

## 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

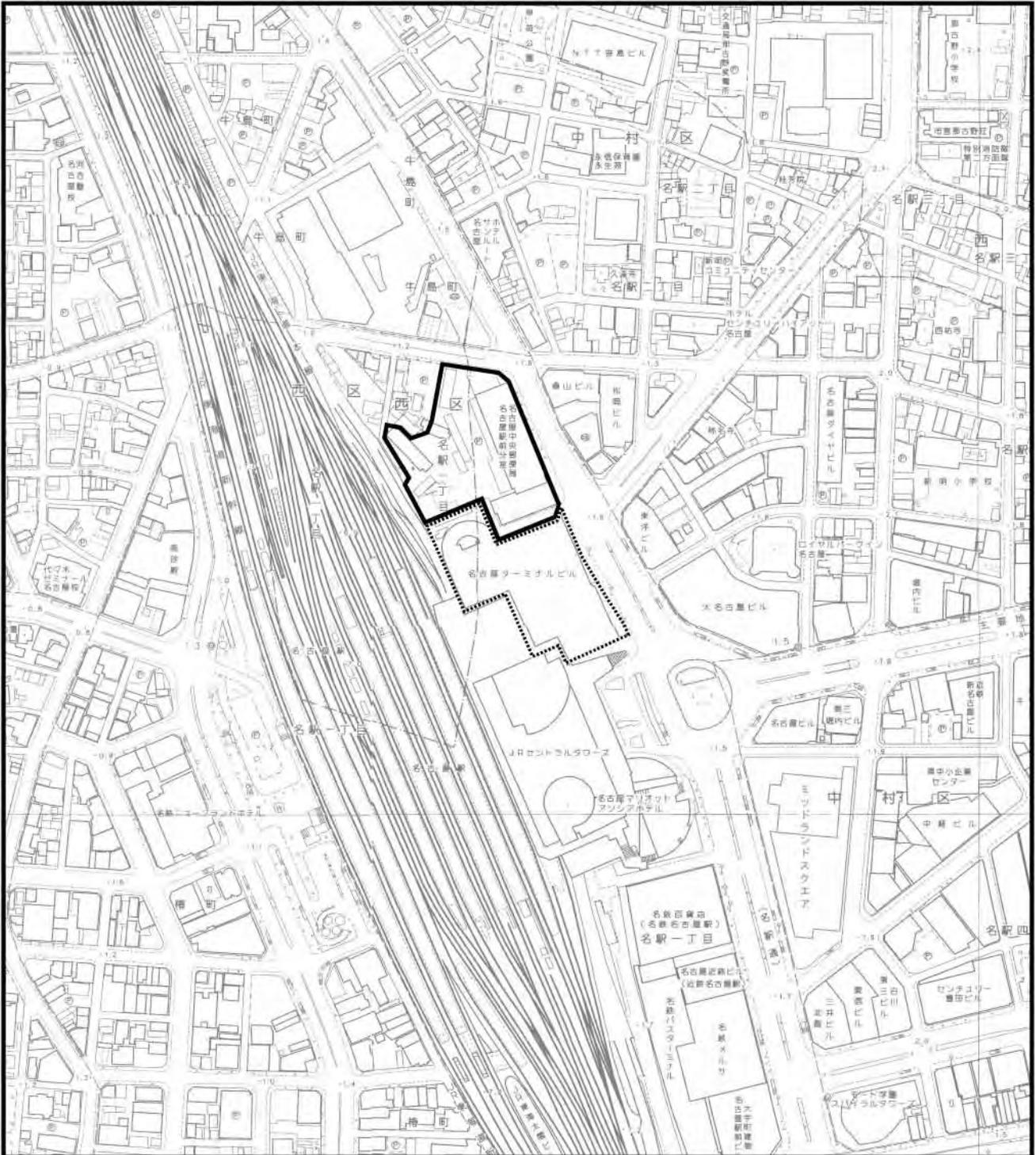
#### (1) 事業予定地の位置

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㎡



 : 事業予定地

 : 隣接事業予定地 (南地区)

注)1: 次ページ以降の図面においては、事業予定地のみ図示する。

2: 上記の事業予定地は、名工建設株式会社社屋の解体工事終了後の区域である。

(資料1-1(資料編 p.1) 参照)



図 1-3-1 事業予定地の位置

### 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。

#### (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準備書から変更した箇所については、次頁欄外参照)

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 10 階、地下 1 階 高さ約 55m	
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 <sup>2</sup> 注)	
延 べ 面 積	約 190,000 m <sup>2</sup>	
駐 車 台 数	約 700 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 27 年度	

注) 名工建設株式会社社屋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 m<sup>2</sup>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準備書から下記のとおり一部変更した。

- ・ 階数、高さ（低層棟）：駐車台数が変更になったため。
- ・ 駐車台数：都心部への自動車の集中を緩和するなどの環境影響も考慮しながら、設計の深度化を図り、必要台数の低減見直しを行ったため。

項 目		環境影響評価方法書	環境影響評価準備書	環境影響評価書
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	地上 10 階、高さ約 55m
駐車台数		約 800 台	約 800 台	約 700 台
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	完成イメージ図
供用開始予定時期		平成 24 年度	平成 25 年度	平成 27 年度





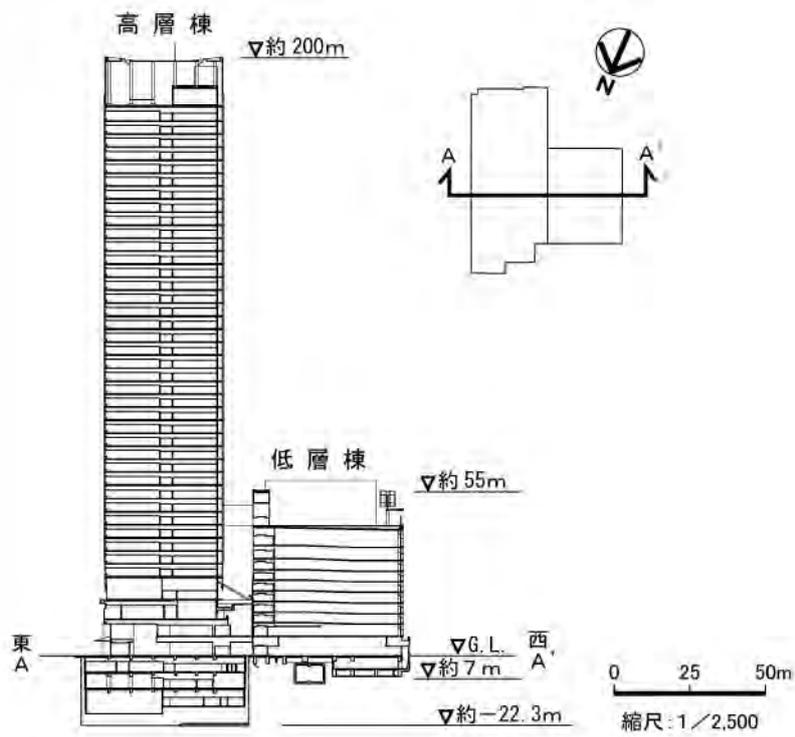


图 1-3-4(1) 東西断面图

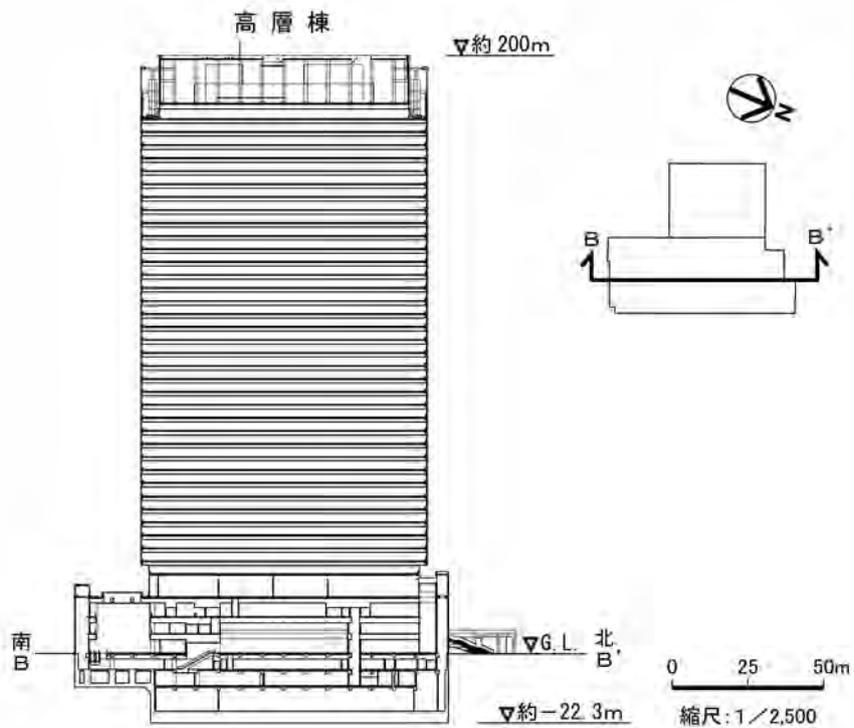
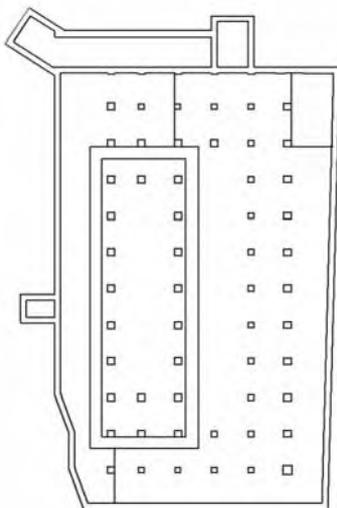


图 1-3-4(2) 南北断面图

【地下3階】

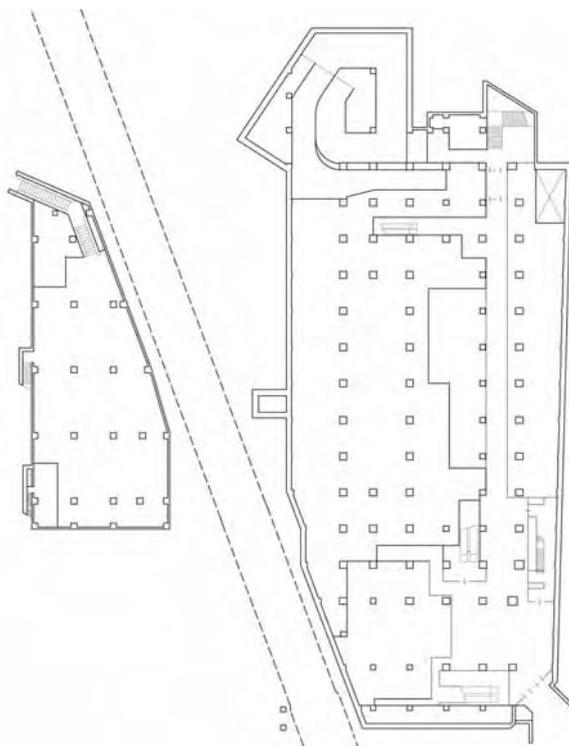


【地下2階】



図 1-3-5(1) 平面図

【地下1階】



【1階】

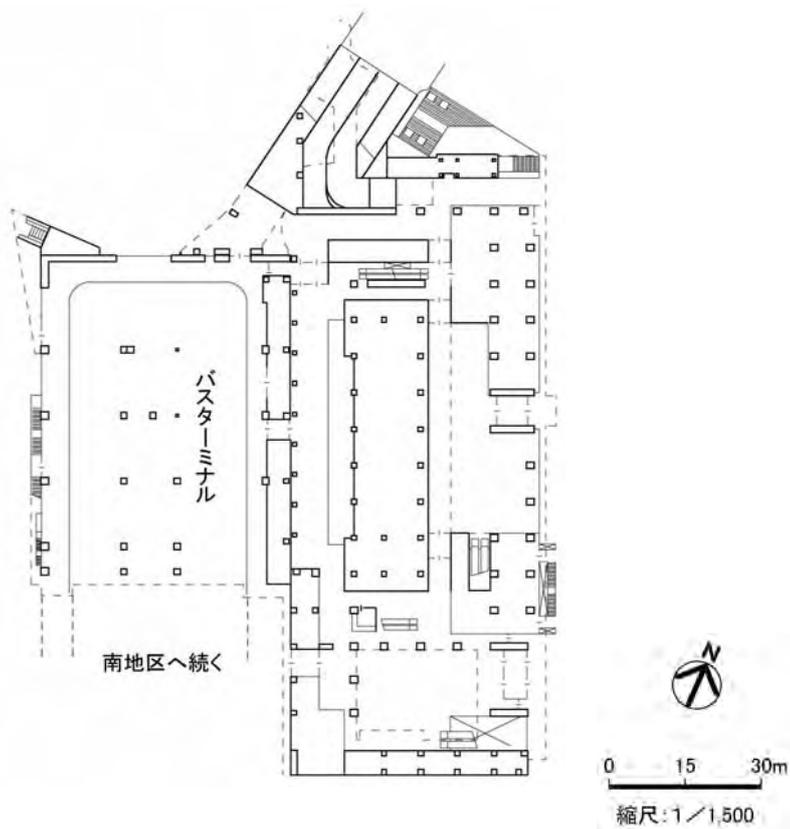
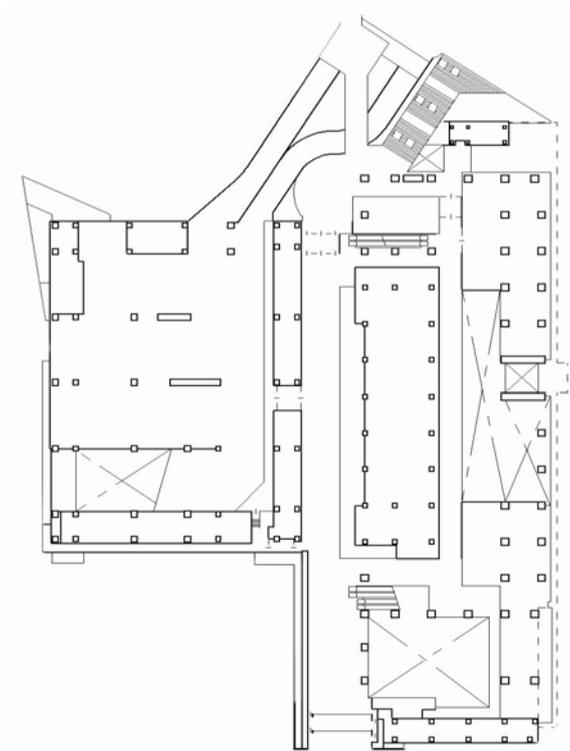


図 1-3-5(2) 平面図

【 2 階】



【 3 階】

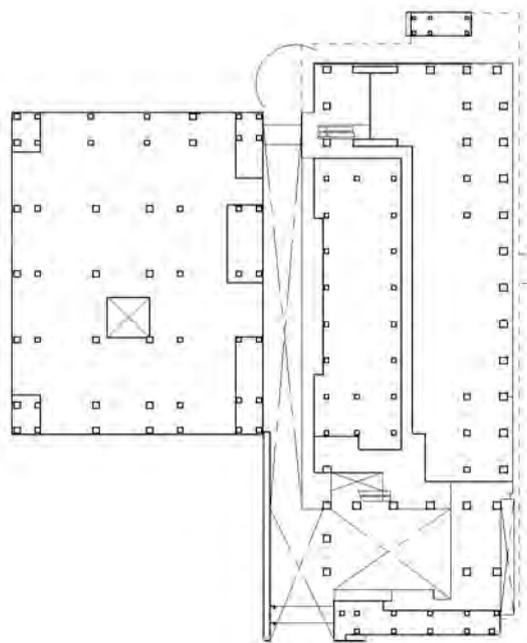
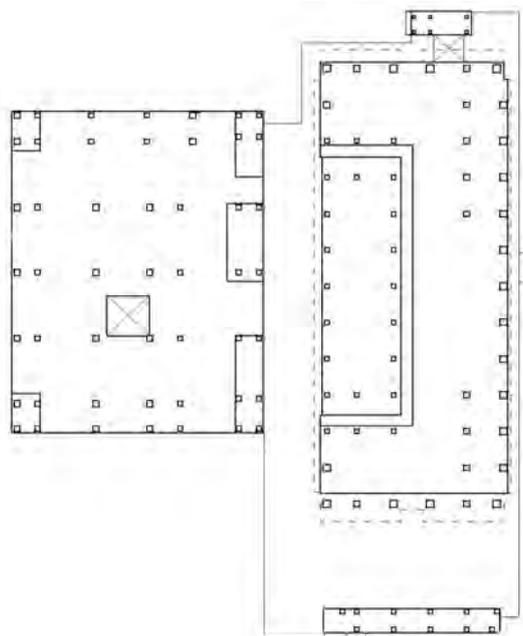


图 1-3-5(3) 平面图

【高層棟：4階、低層棟基準階】



【高層棟：基準階】

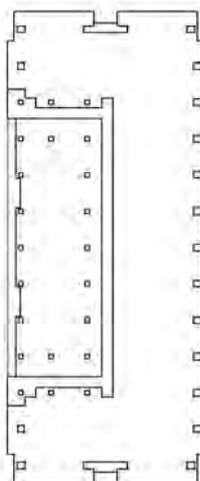


図 1-3-5(4) 平面図

(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。

植栽予定の主な樹種等は、表 1-3-2 に示すとおりである。なお、今後、東海地域の在来種（郷土種）も含め検討していく。

表 1-3-2 植栽予定の主な樹種等

区分	緑地等		面積(m <sup>2</sup> )	形態及び樹種等
緑地	低層棟の緑化	屋上緑化	約1,500	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	約 710	ツル植物 : ヘデラカナリエンス等
		北西側空地の植栽	約 120	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	約 300	地被類 : セダム
		名駅通沿いの街路樹	約 270	中高木 : シマトネリコ
		北側の植栽	約 250	中高木 : アラカシ、ソヨゴ等 低 木 : アベリア等 地被類 : ペアグラス等

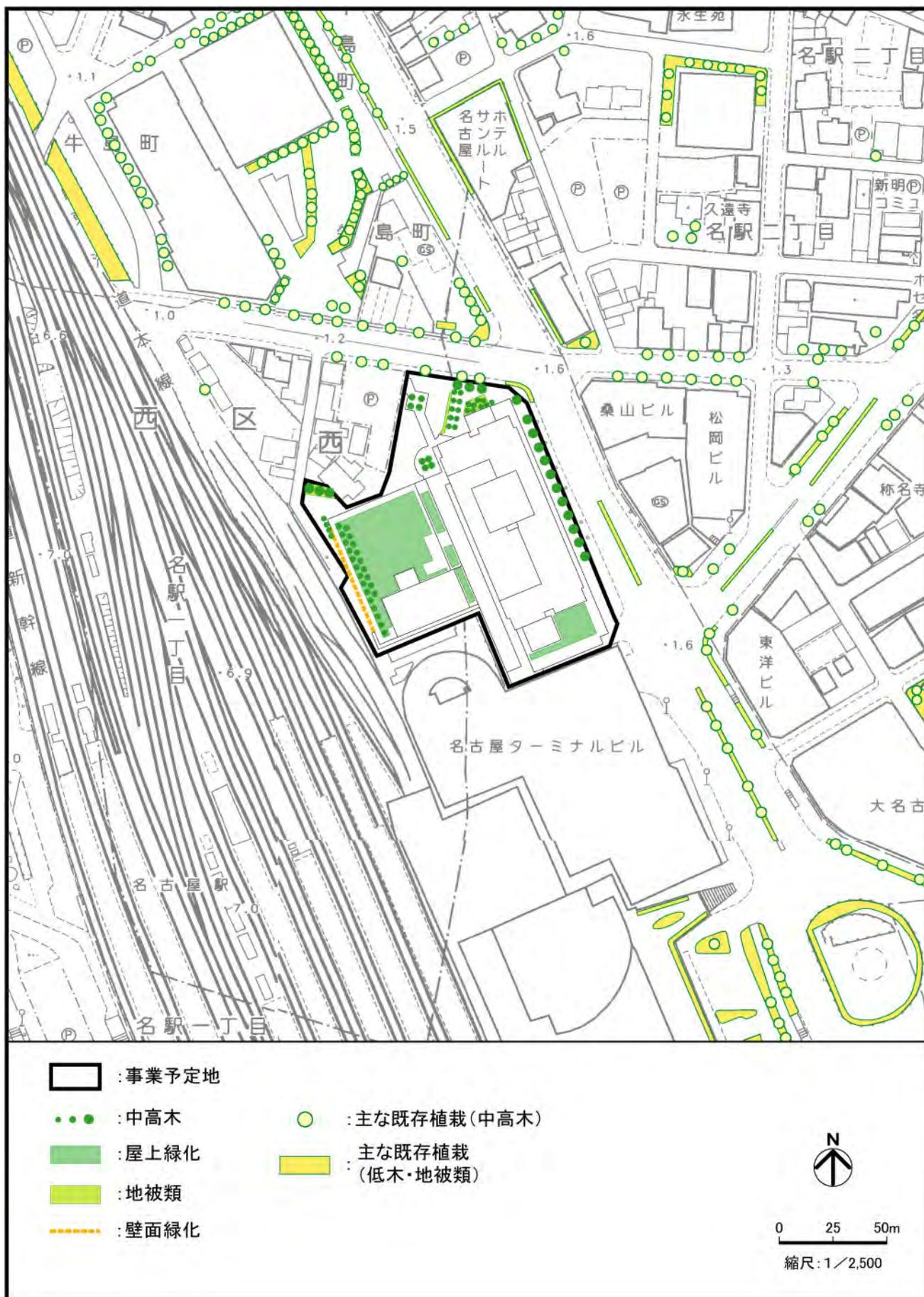


図 1-3-6 緑化計画図

(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<sup>注)</sup>/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.22) 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 700 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。

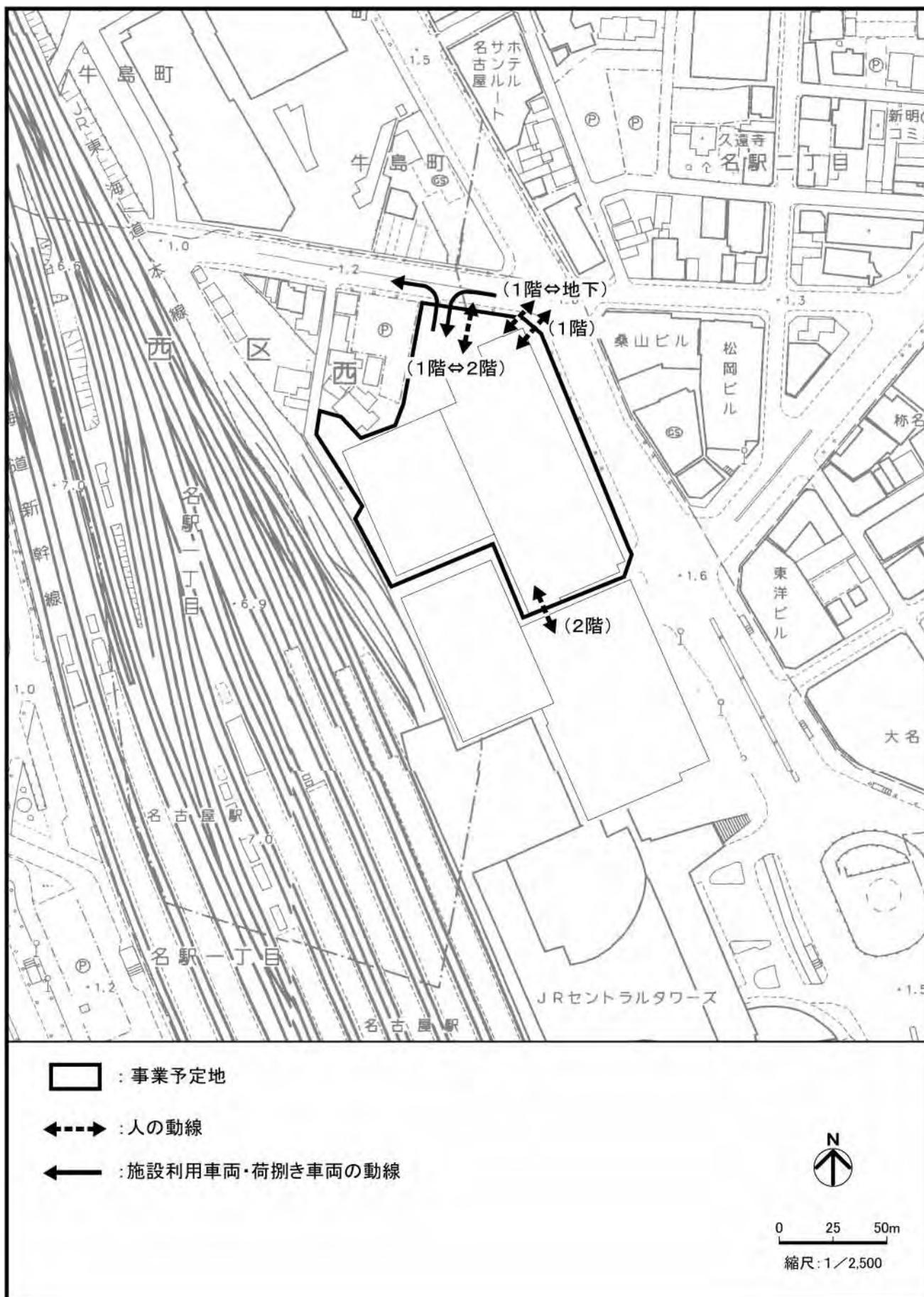


図 1-3-7 人及び一般車両の主要動線

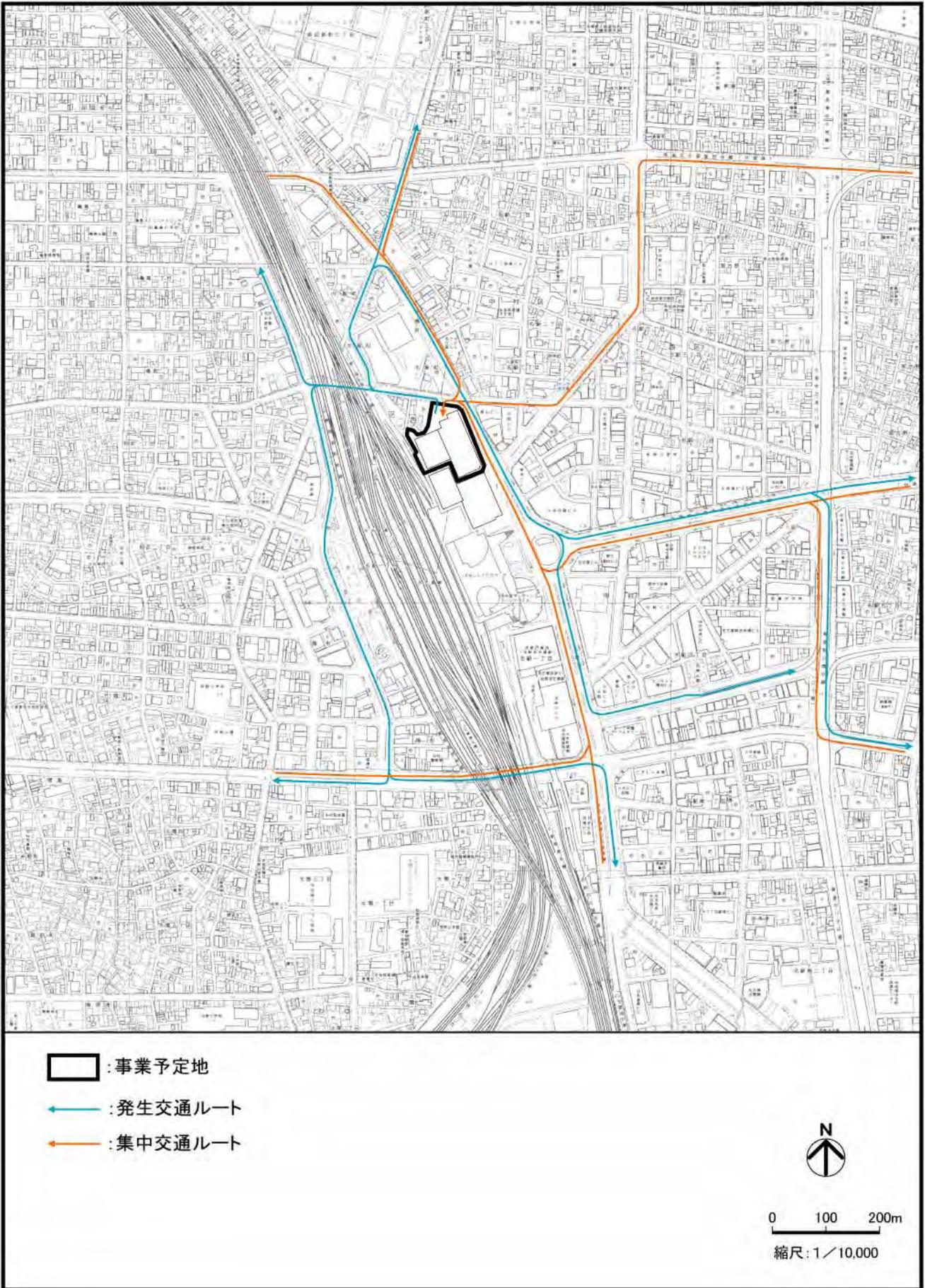


図 1-3-8 新建築物関連車両の走行ルート

#### (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<sup>注)</sup>

(1) 工事予定期間

平成 22 年 12 月 ~ 平成 27 年 4 月

(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(1) 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																		
低層棟	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																		

延べ月数		19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
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																		
低層棟	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																		

注) 本事業は、工事着手に向けての準備に時間を要していることから工事工程の見直しを行い、山留工事以降を 16 ヶ月後ろにスライドさせるとともに、現況施設の解体工事については、1 ~ 7 ヶ月目に名工建設株式会社社屋、17 ~ 23 ヶ月目に名古屋中央郵便局名古屋駅前分室と分けて行う計画としたため、環境影響評価準備書から変更した。

表 1-3-5(2) 工事工程表

工種	延べ月数																		
	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53		
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												■	■	■	■	■	■	
低層棟	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												■	■	■	■	■	■	

(3) 建設機械及び工事関係車両

建設機械<sup>注)</sup>

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 34 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.25) 参照)

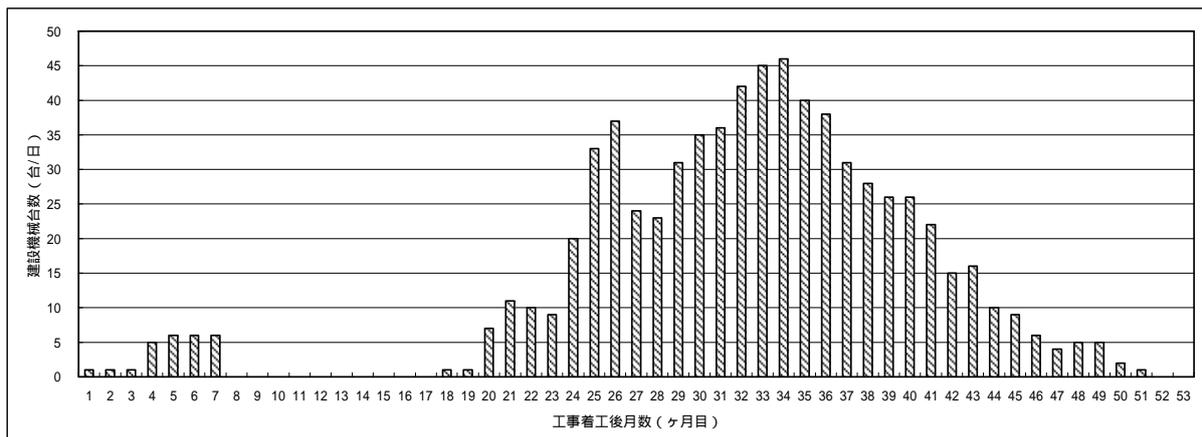


図 1-3-9 建設機械の稼働台数

注) 工事期間中に泥水プラントを使用する計画であり、これを含めたことにより、建設機械の稼働台数が変わったため、環境影響評価準備書から変更した。

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	山留・杭・掘削・地下躯体・地上躯体・設備・仕上工事	工事着工後 25～36ヶ月目
騒音	解体工事	〃 6ヶ月目
		〃 21ヶ月目
	山留・杭工事	〃 26ヶ月目
	掘削・地下躯体・地上躯体工事	〃 34ヶ月目
振動	解体工事	〃 6ヶ月目
		〃 21ヶ月目
	山留・杭工事	〃 26ヶ月目
	杭・掘削・地下躯体工事	〃 29ヶ月目
	掘削・地下躯体・地上躯体工事	〃 34ヶ月目

注)1:「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。

2:名工建設株式会社社屋と名古屋中央郵便局名古屋駅前分室は分けて解体する計画であることから、解体工事における騒音及び振動の影響が最大となる時期は、それぞれの解体工事期間中において、合成騒音レベルや合成振動レベルが最大となる月とした。

#### 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 44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 32ヶ月目である。(資料 1 - 7 (資料編 p.28) 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。

なお、工事関係車両の走行は、大型車については 11～13 時を除く 7～17 時に、中型車及び小型貨物車については 7～8 時並びに 18～21 時に配分する計画である。ただし、中型車や小型貨物車の走行台数が多くなる 36～49ヶ月目については、走行台数を他の時間帯にも振り分けることにより、特定の時間帯への過大な負荷を低減させる計画である。

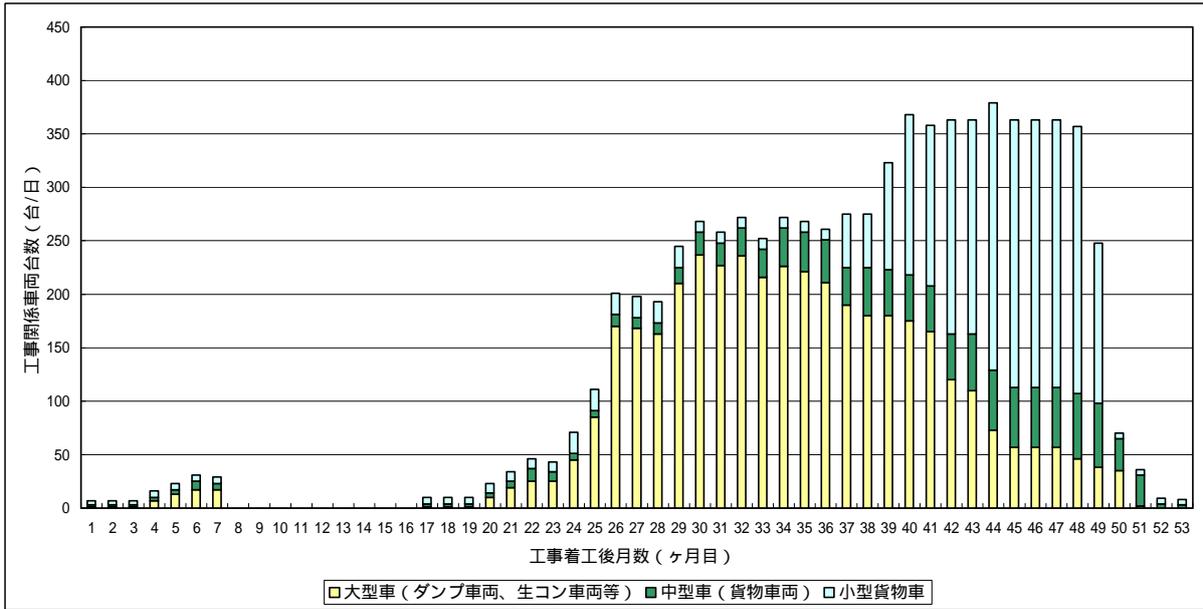


図 1-3-10 工事関係車両の走行台数

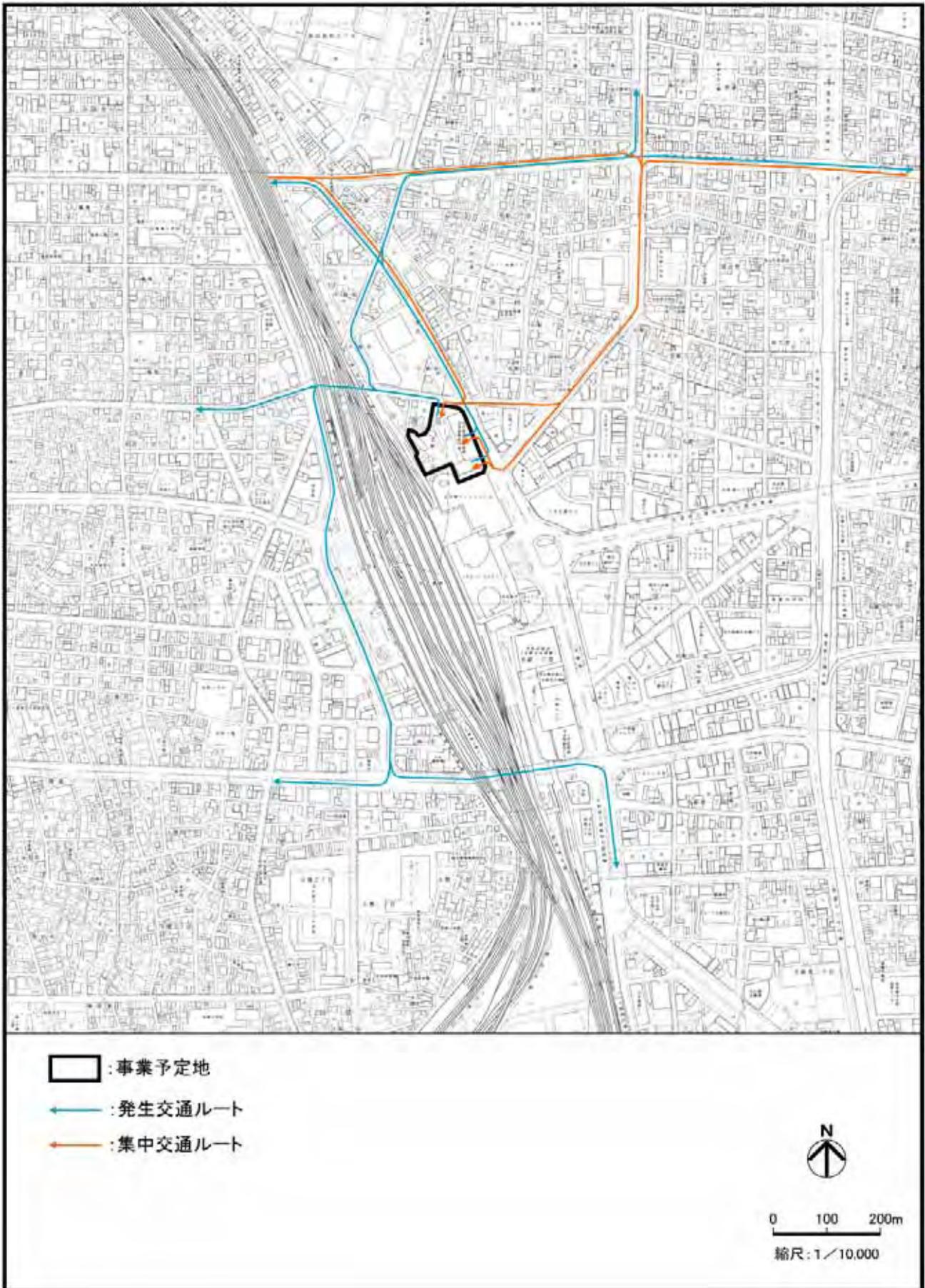


図 1-3-11 工事関係車両の走行ルート

## 第4章 事前配慮の内容

事業計画を策定するにあたり、環境保全の見地から事前に配慮した事項の内容は、次に示すとおりである。

### 4-1 事業予定地の立地及び土地利用に際しての配慮

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺の街並みとの調和に配慮した都市景観を形成する。</li> <li>・ ビル壁面をセットバックさせることにより、圧迫感の緩和に努めるとともに、緑地帯を設ける。</li> <li>・ 交通至便な地であることを考慮し、駅等の公共交通機関から新建築物への適切なアクセスが確保できる配置とする。</li> </ul>
--

### 4-2 建設作業時を想定した配慮

事前配慮事項			内容
自然環境の保全	地盤	地盤の改変による影響の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下工事において、止水性、曲げ剛性の高い山留め壁を構築することにより、周辺地下水位の低下と地盤の変形を抑制する。</li> <li>・ 現況施設の解体及び新建築物の建設における工事過程において、荷重の変動を極力抑えるよう配慮することにより、地盤の変形を抑制する。</li> <li>・ 地下水の汲み上げ量を少なくする工法を採用する。</li> </ul>
生活環境の保全	環境汚染	建設作業に伴う公害の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仮囲いを設置する。</li> <li>・ 地上解体工事時には、現況施設の外周に防音パネルを設置するとともに、粉じん対策として散水を行う。</li> <li>・ 建設機械の使用に際しては、低騒音型や排出ガス対策型機械を積極的に採用する。</li> <li>・ 地下工事については、現況施設地下解体、掘削、新建築物地下躯体工事における騒音の低減に努める。</li> <li>・ 地上工事については、鉄骨建方後、早い段階において外周壁面の施工を行うことにより、周辺への防音、防じん措置を行う。</li> <li>・ 特定建設作業については、規制基準を遵守し、その他の作業についても、特定建設作業に係る規制基準値を下回るよう努める。</li> <li>・ 隣接事業者（南地区）と協力し、複合影響の低減に努める。</li> </ul>

事前配慮事項			内容
生活環境の 保全	環境汚染	工事関係車両の 走行による公害 の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。</li> <li>・ 特定の道路に工事関係車両が集中しないように、運行ルートの分散化を図る。</li> <li>・ 工事関係車両の運転者には運行ルートを守らせ、適正な走行を行うよう指導する。</li> <li>・ 運搬車両のアイドリングについて、作業時以外は停止するよう指導を行う。</li> </ul>
	電波障害	電波障害の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地上躯体工事時期を地上デジタル放送の完全移行後にすることにより、アナログ放送による電波障害の影響を回避する。</li> </ul>
	安全性	工事関係車両の 走行に伴う交通 安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。</li> <li>・ 特定の道路に工事関係車両が集中しないように、運行ルートの分散化を図る。</li> <li>・ 事業予定地内への工事関係車両の出入りについては、周辺の交通事情に十分配慮して、出入口の設置、運用管理を行う。</li> <li>・ 事業予定地出入口において、工事関係車両が通過する際には、誘導員を配置する。</li> <li>・ 工事関係車両の運転者には運行ルートを守らせ、適正な走行を行うよう指導する。</li> <li>・ 事業予定地周辺における各小・中学校の指定通学路に配慮する。</li> </ul>
環境負荷の 低減	自動車交通	工事関係車両に よる交通渋滞の 防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てる。</li> <li>・ 特定の道路に工事関係車両が集中しないように、運行ルートの分散化を図る。</li> </ul>
	廃棄物	建設廃棄物の減 量化及び再資源 化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「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)に基づき、資源化、減量化に努める。</li> <li>・ 現況施設の解体に伴い発生するコンクリート塊、鉄筋、鉄骨については、再生資源としてリサイクルに努める。</li> <li>・ 山留・杭工事で発生する汚泥は、脱水化、凝集化により、搬出処分量の低減に努める。</li> <li>・ 必要に応じてSMW工法等を採用することにより、掘削土の再利用を図り、この搬出処分量の低減に努める。</li> <li>・ 掘削土は、埋立土への活用に努める。</li> <li>・ 仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化、パッケージ化の推進により、梱包材の発生の削減に努める。</li> </ul>

事前配慮事項			内容
環境負荷の低減	廃棄物	建設廃棄物の搬出・処分等に伴う影響の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設残土の運搬時には、必要に応じてシート掛け等の措置をとる。</li> <li>・発生した廃棄物については、「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)及び「建設廃棄物処理マニュアル-建設廃棄物処理ガイドライン改訂版-」(財団法人 日本産業廃棄物処理振興センター,平成13年)に従って適正に処理するとともに、マニフェスト(集荷目録)による管理を徹底する。</li> <li>・事前に吹付けアスベストの使用の有無を調査し、使用している場合には、解体工事に先立ち、「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル2007」(環境省,平成19年)に従って除去し、この運搬及び廃棄にあたっては、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル」(環境省,平成19年)に従い、適切に行う。</li> </ul>
	地球環境	地球環境問題に対する取り組みの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製造過程において、二酸化炭素の排出量が少ない資材を使用するよう努める。</li> <li>・型枠木材は、転用計画を立てるとともに、代替材の使用に努め、木材使用量の低減を図る。</li> <li>・上記に示すような配慮を行うことにより、CO<sub>2</sub>の低減に努める。</li> <li>・現況施設の解体に伴い生じるフロン類については、「特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律」(平成13年法律第64号)に基づき適切に処理する。</li> </ul>

#### 4-3 施設の存在・供用時を想定した配慮

事前配慮事項			内容
生活環境の 保全	環境汚染	公害の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の地域冷暖房施設（以下「DHC」という。）の導入により、排出ガス量の削減に配慮する。（DHCの接続計画の概要は、資料1-2（資料編p.3）参照）</li> <li>既存DHCとの相互機能を検討し、エネルギー消費の削減を図る。</li> </ul>
	日照障害・ 風害	日照障害、風害 の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>日照障害については、「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」（平成11年名古屋市条例第40号）に規定される教育施設に配慮する。</li> <li>事業予定地内の植栽等により、周辺地域の風環境に及ぼす影響の低減を図る。</li> </ul>
	安全性	自然災害からの 安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>雨水の一時貯留施設等により、雨水流出抑制に配慮する。</li> <li>新建築物については、東海・東南海地震を想定した構造計画とする。</li> </ul>
交通安全の確保		<ul style="list-style-type: none"> <li>事業予定地内への自動車の出入りについては、周辺の交通事情に十分配慮した出入口の設置、運用管理を行う。</li> <li>道路沿いには歩道状空気を配し、歩車分離を図る。</li> <li>新建築物に係る歩行者が、地下を通過して新建築物に出入りできるように、出入口を地下鉄通路に接続することを検討する。</li> <li>デッキレベルに歩行者ネットワークを整備する。</li> </ul>	
快適環境の 保全と創造	景 観	景観の調和	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺既存建物とのデザイン調和を図り、統一感と風格のある建築デザインを目指す。</li> <li>新建築物の周囲に歩道状空地や広場状空気を設けることにより、圧迫感を緩和するように配慮する。</li> </ul>
	緑地等	施設の緑化	<ul style="list-style-type: none"> <li>「緑のまちづくり条例」（平成17年名古屋市条例第39号）に基づき、樹木の植栽等により緑化を図る。</li> <li>屋上緑化に努める。</li> </ul>
環境負荷の 低減	自動車交通	交通渋滞の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>適切な車両動線の確保に努める。</li> </ul>
		公共交通機関の 利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図る。</li> </ul>
	水資源	水資源の保全及 び活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>中水道施設の導入を図る。</li> </ul>

事前配慮事項			内容
環境負荷の低減	廃棄物	廃棄物の減量化及び再資源化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「循環型社会形成推進基本法」(平成12年法律第110号)及び「名古屋市廃棄物の減量及び適正処理に関する条例」(平成4年名古屋市条例第46号)を遵守する。</li> <li>・資源化利用が容易な分別回収場所を設け、分別回収に努めることにより、廃棄物の減量化及びリサイクル促進に配慮する。</li> </ul>
		廃棄物の適正処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄物の搬出に際しては、「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)を遵守し、名古屋市長の許可した一般廃棄物処理業者に委託して運搬、処理を行う。</li> <li>・一時的な保管場所として貯留できるスペースを設けるよう努めるとともに、厨芥ごみについても、腐敗を防ぐための対応を検討する。</li> </ul>
	地球環境	省エネルギー対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「建築物環境配慮指針」(平成15年名古屋市告示第557号)に基づき、エネルギー使用の合理化、資源の適正な利用、敷地外環境の保全に努める。</li> <li>・エネルギーを有効に利用できるよう、DHCを導入すると共に、既存DHCとの相互機能を検討し、エネルギー消費の削減を図る。</li> <li>・搬送動力の低減・搬送効率の向上、高効率照明等の省エネルギーシステムの利用促進に努め、エネルギー消費の削減を図る。</li> </ul>
		省資源の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新建築物の長寿命化を図るため、外装等の骨格部分と内装や設備等の装備について、それぞれの寿命に応じた適切な計画・施工を行う。</li> </ul>
		自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然採光の利用促進に努める。</li> </ul>
		温室効果ガスの排出抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「地球温暖化対策指針」(平成16年名古屋市告示第11号)に基づき、温室効果ガスの排出の抑制に努める。</li> <li>・建設材料、建築工事、維持管理を通して発生するライフサイクルCO<sub>2</sub>の低減に努める。</li> <li>・屋上部分の緑化に努めるとともに、広場状空地や屋内においても緑化の推進に努める。</li> </ul>