

第3章 対象事業の目的及び内容

3-1 対象事業の目的

事業予定地は、名古屋大都市圏の玄関口として、名鉄、JR 東海、近鉄、あおなみ線及び地下鉄の鉄道各線が集中する名古屋駅桜通口の北側に位置しており、周辺は商業・業務機能が集積する地区である。地区内には郵便局等が立地している。名古屋中央郵便局名古屋駅前分室は、名古屋駅周辺における代表的な郵便局として一定の機能を果たしてきたが、昭和 31 年（昭和 44 年に増築）に建設され施設が老朽化しており、郵便の輸送体系が変化して駅前の集配拠点機能の必要性が低下していることから、機能更新と都心の立地性を活かした高度利用が求められている。なお、名工建設株式会社の建物（複数）のうち一番古いものは昭和 43 年に建設されたものであるが、平成 21 年 12 月に清須市枇杷島駅前に新社屋を建設のうえ機能移転を完了している。事業予定地周辺では、平成 11 年にタワーズ、平成 19 年に名古屋ルーセントタワー及びミッドランドスクエア、平成 20 年にモード学園スパイラルタワーズが開業するなど、機能更新の動きが加速してきている状況である。

一方、名古屋駅周辺地区は、『名古屋新世紀計画 2010』において、「名古屋の代表的な中枢業務機能の集積地、広域交流拠点としてふさわしいまちをめざす」地区と位置付けられ、特に名古屋駅地区においては、「業務ビルの建替などに伴う再開発を誘導・支援するとともに、再開発などに合わせて、歩行者用通路や屋外広場の確保など安全で快適な歩行者空間の整備を進めることなどにより、魅力的で活気に溢れた街並みづくりを進める」との方針が示されている。これらの開発・整備を効果的に進めるため、平成 16 年に名古屋市が策定した名古屋市都心部将来構想において、名古屋駅周辺地区の将来像とまちづくりの展開、なごやターミナル構想（ターミナル機能の強化とシンボリックなまちなみ形成）、名駅回遊まちづくり構想（にぎわい歩行者空間のネットワーク形成）が示されている。

北地区の事業者（地権者）三社は、こうした上位計画を踏まえ建替に関する協議・検討を進めてきた結果、この度、共同ビルとして建替えるという結論に至ったものである。本事業は、名古屋駅北地区の機能更新（にぎわい歩行者空間のネットワーク形成等）における重要プロジェクトとして、都心部の駅前に相応しい土地の高度利用を図り、名古屋駅前地区の活性化・都市における防災面の向上を目指すとともに、地球環境に十分配慮した開発を行うことで、社会的使命を果たすことを目的とする。

なお、本事業は南地区とも連携し、具体的に検討を進める。

3-2 事業予定地の位置及び事業規模

(1) 事業予定地の位置

名古屋市中村区名駅一丁目 1004 番 他（図 1-3-1 参照）

(2) 事業規模

〔高 さ〕 約 200m

〔延べ面積〕 約 190,000 m²

3-3 事業計画の概要

(1) 基本方針

・国際都市名古屋の玄関口に相応しい高次業務拠点の形成

国際都市名古屋の玄関口に相応しい先進的な機能と十分なキャパシティを備えた高度高質な複合施設を形成、国際ビジネスセンターの一翼を担うとともに、そのポテンシャル向上と名古屋駅周辺地区の更なる賑わいと活力の創造に寄与する。

・土地の高度利用

不整形な画地に細分化され低未利用な状態の本土地を、共同化・一体的に活用することにより、土地利用の高度化と質的転換を図る。

・歩行者ネットワークの形成

地上（1 階、2 階）・地下レベルにおいて、名古屋駅から南北に結ぶ安全で快適な歩行者通路を整備し、これを主軸にした商業機能、緑あふれるオープンスペースなどを整備することにより、賑わいや交流の創出を実現化する。

・南地区と一体的に行う交通の結節点に相応しいバスターミナル・乗換施設の改善

南地区の事業予定地と一体的に地上 1 階にバスターミナルを集約整備するとともに、デッキレベルの歩行者ネットワークを主軸に、地下街や鉄道駅利用者の利便性向上並びにバリアフリー化によるターミナル機能の強化を図る。（南地区事業予定地については、図 1-3-3(1)参照）

・都市の玄関口に相応しい品格ある景観形成・優れたデザイン

周辺施設により構成される既存の都市の景観に配慮・調整し、国際都市名古屋の玄関口の代表的なイメージとなる品格ある都市景観を創出する。

・環境にやさしいゆとりと潤いのある都市空間の形成

沿道空間・建物内外の広場空間等において、適切な規模の緑化を図るとともに、省エネルギーや自然エネルギーの活用による資源の有効活用、環境配慮型の資材の活用等を通じて、ヒートアイランド現象やビル風の軽減など都市の居住空間の向上に貢献する様々な工夫を実現する。

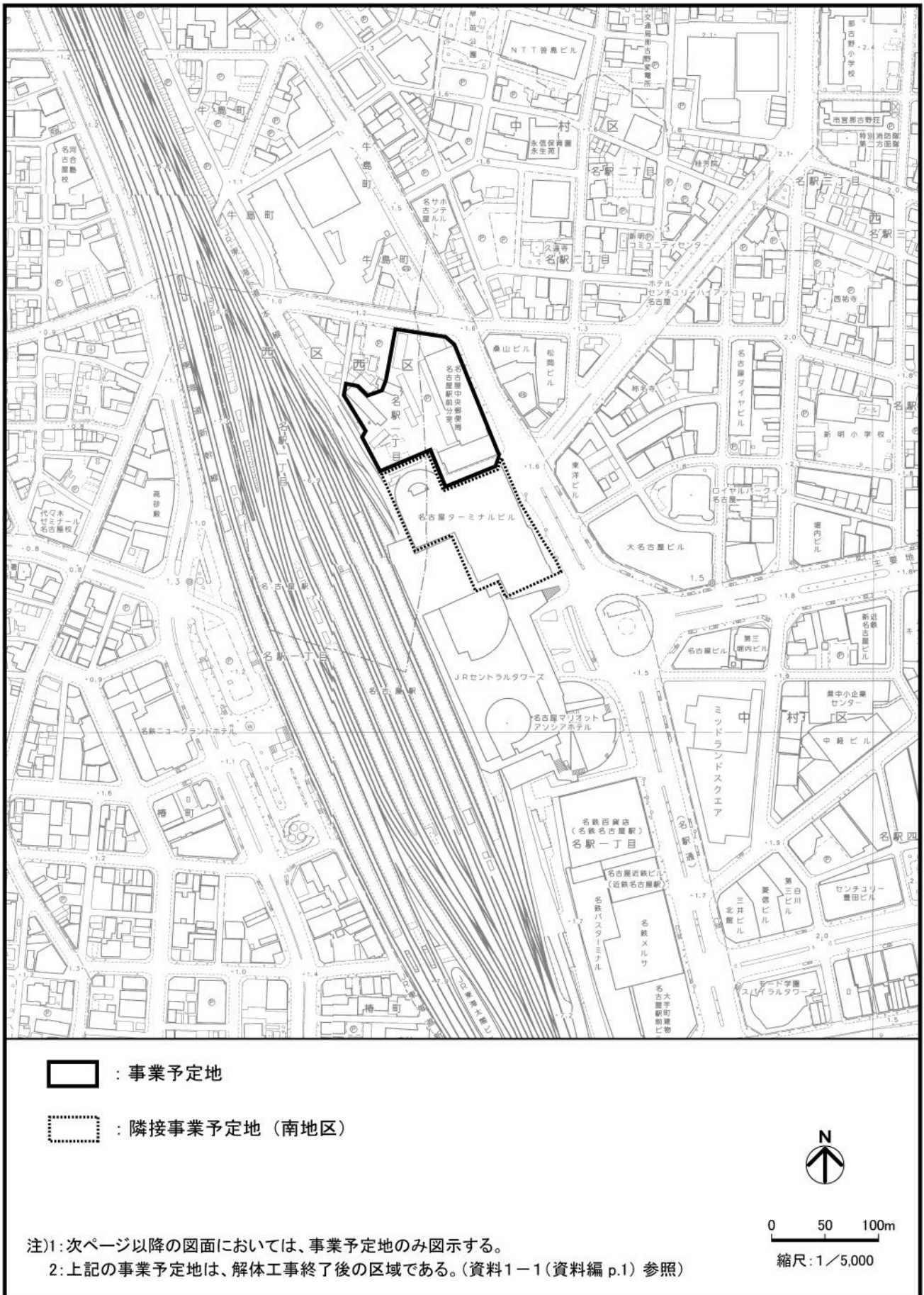


図 1-3-1 事業予定地の位置

(2) 建築概要

建築計画の概要は、表 1-3-1 に示すとおりである。(本事業に係る環境影響評価方法書から変更した箇所については、欄外参照)

また、南地区の建築概要等は、資料 1 - 3 (資料編 p.4) に示す。

表 1-3-1 建築計画の概要

項 目	内 容	
地 域 ・ 地 区	商業地域、防火地域、駐車場整備地区、緑化地域	
主 要 用 途	事務所、商業施設、駐車場、バスターミナル	
階 数 ・ 高 さ	高層棟：地上 41 階、地下 3 階 高さ約 200m 低層棟：地上 13 階、地下 1 階 高さ約 60m	
基 礎 底	G.L. 約 - 22.3m	
構 造	鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造	
事業予定地の区域面積	約 12,200 m ² 注)	
延 べ 面 積	約 190,000 m ²	
駐 車 台 数	約 800 台	
日 最 大 利 用 者 数	平 日	約 10,000 人
	休 日	約 1,000 人
主要なアクセス手段	歩行者：JR「名古屋駅」より徒歩 5 分 自動車：名駅通、清正公通	
完 成 イ メ ー ジ 図	図 1-3-2 のとおり	
配 置 図	図 1-3-3 のとおり	
断 面 図	図 1-3-4 のとおり	
平 面 図	図 1-3-5 のとおり	
供用開始予定時期	平成 25 年度	

注) 解体工事期間中における事業予定地の区域面積は、約 12,300 m²である。

* 事業計画の進捗により、本事業に係る環境影響評価方法書から変更した箇所は、以下のとおりである。

項 目		環境影響評価方法書	環境影響評価準備書
階数・高さ	高層棟	地上 40 階、高さ約 210m	地上 41 階、高さ約 200m
	低層棟	地上 13 階、高さ約 70m	地上 13 階、高さ約 60m
日最大利用者数	平 日	約 22,000 人	約 10,000 人
	休 日	約 4,400 人	約 1,000 人
外観		-	完成イメージ図



図 1-3-2 新建築物の完成イメージ図

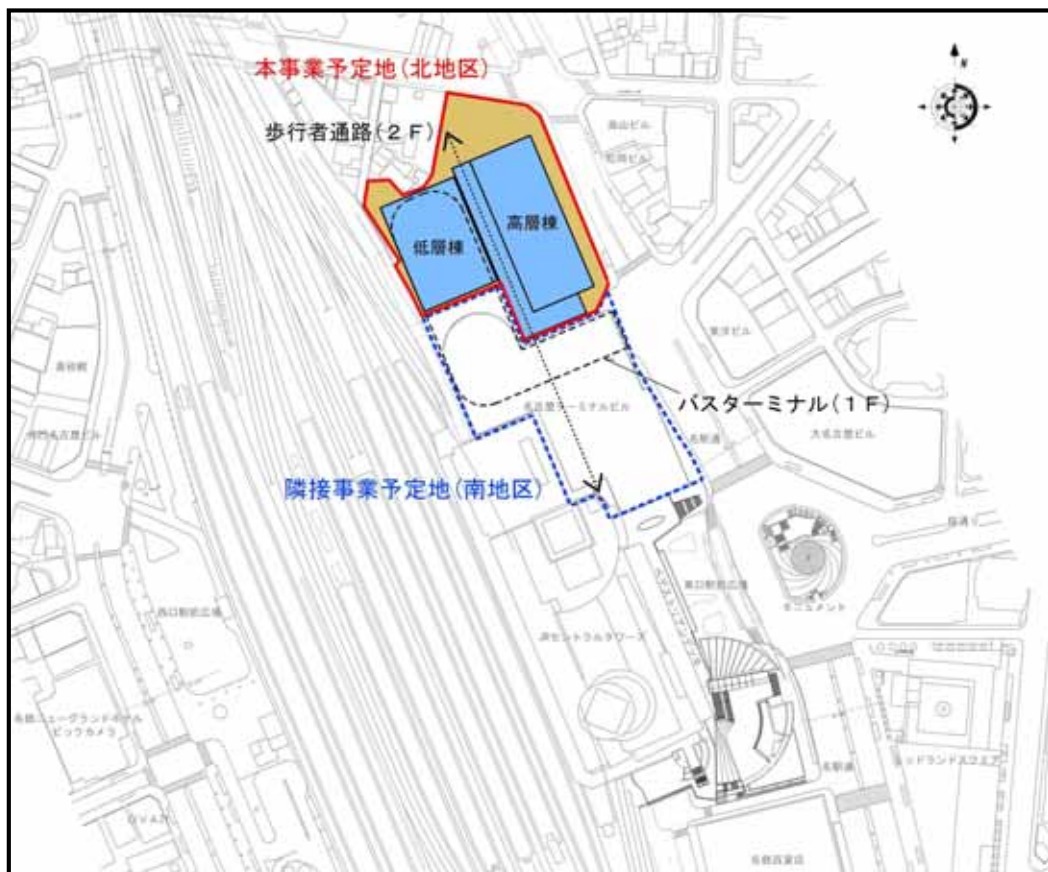


図 1-3-3(1) 配置図(広域)

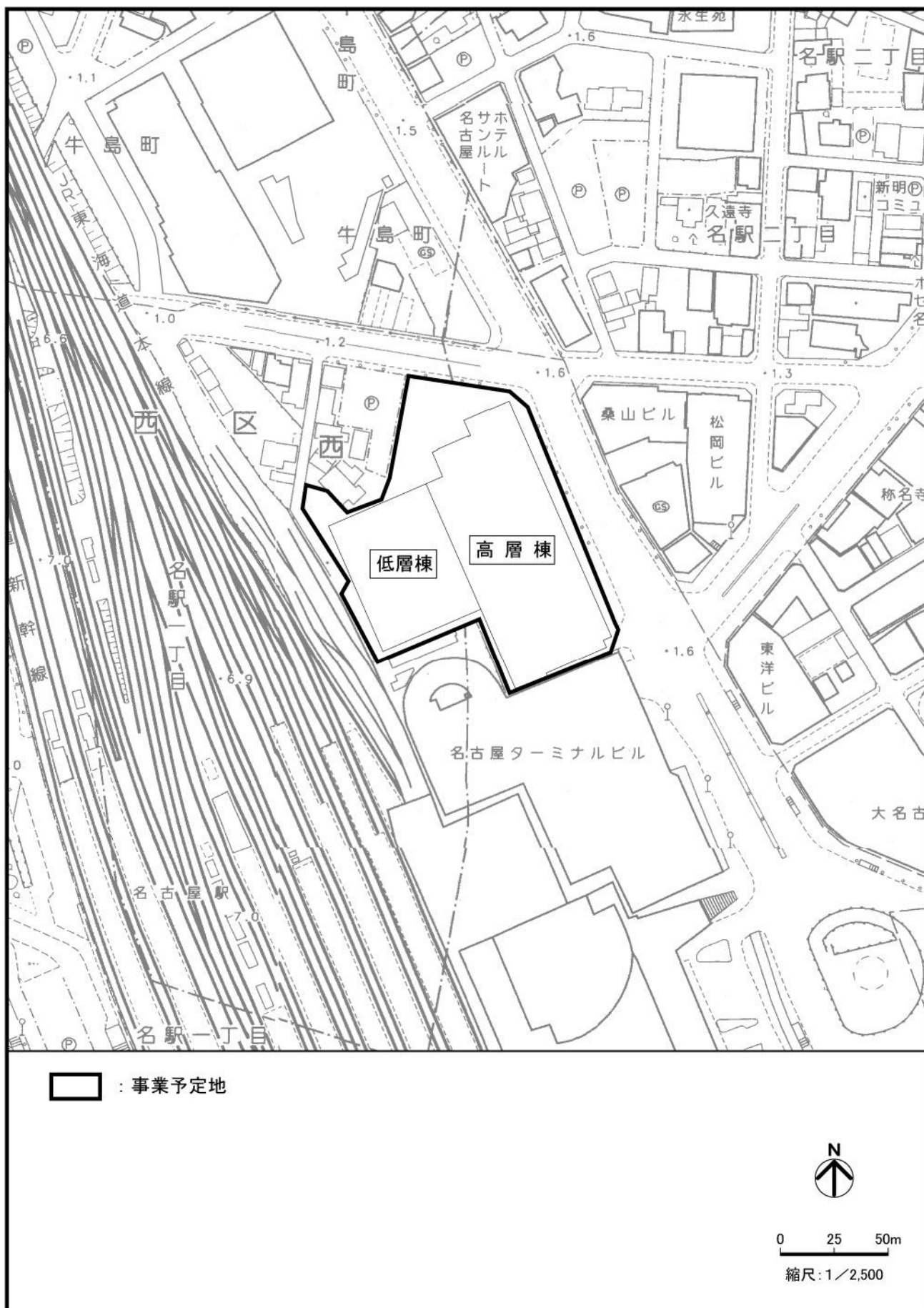


図 1-3-3(2) 配置図

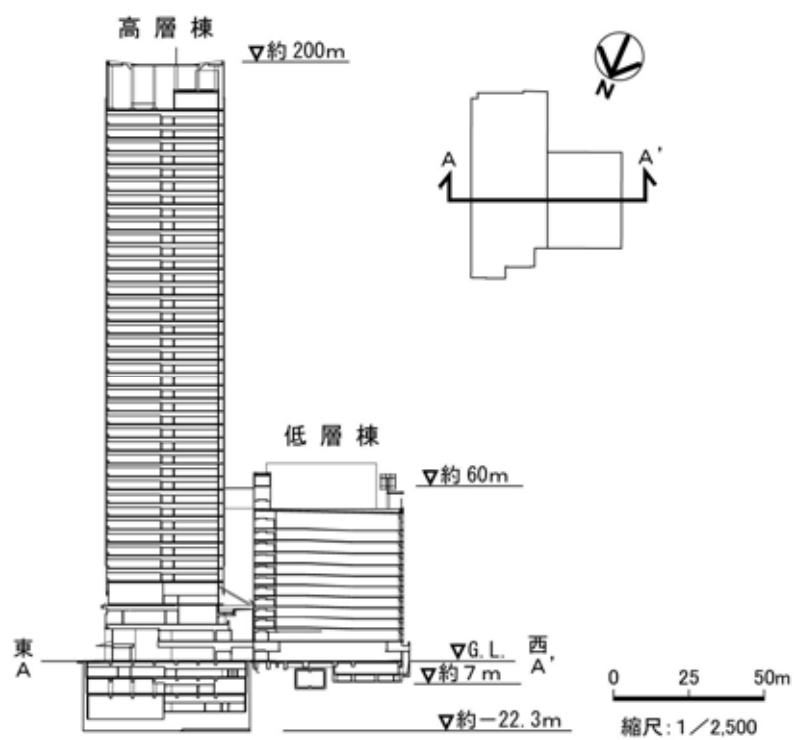


図 1-3-4(1) 東西断面図

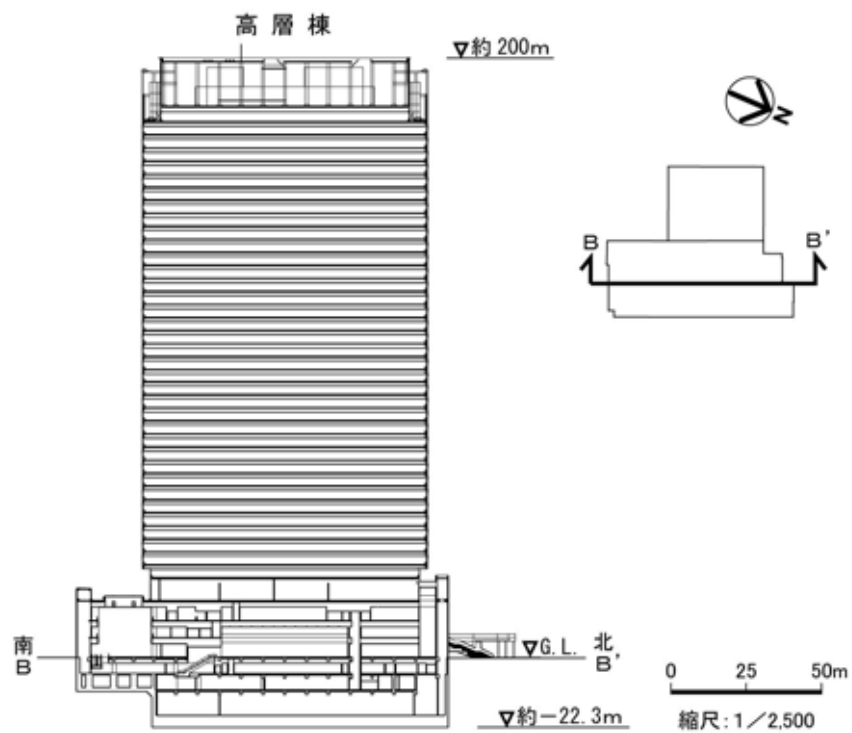
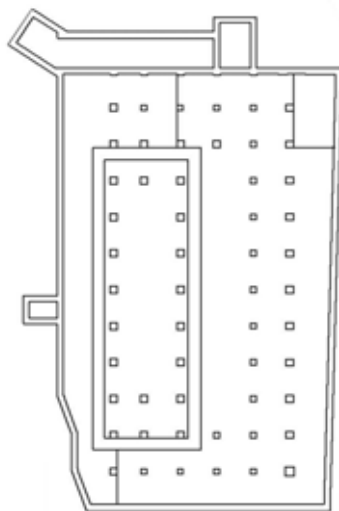


図 1-3-4(2) 南北断面図

【地下3階】

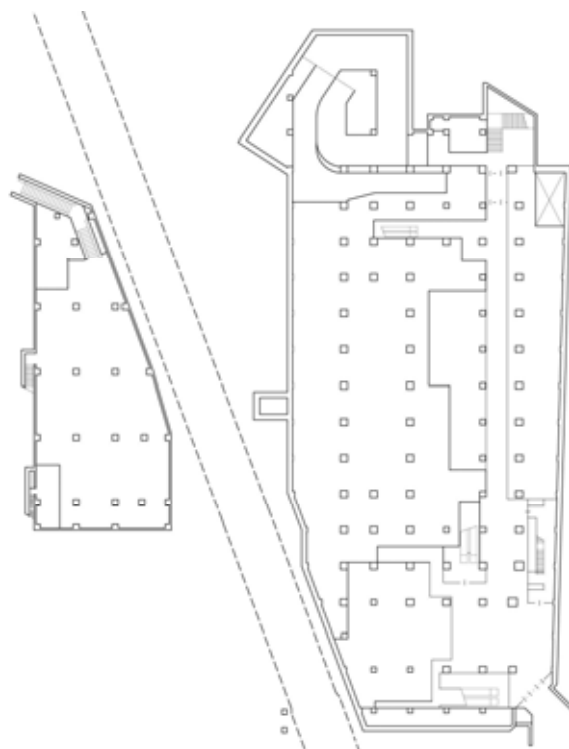


【地下2階】



図 1-3-5(1) 平面図

【地下1階】



【1 階】

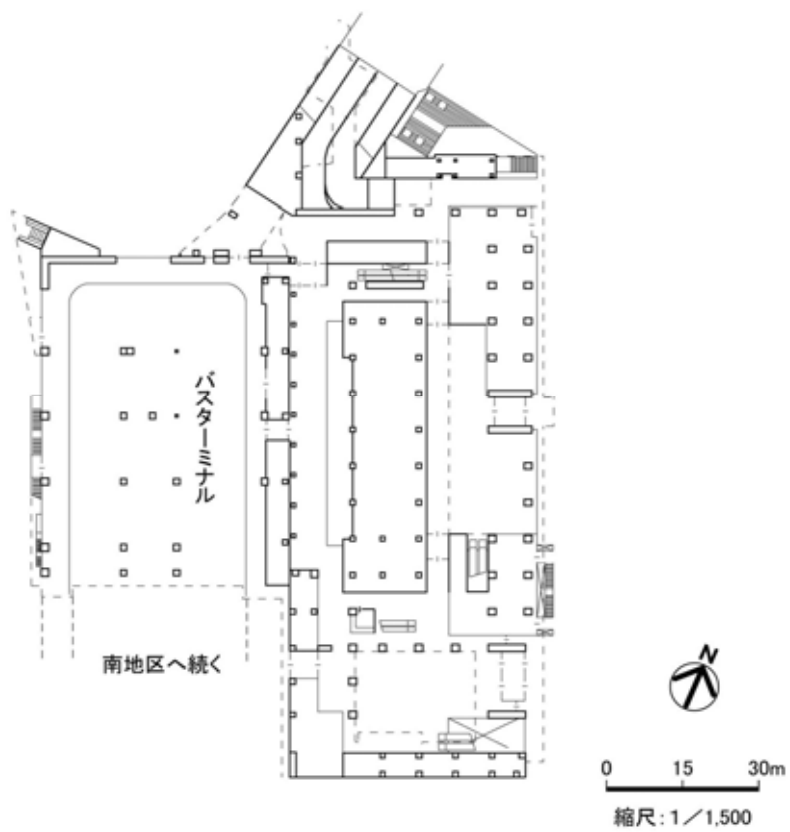
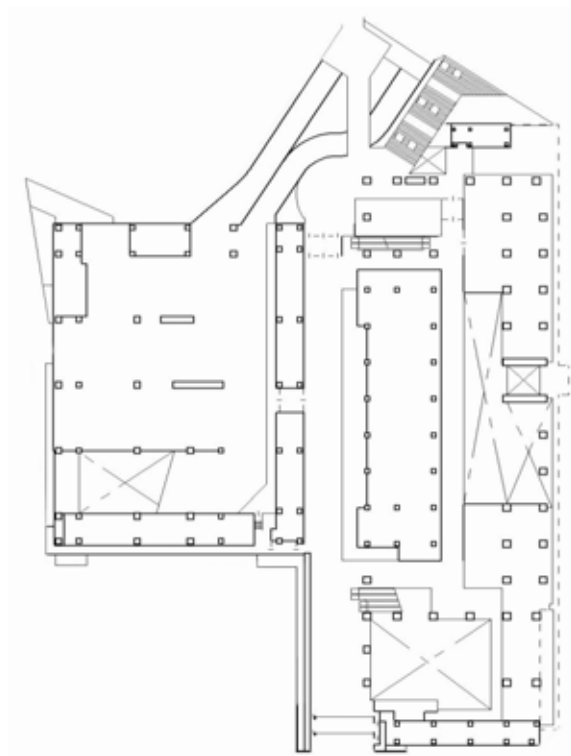


図 1-3-5(2) 平面図

【2 階】



【3 階】

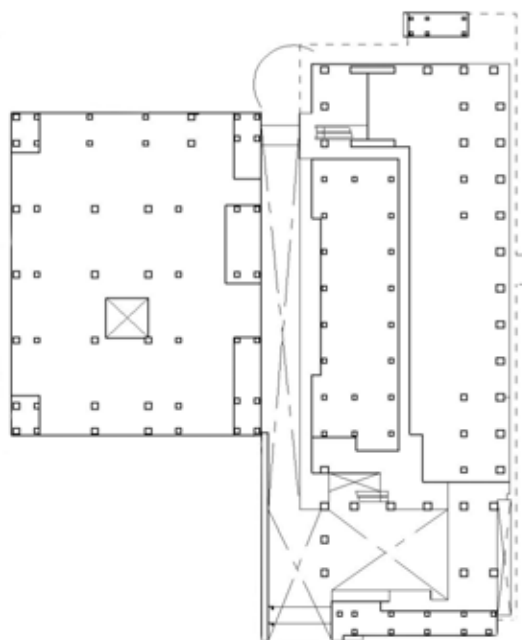
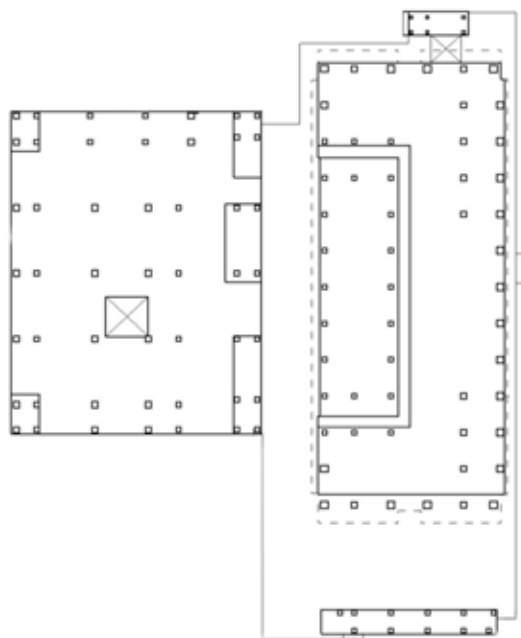


図 1-3-5(3) 平面図

【高層棟：4階、低層棟基準階】



【高層棟：基準階】

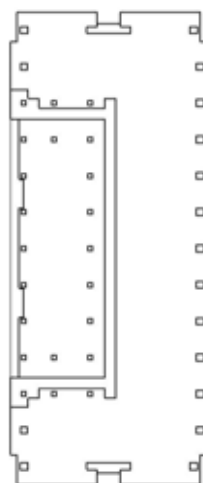


図 1-3-5(4) 平面図

(3) 緑化計画

緑化計画は、図 1-3-6 に示すとおりである。

新設する緑地等は、高層棟の緑化、低層棟の緑化に大きく分かれる。

高層棟の緑化では、名駅通沿いを中心とした街路樹、アトリウム屋上の地被類の植栽等としている。

低層棟の緑化では、中高木、低木等による屋上緑化、ツル植物による壁面緑化等としている。

表 1-3-2 植栽予定の主な樹種等

区分	緑地等		形態及び樹種等
緑地	低層棟の緑化	屋上緑化	中高木 : ソヨゴ等 低 木 : カンツバキ、アベリア等 地被類 : カレックス類、コウライシバ等
		西側壁面の緑化	ツル植物 : ヘデラカナリエンス等
		北西側空地の植栽	中高木 : エゴノキ、ハナミズキ等 低 木 : アベリア等 地被類 : シマカンスゲ、フィリヤブラン等
	高層棟の緑化	屋上緑化	地被類 : セダム
		名駅通沿いの街路樹	中高木 : シマトネリコ
		北側の植栽	中高木 : アラカシ、ソヨゴ等 低 木 : アベリア等 地被類 : ベアグラス等

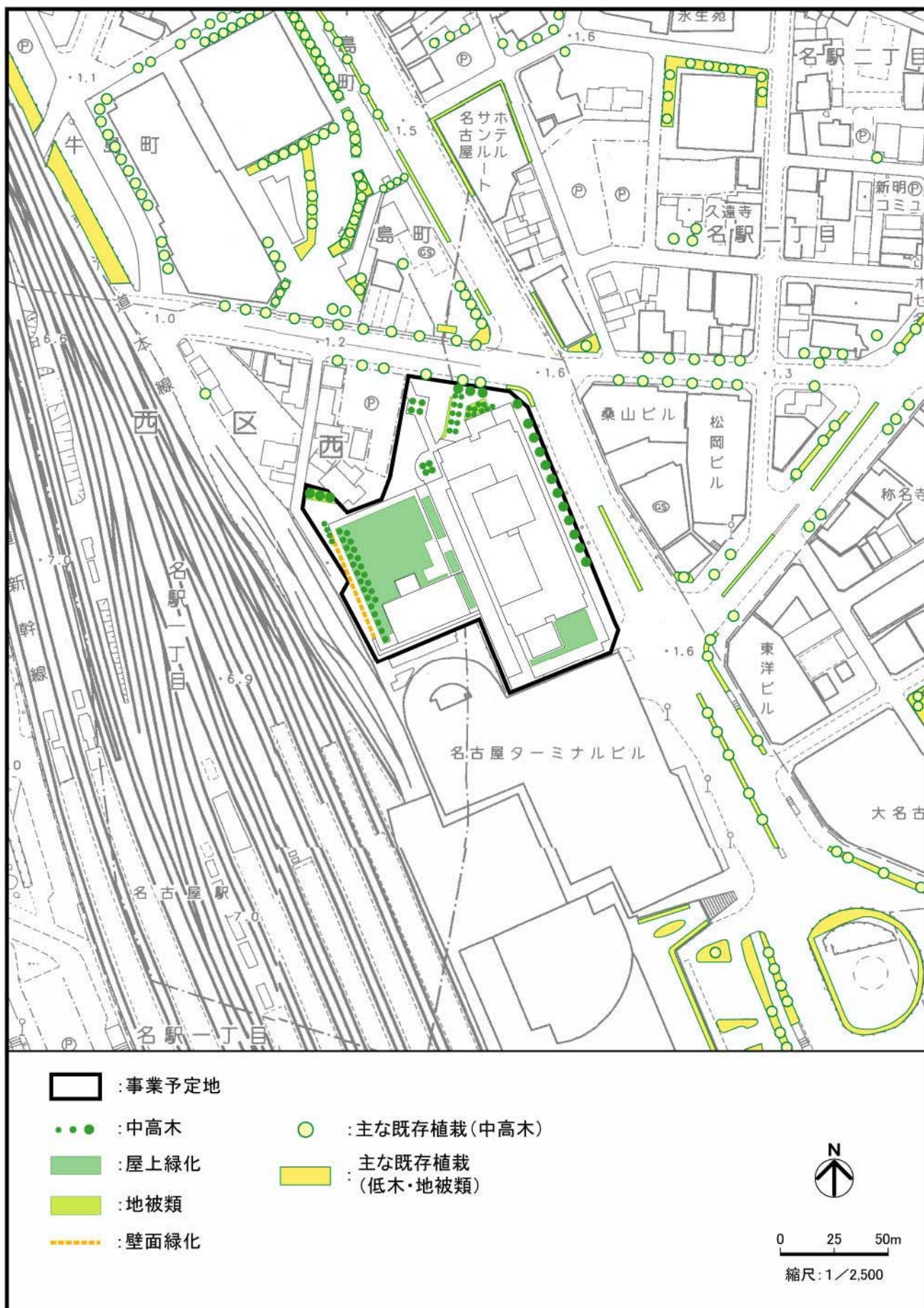


図 1-3-6 緑化計画図

(4) 発生集中交通量及び動線計画

発生集中交通量

新建築物供用時における発生集中交通量は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」(国土交通省,平成19年)(以下「大規模マニュアル」という。)に準じ算出した。

(発生集中交通量の算出の詳細は、資料1-4(資料編p.8)参照)

自動車の発生集中交通量は表1-3-3に、歩行者は表1-3-4に示すとおりである。

自動車については、平日約500台TE^{注)}/日、休日約70台TE/日、歩行者については、平日約20,000人TE/日、休日約2,000人TE/日と推計した。

表1-3-3 自動車の発生集中交通量

単位：台TE/日

車 両 区 分	平 日	休 日
施設利用車両	354	40
荷捌き車両	160	27
合 計	514	67

表1-3-4 歩行者の発生集中交通量

単位：人TE/日

区 分	鉄 道	バ ス	徒 歩	自 転 車	合 計
平 日	18,150	665	1,205	143	20,163
休 日	2,024	74	134	16	2,248

注) TE とは、トリップエンド(発生集中交通量)をいう。

動線計画

新建築物に出入りする人及び車両の主要動線は、図 1-3-7 に示すとおりである。

ア 人の動線計画

新建築物の主な歩行者動線の出入口は、地上において、建物の北側に 3 箇所及び南側に 1 箇所設ける計画である。このうち、南側の出入口は、名古屋駅から南北に縦断できるように、2 階に整備される歩行者通路であり、北側出入口の 1 箇所と接続させる計画である。（歩行者ネットワークの概要は、資料 1 - 5（資料編 p.21）参照）

また、地下鉄通路に接続できるように、地下 1 階に 1 箇所出入口を設ける計画でもある。

イ 車両の動線計画

施設利用車両は、地上に設けられた駐車場（約 800 台）を利用し、出入りは、事業予定地北側道路から行う計画である。また、荷捌き車両は、地下に設けられた荷捌き場を利用し、出入りは、施設利用車両と同じ場所から行う計画である。

新建築物関連車両の走行ルートは、図 1-3-8 に示すとおりである。

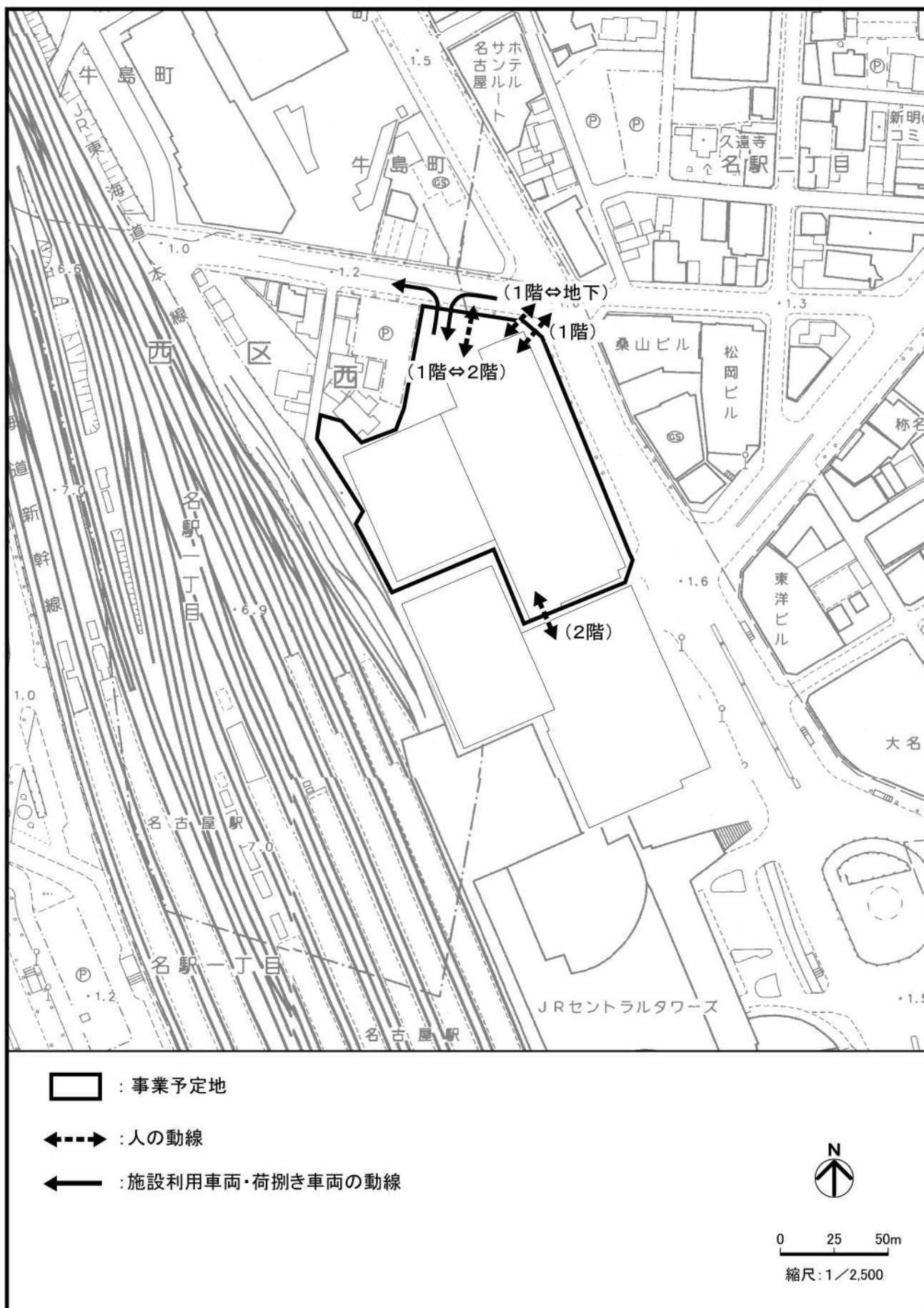


図 1-3-7 人及び一般車両の主要動線

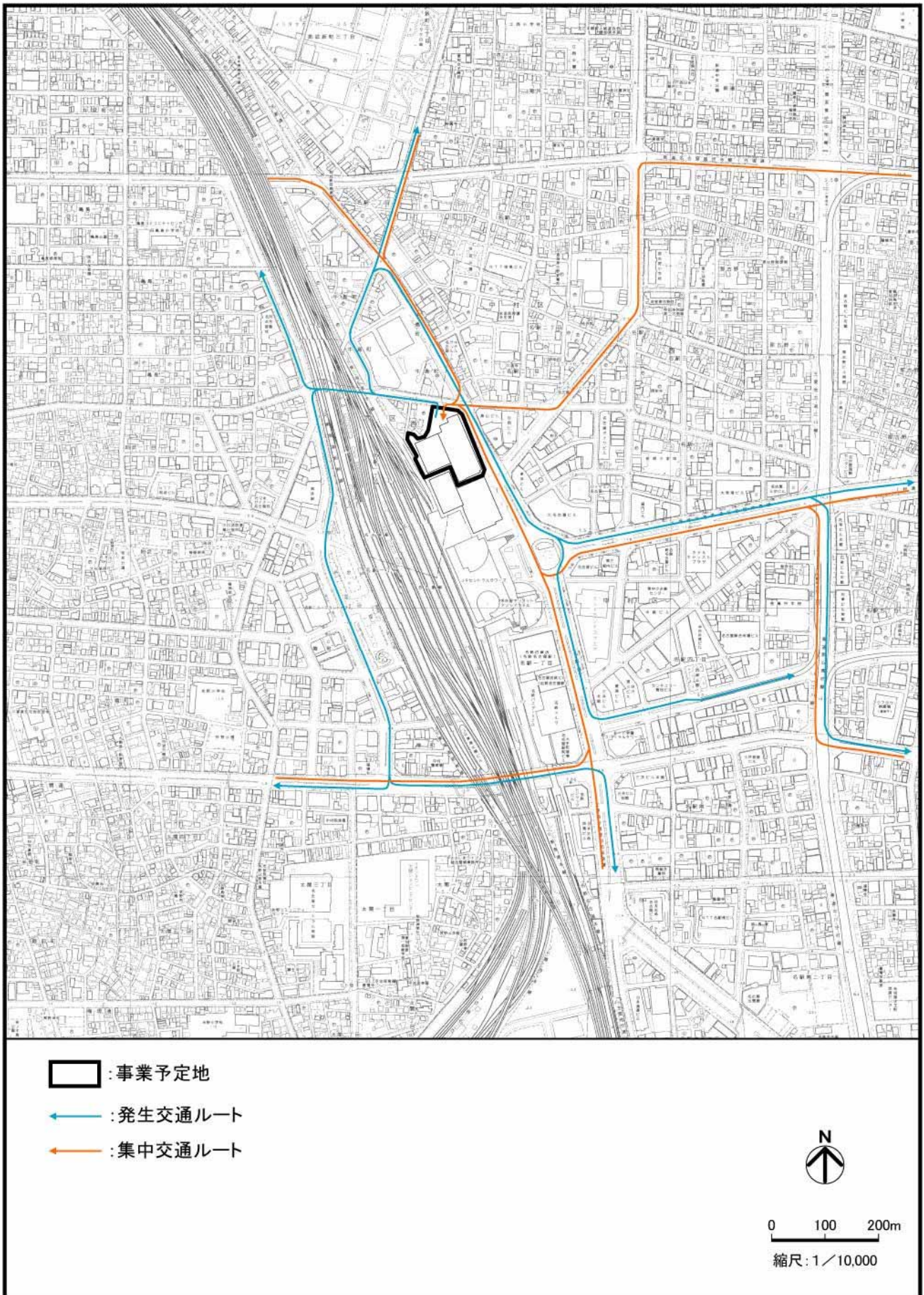


図 1-3-8 新建築物関連車両の走行ルート

(5) 熱源施設計画

地域冷暖房会社（名古屋熱供給株式会社）が、タワーズにある既存の地域冷暖房プラント及び北地区内と南地区内の新設プラントで地域冷暖房施設を構築する。北地区、南地区は隣接しているため、一体的なプラントと捉え、北地区は主に冷凍機設備を、南地区は主にボイラー設備を設置し、機器の集約化を図る計画である。

(6) 電気、ガス設備計画

電力供給は、中部電力株式会社より特別高圧を新建築物内に設置する特高電気室にて受電を行い、特別高圧を高圧へ降圧する。さらに、各サブ電気室にて低圧に降圧して、各用途へ電力を供給する計画である。

ガス供給は、名駅通に埋設されている東邦ガス株式会社の既設ガス管から新設するガス管で事業予定地内に引き込み、引込バルブを経て、新設するガス管で新建築物内に供給する計画である。

(7) 給排水計画

給水は、名古屋市の上水道から供給を受け、名駅通に埋設されている既設の給水管から新設する給水管を経て上水を引込み、一旦受水槽に貯水した後、各用途へ加圧方式又は高置水槽方式で供給する計画である。

雨水については貯留槽に一時貯留して放流する流出抑制施設を設ける計画である。

なお、雨水排水の一部及び厨房排水は、中水処理施設で処理した後に雑用水として再利用を行う。また、汚水排水等は、2階以上は自然勾配による放流で、1階以下は地下排水槽に一旦貯留後ポンプアップにて公共下水道（合流式）に放流する計画である。

3-4 工事計画の概要

(1) 工事予定期間

平成 22 年度～平成 25 年度

(2) 工程計画

工事工程表は、表 1-3-5 に示すとおりである。

表 1-3-5 工事工程表

延べ月数		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
工 種																			
解体準備工事																			
解体工事																			
高層棟	山留工事																		
	杭工事																		
	掘削工事																		
	地下躯体工事																		
	地上躯体工事																		
	設備・仕上工事																		
	外構工事																		
	山留工事																		
低層棟	杭工事																		
	掘削工事																		
	地下躯体工事																		
	地上躯体工事																		
	設備・仕上工事																		
	外構工事																		
	山留工事																		
	杭工事																		

延べ月数		19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
工 種																		
解体準備工事																		
解体工事																		
高層棟	山留工事																	
	杭工事																	
	掘削工事																	
	地下躯体工事																	
	地上躯体工事																	
	設備・仕上工事																	
	外構工事																	
	山留工事																	
低層棟	杭工事																	
	掘削工事																	
	地下躯体工事																	
	地上躯体工事																	
	設備・仕上工事																	
	外構工事																	
	山留工事																	
	杭工事																	

(3) 建設機械及び工事関係車両

建設機械

主な建設機械の月別稼働台数は、図 1-3-9 に示すとおりであり、稼働台数が最大となる時期は、工事着工後 18 ヶ月目である。また、建設機械の稼働による大気質への影響及び各工事内容における騒音並びに振動の影響が最大となる時期は、表 1-3-6 に示すとおりである。(資料 1 - 6 (資料編 p.24) 参照)

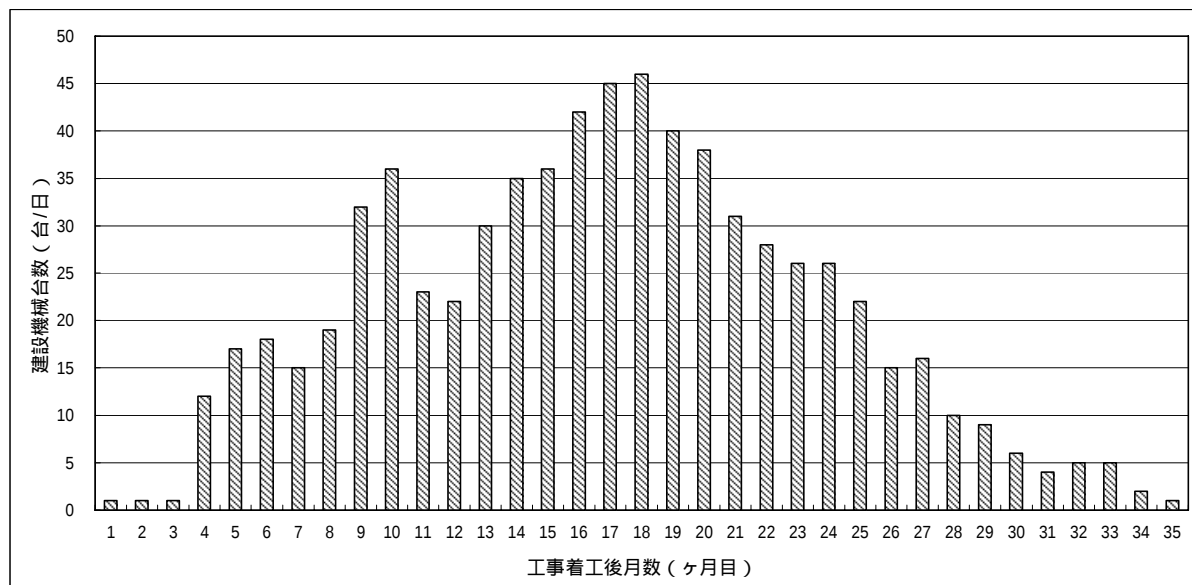


図 1-3-9 建設機械の稼働台数

表 1-3-6 建設機械の稼働による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期

環境要素	工事内容	最大となる時期
大 気 質	杭・掘削・地下躯体・地上躯体・設備・仕上工事	工事着工後 13～24 ヶ月目
騒 音	解体工事	〃 5 ヶ月目
	山留・杭工事	〃 10 ヶ月目
	掘削・地下躯体・地上躯体工事	〃 18 ヶ月目
振 動	解体工事	〃 6 ヶ月目
	山留・杭工事	〃 10 ヶ月目
	杭・掘削・地下躯体工事	〃 13 ヶ月目
	掘削・地下躯体・地上躯体工事	〃 18 ヶ月目

注)「最大となる時期」について、大気質は 12 ヶ月分の排出強度の合計値が最大となる期間を、騒音は合成騒音レベル、振動は合成振動レベルが最大となる月を示した。

工事関係車両

工事関係車両の月別走行台数は、図 1-3-10 に示すとおりであり、走行台数が最大となる時期は、工事着工後 28 ヶ月目である。また、工事関係車両の走行による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期は、工事着工後 16 ヶ月目である。(資料 1 - 7 (資料編 p.27) 参照)

工事関係車両の走行ルートは、図 1-3-11 に示すとおりである。事業予定地内への工事関係車両の出入りは、事業予定地北側及び東側から行う計画である。

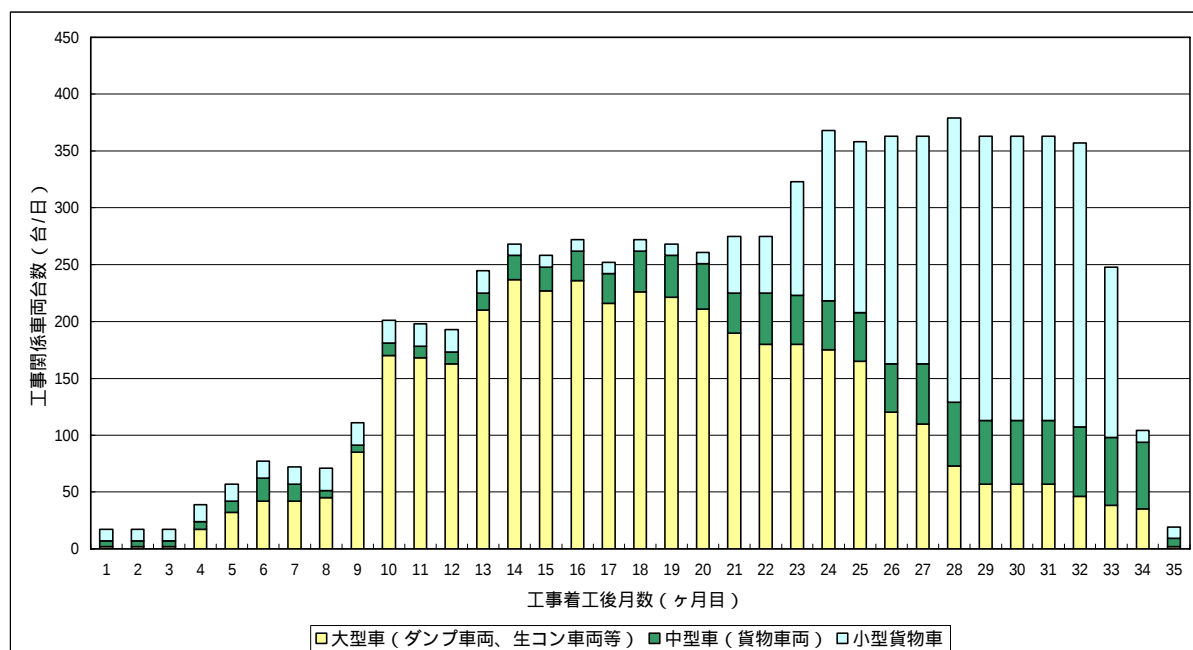


図 1-3-10 工事関係車両の走行台数

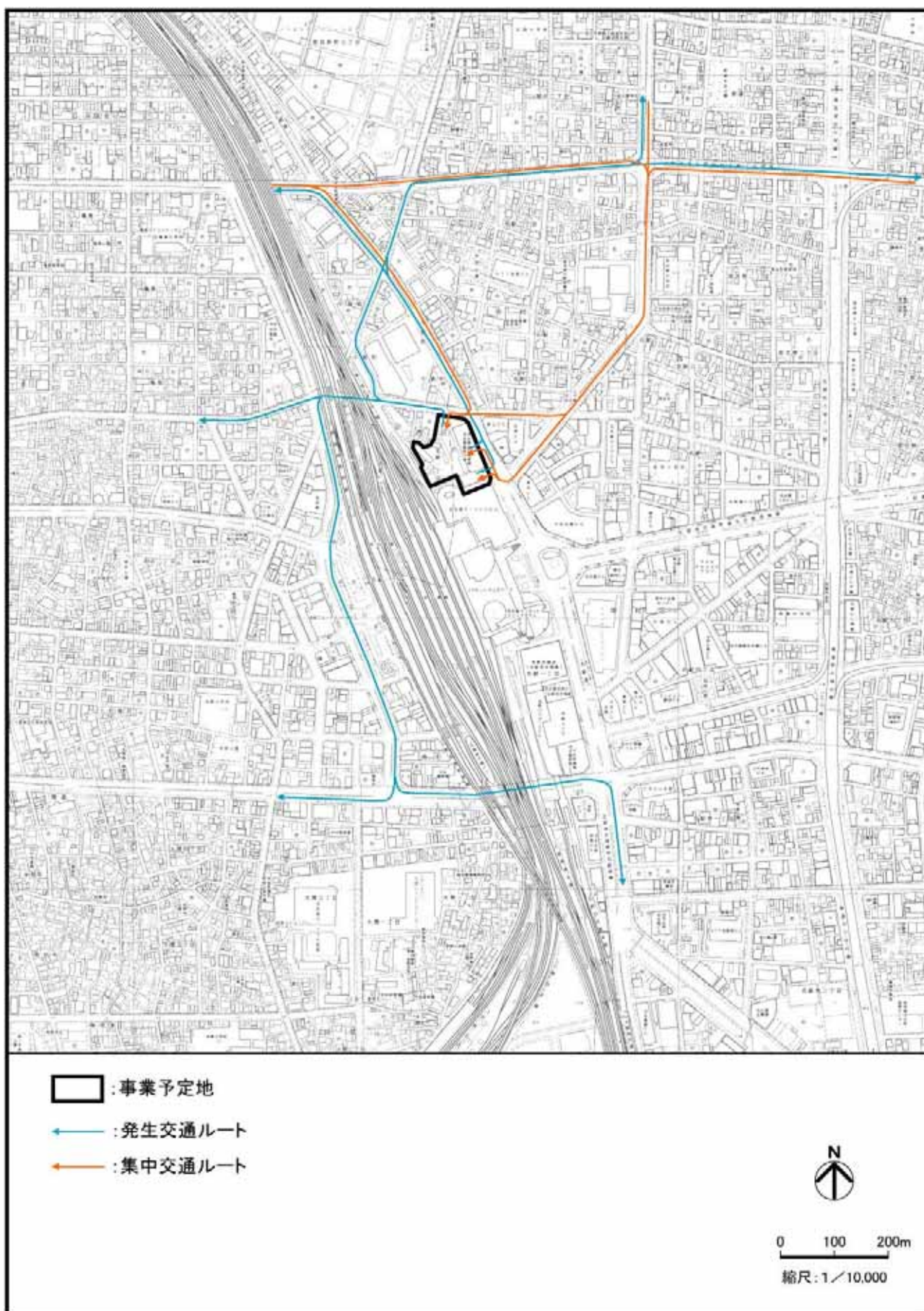


図 1-3-11 工事関係車両の走行ルート