

(2) 予 測

本事業の実施に伴う景観への影響について、予測内容は以下のとおりとした。

【土地又は工作物の存在及び供用】

- ・ 主要な(眺望)景観の改変の程度及び内容

注) 事業区域には主要な視点場や景観資源はなく、これらに対する直接的な改変の影響はない。

A. 主要な(眺望)景観の改変の程度及び内容

a. 予測方法

予測は、調査結果(現況写真)に対し、事業計画に基づき計画建築物を合成して計画建築物を含む完成予想図(フォトモンタージュ)を作成し、現況写真との比較を行うことにより、代表的な眺望地点からの景観の改変の程度を予測する方法とした。

予測手順は、図8.1.12-6に示すとおりである。

本事業は、景観法等に基づく届出に先立ち、「札幌市景観条例」に係る「景観プレ・アドバイス」を経て事業着手となる。

景観プレ・アドバイスは、札幌市景観審議会に設置された景観アドバイス部会が助言を行う制度であり、計画の進捗に応じて「構想段階景観プレ・アドバイス」及び「設計段階景観プレ・アドバイス」と段階的なステージがあるが、準備書における予測の前に、「構想段階景観プレ・アドバイス」が開催された。構想段階景観プレ・アドバイスにおいて、当地区の景観形成の方針・留意事項等について助言を受け、その結果を都市計画の企画案へ反映した上で準備書の予測を実施した。主な助言及び反映内容は、表8.1.12-8に示すとおりである。

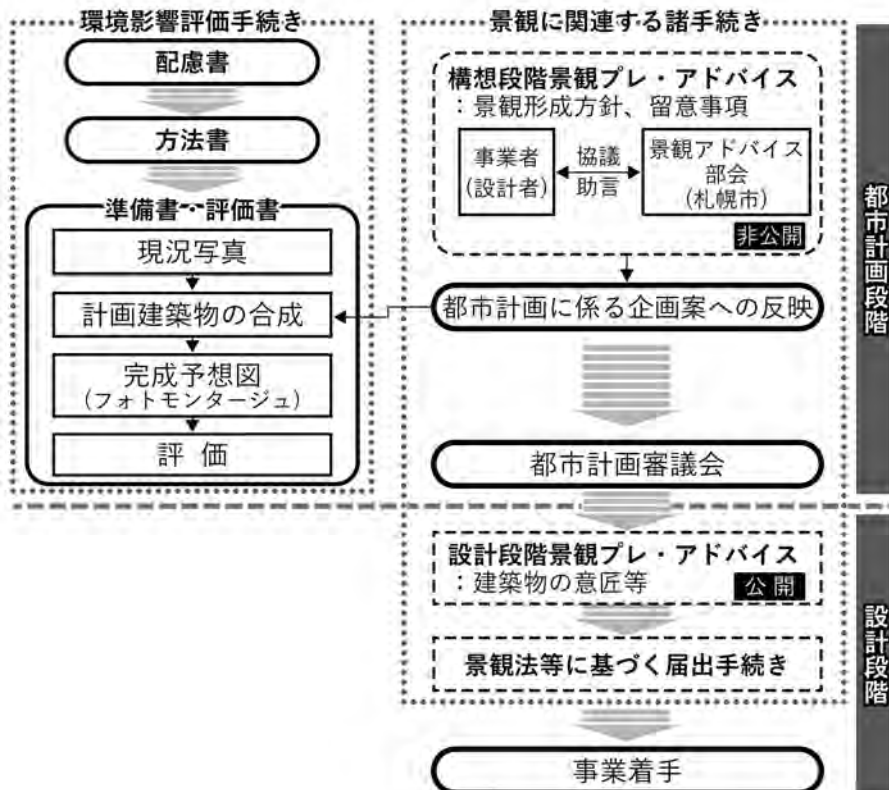
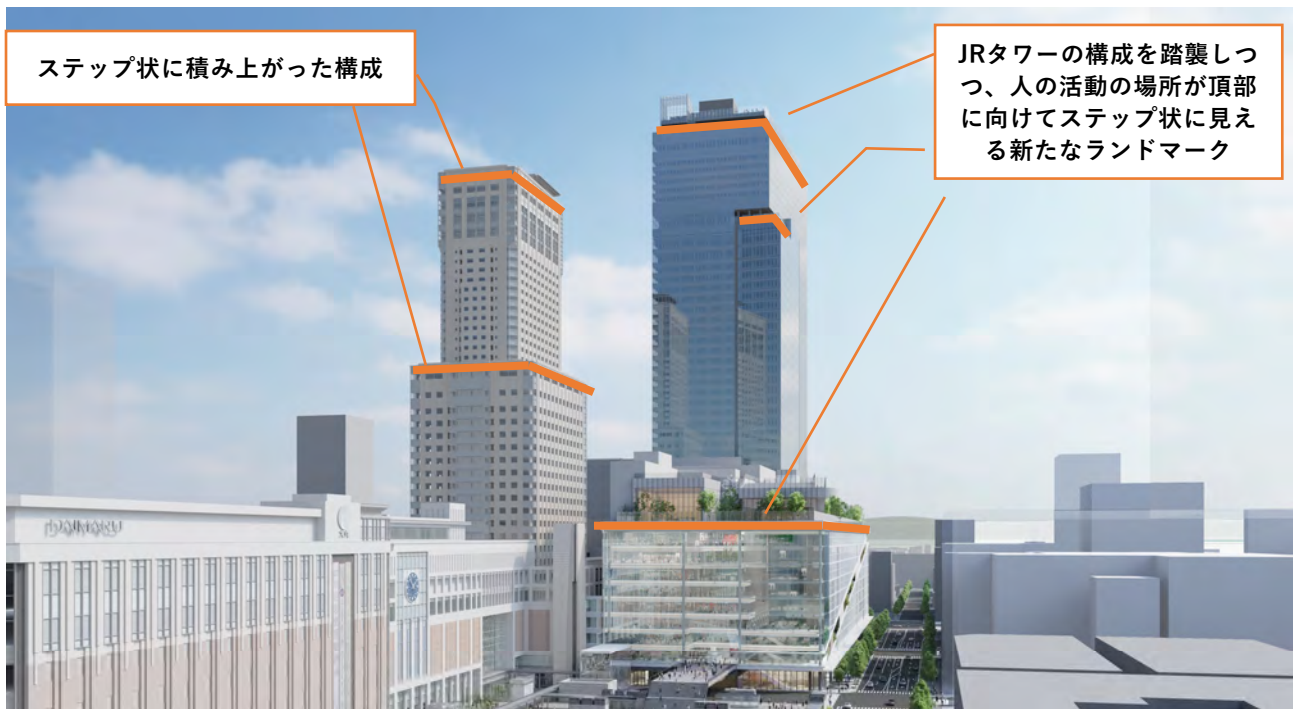


図8.1.12-6 景観の予測手順

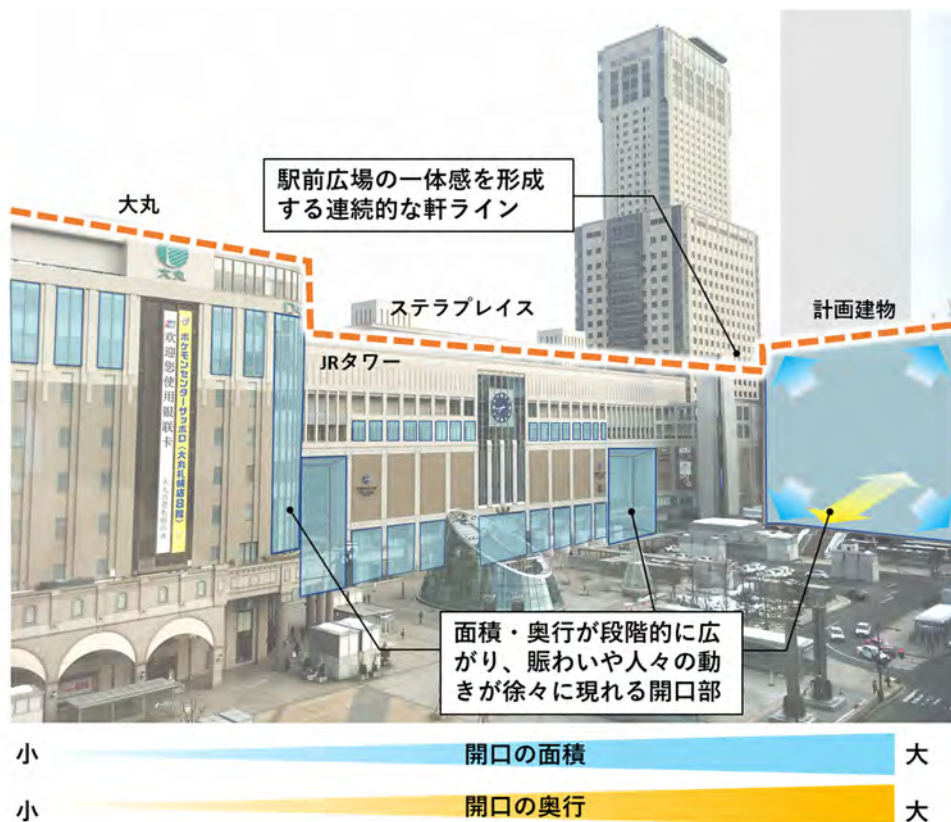
表8.1.12-8 構想段階景観プレ・アドバイスにおける助言の概要と企画提案への反映内容

景観形成の方針・留意事項等について助言の概要	企画案への反映内容
<p>1. 景観形成の基本方針のうち、遠景「合理的なデザインとシンボル性を持つ新たなランドマーク」を達成するためには、ランドマークとしての景観の考え方が、市民をはじめ多くの人にとってわかりやすく共有できることが大切です。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を検証するとともに、建物全体が目指す姿を景観形成の基本方針に反映してください。</p>	<p>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を検証し、建物全体が目指す姿として、「高層部の中間階のテラスなど、人の活動の場所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。」ことを追記する(図8.1.12-7(1) 参照)。</p>
<p>2. 低層部の外観デザインについて 品格とにぎわいある街並みを形成するためには、低層部の外観デザインは、内部の用途と連動し、奥行きを感じられることが重要です。低層部の外観デザインの検討を進めるにあたっては、街との関係性を整理したうえで、重要な視点場からの見え方を検証し、以下の内容について考慮してください。</p>	
<p>(1) 景観形成の基本方針のうち、中景「南口駅前広場側に人と街とをおおらかにつなぐゲートとなるファサードを形成する」を実現するにあたっては、広場を取り囲む計画建物と周辺の建築物等に一体感が感じられることが大切です。都市計画の企画提案にあたっては、計画建物と周辺の建築物等及び広場の関係性について、景観形成の基本方針に反映してください。</p>	<p>周辺のファサードとの関係性について「南口駅前広場を囲むJRタワー基壇部(大丸、ステラプレイス)と北5西2街区西面のファサードは、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、段階的ににぎわいが表出した街並みを形成する。」ことを追記する(図8.1.12-7(2) 参照)。</p>
<p>(2) 景観形成の基本方針のうち、中景「交差点に縦動線の可視化・人々を引き込むゲートとなるファサードを形成する」を実現するにあたっては、計画建物のアイストップとなる空間と既存駅舎の西口・東口コンコースの吹抜け空間がそれぞれ魅力的であるとともに、バランスが図られることが大切です。都市計画の企画提案にあたっては、アイストップとなる空間と既存駅舎の吹抜け空間がどのような関係づくりを行うのか景観形成の基本方針に反映してください。</p>	<p>事業区域内で設けるエントランス空間について「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。」とし、南西コーナー部や南東コーナー部についてもそれぞれの方面からの人の流れを受け止める空間の説明を追記する。加えて、既存のJRタワーのアトリウム空間との関係性について、「通りのつきあたりには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の存在が認識される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。」ことを追記する(図8.1.12-7(3) 参照)。</p>
<p>3. 景観形成の基本方針のうち、近景「創成川のみどりを駅前広場まで立体的につなげ、新たなみどりの軸をつくり出す」を達成するために、効果的なみどりの配置によって、人の活動を誘発させるよう今後検討を深化させ、具体のイメージについて市民をはじめ多くの人と共有できることを期待します。</p>	<p>企画提案書中の緑化計画の章で南口駅前広場と創成川をつなぐ歩道状空地・屋上広場の植栽の配置について記載を行う。</p>



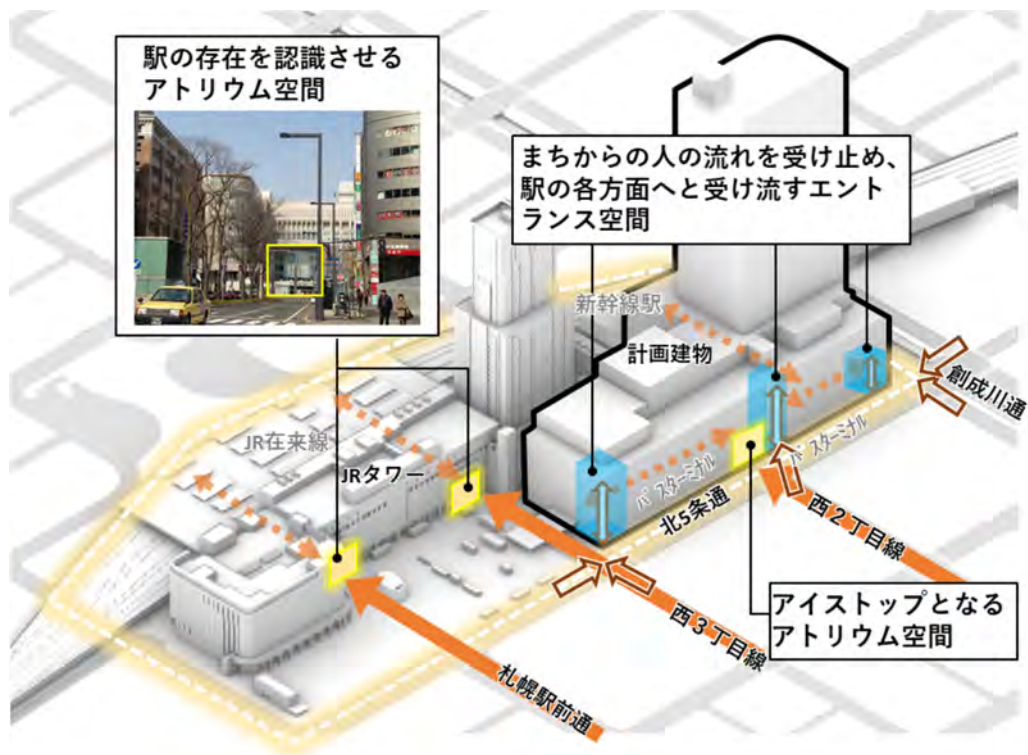
「高層部の中間階のテラスなど、人の活動の場所がステップ状に見える様子による、新たなランドマークをつくり出す。」

図8.1.12-7(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、段階的ににぎわいが表出した街並みを形成する。」

図8.1.12-7(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8.1.12-7(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

b. 予測地域・予測地点

予測地域は、対象事業の実施により景観が影響を受けるおそれのある地域として、近景域と呼ばれる範囲(事業区域から約500mの範囲)及び主要な眺望地点とした。

予測地点は、現地調査と同様の12地点(地点1～12)とした(図8.1.12-1(1)～(2)(p.325～326 参照))。

c. 予測時期

予測時期は、計画建築物の建設工事の完了後(建設後)における適切な時期とした。なお、計画建築物の建設後において竣工していると考えられる周辺開発(「北8西1地区第一種市街地再開発事業」、「北4西3地区第一種市街地再開発事業」等)の建物外形については、建設後のフォトモンタージュに反映した。

d. 予測結果

各予測地点における計画建築物建設後のフォトモンタージュ(夏季)は、建設後写真8.1.12-1～12(調査地点位置は図8.1.12-1(1)～(2)(p.325～326 参照))に示すとおりである。

また、各予測地点からの眺望の変化の程度は、表8.1.12-9に示すとおりである。

近景域からは、計画建築物は、札幌市の市街地の既存中高層建築物とともに、建築物群の一構成要素となり、札幌市を象徴するランドマークとして、新たな都市的景観が形成されると予測する。また、高層部は、JRタワーと同程度の幅に分節するとともに、JR札幌駅から大きくセットバックして配置することで、札幌駅南口駅前広場や隣接道路からの圧迫感の軽減を図っている。

遠景域からは、計画建築物は、JR札幌駅周辺の高層建築物とともに一体となった都市的景観が形成されると予測する。

以上のことから、計画建築物の高層部は、事業区域西側のJR札幌駅からのセットバックを極力確保する計画であり、計画建築物高層部による札幌駅南口駅前広場への圧迫感の軽減を図るとともに、札幌駅南口駅前広場及び北5条手稲通の既存建築物と連続する基壇部の軒先高さを約50mとすることなど、周辺の街並みと調和するよう配慮していると予測する。

表8.1.12-9 各予測地点からの眺望の変化の程度

区分	地点	予測地点	眺望の変化の程度	事業区域からの方位・距離
近景域	1	南口駅前広場	建設後は、札幌駅南口駅前広場の先に計画建築物が出現する。計画建築物の基壇部は広場を囲う既存建築物と同程度の高さとして調和を図るとともに、高層部のセットバックにより圧迫感の軽減を図っている。札幌駅周辺を象徴するランドマークとして、新たな都市的景観が形成される。	事業区域 西南西側 約150m
	2	札幌駅北口交番	建設後は、既存自転車駐輪場の背後に計画建築物の高層部が出現する。札幌駅周辺を象徴するランドマークとして、新たな都市的景観が形成される。	事業区域 北西側 約300m
	3	北7条創成川通交差点	建設後は、創成川通沿いの周辺開発((仮称)札幌駅北6西1オフィス計画等)に並んで、計画建築物の基壇部及び高層部が出現する。札幌駅周辺を象徴するランドマークとして、新たな都市的景観が形成される。	事業区域 北東側 約170m
	4	北4条創成川通交差点	建設後は、創成川通沿いの既存建築物に並んで、計画建築物の基壇部及び高層部が出現する。既存中層建築物と同程度の高さの基壇部により、周辺と調和した表情線を形成するとともに、高層部により札幌駅周辺を象徴するランドマークとして、新たな都市的景観が形成される。	事業区域 南東側 約210m
	5	北5条東3丁目通交差点 (中央中学校付近)	建設後は、北5条手稲通沿いの既存中層建築物の先に、計画建築物の基壇部及び高層部が出現する。既存中層建築物と同程度の高さの基壇部により、周辺と調和した表情線を形成するとともに、高層部により札幌駅周辺を象徴するランドマークとして、新たな都市的景観が形成される。	事業区域 東側 約300m
	6	北10条創成川通交差点 (北九条小学校付近)	建設後は、創成川通及び北九条小学校の校庭の背後に周辺開発(北8西1地区第一種市街地再開発事業)とともに計画建築物の高層部が出現する。周辺開発とともに新たな都市的景観が形成される。	事業区域 北側 約540m
	7	北8条東4丁目線交差点	建設後は、既存建築物及び周辺開発(北6東2地区)の背後に、計画建築物の高層部が出現する。計画建築物高層部の北東側は、隅角部をR形状とすることで北東方向に大きく構えたデザインとすることにより、遠方からの視認性が向上し、札幌市を象徴するランドマークとなり、周辺開発とともに新たな都市的景観が形成される。	事業区域 北東側 約520m
	8	札幌教会	建設後は、創成川通沿いの既存中高層建築物に並んで、計画建築物が出現する。高層部壁面の分節化により板状のイメージは軽減され、札幌市を象徴するランドマークとなり、新たな都市的景観が形成される。	事業区域 南南東側 約450m
	9	時計台	事業区域は西3丁目線沿いの既存建築物の背後に位置し、建設後も計画建築物が視認されないため、本事業の実施による景観の変化はない。	事業区域 南側 約500m
展望台等	10	JRタワー 展望室T38	建設後は、正面に計画建築物の高層部が出現する。高層部は、JR札幌駅から大きくセットバックさせることで圧迫感の軽減を図っており、札幌市を象徴するランドマークとなり、新たな都市的景観が形成される。	事業区域 北西側 約50m
	11	さっぽろテレビ塔 展望台	建設後は、札幌市の市街地の既存建築物の中に計画建築物が出現する。既存の中高層建築物及び周辺開発(北4西3地区第一種市街地再開発事業等)とともに、建築物群の一構成要素となり、札幌市を象徴するランドマークとして、新たな都市的景観が形成される。	事業区域 南南東側 約730m
	12	もいわ山 山頂展望台	建設後は、計画建築物はJR札幌駅周辺の高層建築物とともに一体となった都市的景観が形成される。	事業区域 南南西側 約5,000m

注) 「事業区域からの方位・距離」は、事業区域中央付近からの方位及び事業区域境界からの距離を示す。

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-1 地点1：南口駅前広場からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-2 地点2：札幌駅北口交番からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-3 地点3：北7条創成川通交差点からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-4 地点4：北4条創成川通交差点からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-5 地点5：北5条東3丁目通交差点(中央中学校付近)からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-6 地点6：北10条創成川通交差点(北九条小学校付近)からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-7 地点7：北8条東4丁目線交差点からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-8 地点8：札幌教会からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-9 地点9：時計台からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-10 地点10：JRタワー展望室T38からの景観の変化(夏季)

現況



建設後



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。



建設後写真8.1.12-11 地点11：さっぽろテレビ塔展望台からの景観の変化(夏季)

現
況



建
設
後



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。



建設後写真8.1.12-12 地点12：もいわ山山頂展望台からの景観の変化(夏季)

(3) 環境保全のための措置

景観に係る環境保全のための措置の内容は、表8.1.12-10に示すとおりとした。

表8.1.12-10 環境保全のための措置の内容(景観)

項目	保全措置のための措置の内容	事業計画で検討	予測への反映
土地又は 工作物の 存在及び 供用	・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。	○	—
	・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軽減に努める。	○	○
	・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。	○	○
	・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に植栽の種類や配置に配慮する。	○	—

(4) 評価

A. 評価方法

評価方法は、札幌市景観計画における景観に関する目標等との比較及び環境影響の程度を予測し、事業計画の中で実行可能な範囲内で、できる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正に行われているかどうかを評価する方法とした。

B. 評価結果

a. 基準・目標との比較

『札幌駅南口地区』における誘導基準では、札幌駅南口駅前広場からの広がり感を演出するため、中高層部の圧迫感の軽減や、隣り合う建築物等とのスカイラインの連続性に配慮するよう謳われている。計画建築物の高層部は、JRタワーと同程度の幅に分節するとともに、JR札幌駅から大きくセットバックして配置することで、札幌駅南口駅前広場や隣接道路からの圧迫感の軽減を図っている。また、札幌駅南口駅前広場及び北5条手稲通の既存建築物と連続する基壇部の軒先高さを約50mとすることなど、周辺の街並みと調和するよう図られていると評価する。

b. 回避・低減に係る評価

本事業では、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軽減に努めること、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ことなど、周辺の街並みと調和するよう配慮しており、景観への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避・低減されていると評価する。

<補 足>

広角レンズを用いた景観モニタージュ写真

景観のモニタージュ作成は、「自然環境アセスメントマニュアル」(自然環境アセスメント協会)の内容に基づき、人の視野角を考慮した範囲(撮影高さ：1.5m、水平画：0°、焦点距離：28mm(35mm版換算))を対象に予測を実施したが、高層部による景観の変化の程度を把握するため、一部の地点(地点1及び地点2付近)の夏季について、参考として人の視野角の再現範囲外も再現できるように広角レンズを用いた景観モニタージュ写真を作成した(建設後写真8.1.12-1～2 参照)。



建設後写真8.1.12-1

地点1：南口駅前広場付近からの景観



建設後写真8.1.12-2

地点2：札幌駅北口交番付近からの景観

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。