 : 事業区域(予定)	
	 : 施行区域(予定)	
	 : バスターミナル	
	 : 車両出入口	
<p>注) 評価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。</p>		
<p>図2.2-4(3) バスターミナルの出入り動線</p>	<p>0 20 40 100m 1 : 2,500</p>	<p>N </p>

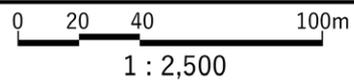


凡例

- : 事業区域(予定)
- : 施行区域(予定)
- : 新幹線新駅
- : 駐輪場(位置は調整中)
- : 駐輪場出入口

注) 評価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(4) 駐輪場計画



#### (4) 歩行者動線計画

歩行者動線計画は、図2.2-5に示す「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)で示される歩行者動線のイメージを踏まえ、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、既存の地下歩行者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。

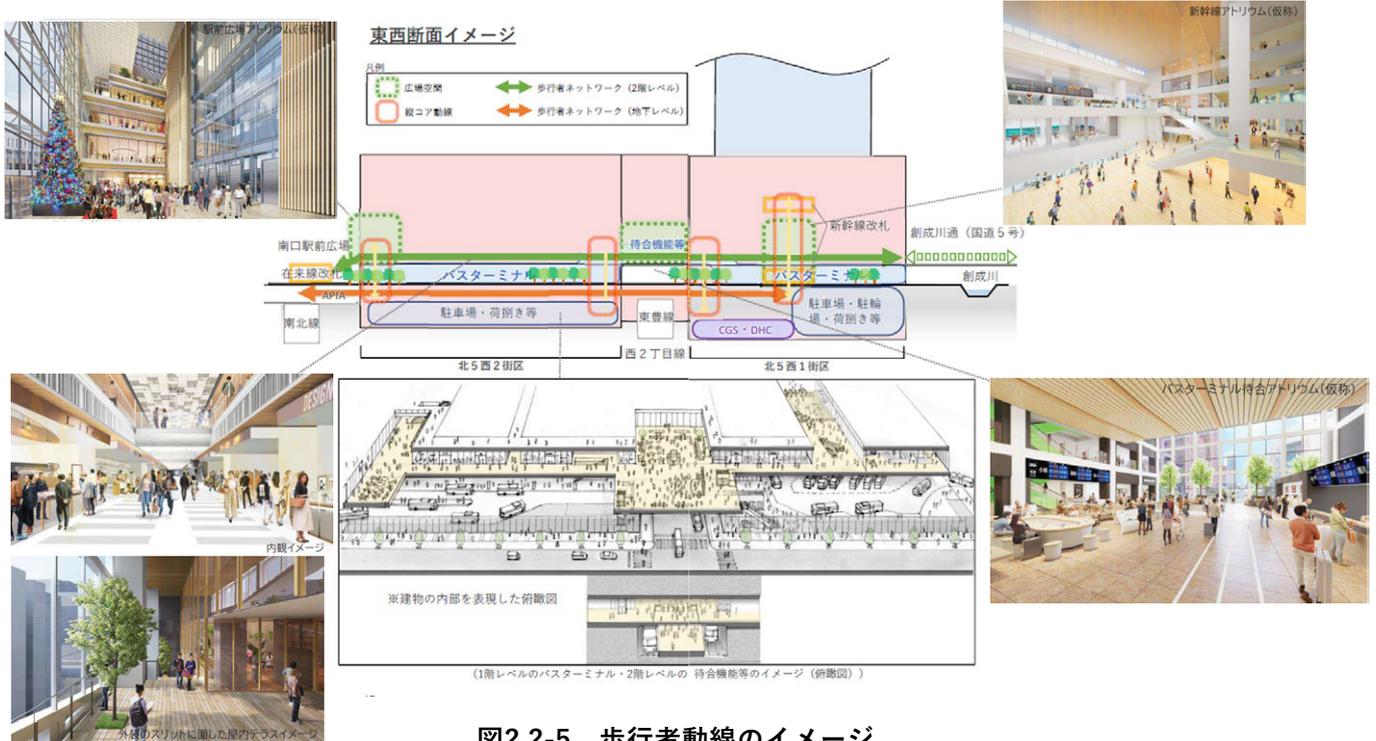
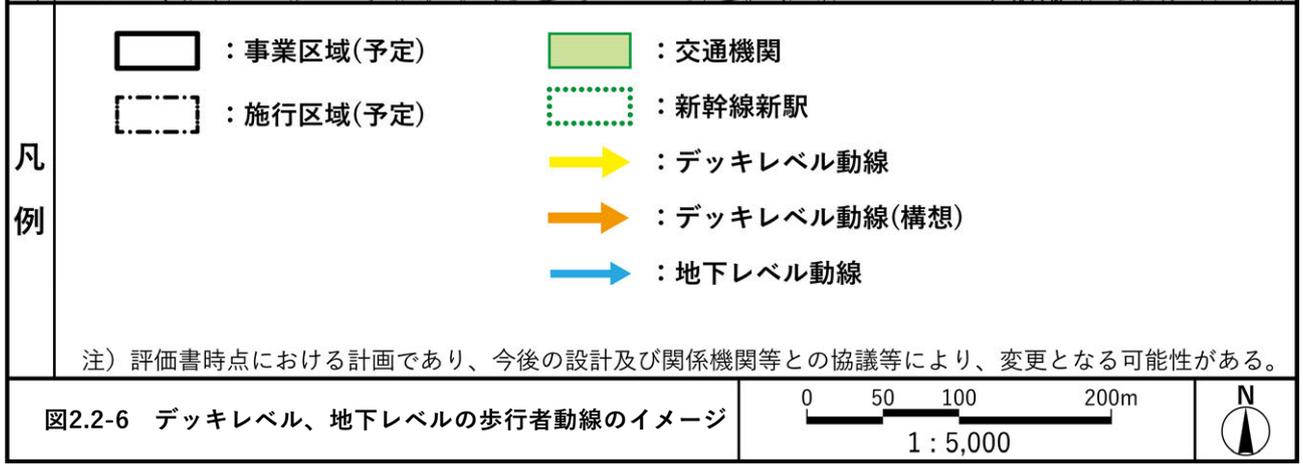
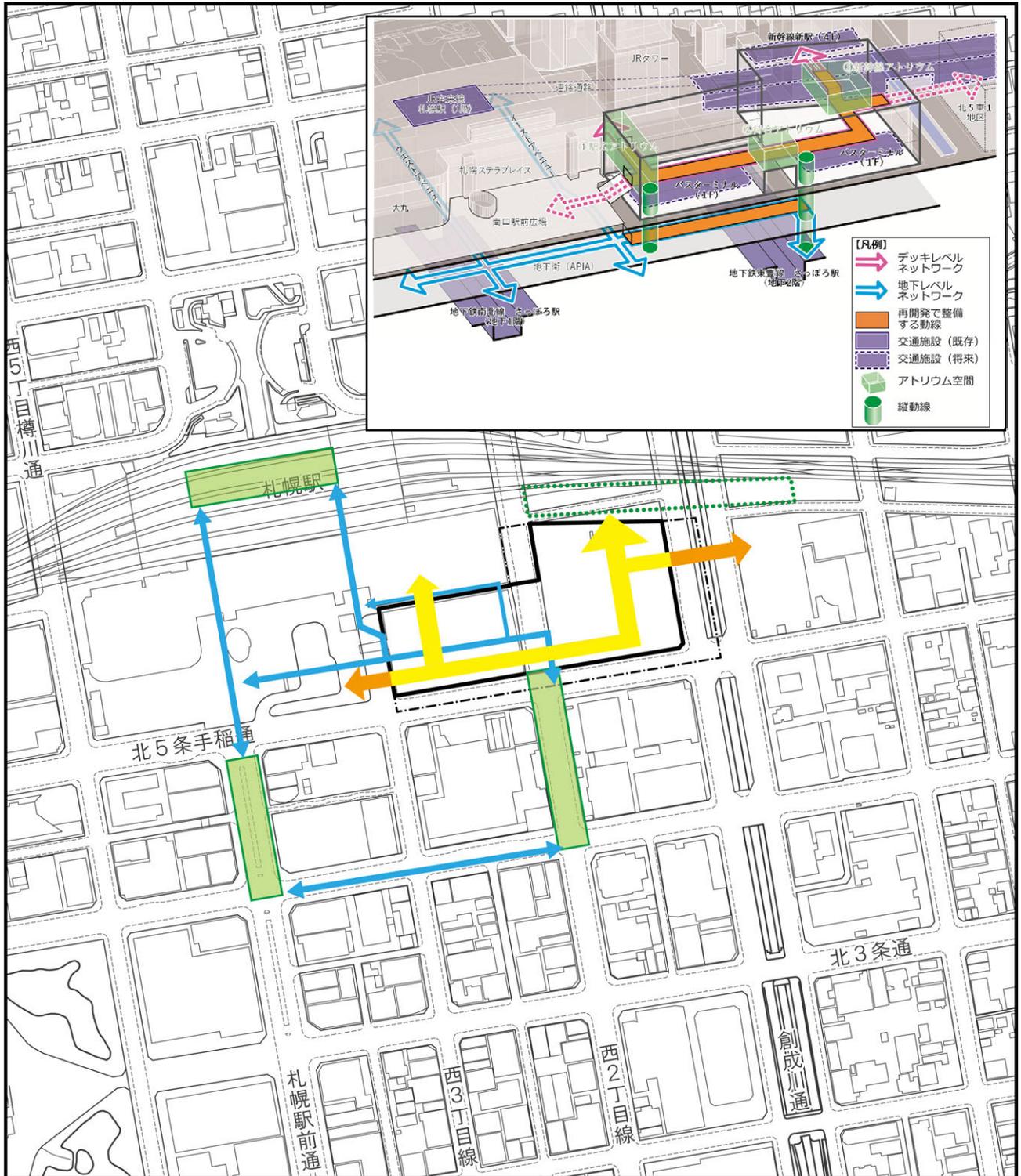


図2.2-5 歩行者動線のイメージ

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)に  
評価書時点の整備イメージ図追記

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、図2.2-6に示すとおり、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いる。また、新幹線駅への経路は、北5西1地区及び北5西2地区の2階デッキレベルから新幹線新駅へつながる北5西1地区の4階へ至る経路を想定している。

バスターミナルからは、西2丁目線上の2階レベルに待合空間を設け、2つのバスターミナルに安全にアクセスできる動線を整備する計画である。



## (5) 熱源計画

熱源計画は、「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)及び「都心エネルギーアクションプラン2019-2030」(令和元年12月 札幌市)の考えに基づき、事業区域内の地下に地域冷暖房施設(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り、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。

地域冷暖房施設の施設概要は、表2.2-5に示すとおりである。

表2.2-5 地域冷暖房施設の施設概要

	ボイラー	コージェネレーションシステム
排気口高さ	約87m	約87m
湿り排出ガス量	約79,900Nm <sup>3</sup> /h	約28,440Nm <sup>3</sup> /h
乾き排出ガス量	約68,272Nm <sup>3</sup> /h	約25,680Nm <sup>3</sup> /h
窒素酸化物排出濃度	60 ppm	363 ppm
窒素酸化物排出量	約4.1Nm <sup>3</sup> /h	約9.3Nm <sup>3</sup> /h
機器仕様等	貫流ボイラー：3 t/h×31基	ガスエンジン：2,000kW×3基

注) 排気口位置は、図2.2-2参照。

## (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ほか、敷地内に井戸を設置し、井水を一部飲料水のほかトイレ洗浄水などの雑用水及び地域冷暖房施設(DHC)用水として利用を検討している。

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」(平成4年12月 札幌市)等の関係法令を踏まえ、関係者への啓発活動により発生量削減に努めるとともに、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

緑化計画図は図2.2-7(1)に示すとおりであり、「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)及び「都心におけるオープンスペースガイドライン」(平成31年4月 札幌市)に準拠した面積を確保する計画である。緑化計画の方針は、以下に示すとおりである。

### 【緑化計画の方針】

本事業では、札幌駅南口駅前広場から創成川以東地区への連続感やにぎわいの強化を目的として、北5条手稲通沿い及び創成川通沿いに緑ゆた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ある。

#### ◆地上部緑化

北5条手稲通沿いは、札幌の玄関口にふさわしいシンボル空間として、高木の列植を行う計画である。

創成川通沿いは、歩道に面して植栽帯を設け、高中木・地被類等の植栽を行う計画である。

#### ◆屋上部緑化

駅前広場から見上げた際、屋上緑化の空間が視認できるよう積極的な緑化を行う計画である。建物内と一体的な利用ができる、賑わい・憩いの空間となるよう検討する。

#### ◆植栽計画・樹種選定

植栽にあたっては、札幌駅南口駅前広場から創成川公園、創成川の以東地区までをつなぐ、緑のネットワーク形成に資する計画とする。

樹種選定にあたっては、「札幌市緑の保全と創出に関する条例」の「緑化の留意点と参考となる事例」に基づき、都市部・寒冷地での生育環境、近隣配慮を十分考慮しつつ、北海道、札幌という地域を特徴づける種や、市街地環境に適応する樹種、四季を通じて緑の魅力が楽しめる樹種などを踏まえて計画する。また、冬季の視認性を考慮し、常緑針葉樹も一部植栽することを検討する。

また、緑化にあたっては、上位計画である「札幌市景観計画」(平成29年2月 札幌市)に規定される景観計画重点区域のうち、事業区域が含まれる「札幌駅南口地区」の景観形成基準に示される緑化に係る基準(表2.2-6 参照)等を参考とし、屋内外で緑が感じられ、四季の彩りを演出するよう、植栽の種類や配置に配慮した計画とする。

表2.2-6 事業区域における景観形成基準(抜粋)

地 区	景観形成基準
札幌駅南口地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者にうるおいとやすらぎを与えるよう、敷地内には植栽や花壇等を設け、緑化に努める。特に道路側のオープンスペースは、緑化修景に配慮し、建築物等との調和を図る。</li> <li>・ 街区全体に緑があふれるよう、オープンスペースの緑化の他、屋上や壁面等への立体緑化にも努める。</li> <li>・ 四季の彩りを演出するよう、植栽の種類や配置に配慮する。</li> </ul>

出典：「札幌市景観計画」(平成29年2月 札幌市)

周辺地域との緑の連続のイメージは図2.2-7(2)に示すとおりである。「札幌市生物多様性 さっぽろビジョン」に基づき、大規模な建設工事が生態的環境に与える影響を意識し、生物多様性への配慮を行う計画である。屋上緑化や創成川通沿いにおいては高木・中木・地被類をバランスよく配植し、多様な種類の植栽を行うことで在来生物の生育環境に配慮し、隣接街区や街路樹等を通じた広域の生態的つながりに寄与する計画とする。

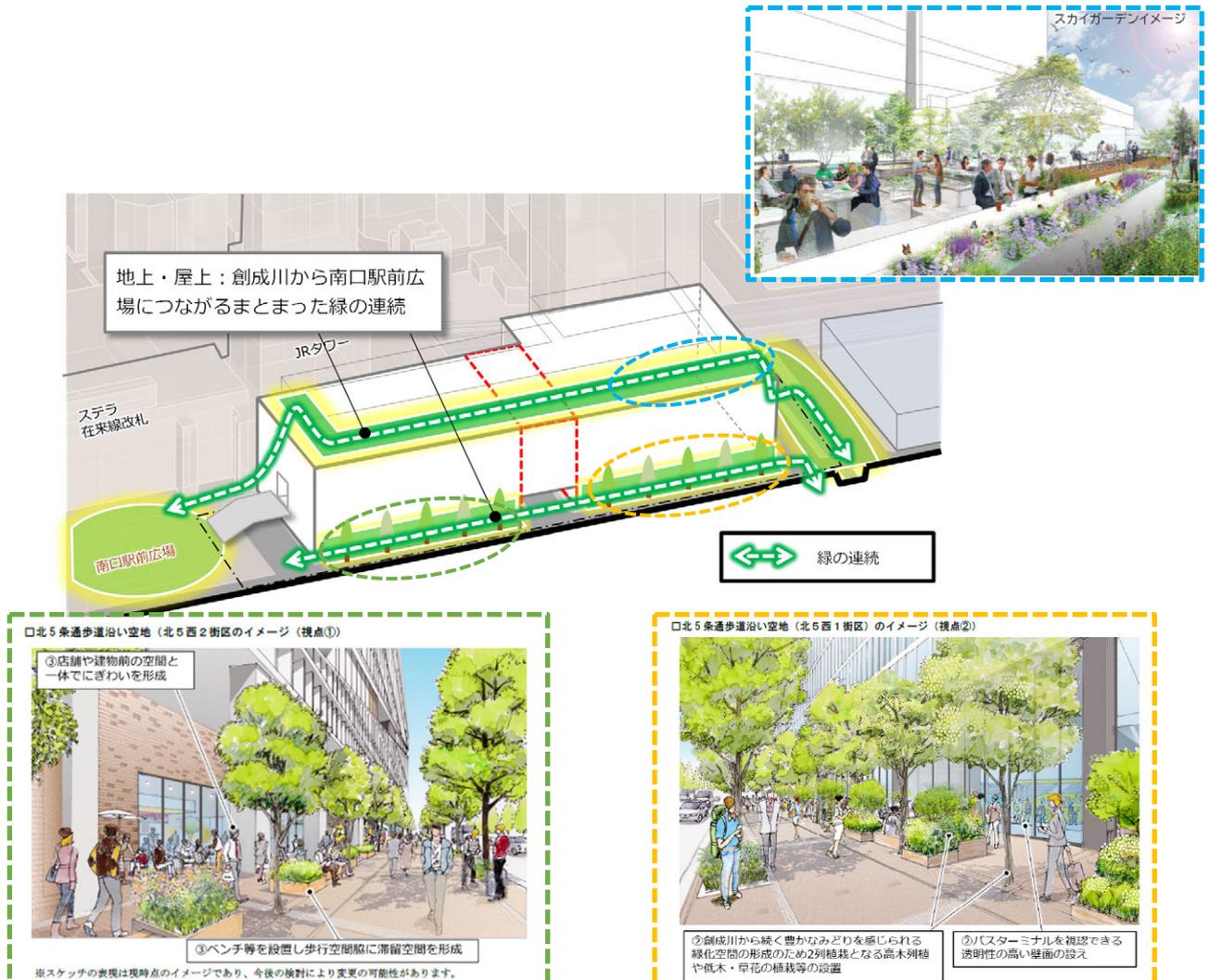


図2.2-7(2) 周辺地域との緑の連続のイメージ

### (9) 設備計画

主な設備機器である、騒音規制法の特定施設に該当する機器については、騒音規制法に基づく特定施設の規制基準値(昼間：65dB以下、朝・夕：55dB以下、夜間：50dB以下)を満足するため、可能な限り屋内又は高層部への設置を検討するとともに、屋外の機器はフェーリングで囲う等、周辺施設への影響を低減するよう計画する。

### (10) その他

鳥類の衝突事故や夜間等に鳥類が集まることの防止については、他事例や周辺地域の状況を踏まえて外壁材の採用や樹種選定等を検討する。



**【屋上部】**

- ・人々が憩えるテラス空間を設け、シナノキ、コナラ、イタヤカエデなど四季の変化に富んだ樹種、花や香りを楽しめるキタコブシ、サトザクラ、ライラックなどの花木を植栽する。
- ・冬の視認性を考慮し、ビャクシンなど常緑針葉樹をあわせて植栽する。
- ・修景性の高い中低木を効果的に配植する。

**【北5条手稲通沿】**

- ・建物のデザインにあわせた間隔で高木を列植する。
- ・キタコブシ等の札幌らしさを特徴づけ、四季ごとの楽しみのある高木を配植する。

**【創成川通沿】**

- ・創成川の緑と視覚的に連続する、沿道空間の形成を目指す。
- ・ナツツバキ、ハシドイなどの高中木、ヒオウギアヤメ、スゲ類など地被・草本類を適切に配植する。

凡例

- : 事業区域(予定)
- : 施行区域(予定)
- : 屋上庭園
- : 基壇部屋上  
樹木(高木2~5m、低木類)、  
生垣、張芝、草花等
- : 地上部植栽(2~5m)
- : 地上部低木

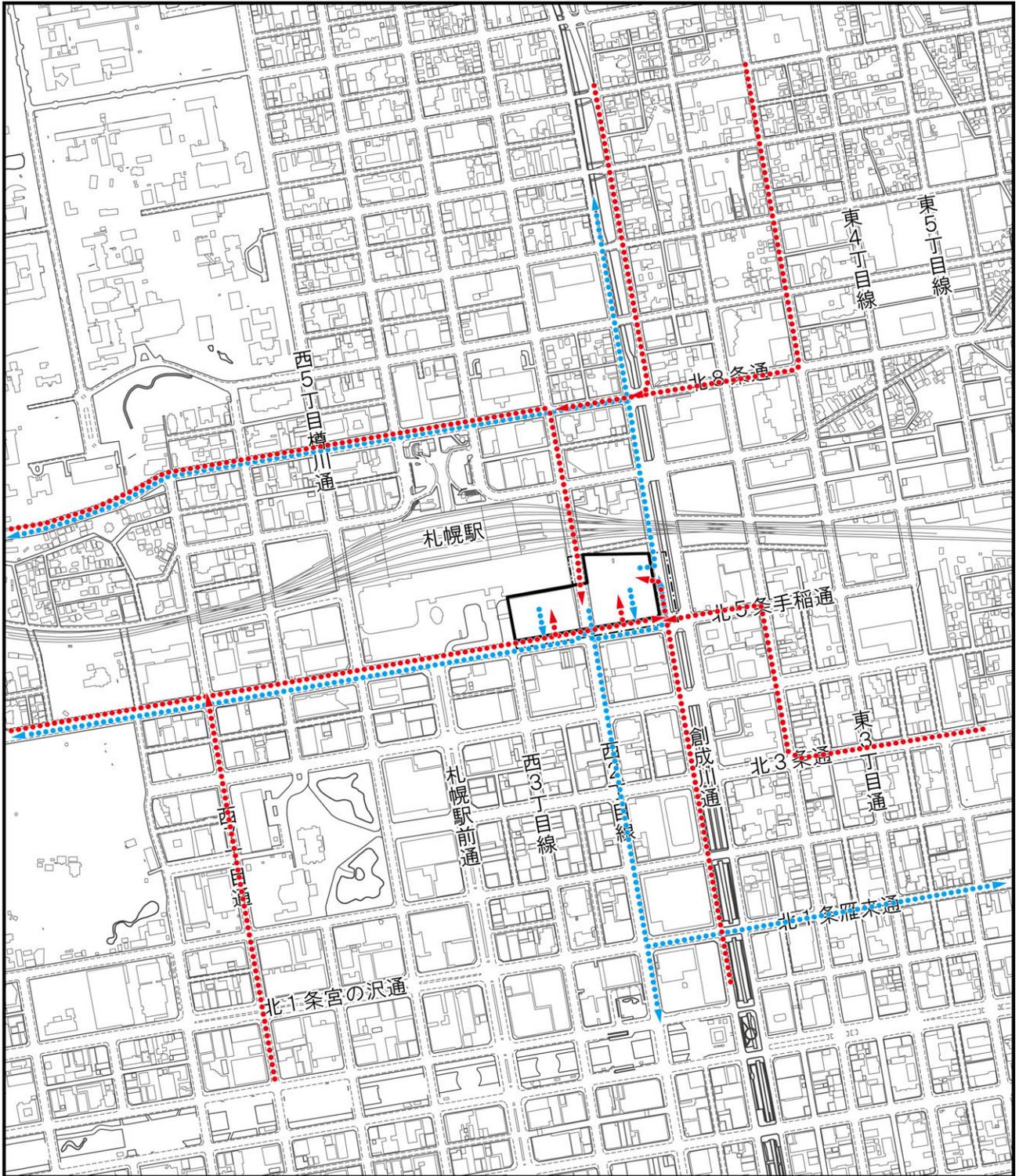
注) 評価書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。

図2.2.-7(1) 緑化計画図

0 20 40 100m  
1 : 2,000

N





凡 例	 : 事業区域(予定)
	 : 施行区域(予定)
	 : 工事用車両動線(入)
	 : 工事用車両動線(出)
注) 評価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2.2-8 想定する工事用車両動線	
 0 100 200 500m 1 : 10,000	

### (3) 工事内容

本事業における主な工種は、「準備工事」、「地上解体工事」、「山留め工事」、「根切り工事」、「地中障害撤去工事」、「地下躯体解体・切梁工事」、「基礎躯体工事」、「地下鉄骨1階先行床工事」、「地上躯体工事」、「地下躯体工事」、「地下・地上仕上げ設備工事」、「外構工事」及び「試運転調整、各種検査」を想定している。

各工種における主な工事の内容は、表2.2-8に示すとおりである。

なお、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は、今後検討していく計画である。

表2.2-8 主な工事の内容

工種	施工方法の概要
準備工事	事業区域の外周に鋼製仮囲いを設置し、工事用インフラ設備(給排水衛生、電気等)の設置を行う。その他、工事用車両搬出入部にゲートを設け、歩道部の切り下げ工事を行う。
地上解体工事	コンクリート圧砕機をクレーンで上階に揚重し、上階から解体する。一定の高さまで解体後、地上より大型アーム式破碎機で解体する。 建物周囲に騒音防止や破砕片の飛散防止のため、防音シート等を設置する。
山留め工事	山留壁として剛性が高く、地下水に対する遮水性に優れたソイルセメント柱列壁を構築し、掘削に伴う周辺地盤の変形を防止する。
根切り工事	構造物を造るために、バックホウ等を用いて全体の掘削を行い、所要の空間をつくる。なお、既存地下躯体、地中障害物が残存している場合は同時に解体撤去も行う。
地中障害撤去工事	新築工事のための山留壁と構真柱杭構築部に既存建物の地下躯体がある場合に、ケーシングチューブを回転圧入しながら、地中障害物を切削しハンマーグラブにて掘削排土を行う。
地下躯体解体・切梁工事	地中障害物残存部は同時にコンクリート圧砕機にて解体撤去を行う。掘削深さに応じて段階的に切梁を設ける。
基礎躯体工事	根切り工事後に床付けを行い、基礎の鉄筋を配置しコンクリートを打設する。
地下鉄骨1階先行床工事	構真柱の構築後、ラフタークレーン等を用いて1階先行床の構築を行う。
地上躯体工事	地上部の躯体構築、資材揚重のためにタワークレーンを組み立てる。地上躯体の鉄骨造の構築方法は、工場にて製造した鉄骨の梁、柱を、現場まで運びタワークレーンで組み立てる方法をとる。床についてはデッキとよばれる鋼製の床型枠を設置後、鉄筋組立後現場でコンクリートを打つ工法をとる。
地下躯体工事	順打ち2段打ち工法により、下部の地下躯体から順次構築する。地下躯体は鉄筋・鉄骨コンクリート造で構成する。
地下・地上仕上げ設備工事	地下は、躯体工事完了部分より内装建具工事・天井間仕切工事・内装仕上工事を行う。地上は、タワークレーン等を用いて外装工事、躯体工事を行う。外装工事完了部分より内装建具工事・天井間仕切工事・内装仕上工事を行う。建築工事と並行して設備工事を行う。
外構工事	埋設配管等インフラ工事を行い、外構仕上げを行う。
試運転調整、各種検査	空調電気衛生の設備試運転調整及び防災設備の連動試験等を行う。

#### **(4) 排水処理計画**

掘削工事等における排水は、事業区域内に設置する仮沈砂槽等の処理施設で、一定時間滞留させ、排水基準値(「札幌市下水道条例」に基づく下水の排除の制限(基準)又は「水質汚濁防止法」に基づく生活環境項目に係る排水基準の許容限度)以下に処理した後、下水道又は創成川に排水する計画である。

#### **(5) 建設廃棄物等処理計画**

工事中に発生する建設発生土及び建設廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和45年 法律第137号)、「資源の有効な利用の促進に関する法律」(平成3年 法律第48号)及び「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(平成12年 法律第104号)等に基づき、再生利用可能な掘削土砂及び廃棄物については積極的なリサイクルに努め、リサイクルが困難なものについては適正な処理を行う計画である。

## 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。

評価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。

評価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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
	騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
人と自然との触れ合い環境	景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌市景観計画に基づいた形態意匠となるよう配慮する。 <ol style="list-style-type: none"> <li>1)基壇部は札幌駅南口駅前広場のにぎわいとの連続性が感じられるよう配慮する</li> <li>2)道路側のオープンスペースは、緑化修景に配慮し、建築物等との調和を図る</li> <li>3)高層部は、道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボルとなるよう配慮する</li> <li>4)基壇部の軒高・壁面線・敷地側のしつらえに配慮する</li> <li>5)機器配置スペース等のガラリなどのしつらえに配慮する</li> <li>6)周辺との調和に配慮した色彩計画とする</li> </ol> </li> <li>・今後、具体化する計画建築物において、計画建築物の形状等が周辺の街並みと調和するよう努める。</li> <li>・世界へつながる“さっぽろ”の新しい顔づくり、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に努める。</li> </ul>

## (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域冷暖房施設を設置する。</li> <li>・低負荷型の熱源設備の採用に努める。</li> <li>・建物外装仕様等を検討し、建築物の熱負荷低減に努める。</li> </ul>
	騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低騒音型の設備機器の採用に努める。</li> <li>・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。)</li> </ul>
	地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「札幌市生活環境の確保に関する条例」に準拠し、揚水施設設置前には、揚水施設の設置の届出(地盤の標高、井戸深度その他の揚水施設の概要、地下水を採取する基準となる水量等)、供用開始後には、地下水採取量報告(地下水使用量の実態把握、届出水量との比較のため毎月使用量の測定・記録を行い、毎年1回の報告等)を実施する。</li> </ul>
	風 害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基壇部を確保することにより、吹降ろしによる地上付近におけるビル風の影響低減に努める。</li> <li>・配慮書段階の検討において、計画建築物の存在により事業区域近傍で風速が速くなる傾向にあることが確認されたことから、一般的な対策手法として高層部の高さを配慮書A案(約255m)、方法書案(約250m)よりも低く計画する、北5西1地区の北東側を隅欠する、北5西2地区の南西角部はピロティを設けるなど、吹降ろしや剥離風などによる地上付近におけるビル風の影響低減に努める。</li> <li>・検討にあたっては、(仮称)札幌駅南口北4西3地区第一種市街地再開発事業及び新幹線駅舎など隣接する開発計画内容を、可能な範囲で反映する。</li> </ul>
	日照阻害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高層部の高さを配慮書段階における計画建築物A案(約255m)、方法書案(約250m)から低くすることで、事業区域遠方の地域に対して、計画建築物により日影となる距離が短くなるよう努める。</li> <li>・高層部を塔状とし、事業区域南北方向の中央部に配置することで、事業区域北側の地域に対して、計画建築物による日影の影響範囲が小さくなるように努める。</li> </ul>
	電波障害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高層部の高さを配慮書段階における計画建築物A案(約255m)、方法書案(約250m)から低くすることで、計画建築物によるテレビ電波の遮へい障害範囲が小さくなるように努める。</li> <li>・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。)</li> </ul>

区 分	環境要素	環境保全に配慮する方針
人と自然との触れ合い環境	動物・生態系	<ul style="list-style-type: none"> <li>高層建築物の建設に伴い、鳥類の渡りの時期や移動途中の際に衝突事故が懸念されることから、他事例や周辺地域の状況を踏まえて外壁材の採用等について検討する。</li> </ul>
	景 観	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>高層部を5-1地区の中央部に配置することで、札幌駅南口駅前広場及び北5条手稲通からのセットバックを極力確保し、高層部による圧迫感の低減に努める。</li> <li>駅前広場からの空間の連続性を図るように、周辺既存建築物と連続する基壇部の軒先高さを約50mとし、周辺との調和を図る。</li> <li>オープンスペースの緑化のほか、屋上等の立体緑化にも努めるとともに、四季の彩りを演出するよう、植栽の種類や配置に配慮する。</li> </ul>
	人と自然との触れ合いの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> <li>北5条手稲通沿いをセットバックして緑化を施した快適な歩行者空間を創出する。</li> <li>創成川通沿いには極力緑化空間や歩行者空間を創出する。</li> <li>事業区域内の2階フロアには西1と西2地区を連続してJR札幌駅南口広場側と創成川通側をつなぐ、快適でにぎわいのある歩行者空間を整備する。</li> </ul>
地球環境	廃棄物等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>「札幌市廃棄物の減量及び処理に関する条例」に基づき、十分な広さの廃棄物保管施設を計画建築物内に整備する。</li> <li>循環型社会構築の取組として、工事中の廃棄物の削減、リサイクルに努める。</li> <li>可能な範囲でリサイクル製品の使用などを検討するとともに、市民に分かりやすく紹介する仕組みも検討してまいります。</li> </ul>
	温室効果ガス	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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。</li> <li>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。</li> <li>建物外装仕様等(Low-Eガラスの採用、高断熱・日射負荷低減等)を検討し、建築物の熱負荷低減に努める。</li> </ul>

### (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"> <li>最新の排出ガス対策型建設機械の採用に努める。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
	騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>低騒音型建設機械の採用に努める。</li> <li>低騒音・低振動工法の採用に努める。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
	水 質	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>仮沈砂槽等からの排水は、適時測定を行い、排水先の排水基準以下であることを確認する。</li> </ul>
	地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>工事中の地下水位は、着工から掘削工事完了後3ヶ月目まで継続して地下水位の観測を行う。</li> <li>「札幌市生活環境の確保に関する条例」に準拠し、工事着手前には、地下掘削工事の届出(工事場所の周辺の地盤の標高及び地下水位、予想されるゆう出水の量及びその処理方法等)、工事中には、地下水ゆう出量等の報告(地下水のゆう出量又は排水量、工事場所の周辺の地盤の標高及び地下水位並びにその変動量並びにその測定日等)を実施する。</li> </ul>
人と自然との触れ合い環境	景 観	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
	人と自然との触れ合いの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> <li>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に、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。)</li> </ul>
地球環境	廃棄物等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>循環型社会構築の取組として、工事中の廃棄物の削減、リサイクルに努める。</li> </ul>
	温室効果ガス	<ul style="list-style-type: none"> <li>製造過程におけるCO<sub>2</sub>発生量の少ない建材の使用に努める。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

