

第3章 対象事業の目的及び内容

3-1 対象事業の目的

名駅一丁目1番計画南地区は、JR東海、地下鉄、名鉄、近鉄及びあおなみ線の鉄道駅に近接し、市内バス並びに高速バスの拠点である名古屋バスターミナルを備え、主要な幹線道路に面する地区である。名古屋市の総合計画「名古屋新世紀計画2010」における名古屋地区将来ビジョンでは、活気ある交流の盛んなまちとして、「再開発を積極的に誘導・支援」「良好な都市景観の形成」「安全で快適に歩くことができる空間整備」を位置付けている。また、名古屋市都心部におけるまちづくりの指針である「名古屋市都心部将来構想」では、「ターミナル機能の強化とシンボリックなまちなみ形成」「にぎわい歩行者空間のネットワーク形成」等の方針が示されている。しかしながら、本地区は、バスターミナルが地上1階及び2階部分にあり、歩行者の通行を分断していること、動線のバリアフリー化が図られていないことなどの問題を抱えている。

本事業は、名古屋の玄関口に相応しい交通結節点としてのターミナル機能の強化を図り、加えて利便性、快適性を備えた多様な都市機能を整備することにより、名古屋駅地区の「賑わいと活力のあるまちづくり」への貢献を図ることを目的とする。

なお、本事業は北地区とも連携し、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1015番15 他（図1-3-1参照）

(2) 事業規模

〔高さ〕 約220m

〔延べ面積〕 約260,000 m²

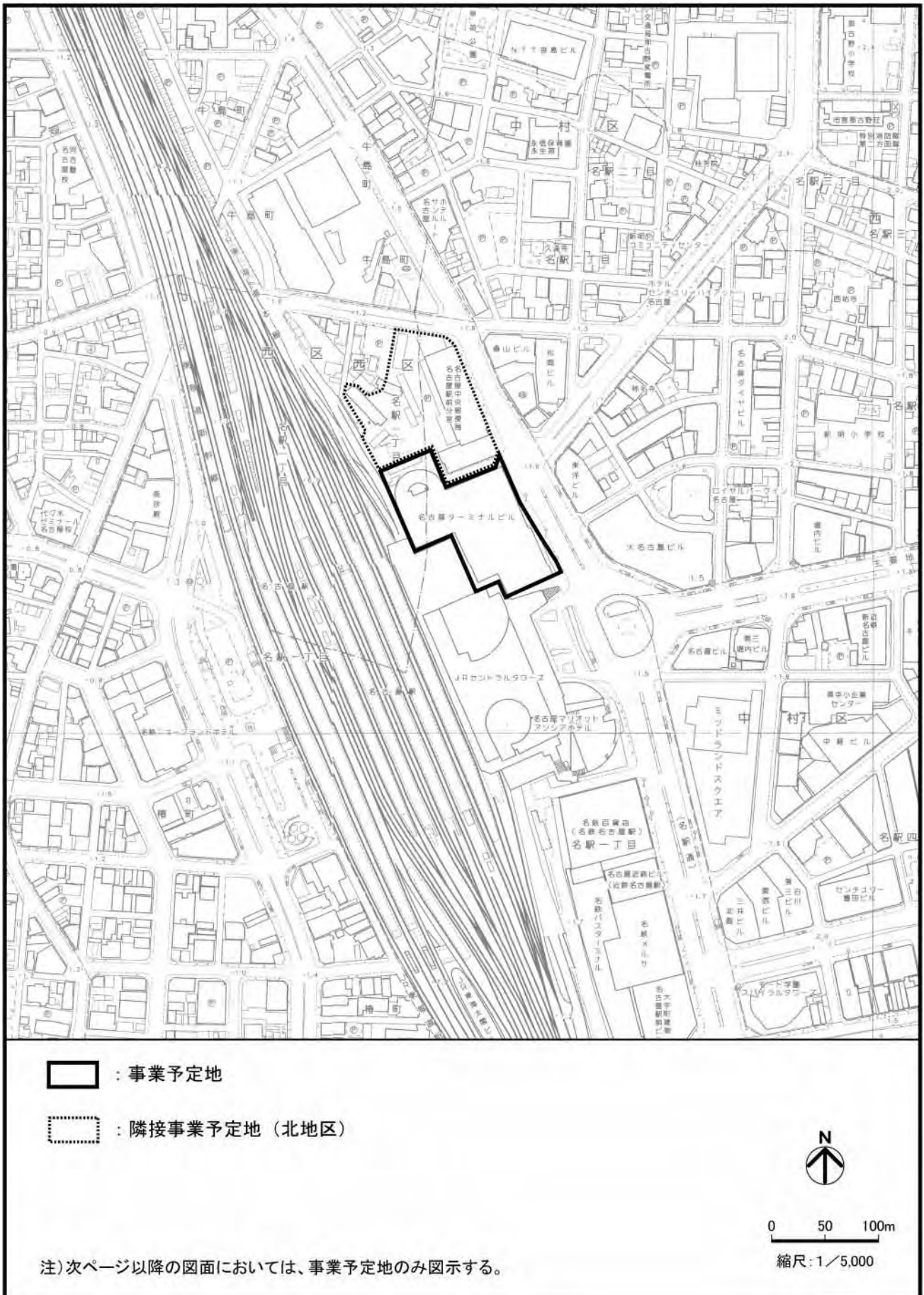


図 1-3-1 事業予定地の位置

3-3 事業計画の概要

(1) 基本方針

- ・歩行者ネットワークの形成

歩行者ネットワーク形成と賑わいづくりのため、名古屋駅から地区を南北に貫通する安全で快適な歩行者通路を整備する。

- ・北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

北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、公共交通機関との連絡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り、自動車交通に頼らない公共交通機関の利用促進を図る。(北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

タワーズ及び周辺施設の景観を考慮し、新建築物のボリュームや棟配置を計画的に調整することにより、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。

- ・環境配慮型施設の整備

DHC及び屋上緑化を積極的に取り入れ、環境に配慮した施設とする。(DHC計画の概要は、資料1-2(資料編p.3)参照)

(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、北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、ホテル、商業施設、バスターミナル、駐車場	
階 数 ・ 高 さ	高層棟：地上 46 階、地下 6 階 高さ約 220m 低層棟：地上 18 階、地下 6 階 高さ約 90m	
基 礎 底	G.L.約 - 34m	
構 造	鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造・鉄骨鉄筋コンクリート造	
事業予定地の区域面積	約 11,700 m ² 注)1	
延 べ 面 積	約 260,000 m ²	
駐 車 台 数	約 300 台	
日 最 大 利 用 者 数	平 日	約 73,000 人
	休 日	約 88,000 人
主要なアクセス手段	歩行者：JR「名古屋駅」隣り 自動車：名駅通、太閤通、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 29 年度 注)2	

注)1:敷地の範囲は資料 1 - 1 (資料編 p. 1) 参照

2:平成 28 年度より、順次供用開始を予定している。

* 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。

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 55 階、地下 5 階、 高さ約 260m	地上 46 階、地下 6 階、 高さ約 220m	-
	低層棟	地上 16 階、地下 5 階、 高さ約 80m	地上 18 階、地下 6 階、 高さ約 90m	-
事業予定地の区域面積		約 11,500 m ²	約 11,700 m ²	-
延べ面積		約 280,000 m ²	約 260,000 m ²	-
駐車台数		約 350 台	約 300 台	-
日最大 利用者数	平 日	約 93,000 人	約 73,000 人	-
	休 日	約 118,000 人	約 88,000 人	-
外観		-	完成イメージ図	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)

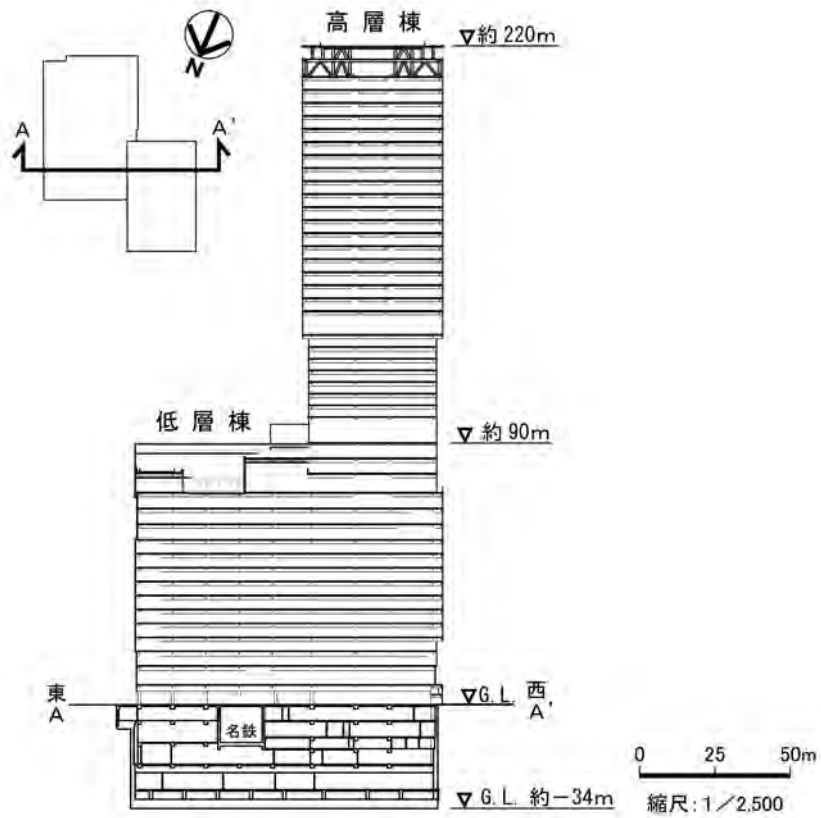


図 1-3-4(1) 東西断面図

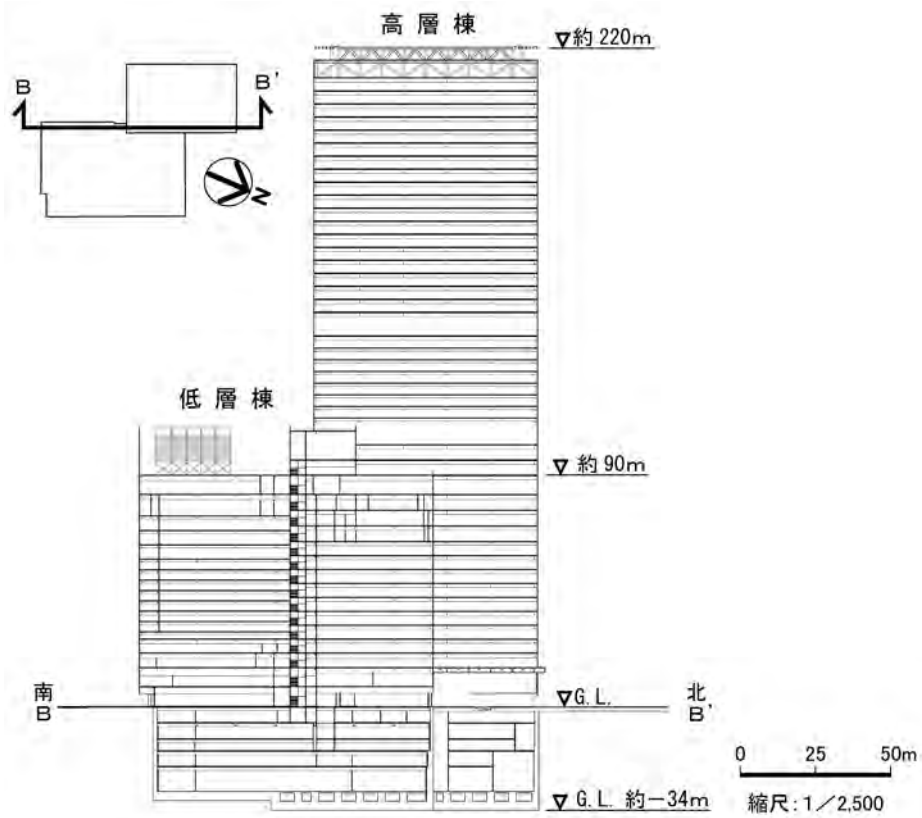
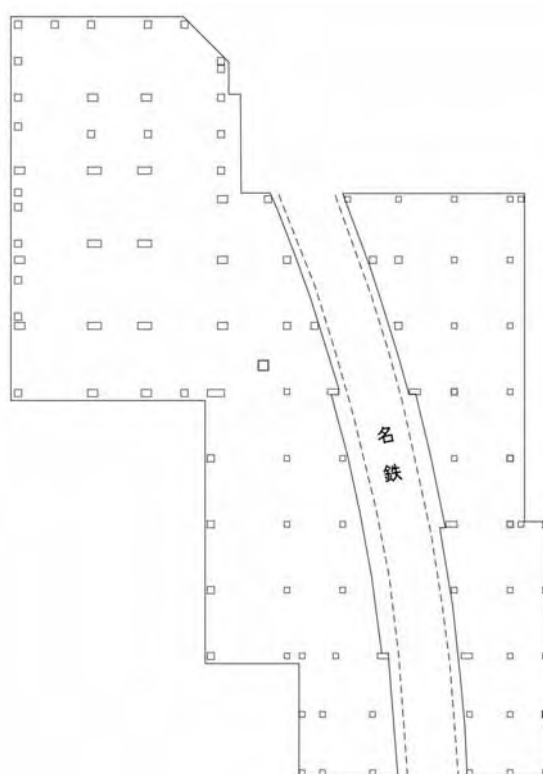


図 1-3-4(2) 南北断面図

【地下2階】



【地下1階】

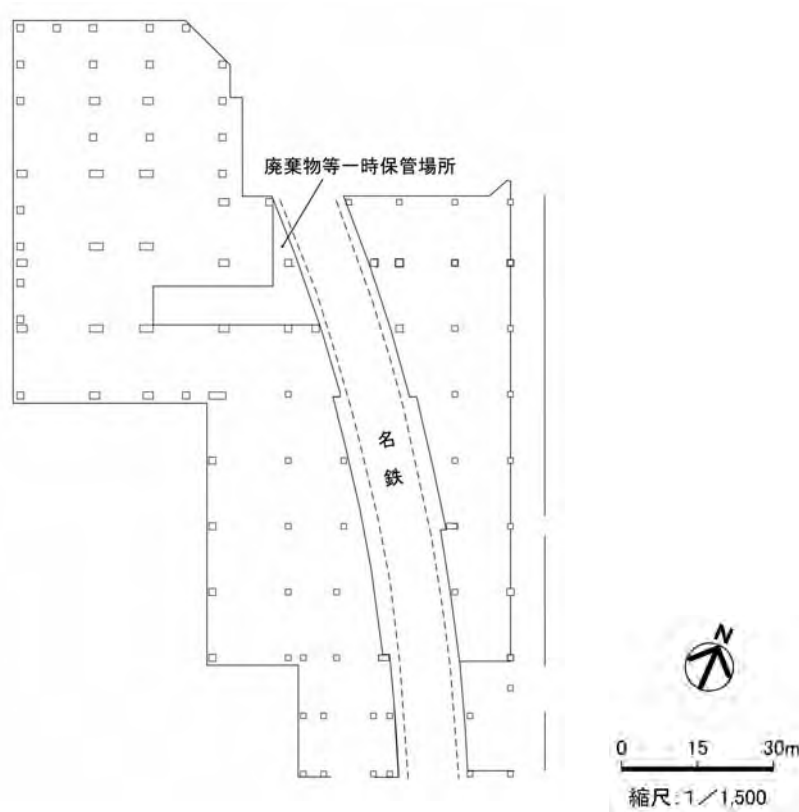
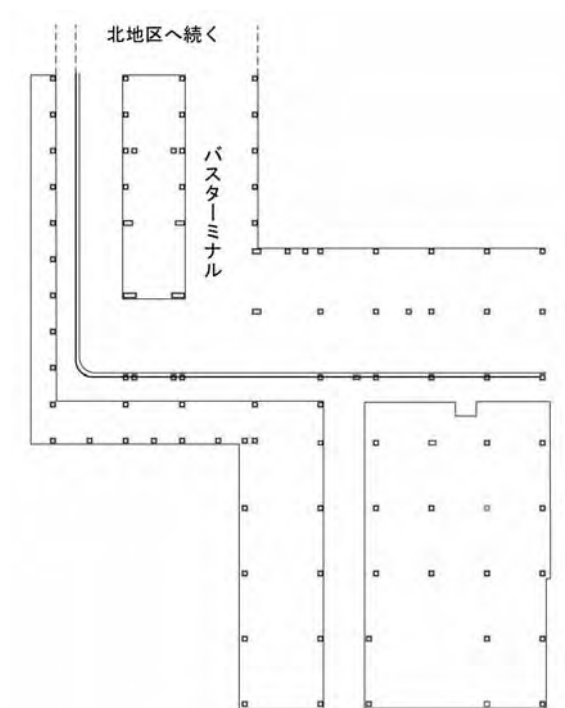


図 1-3-5(1) 平面図

【 1 階】



【 2 階】

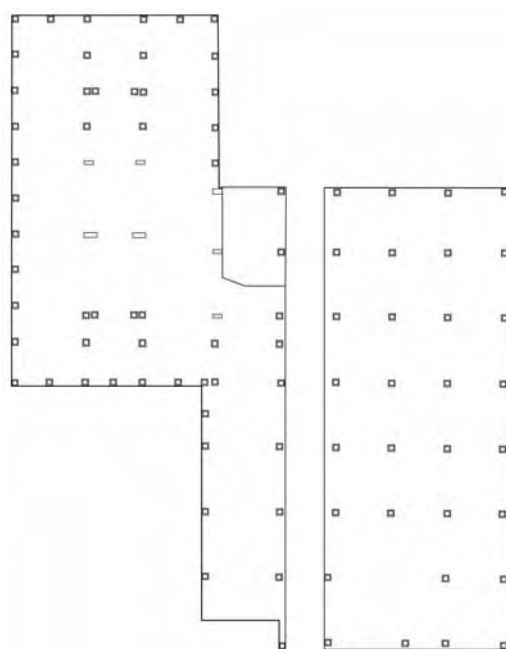
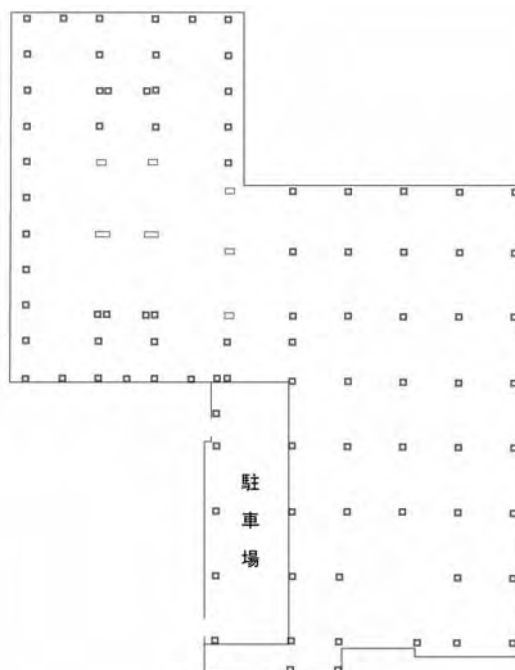


図 1-3-5(2) 平面図

【商業施設、駐車場の基準階（低層階）】



【ホテルの基準階（中層階）】



【事務所の基準階（高層階）】

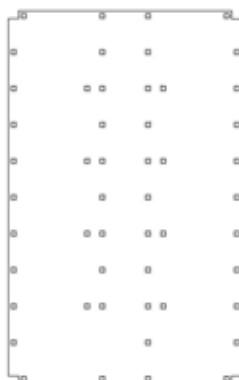


図 1-3-5(3) 平面図

(3) 緑化計画

緑化計画は、図 1-3-6 に示すとおりである。

新建築物の東側と南側の空地に常緑広葉樹を植栽する計画である。また、低層棟の屋上には低木や地被類の他、4 m 程度の中高木を植栽する計画である。

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 ²)	形態及び樹種等
緑地	屋上緑化	約 2,380	中高木：エゴノキ、ヒメシャラ等 低 木：サツキ、ツツジ等 地被類：タマリユウ、ハイビャクシン 等
	街路樹等	約 120	中高木：シマトネリコ
その他	保水性舗装	約 660	-

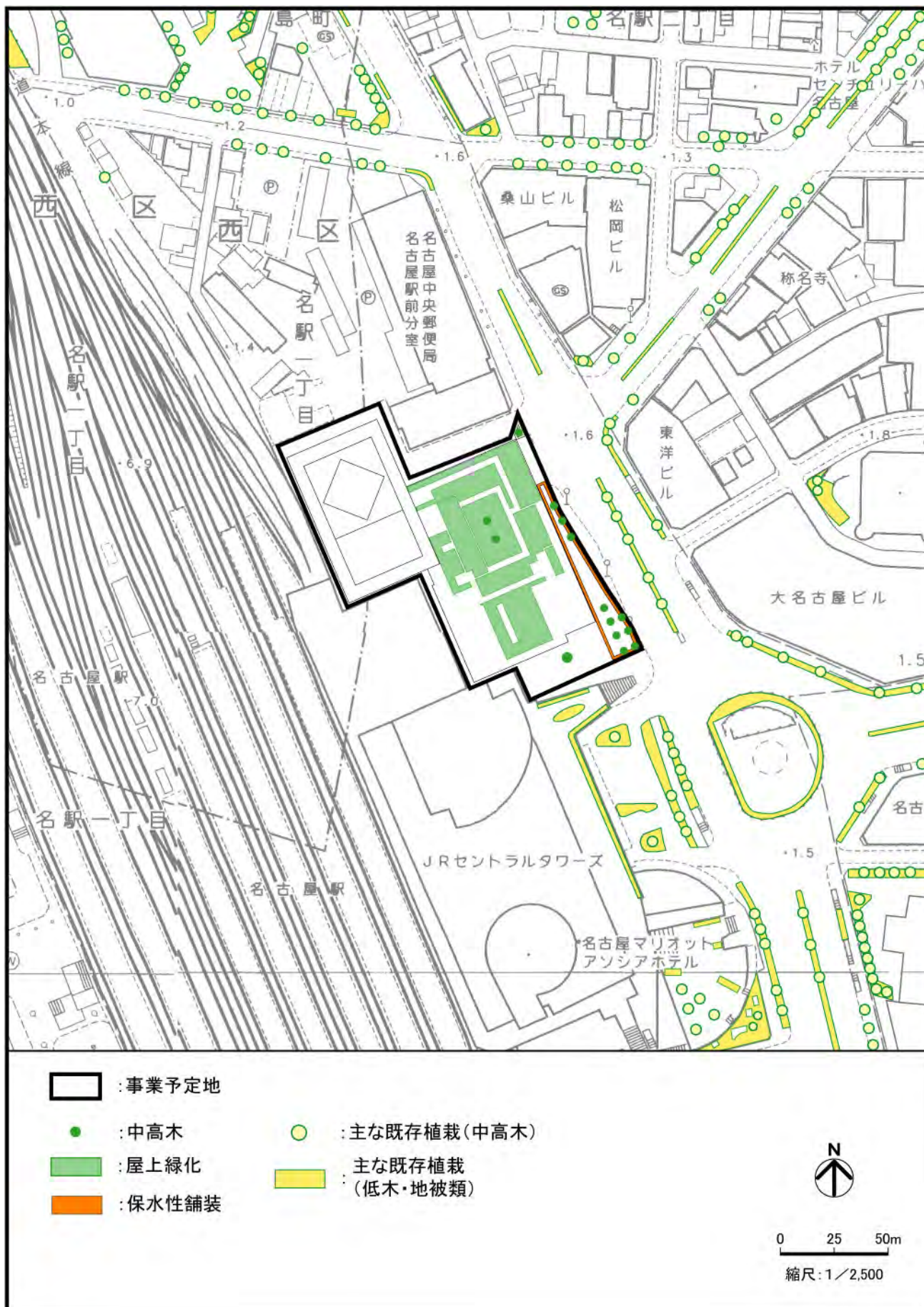


図 1-3-6 緑化計画図

(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.9)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5,300台TE^{注)}/日、休日約7,500台TE/日、歩行者については、平日約145,000人TE/日、休日約170,000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

単位：台/日

用 途 区 分			平 日	休 日
新 建 築 物 関 連 車 両	施設利用車両	事務所	261	29
		ホテル	206	278
		商業施設	3,855	6,786
	荷捌き車両	事務所	102	17
		ホテル	159	22
		商業施設	737	356
合 計			5,320	7,488

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	総 計
平 日	事務所	13,416	492	890	105	14,903	145,464
	ホテル	5,420	727	246	57	6,450	
	商業施設	105,027	13,795	4,415	874	124,111	
休 日	事務所	1,493	55	99	12	1,659	169,732
	ホテル	5,114	829	302	190	6,435	
	商業施設	129,491	20,641	7,134	4,372	161,638	

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 1 箇所及び南側に 2 箇所設ける計画である。2 階には、名古屋駅から南北に縦断できるように、歩行者通路が整備され、北側及び南側 1 箇所の出入口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 - 6 (資料編 p.39) 参照)

また、地下街等と連絡できるように、地下 1 階に 5 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 280 台)を利用し、タワーズ駐車場の車路を活用して出入りする計画である。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、事業予定地東側道路から行う計画である。なお、北地区との歩行者ネットワークを整備することにより、施設利用車両の一部については、北地区に設置される駐車場も利用できるようにする計画である。

新建築物関連車両の走行ルート^{注)}は、図 1-3-8 に示すとおりである。

注) 環境影響評価準備書段階では、新建築物関連車両の走行ルート上において、騒音の環境基準の値を上回る地点が予測された。このため、関係機関と協議を行い、事務所、ホテル及び商業施設における発生交通ルートの一部を変更する計画とした。

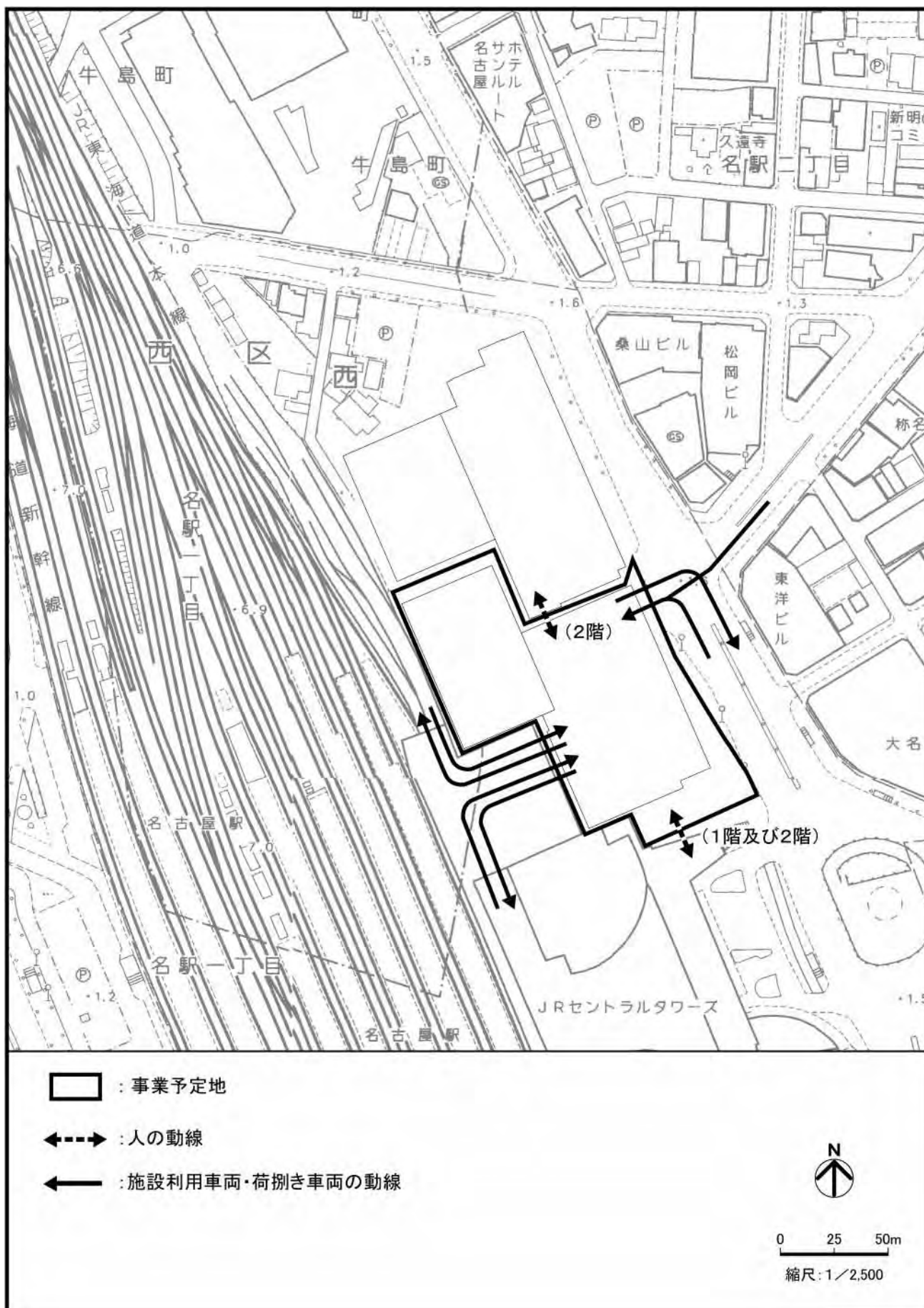


図 1-3-7 人及び一般車両の主要動線

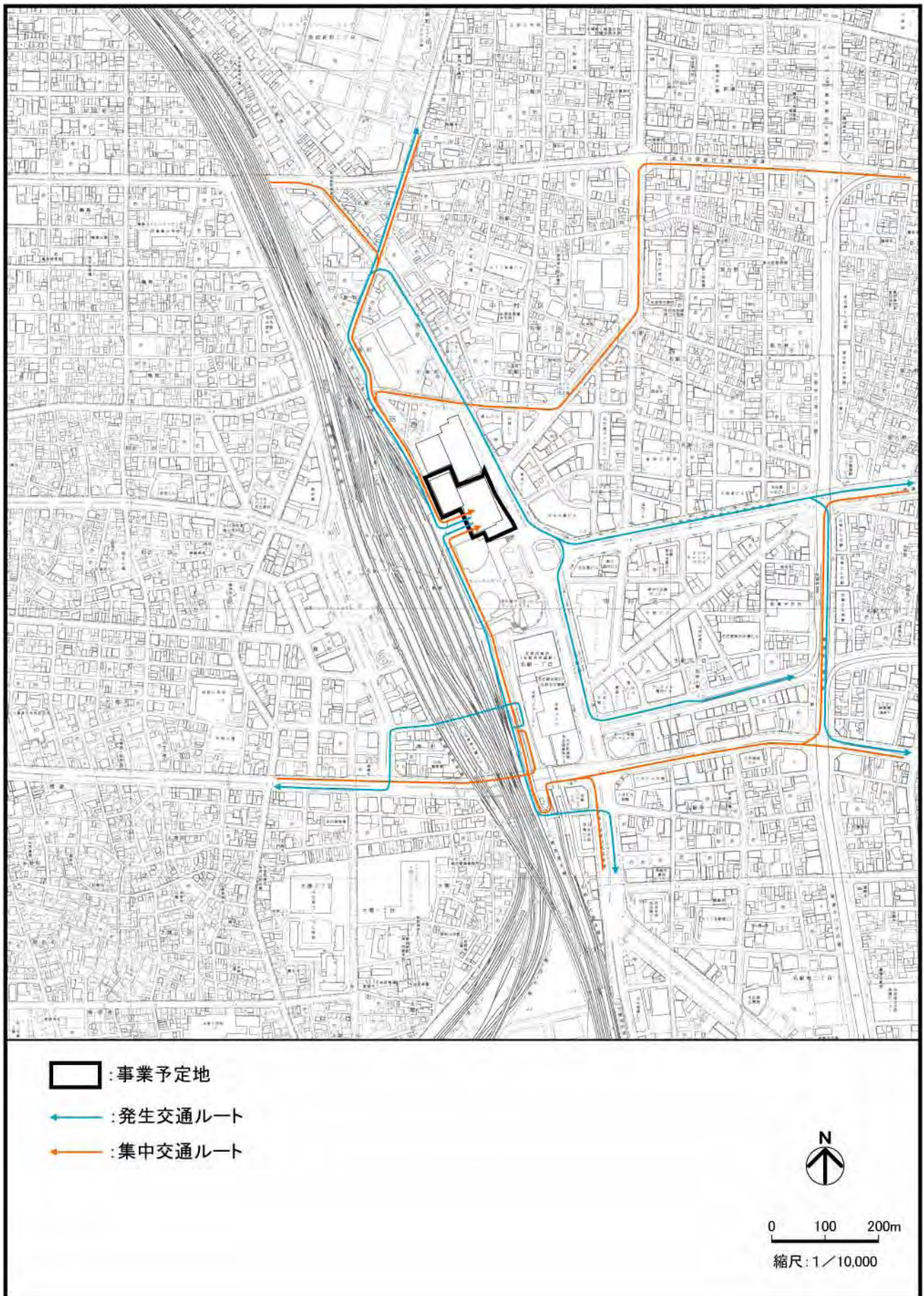


図 1-3-8(1) 新建築物関連車両の走行ルート（施設利用車両：事務所及びホテル）

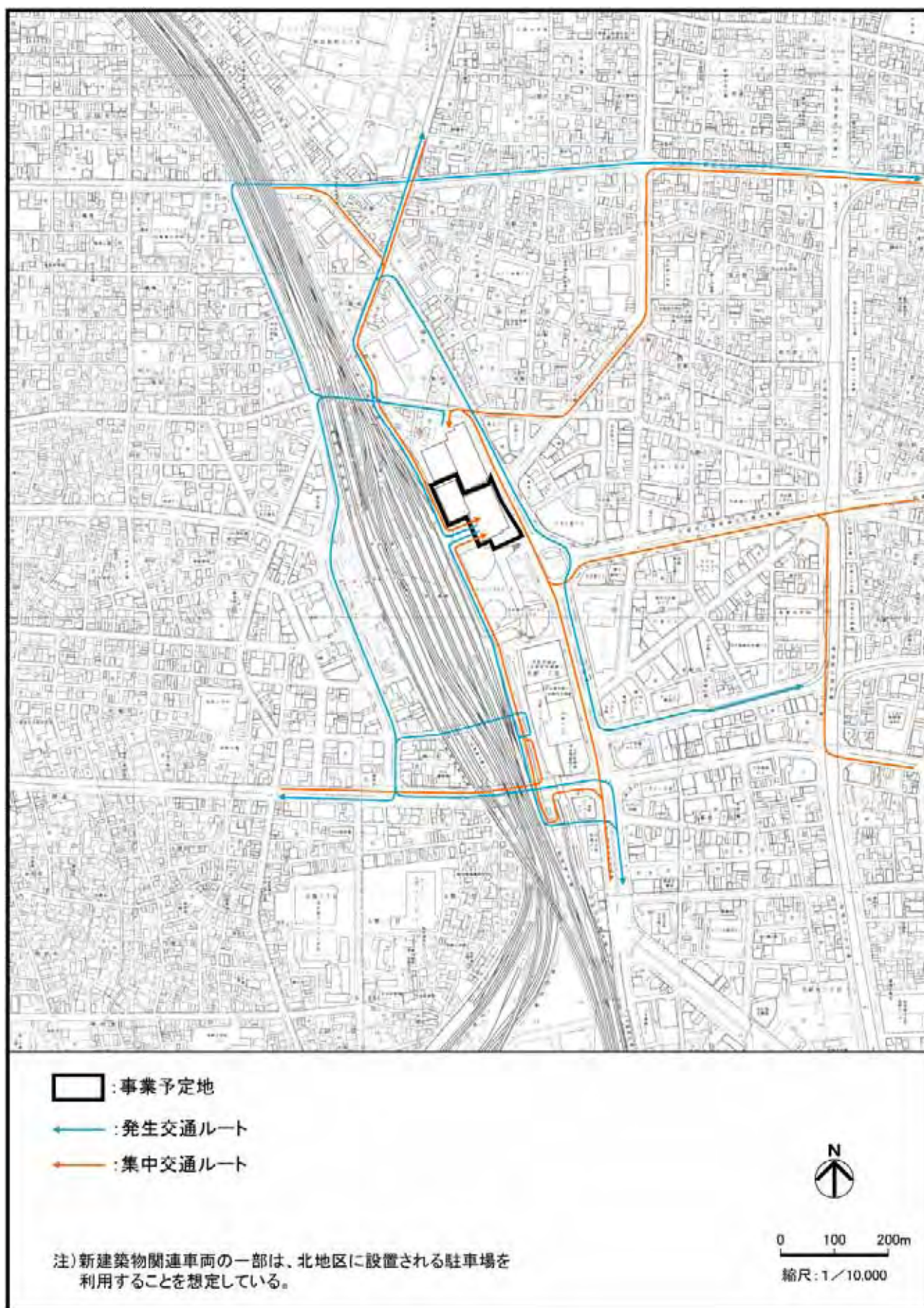


図 1-3-8(2) 新建築物関連車両の走行ルート（施設利用車両：商業施設）



図 1-3-8(3) 新建築物関連車両の走行ルート（荷捌き車両）

(5) 熱源施設計画

新建築物内に温熱源を主体とし冷熱源設備も備えた DHC を設置し、冷温熱源の供給を行う。なお、隣接するタワーズ内既設の DHC と、北地区の冷熱源を主体とした新設 DHC とは融通管で接続し、冷温熱源の供給と受入を行い、当地区を一体的プラントと捉え、機器を集約化して各熱源機器の高効率運転と省エネルギーを図る計画である。

(6) 電気、ガス設備計画

電気供給は、中部電力株式会社より本線・予備線 2 回線の特別高圧にて新建築物内に設置する特高電気室にて受電を行い、特別高圧を普通高圧へ降圧し、各所に配置したサブ電気室を経て各用途へ電力を供給する計画である。

ガス供給は、清正公通に埋設されている東邦ガス株式会社の既設ガス本管から新設ガス管を事業予定地内に引き込み、引込バルブを経て、新設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、名駅通に埋設されている既設名古屋市上水道管から新設給水管を経て上水を引込み、一旦受水槽に貯水後、高置水槽方式または加圧ポンプ方式により、各用途の必要箇所に供給する計画である。また、井水及び雨水を利用することで、上水使用量を低減することを計画している。

排水系統は、汚水・雑排水合流排水、厨房排水、駐車場排水、湧水排水の分流式とし、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。

雨水排水は、自然勾配で排水する系統と、新建築物内に設置する雨水貯留槽に一旦貯留し、流出抑制をした後に排水する系統の 2 排水系統で名古屋市下水道本管（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 12 月 ~ 平成 28 年 9 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 工事工程表

工 種 \ 延べ月数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
解体工事																								
準備工事																								
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																								

工 種 \ 延べ月数	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
解体工事																								
準備工事																								
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																								

工 種 \ 延べ月数	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
解体工事																						
準備工事																						
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

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 52～54 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 - 7（資料編 p.42）参照）

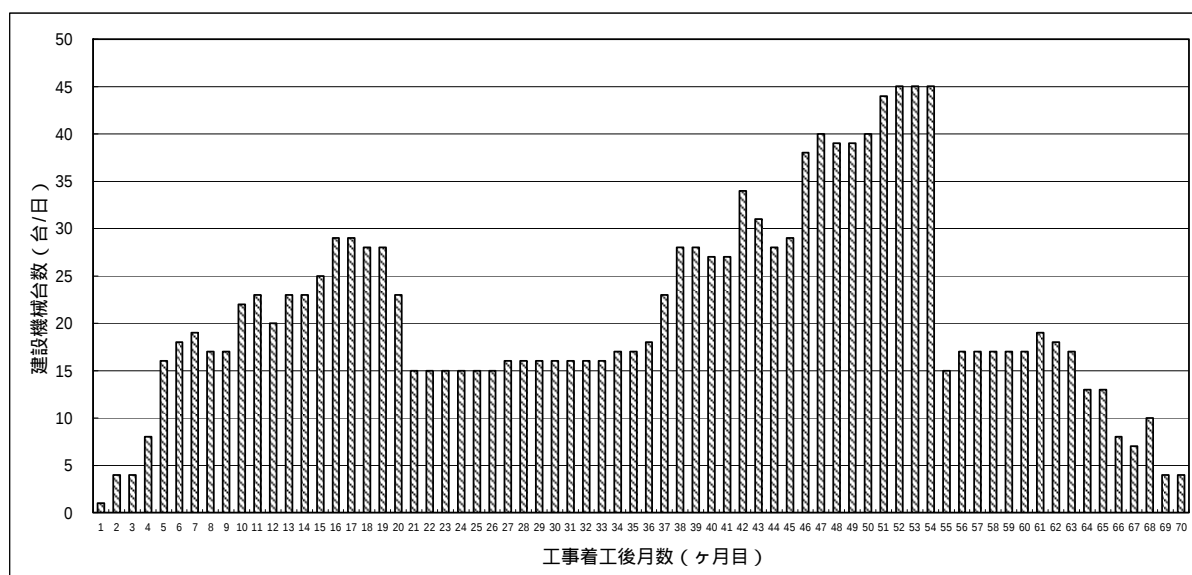


図 1-3-9 建設機械の稼働台数

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	浮遊粒子状物質	杭・掘削・地下躯体・地上躯体・設備・仕上工事	工事着工後 42～53 ヶ月目
	二酸化窒素	杭・掘削・地下躯体・地上躯体工事	〃 37～48 ヶ月目
騒音		解体・山留工事	〃 16 ヶ月目
		山留・杭工事	〃 27 ヶ月目
		杭・掘削・地下躯体工事	〃 42 ヶ月目
		掘削・地下躯体・地上躯体工事	〃 52 ヶ月目
振動		解体工事	〃 7 ヶ月目
		解体・山留工事	〃 16 ヶ月目
		杭・掘削・地下躯体工事	〃 38 ヶ月目
		掘削・地下躯体・地上躯体工事	〃 52 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 54 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も、工事着工後 54 ヶ月目である。(資料 1 - 8 (資料編 p.45) 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、事業予定地東側及び一時的にタワーズ駐車場車路から行う計画である。

なお、事業予定地内への乗用車（通勤車両）の出入りはない計画である。

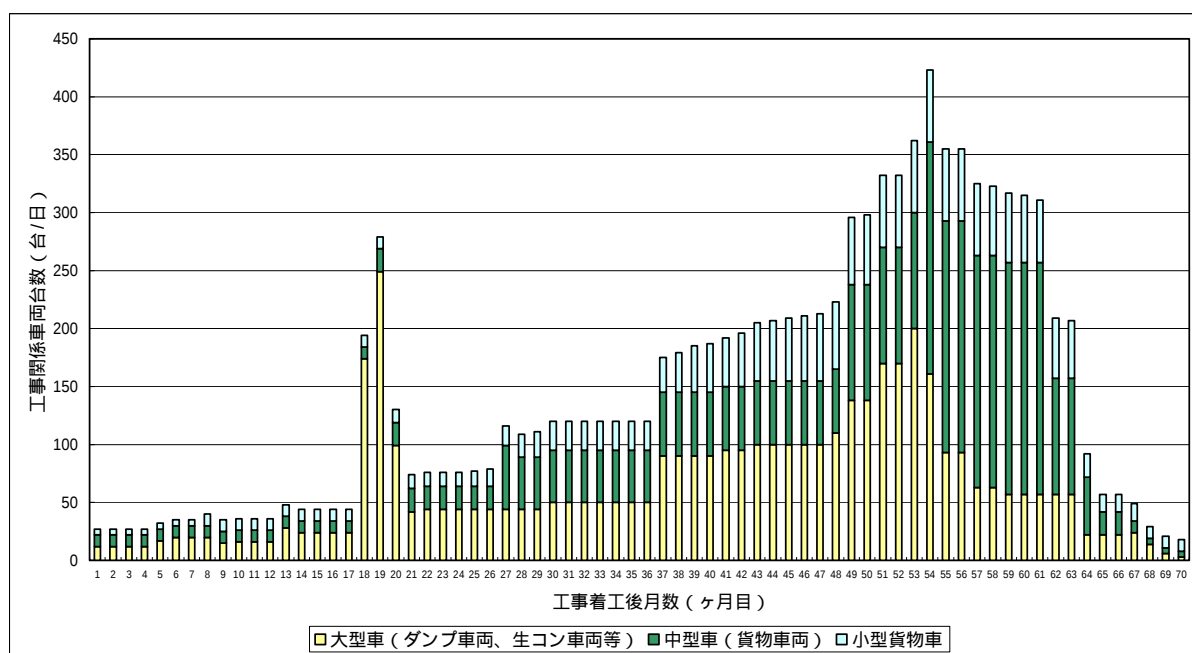


図 1-3-10 工事関係車両の走行台数

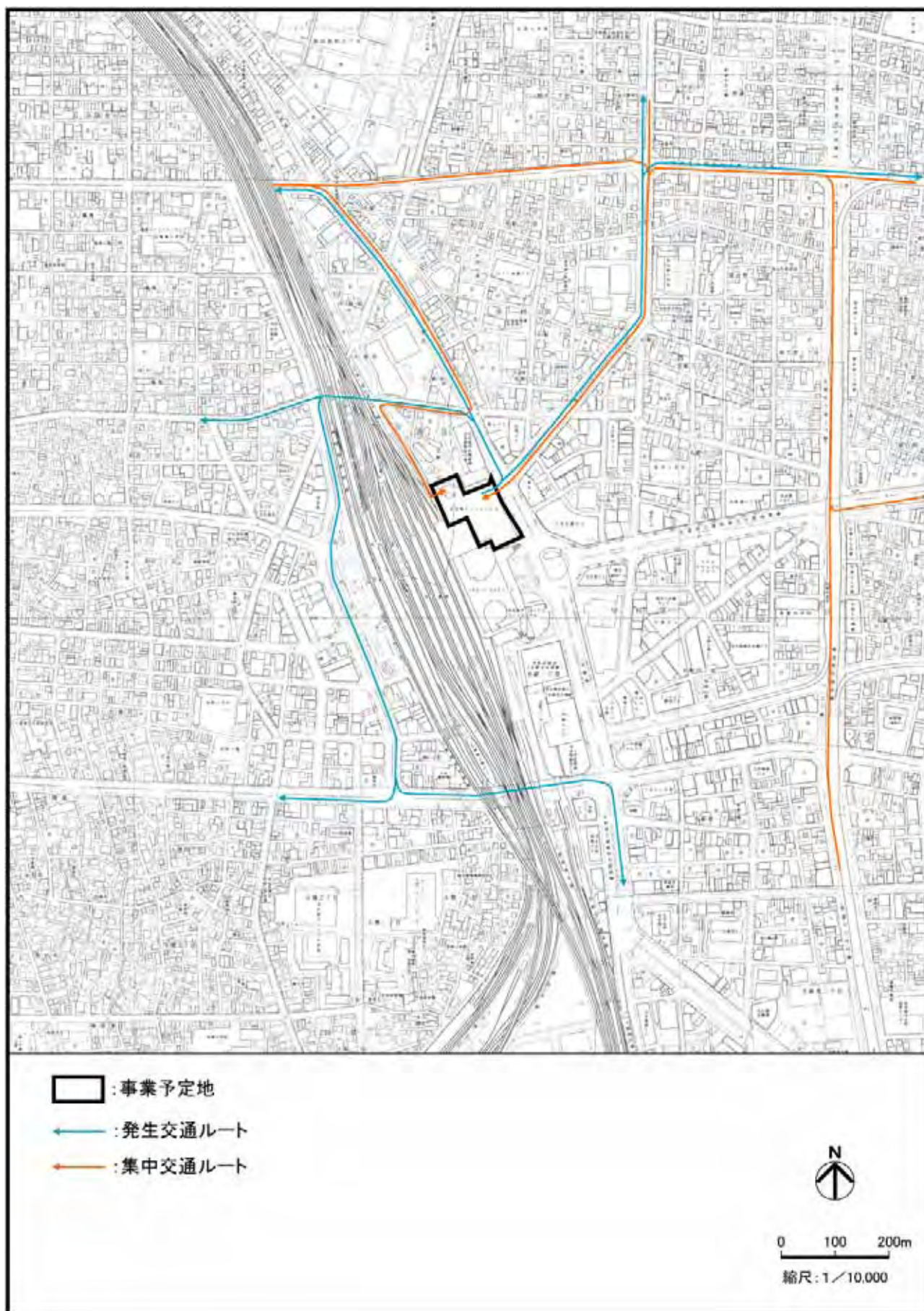


図 1-3-11(1) 工事関係車両の走行ルート
(大型車(ダンプ車両、生コン車両)及び中型車)



図 1-3-11(2) 工事関係車両の走行ルート (大型車 (トレーラ))

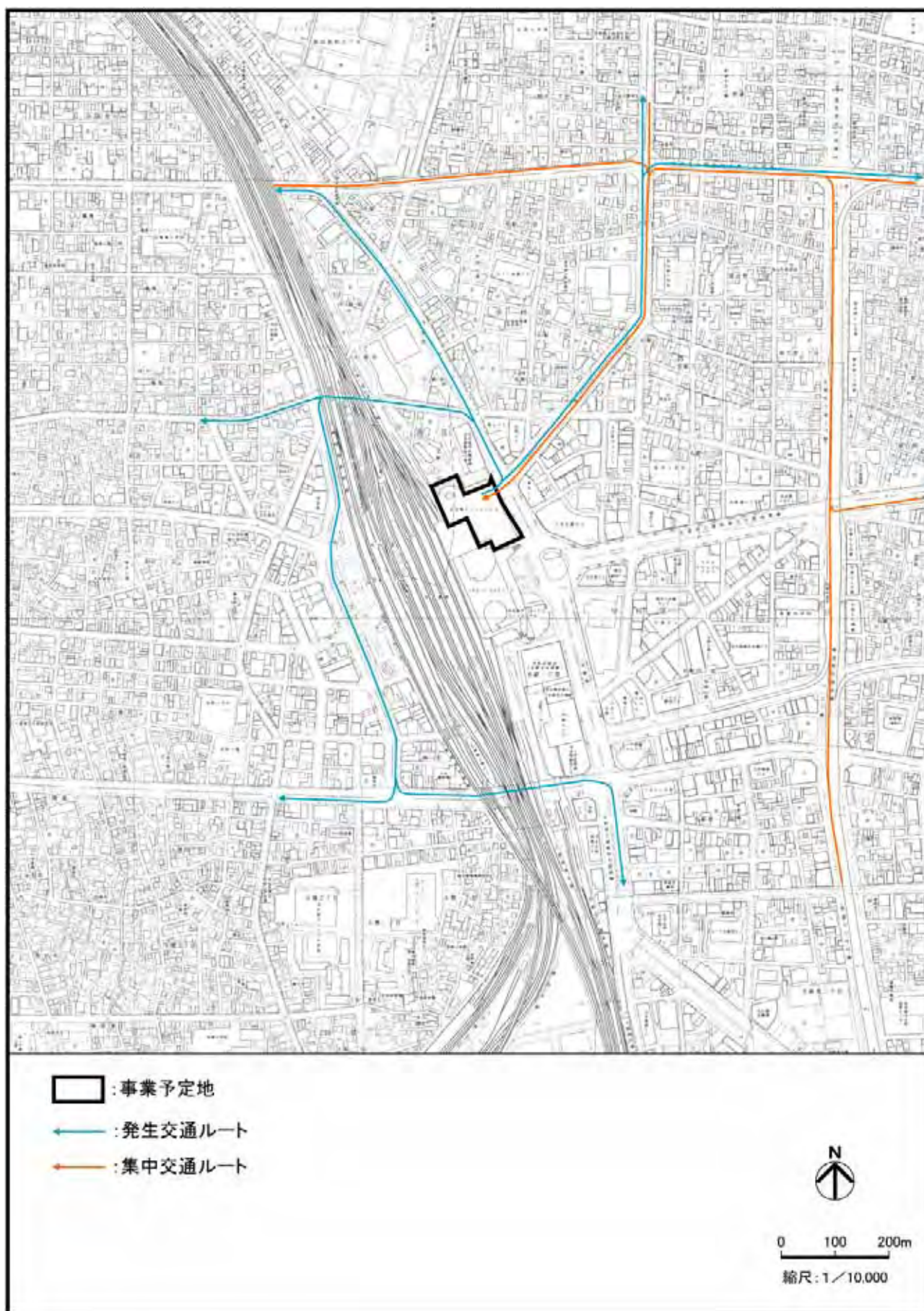


図 1-3-11(3) 工事関係車両の走行ルート (小型貨物車)

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

- ・歩行者動線ネットワークの整備により、公共交通機関から周辺施設へのアクセス向上を目指す。
- ・既存の DHC との相互機能を検討する。

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	・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。 ・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。 ・地下水の汲み上げ量を少なくする工法を採用する。
生活環境の保全	環境汚染	建設作業に伴う公害の防止	・仮囲いを設置する。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・隣接事業者（北地区）と協力し、複合影響の低減に努める。
		工事関係車両の走行による公害の防止	・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。 ・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。 ・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。

事前配慮事項			内容
生活環境の保全	電波障害	電波障害の防止	・ 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。
	安全性	工事関係車両の走行に伴う交通安全の確保	・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
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	・ 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。
	廃棄物	建設廃棄物の減量化及び再資源化の推進	・ 「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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 掘削土は、埋立土への活用に努める。 ・ 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。

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	・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。 ・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。 ・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。
	地球環境	地球環境問題に対する取り組みの推進	・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。 ・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。 ・上記に示すような配慮を行うことにより、CO₂の低減に努める。 ・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。

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	・DHCの導入により、排出ガス量の削減に配慮する。 ・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。
	日照障害・風害	日照障害、風害の防止	・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。 ・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。
	安全性	自然災害からの安全性の確保	・雨水の一時貯留施設等により、雨水流出抑制に配慮する。 ・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。
		交通安全の確保	・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。 ・道路沿いには歩道状空地进行を配し、歩車分離を図る。 ・新建築物に係る歩行者が、地下を通して新建築物に出入りできるように、出入口を地下街に連絡する。 ・デッキレベルに歩行者ネットワークを整備する。
快適環境の保全と創造	景観	景観の調和	・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。 ・名駅通沿いに樹木を植栽することにより、圧迫感の緩和に配慮する。
	緑地等	施設の緑化	・「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。 ・屋上緑化に努める。
環境負荷の低減	自動車交通	交通渋滞の防止	・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備することにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。
		公共交通機関の利用促進	・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。
	水資源	水資源の保全及び活用	・雨水一時貯留槽の雨水利用を検討し、上水の節約に努める。

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	・「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。 ・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。
		廃棄物の適正処理	・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。 ・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検討するとともに、厨芥ごみについても、腐敗を防ぐための対応を検討する。
	地球環境	省エネルギー対策の推進	・「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。 ・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。 ・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。
		省資源の推進	・雨水一時貯留槽の雨水利用を検討し、上水の節約に努める。
		自然エネルギー及び未利用エネルギーの活用	・新建築物には、外気を利用した空調システムの導入を検討する。
		温室効果ガスの排出抑制	・「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。 ・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CO₂の低減に努める。 ・屋上緑化に努めるとともに、名駅通沿いに樹木を植栽し、緑化の推進に努める。