

第1章 事業計画

1.1 事業者の名称・所在地

名称：郵便局株式会社

代表者：代表取締役会長 古川 洽次

所在地：東京都千代田区霞が関1丁目3番2号

名称：大阪ターミナルビル株式会社

代表者：代表取締役社長 池田 靖忠

所在地：大阪市北区梅田1丁目3番1-1100号

1.2 対象事業の名称、目的及び内容

1.2.1 対象事業の名称

梅田3丁目計画（仮称）

1.2.2 事業の種類

建築基準法第2条第1号に規定する建築物の新築の事業

（建築基準法施行令第2条第1項第4号に掲げる延べ面積が100,000平方メートル以上で、かつ、同項第6号に掲げる建築物の高さが150メートル以上であるものに該当）

1.2.3 事業の目的

「梅田3丁目計画（仮称）」（以下、「本事業」とする。）は、大阪の基幹的郵便局として長らく親しまれてきた大阪中央郵便局をはじめ、大弘ビル、アクティ西ビルを現位置にて共同ビルとして一体的に建て替えることで、都市の活力を低下させることなく、大阪駅周辺における中枢業務機能や商業・サービス機能、文化集客機能を強化し、新たな賑わいを創出することで、周辺地域の活性化を誘引し、都市再生の推進に貢献することを目的とする。

1. 2. 4 事業の概要及び規模

(1) 位置

事業計画地は、大阪都心の北部に位置し、京阪神都市圏の主要交通ターミナルであるＪＲ大阪駅の西側に隣接する区域で、阪急梅田駅、阪神梅田駅、地下鉄御堂筋線梅田駅、谷町線東梅田駅、四つ橋線西梅田駅、ＪＲ東西線北新地駅に近接しており、これらの乗換動線上に位置し交通利便性が極めて高い地区である。

さらに今後、大阪駅北地区の開発に合わせて、ＪＲ東海道線支線地下化及び新駅整備の計画もあり、更に交通利便性が高まるものと考えられる。

また、事業計画地の北西側には阪神高速道路（池田線）の梅田出入口があるほか、幹線道路が整備されているなど、自動車交通も至便である。

事業計画地の位置は、図 1-1(1)、(2)に示すとおりである。



図 1-1(1) 事業計画地の位置（概要）

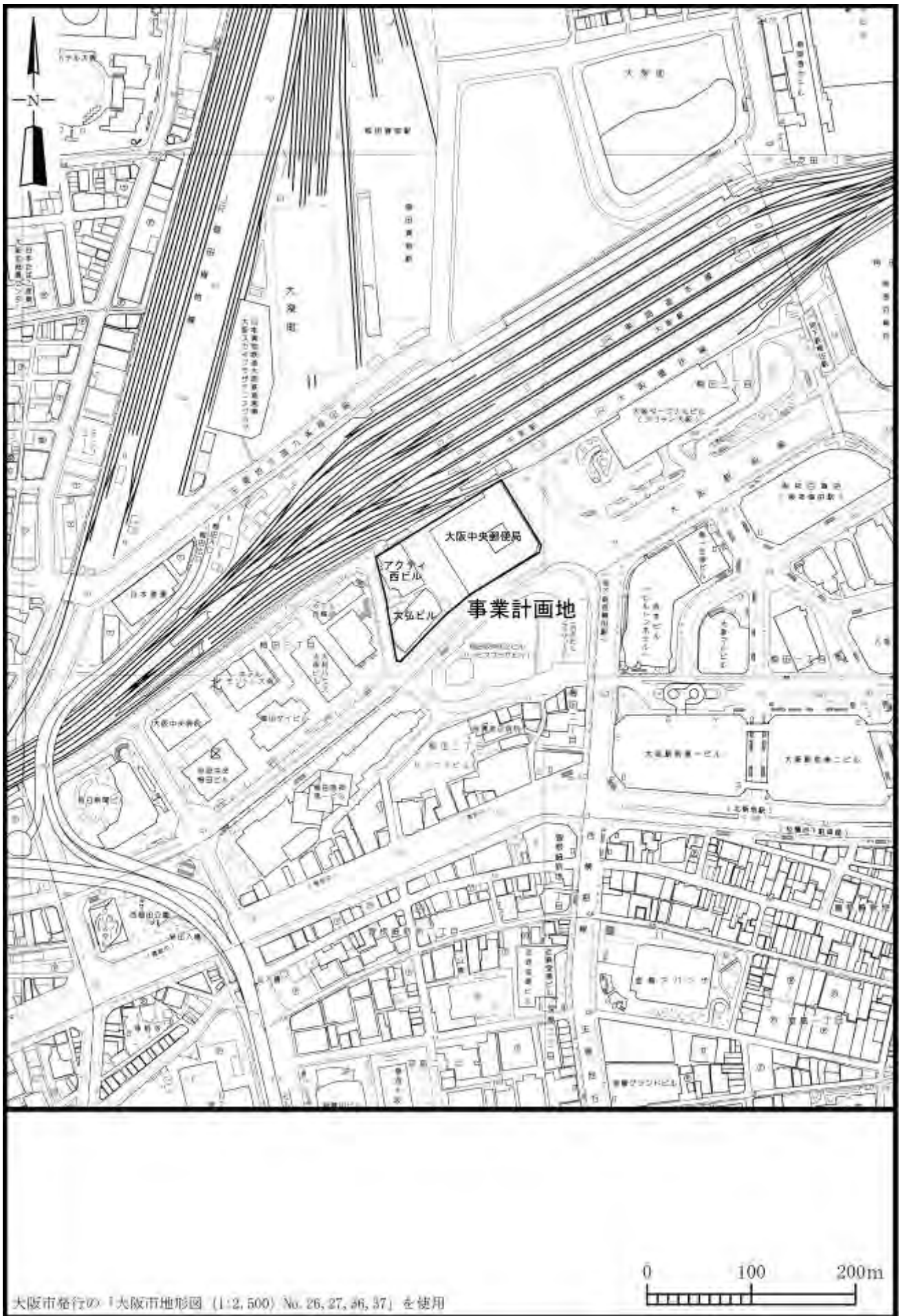


図 1-1(2) 事業計画地の位置 (詳細)

(2) 事業の基本計画

本事業においては、中枢業務・商業・文化・交流機能等の導入により、質の高い都心機能の集積や快適で活力とにぎわいあふれた良好な都市空間の創出を図ることを目指している。このため、郵便局株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社が所有する敷地を一体的に開発することとし、現在これらの敷地に存在する大阪中央郵便局、大弘ビル及びアクティ西ビルを超高層ビル1棟に建替え、一街区としてまとまりのある開発とする計画である。なお、建替えにあたっては、大阪中央郵便局の近代建築としての歴史的価値の継承を前提に、大阪駅前の新たなランドマークとなる建物を目指す計画である。

また、環境への負荷軽減に配慮した開発とするとともに、ユニバーサルデザインの観点も踏まえ、バリアフリーに十分配慮した回遊性の高い歩行者ネットワークの形成を図ることにより都市再生に貢献する計画である。

(3) 規模

- ・延べ面積：約 217,000m²
- ・建築物の高さ：約 187m

(4) 事業計画策定の経緯

事業計画地は、京阪神都市圏の主要交通ターミナルであるJR大阪駅をはじめとした鉄道駅が集積した交通至便な立地条件にあり、周辺には大型商業施設や中枢業務機能が集積している地域である。事業計画地に隣接する西梅田地区地区計画の区域内では、新たな商業・業務・文化施設が既にオープンしており、阪急百貨店及びJR大阪駅においては、都市再生特別地区の都市計画決定が既に行われており、現在工事が進められている。

このような状況を踏まえ、昭和14年の完成以来、大阪の基幹的郵便局としての役割を果たしてきた大阪中央郵便局と、その西隣に立地する大弘ビル及びアクティ西ビルを超高層複合ビルに建替え、中枢業務機能、商業施設、劇場、並びに郵便局(窓口)を導入することにより、大阪駅前にふさわしい新たなビジネスや賑わいの創出、文化及び情報発信の拠点形成を図る計画とした。

また、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、回遊性の高い安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ることを目指し、関係行政機関との協議や、日本郵政株式会社が大阪中央郵便局の建替えを検討するにあたって組成した『「大阪駅前にふさわしい景観形成・歴史継承のあり方」に関する検討委員会』の提言を踏まえ、事業を推進していく。

(5) 事業工程の変更

本事業は、平成24年の竣工を目指して検討を進め、平成21年2月に「梅田3丁目計画(仮称)環境影響評価準備書」を提出し、公告・縦覧の手続きを経て、平成21年7月に準備書に対する市長意見をいただいたところであるが、昨今の経済状況に鑑み、竣工時期の見直しを検討してきた。

現状は、既設建物が存在し活用されていない状況であり、防犯、防災、景観、賑わいなどの観点から改善を図る必要があることから、事業工程を見直し、大阪中央郵便

局の保存部分以外を先行して取り壊し、大阪中央郵便局の跡地を仮設郵便局とイベント広場として3年間暫定活用する事業工程とした。

暫定活用終了後には、大弘ビル、アクティ西ビルを解体し、当初計画の施設を建設する。

注：郵便事業株式会社の集配機能については、平成20年5月に移転済み。

1.2.5 施設計画

計画施設の内容は、表1-1に示すとおりである。また、計画施設の配置図は図1-2(1)、立面図は図1-2(2)、完成予想図は図1-2(3)に示すとおりである。

また、平面図は図1-3(1)～(15)に、立面図は図1-4に、用途別断面図は図1-5に示すとおりである。



図1-2(1) 施設配置図

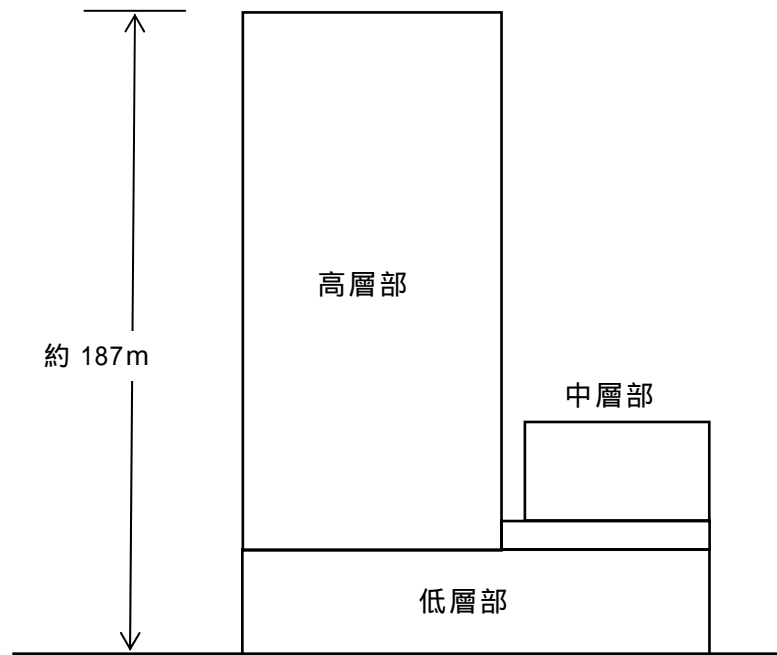


図 1-2(2) 立面図（南立面）



現時点での想定であり今後の検討により変更となる可能性があります。

図 1-2(3) 完成予想図

表 1-1 計画施設の規模

事業計画地の概要	所在地	大阪市北区梅田3丁目2番4号、14号、18号
	敷地面積	約 12,900m ²
	区域の指定	都市計画区域（市街化区域）
	地域・地区	商業地域・都市再生特別地区
	防火地域	防火地域
	基準建ぺい率	80%（耐火建築物の場合 100%）
	容積率最高限度	1,500% （都市再生特別地区の都市計画により最高限度緩和）
施設の概要	建築面積	約 8,900m ²
	延べ面積	約 217,000m ²
	（参考） 容積率の算定の基礎となる延べ面積	約 193,500m ² 業務施設：約 135,500m ² 商業施設：約 48,000m ² 劇場：約 10,000m ²
	階数	地上 40 階、地下 3 階、塔屋 2 階
	建物高さ	約 187m
	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
	主な用途	業務施設：事務所 商業施設：商業、郵便局（窓口）等 劇場：劇場
	駐車台数 （荷捌き台数含む）	約 470 台
自転車駐輪台数	約 300 台	

注：1.規模の詳細に関しては未定であるため、想定している規模が最大となる場合を示している。
2.建築面積は、方法書時点で計画していた外部階段等への屋根の設置に伴い変更となった。



図 1-3(1) 平面図 (地下 3 階)

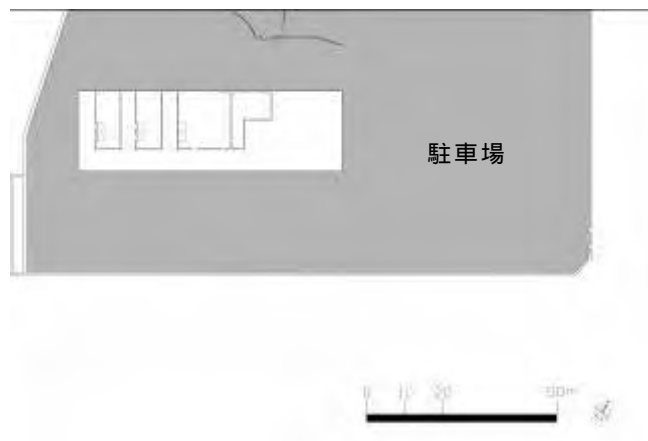


図 1-3(2) 平面図 (地下 2 階)

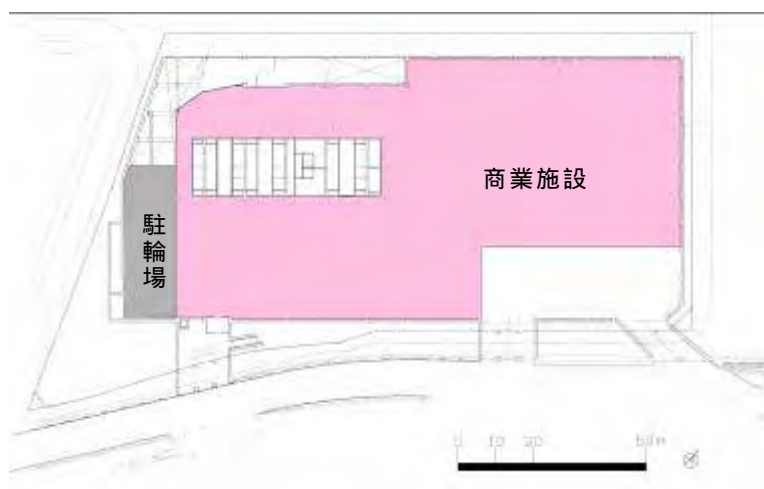


図 1-3(3) 平面図 (地下 1 階)



図 1-3(4) 平面図 (1 階)



図 1-3(5) 平面図 (2 階)

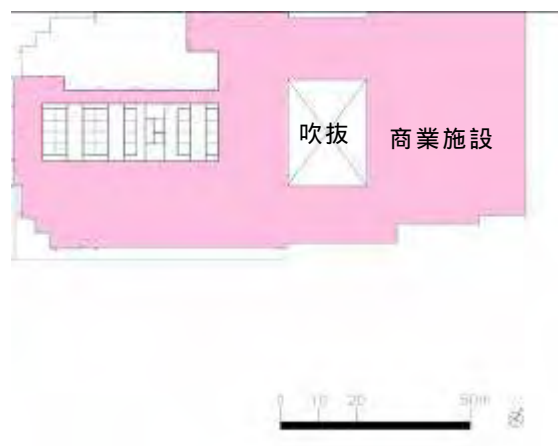


図 1-3(6) 平面図 (3 階)



図 1-3(7) 平面図 (4 階)

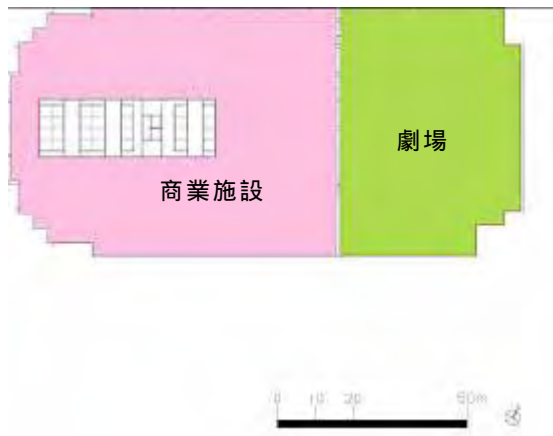


図 1-3(8) 平面図 (5 階)



図 1-3(9) 平面図 (6 階)

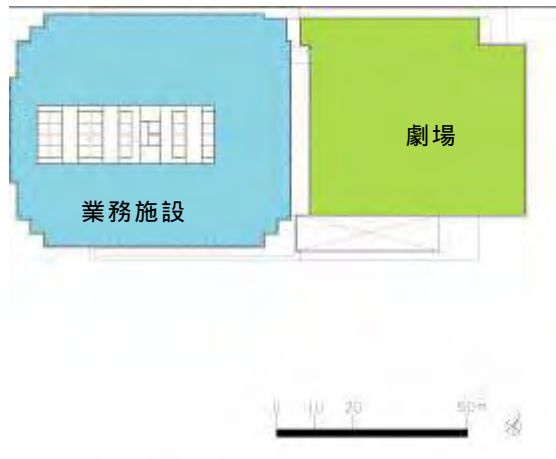


図 1-3(10) 平面図 (7 階)

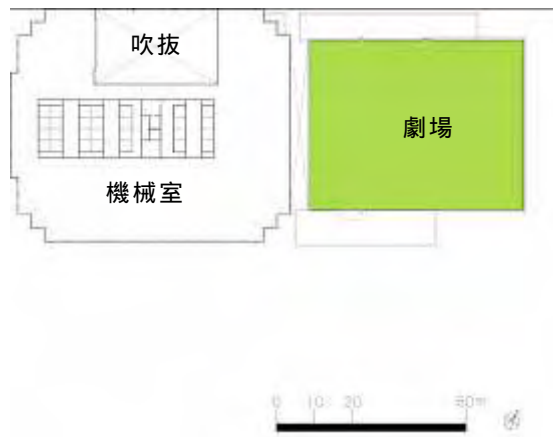


図 1-3(11) 平面図 (8 階)

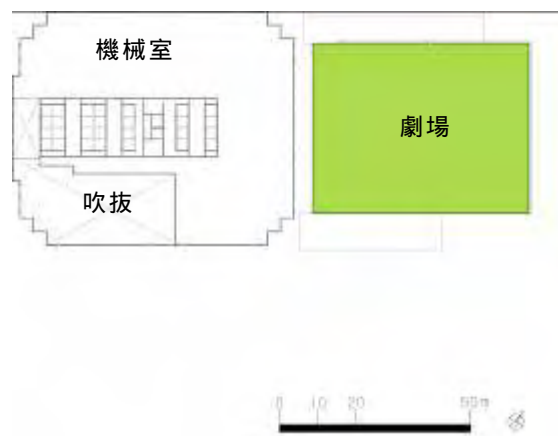


図 1-3(12) 平面図 (9 階)

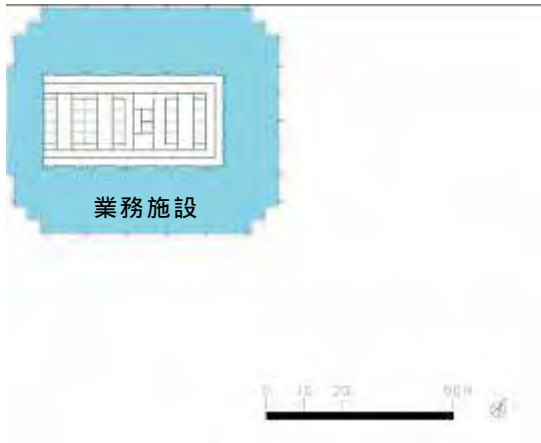


图 1-3(13) 高層基準階

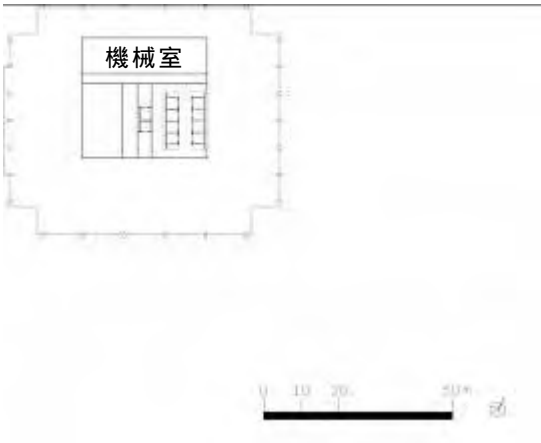


图 1-3(14) 塔屋階

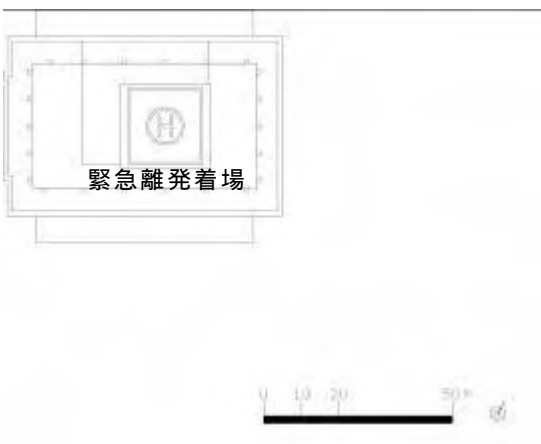
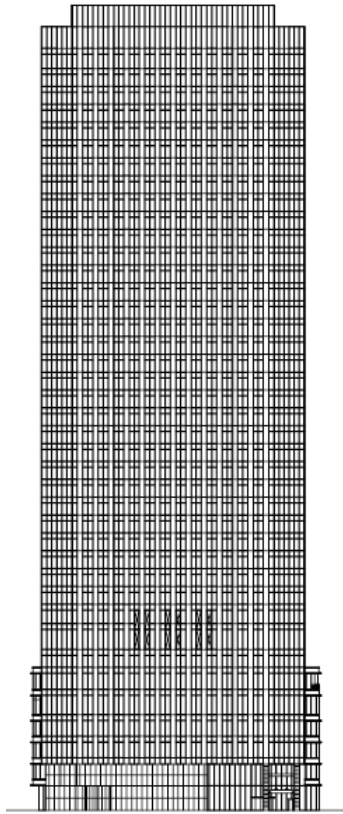
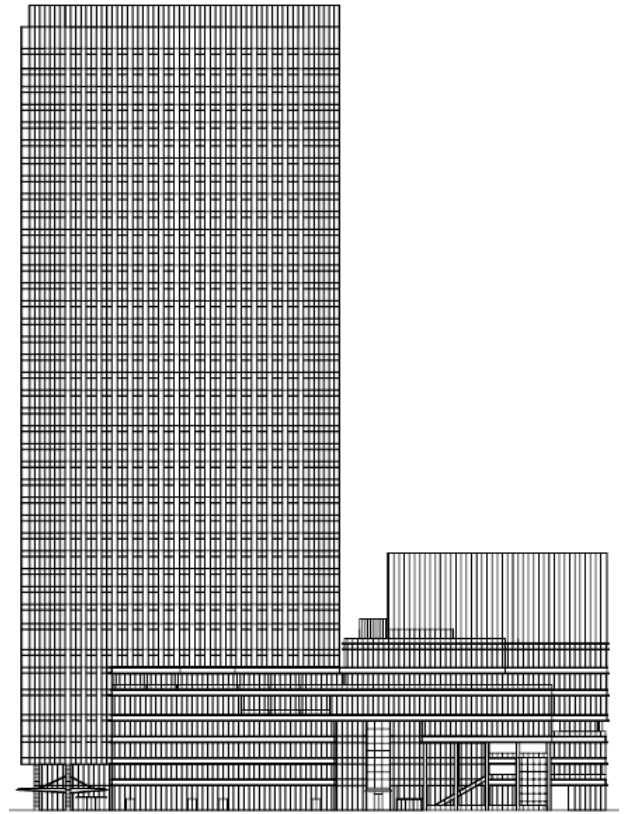


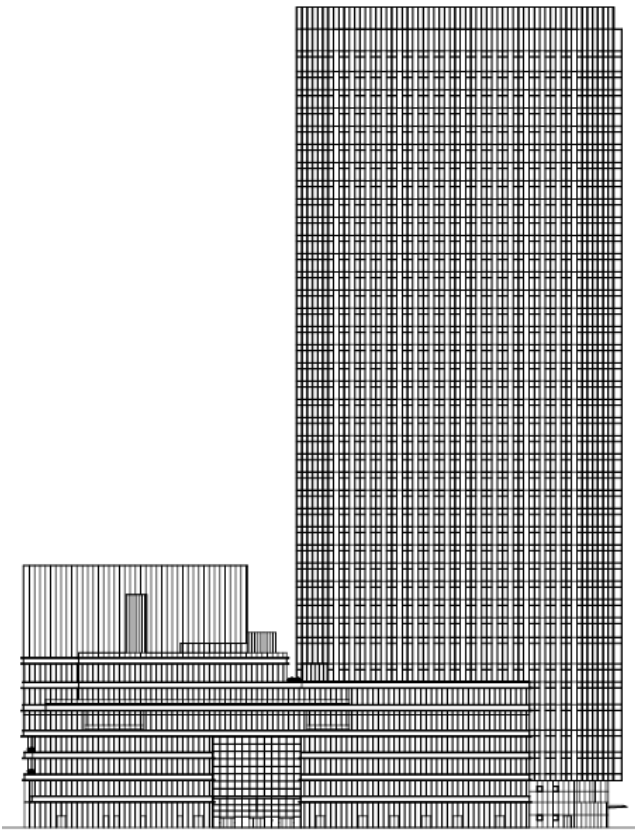
图 1-3(15) 屋上階



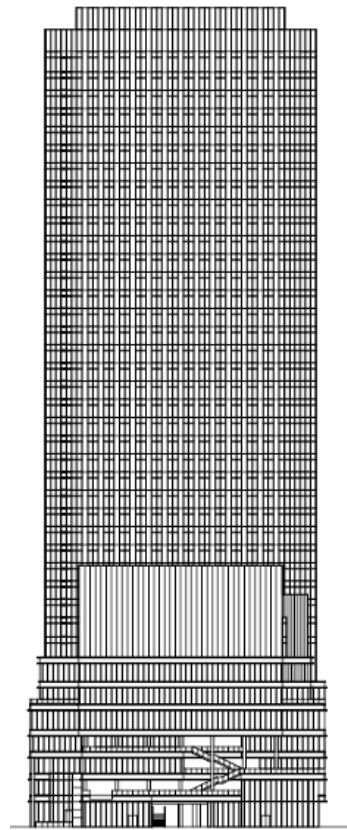
(西側立面图)



(南側立面图)



(北側立面图)



(東側立面图)

图 1-4 立面图

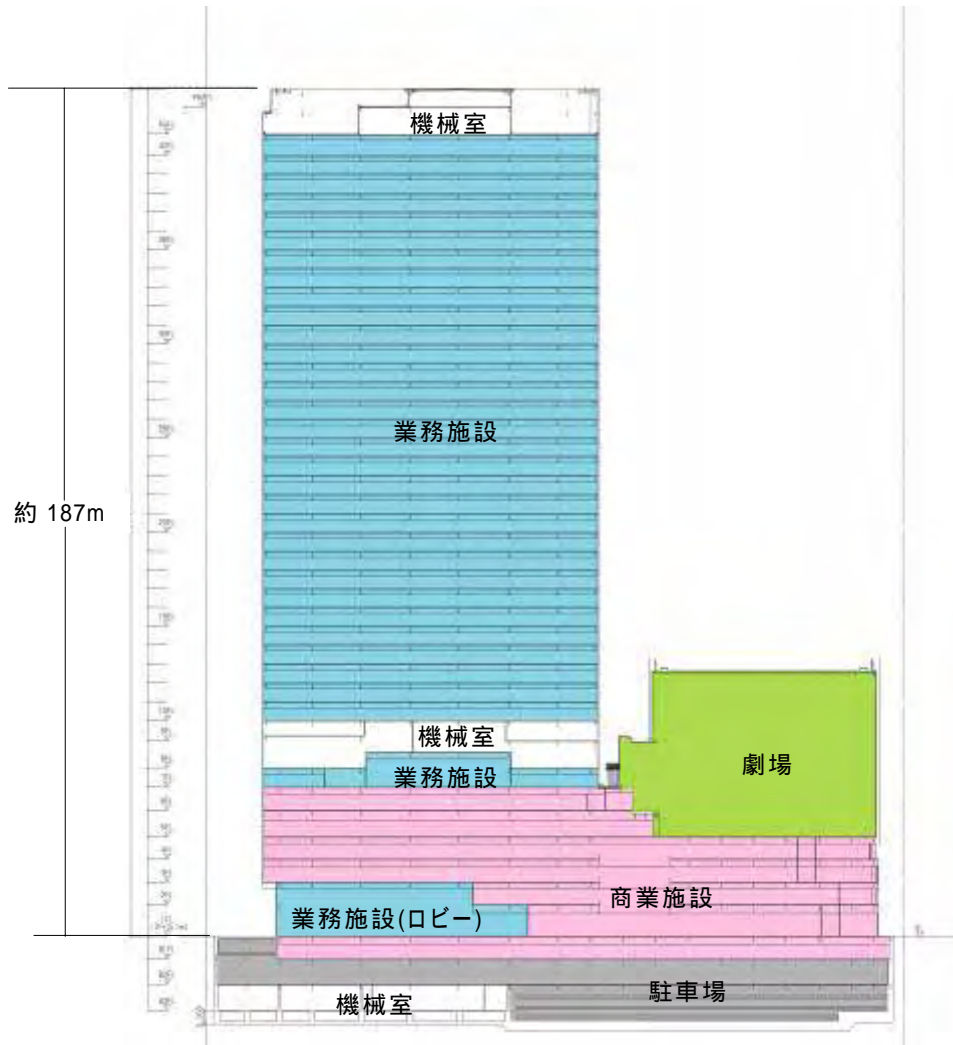


図 1-5 用途別断面図

1.2.6 熱源計画

本事業の空調等の熱源は、既存の地域熱供給事業者である大阪エネルギーサービス株式会社（以下、「地域熱供給事業者」とする。）と契約し熱供給を受ける計画である。その場合、事業計画地内に地域熱供給事業者のサブプラントが設置され、メインプラントから蒸気の供給を受け冷水、温水を製造する。そして、サブプラントから本施設に冷水、温水の供給を受ける予定である。

事業計画地内では、地域熱供給事業者からの蒸気や電力を使用することにより、ボイラ等のガス燃焼は行わない計画である。また、サブプラントの冷水・温水製造機器は8階に、排熱用の冷却塔は屋上に設置される予定である。

(1) 地域熱供給事業と環境影響評価の関係

本事業において導入を計画している地域熱供給は、既存の西梅田地区地域熱供給事業の拡張として計画される。地域熱供給の既設メインプラントは、事業計画地西方のJR高架下であり、本事業による熱需要の増加に対しては、既設メインプラントのボイラ増設で対応される予定である。

地域熱供給事業は、図1-6に示すように本事業のみに限定したのではなく、将来は他の建物への供給の可能性があるため、本事業と事業主体・目的の異なる別事業となる。しかし、地域熱供給の導入は本事業計画の前提となるため、地域熱供給事業者からの提供資料をもとに、環境影響評価の面から必要と考えられる項目を選定し予測評価を行った。

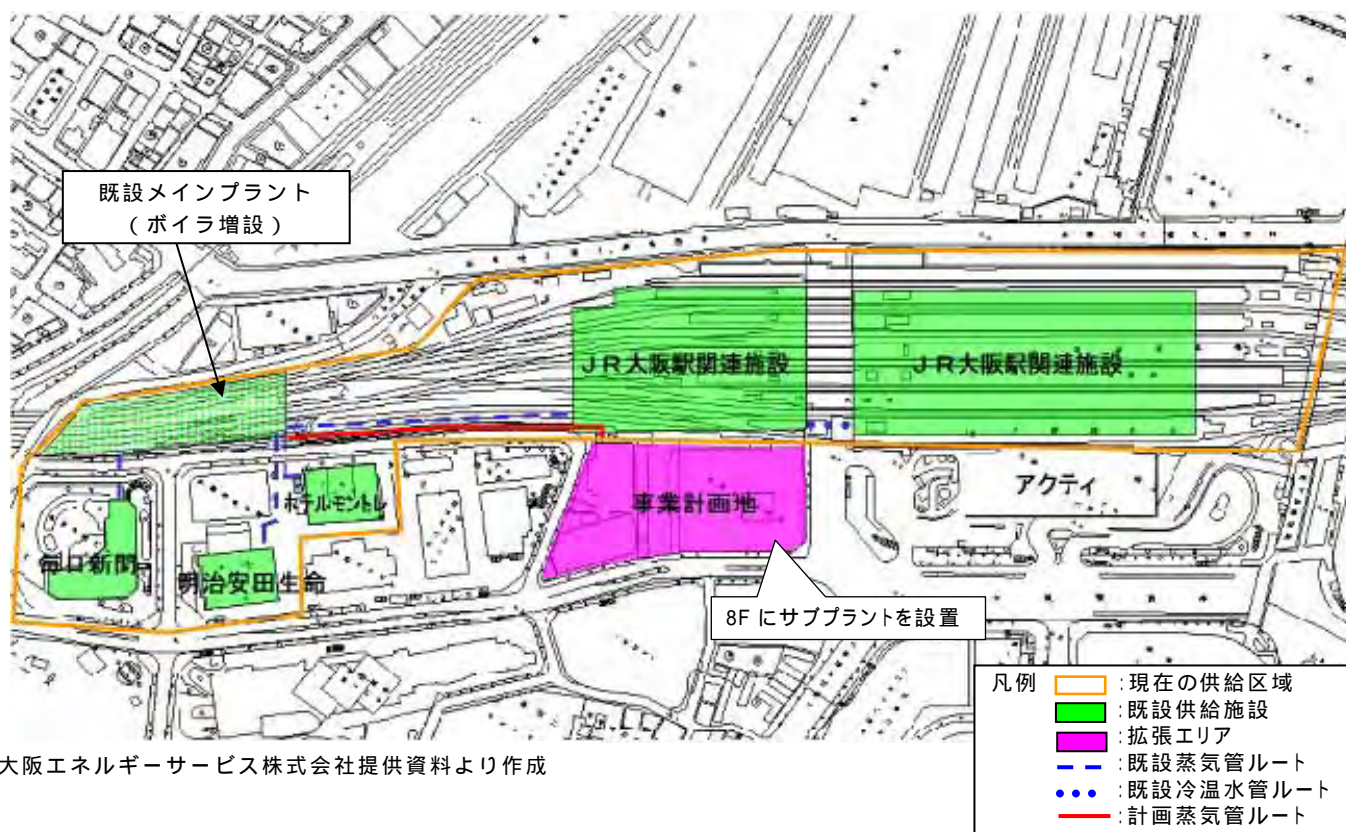


図 1-6 西梅田地区地域熱供給事業の拡張計画

(2) 地域熱供給事業者が想定している熱源計画

熱源設備

蒸気は既設メインプラントより事業計画地内の8階サブプラントに供給を受ける。熱源設備の組み合わせと運転の基本的な考え方は以下のとおりである。

<サブプラントに設置する熱源設備>

- ・ 蒸気吸収式冷凍機（高効率型） 冷水ピーク時運転
- ・ 電動ターボ冷凍機 冷水ベース運転
- ・ 電動ターボ冷凍機（インバーターターボ） 冷水ベース運転
- ・ 電動ターボ冷凍機（氷蓄熱） 冷水ベース運転 小負荷時、蓄熱運転主体
- ・ 蒸気 - 温水熱交換機 温水対応

熱源機器構成

現状での熱源機器構成は表 1-2 に、熱源機器の概略フローは図 1-7 に示すとおりである。ただし、機器番号は暫定であり、詳細は今後の地域熱供給事業者の検討による。

表 1-2 熱源機器構成（参考）

機器	機器概略仕様	容量	台数
DAR-1~3	蒸気吸収式冷凍機 高効率型	1,000 RT	3台
ETR-1,2	電動ターボ冷凍機	1,000 RT	2台
ETR-3,4	電動ターボ冷凍機（インバーターターボ）	600RT	2台
BTR-1,2	電動ターボ冷凍機（氷蓄熱用ブライン仕様）	533RT	2台
	付属機器		
IST-1,2	氷蓄熱槽 地下3階ピット内設置		
CHX-B1,B2	追掛運転用熱交換機		
CHX-C1,C2	熱交換機（氷蓄熱解氷用）		
HHX-1,2	熱交換機（蒸気-温水）	6,100kW	2台

大阪エネルギーサービス株式会社提供

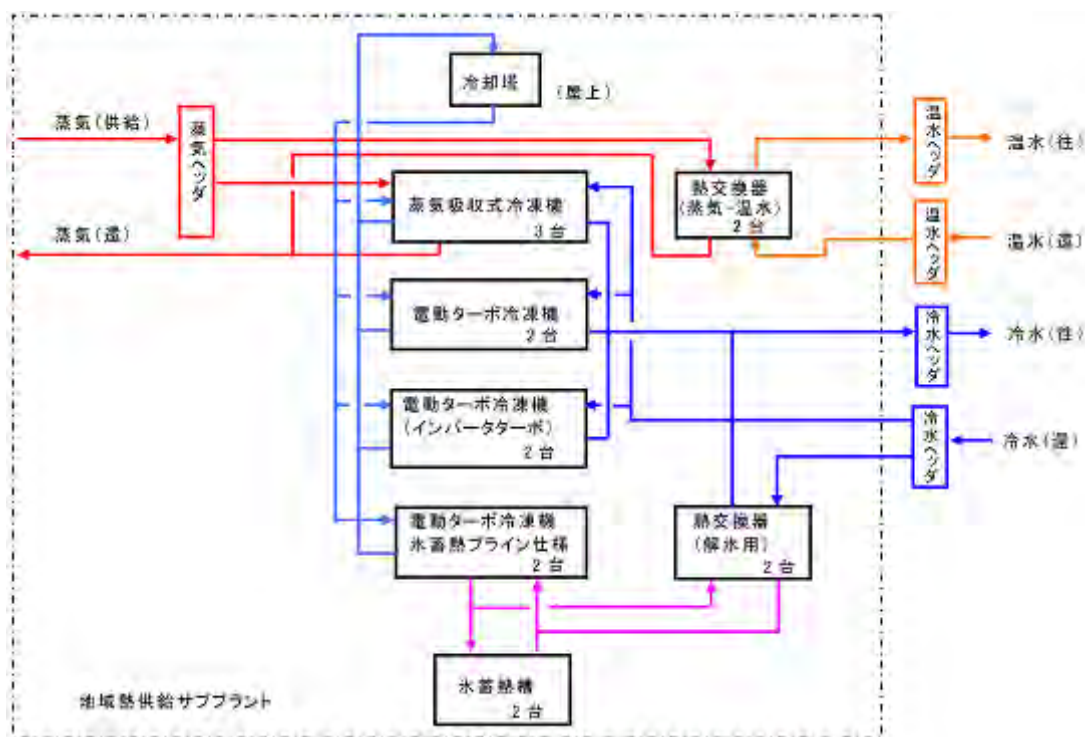


図 1-7 熱源機器の概略フロー

熱源機器設置スペース

想定している 8 階のサブプラントの熱源機器設置スペースは、図 1-8 のとおりである。



図 1-8 地域熱供給サブプラントスペース（8 階）

1. 2. 7 廃棄物処理計画

廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「大阪市廃棄物の減量推進及び適正処理並びに生活環境の清潔保持に関する条例」等の関係法令に基づき、適正処理を行う。入居テナントに対しては、廃棄物の分別等の周知徹底を行い、再資源化に努める。厨芥や蛍光灯等の廃棄物については、減量化やリサイクルの方策を検討する。そして、これらの廃棄物に対する環境保全の措置の実施により、廃棄物の発生量・排出量の減少を目指す。

また、解体工事を含めた建設工事の実施にあたっては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」及び「建設工事に関わる資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令を遵守し、リサイクルに努め廃棄物の適正処理を実施する。

1. 2. 8 土地利用計画

各土地利用区分の計画面積は、表 1-3 に示すとおりである。

表 1-3 土地利用計画

区分	面積 (m^2)	割合 (%)	備考
建物用地	約 8,900	69.0	
緑地	約 1,100	8.5	中層部屋上（6・7・8 階）に別途屋上緑化を行う
その他	約 2,900	22.5	通路・広場等
合計	約 12,900	100.0	

1. 2. 9 緑化計画

都市再生プロジェクトの第八次決定である「地球温暖化対策・ヒートアイランド対策モデル地域」の取組内容や、大阪駅西地区地区計画に基づき、隣接する西梅田地区との連続性を考慮しながら、建物の外壁面を現状よりも後退させることによりオープンスペースを確保するとともに、十分な緑化を計画する。

事業計画地における緑化計画の概要は表 1-4 に、緑化計画図は図 1-9(1)～(4)に示すとおりである。緑化計画は、防風機能を果たす常緑樹を植栽し年間を通じた緑のある風景を創出するとともに、落葉樹や中低木等により季節を感じさせる植栽計画とすることをコンセプトとする。

計画建物の壁面を道路よりセットバックさせることにより、建物周辺に潤いのある都市景観形成に寄与する緑化空間を整備し、西梅田地区へとつながる緑軸の起点として、緑豊かな四季を感じるにぎわい空間を創出する計画である。隣接する西梅田地区との連続性については、西梅田地区との調和に配慮してケヤキやシラカシ、さらには季節を感じさせるイロハモミジ等の導入を検討する。また、事業計画地南側の植栽帯については、西梅田地区の既存植栽帯のボリュームや植栽配置等の連続性を勘案した計画とする。

また、計画建物周囲には、高木や低木を植栽し、木陰の創出やヒートアイランド現象の緩和を図るとともに、建物中層部屋上の緑化に努める。具体的には、大阪駅西地区地区計画に基づき、「大阪府自然環境保全条例」や「大規模建築物の建設計画の事前協議」（「大規模建築物の建設計画の事前協議に関する取扱要領」（大阪市、平成 20 年 4 月）並びに「同実施（技術）基準」平成 19 年改正）を踏まえ、敷地内の地上部及び中層部屋上部分に緑地面積（合計 2,000m²以上）を確保する。

樹種は、今後関係機関と協議しながら選定する。

建物中層部屋上に関しては、風の影響を受けやすい場所であるため、その風圧に耐えられるように、安全性も十分考慮したうえで、樹種の選定を行う計画である。

表 1-4 事業計画地における緑化計画の概要

区分	緑地面積	概要
地上（1階）	2,000 m ² 以上	事業計画地の外周歩道に面する部分に、植栽を行う。
中層部屋上		中層部屋上に植栽を行う。

注：緑地面積は大阪府自然環境保全条例等を踏まえた規模を確保する。



図 1-9(1) 緑化計画図 (1 階)



図 1-9(2) 緑化計画図 (6 階)



図 1-9(3) 緑化計画図 (7 階)



図 1-9(4) 緑化計画図 (8 階)

表 1-5 現時点で計画している樹種

区 分	樹 種
地 上 (1 階)	シラカシ (高木 / 常緑樹)、クスノキ (高木 / 常緑樹)、 ケヤキ (高木 / 落葉樹)、イロハモミジ ((高木 / 落葉樹))、 サツキツツジ (低木 / 常緑樹)、ファイリヤブラン (地被類) 等
中層部屋上	サツキツツジ (低木 / 常緑樹)、ヤマブキ (低木 / 落葉樹)、 ファイリヤブラン (地被類) 等

1. 2.10 交通計画、駐車場計画

(1) 施設関連車両台数

施設関連車両台数は、平成 12 年京阪神パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会、平成 12 年）による大阪駅周辺の用途別発生集中交通量と、平成 13 年建物床面積調査（大阪市、平成 13 年）の用途別の床面積から算出した発生集中原単位を用いて、本事業の開発条件に基づき設定した。

この方法は、事業者が関係機関と協議したうえで検討した「大阪駅西地区交通計画検討資料（自動車交通）平成 20 年 6 月」と同じ設定方法である。

なお、平成 12 年京阪神パーソントリップ調査は、現時点で公表されている最新データであり、平成 13 年建物床面積調査はパーソントリップ調査の直近年の建物用途別の床面積調査であるため、これらのデータから発生集中原単位を設定した。

また、本事業に伴う施設関連車両の方面別交通量は、発生集中台数に、平成 12 年パーソントリップ調査による方面構成比を与えることにより推計した。

なお、荷捌き車両を含む施設関連車両の台数等の設定方法の詳細については、別途、「5.1 予測の前提」に記載する。

このような設定のもとに算出した将来の荷捌き車両を含む施設関連車両の発生集中台数は、表 1-6 に示すとおりである。

施設関連車両の主要な走行ルートは図 1-10 に示すとおりであり、方面設定に際しては道路ネットワーク状況を勘案し、一般道路利用として、北西方面（国道 176 号）、北東方面（新御堂筋）、東方面（国道 1 号）、西方面（国道 2 号）、南方面（御堂筋、四つ橋筋）の 5 方面と、高速利用（来場：阪高出入り橋ランプ、退場：阪高梅田ランプ）1 方面の計 6 方面としている。

来場ルート・退場ルートの設定にあたっては、原則として来場・退場動線とも各方面別の最短経路（ただし原則幹線道路利用）を一方向につき 1 ルート設定している。ただし、北東方面への退場ルートは北ルート、南ルート、東方面からの来場ルートは桜橋交差点直進ルート、同交差点右折ルートを設定している。

表 1-6 本事業に伴う施設関連車両の発生集中台数

単位：台/日（往復）

平休 区分	発生集中台数		
	小型車	大型車	計
平日	2,590	140	2,730
休日	3,200	140	3,340

注：荷捌き車両を含む



図 1-10 施設関連車両の主要な走行ルート

(2) 歩行者ネットワークの充実

計画地周辺部においては、大阪駅新北ビル、大阪駅北地区先行開発、アクティ大阪増築など施設の新設増設が計画されており、本施設供用時には現行歩行者流動の変化が想定される。

このため、大阪市と協議し、大阪駅周辺の東西・南北の主要な歩行者動線の強化・充実のため、供用時の歩行者ネットワークを想定し、図 1-11 に示すように地下・地上・デッキの3つのレベルでの歩行者動線への対応を計画している。その概要は以下のとおりである。

なお、図 1-11 には都市再生特別地区の公共貢献要素として計画しているものを計画案として示した。ただし、事業計画地外に新たに整備される歩行者動線については、工事工程や工事内容が未定のため本環境影響評価の対象とはしていない。

【大阪駅周辺の東西・南北の主要な歩行者動線の強化・充実】

< デッキレベル >

敷地の南東角には、歩行者動線の結節点となる多目的広場をデッキ・地上・地下の各レベルに設け、デッキレベル（2階）ではアクティ大阪増床部分と歩行者用立体通路を介して接続し、東西方向の主要な歩行者動線の強化を図る。

< 地上レベル >

計画地内に多目的通路を整備し、北側で整備を予定しているJR高架下歩行者用通路との連絡を図ることにより、西梅田方面と大阪駅北地区を結ぶ南北の主要な歩行者動線の充実を図る。

計画地東側及び南側においてゆとりある地上沿道空間を整備し、大阪駅から西梅田方面へのアクセス性の向上と、大阪駅周辺での地上の回遊性の充実を図る。

計画地北側に東西通路を整備し、大阪駅から西梅田方面へのアクセス性の維持・向上と、賑わいある回遊空間の形成を図る。

< 地下レベル >

ガーデンアベニュー東端部を拡張することで、JR桜橋口方面からガーデンアベニューの地下歩行者動線をスムーズにする。また、計画地南東で地下多目的広場を介して、ガーデンアベニューと接続することにより、地下から計画地への視認性・アクセス性の向上ならびに防災性の強化を図るとともに、中央郵便局前交差点の南北横断ルート歩行者動線の強化を図る。さらに、計画地南西においても地下接続を図り、西梅田地区における地下レベルの歩行者回遊動線の充実を図る。



(デッキレベル)

(地上レベル)



(地下レベル)

図 1-11 デッキレベル、地上レベル、地下レベルでの主要な歩行者動線の強化

【事業計画地近傍の交差点における歩行者ネットワーク】

敷地南東の多目的広場を介したアクティ大阪増床部分とのデッキルート及び地下横断ルートの新設により、中央郵便局北の東西横断歩道及び中央郵便局前交差点の南北横断歩道の歩行者の一部が新設ルートに配分される。

デッキルート整備により、地上の横断歩行者の一部がデッキルートに転換することにより、中央郵便局北の東西横断歩道の歩行流動量増加は抑制される。また、中央郵便局前交差点において地下横断ルートが整備されることにより、整備されない場合と比較し地上の横断歩行者の一部が地下に転換することにより減少するため、交差点の処理能力が向上すると考えられる。



現 状



新設ルート整備後



図 1-12 交差点処理検討との関係について

(3) 事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理検討

事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理については、事業者が関係機関と協議したうえで取りまとめた「大阪駅西地区交通計画検討資料（自動車交通）平成20年6月」において検討されている。検討されている主要な交差点は、図1-13に示すとおりである。

同検討資料においては、主要な交差点における自動車交通量は、各交差点において実測した交通量に大阪駅新北ビル、大阪駅北地区先行開発、アクティ大阪増築、梅田阪急ビル建替等の周辺プロジェクトの交通量を加えた交通量から、現在の中央郵便局・大弘ビル関連の交通量を差し引き、アクティ西駐車場関連は、本計画開発後は新北ビル別棟駐車場へ移行するとしたうえで、本事業の開発条件に基づき設定したピーク時の交通量を加えて設定している。なお、検討にあたっては、各交差点における将来の横断歩行者数の増加や歩行者ネットワークの充実についても考慮されている。

検討の結果、全ての交差点における、交差点飽和度は0.9、交差点流入部の各車線の混雑度は1.0を下回っており、各交差点における交通処理は可能と判断されている。

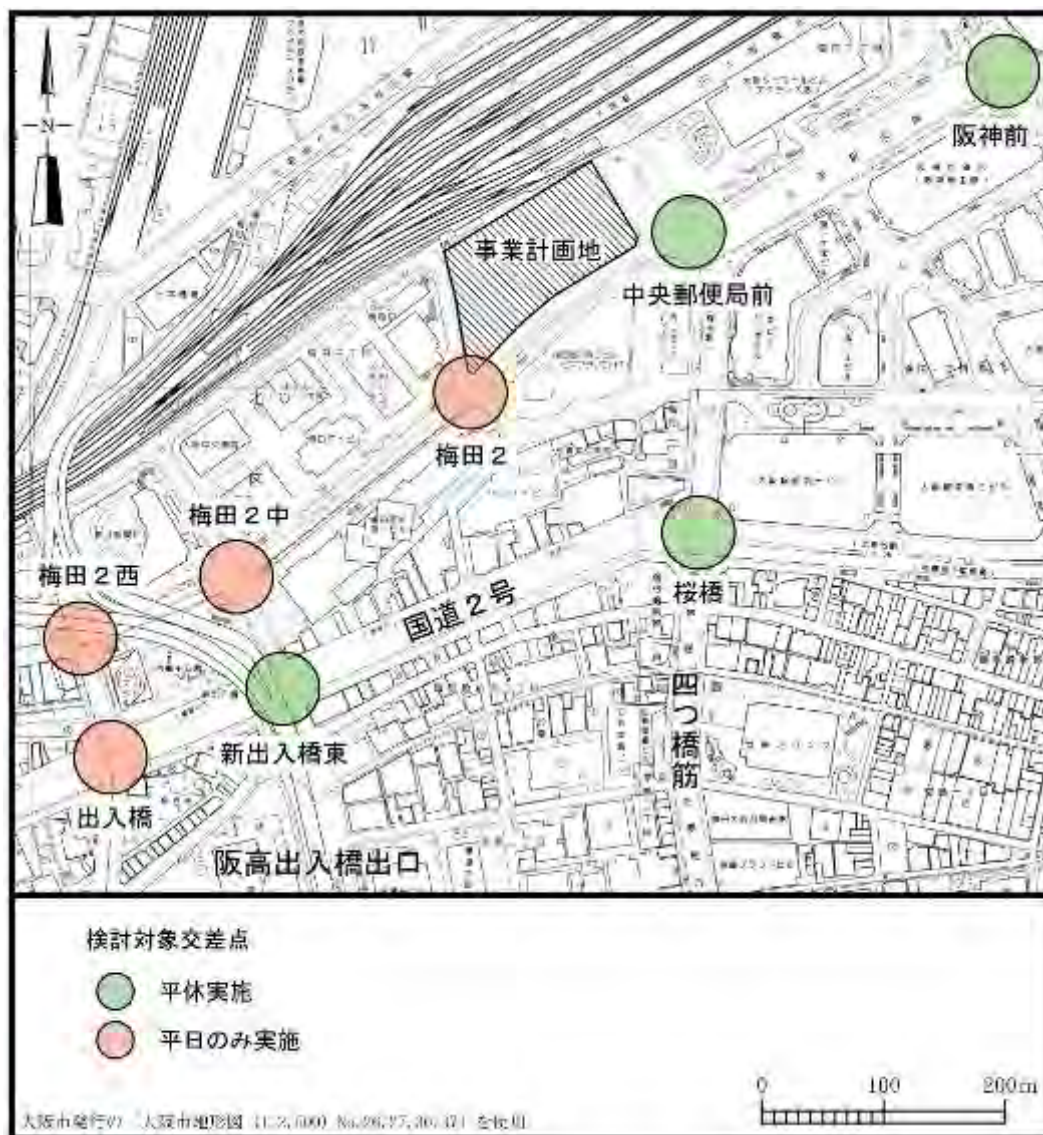


図1-13 事業計画地周辺において検討を行った交差点

(4) 駐車場計画

駐車場台数の設定にあたっては、事業内容及び大阪市の「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」（平成 16 年 4 月）をベースに、「大規模小売店舗立地法指針」（平成 19 年 2 月）及び「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」（平成 19 年 3 月）のピーク率及び平均乗車人員の考え方に基づいて必要台数を設定した。

「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」における附置義務台数は 443 台となり、この台数は、「大規模小売店舗立地法指針」及び「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を勘案して求めた休日の必要台数より多い値である。しかし、本事業では、必要荷捌き台数の余裕分等を勘案し約 470 台とした。

なお、最終的な駐車場台数の確定に向けては、さらに関係部局等の指導を得ながら必要最小限の台数を確保する計画である。

また、公共貢献要素の一つとして、地下歩道やデッキにより周辺の鉄道駅とのアクセスを確保する予定であり、このことにより、公共交通機関の利用を促進するなど、周辺地域の交通環境に配慮する。

駐車場の位置については、自動車の出入口を西側の地区幹線 2 号に集約することで、四つ橋筋や市道西梅田線沿道に安全な歩行者空間を確保するとともに、発生集中交通量の大阪駅周辺へ及ぼす影響が最小限となるよう配慮する。

また、適切な台数の駐輪場（約 300 台）を敷地内に整備することにより、沿道の不法駐輪の削減を図り、快適な歩行空間の確保に努める。

さらに、劇場を含め施設全般を訪問する来客を運ぶ大型バスやタクシーが周辺交通の支障とならないよう、歩行者動線や南西多目的広場の計画に十分配慮しながら西側敷地内に十分な規模を持った滞留スペースを確保する。

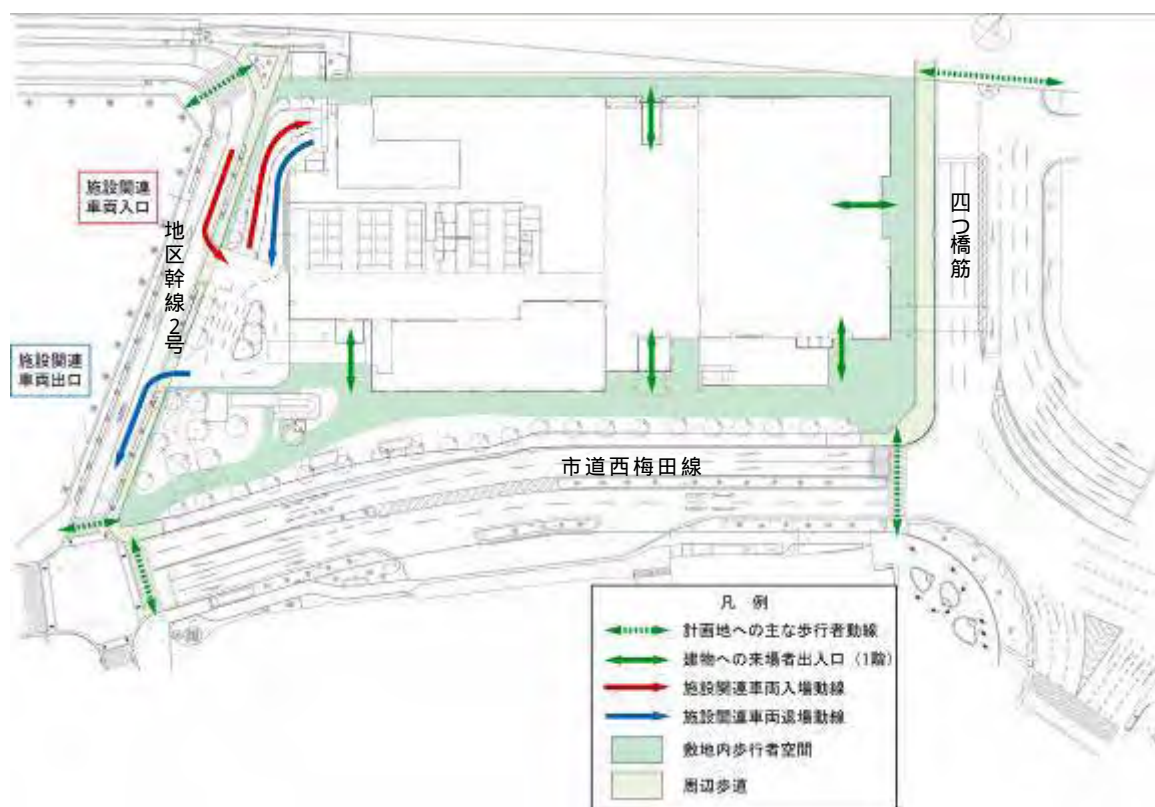


図 1-14 施設関連車両の出入口の位置及び来場者出入口

1. 2.11 工事計画

(1) 工事工程

工事の全体工程表を表 1-7 に、主な工事内容を表 1-8 に示す。

本事業では図 1-15 に示すように、まず、保存部分を残し中央郵便局局舎地上部と地下の一部の解体工事を行い、並行して解体ガラと搬入土で埋戻し整地した後、プレハブの仮設郵便局とイベント広場を整備する。その後 3 年間の暫定活用を行い、暫定活用期間終了後、大弘ビル、アクティ西ビル地上部を解体し計画地南西側に仮設郵便局を移転し、計画建物の新築工事に着手し、順次基礎工事、躯体工事等の建設工事を行う計画である。地下部については、地上部の躯体工事に合わせて解体工事と躯体工事を行う計画である。

なお、地下掘削等による地盤の変形による近接構造物への影響がないように必要期間中、計測管理を行い安全な工事を行う。

また、本事業計画地は、JR 大阪駅をはじめとした鉄道駅が集積した交通至便な立地条件にあり、周辺には大型商業施設や中核業務機能が集積している。昼間は自動車交通や歩行者通行も多くなっていることから、安全な工事を行うために、夜間にも工事を行う計画である。

夜間工事の実施にあたっては、警察、道路管理者等関係機関と協議調整のうえ、周辺環境に配慮するとともに安全な工事計画を立て実施する計画である。

なお、本事業計画地は平成 31 年に竣工予定である。

表 1-7 工事の全体工程

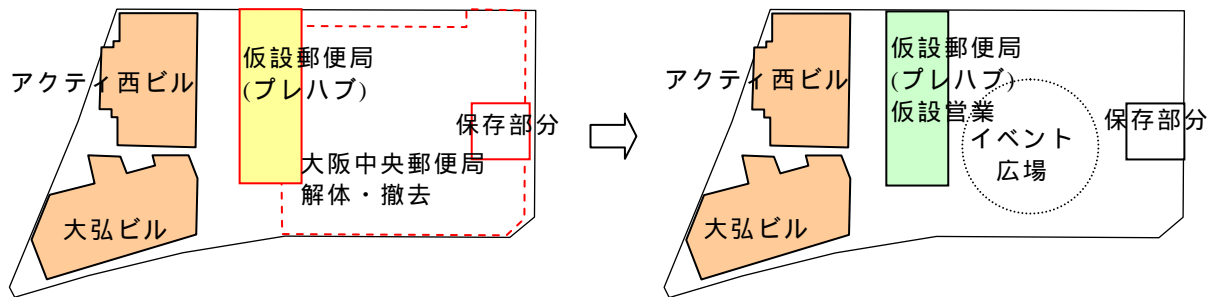
年次		1	2	3	4	5	6	7	8
仮設工事		—————				—————			
解体工事	地上解体工事	中央郵便局 —————				大弘ビル アクティ西ビル —————			
	地下解体工事						—————		
仮設郵便局工事			—————			—————			—
基礎工事 (山留・杭・掘削)						—————	—————	—————	
躯体工事	地上躯体工事						—————		
	地下躯体工事						—————		
仕上工事・ 設備工事							—————		
外構工事等								—————	

表 1-8 工事の内容

工事区分		工事内容
仮設工事		<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地の敷地境界線に沿って、仮囲い及び工事関連車両の出入口を設置、歩道切り下げ等を行う。 ・揚重設備、工事機械、足場、電気、給排水など直接工事を行う前の準備工事を行う。 ・本体工事期間中も、作業に必要な仮設物がある場合は、仮設工事を行う。 ・工事関連車両の通路となる部分の地盤整備や、山留工事・杭工事に先立ち作業地盤の整備を行う。
解体工事	地上解体工事	<ul style="list-style-type: none"> ・地上部は上層階から解体重機、ロングアーム等により順次解体する。 ・地下の床スラブなど一部躯体を解体し、解体ガラや砕石、現場内の良質土等による先行埋戻しを行って、地下既存建物の浮上りを防止する。
	地下解体工事	<ul style="list-style-type: none"> ・山留壁内部で新設建物と位置的に干渉する既存地下建物の躯体を解体する。 ・地下躯体解体工事は、地盤掘削工事と並行して行う。 ・山留壁外部の地下躯体は、基本的に解体せず、現地に残置する。
仮設郵便局工事		<ul style="list-style-type: none"> ・中央郵便局の保存部分以外の地上部解体後整地し、プレハブの仮設郵便局を建設し仮設営業の後解体する。 ・新築工事と干渉しない敷地南西側に、プレハブの仮設郵便局を建設し仮設営業の後解体する。
基礎工事	山留壁工事	<ul style="list-style-type: none"> ・地下既存建物解体及び新築掘削工事に先立ち、新築建物の外周に遮水地中壁として、RC連壁（北面）及びソイルセメント柱列壁（主に東西及び南面）を施工する。 ・RC連壁は、安定液を使用しながらGL-38m程度の建物支持層まで掘削し、鉄筋を挿入した後、生コンクリートを打設して地中壁を築造する。 ・ソイルセメント柱列壁は土中にセメントミルクを注入し、地中壁を築造する。ソイルセメントの地下壁はGL-38m程度に存在する遮水層まで設置する。 ・工事において発生する汚泥は、場内で天日乾燥させた後、ダンプトラックで中間処理場へ搬出する。
	杭工事	<ul style="list-style-type: none"> ・上記RC連壁と同様に、安定液を使用しながら杭孔をGL-45m程度の建物支持層まで掘削し、鉄筋及び鉄骨を挿入した後、トレミーパイプを使用して、生コンクリートを打設して場所打ちコンクリート杭を築造する。
	掘削工事	<ul style="list-style-type: none"> ・地上レベルから基礎底に向けて、地盤を順次掘削する。段階ごとに必要な切梁を設けて、山留壁の変形を防止する。 ・掘削残土は、埋立処分場へ搬出するか、再生資源化するために処理場へ搬出する。また、現場間流用による有効利用についても検討する。
躯体工事	地上躯体工事	<ul style="list-style-type: none"> ・地下躯体工事と並行して、タワークレーンにて地上部の鉄骨組立を行い、床のデッキプレートを貼った後、床コンクリートを打設する。 ・この作業を繰り返し、積層工法により地上躯体を施工する。
	地下躯体工事	<ul style="list-style-type: none"> ・地下躯体は、地盤掘削と並行して、逆打工法にて施工する。地下躯体のうち敷地南西側の地下連絡通路部分は、プレハブの仮設郵便局解体後に施工する。
仕上工事・設備工事		<ul style="list-style-type: none"> ・躯体工事が完了した階から順次、内・外装材を取りつけ、仕上げ工事を施工する。 ・また設備機器の搬入据付、空調設備、電気設備、給排水設備、エレベータ等の工事を施工する。
外構工事等		<ul style="list-style-type: none"> ・外構工事では、歩道の舗装、花壇の設置、植栽等の施工を行う。 ・竣工時の検査
計測管理		<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地の北側地上部にはJR軌道があり、南側地下には阪神電車函体がある。今回の工事はこれらとの近接施工となるため、西日本旅客鉄道株式会社、阪神電鉄株式会社との関係者間協議の方針に基づき、解体工事を含む必要期間中、計測管理を行う。 ・計測管理項目は、山留壁や地盤の鉛直・水平変位量計測、軌道や函体の変位量や応力度計測等である。

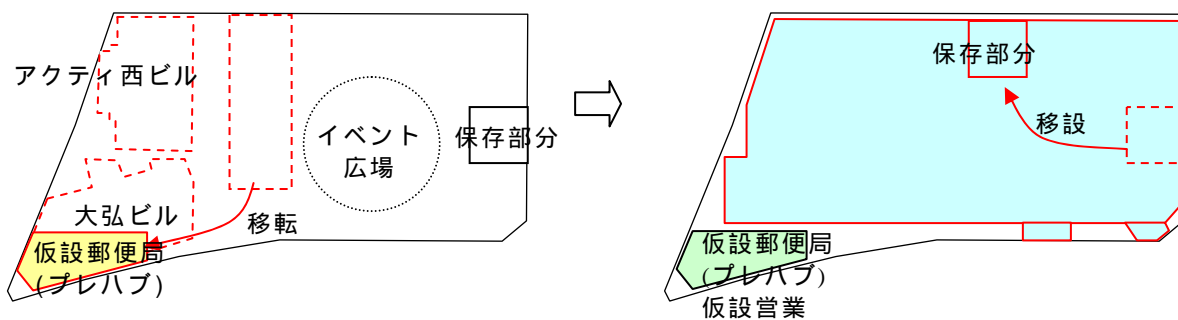
大阪中央郵便局解体撤去、仮設郵便局建設

暫定活用期間

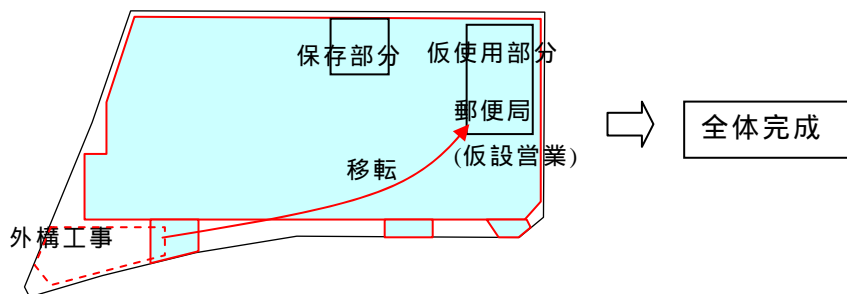


本開発着手（大弘ビル、アクティ西ビル解体、仮設郵便局建設）

新築工事
保存部分移設



仕上工事・外構工事
一部仮使用（仮設郵便局移転）



凡 例	
	既存供用
	仮設供用
	解体工事
	仮設工事
	新築工事

図 1-15 施工順序

(2) 工事中の歩行者動線

工事中は事業計画地の敷地境界に沿って、仮囲いを設置し歩行者の安全を図る。また、工事中の歩行者動線が遮断されることのないよう、敷地周囲に歩行空間を確保する。工事関連車両の出入口には、誘導員を配置し歩行者の安全を確保する計画である。

(3) 工事関連車両走行ルート

施設の建設工事に伴い発生する工事関連車両の主要な走行ルートは、図 1-16 に示すとおりである。工事関連車両は、主として阪神高速道路と幹線道路を利用する計画である。

また、工事関連車両の運行にあたっては、走行時間帯の配慮、運転者への適正走行の周知徹底、輸送体制の工夫などを行う予定である。

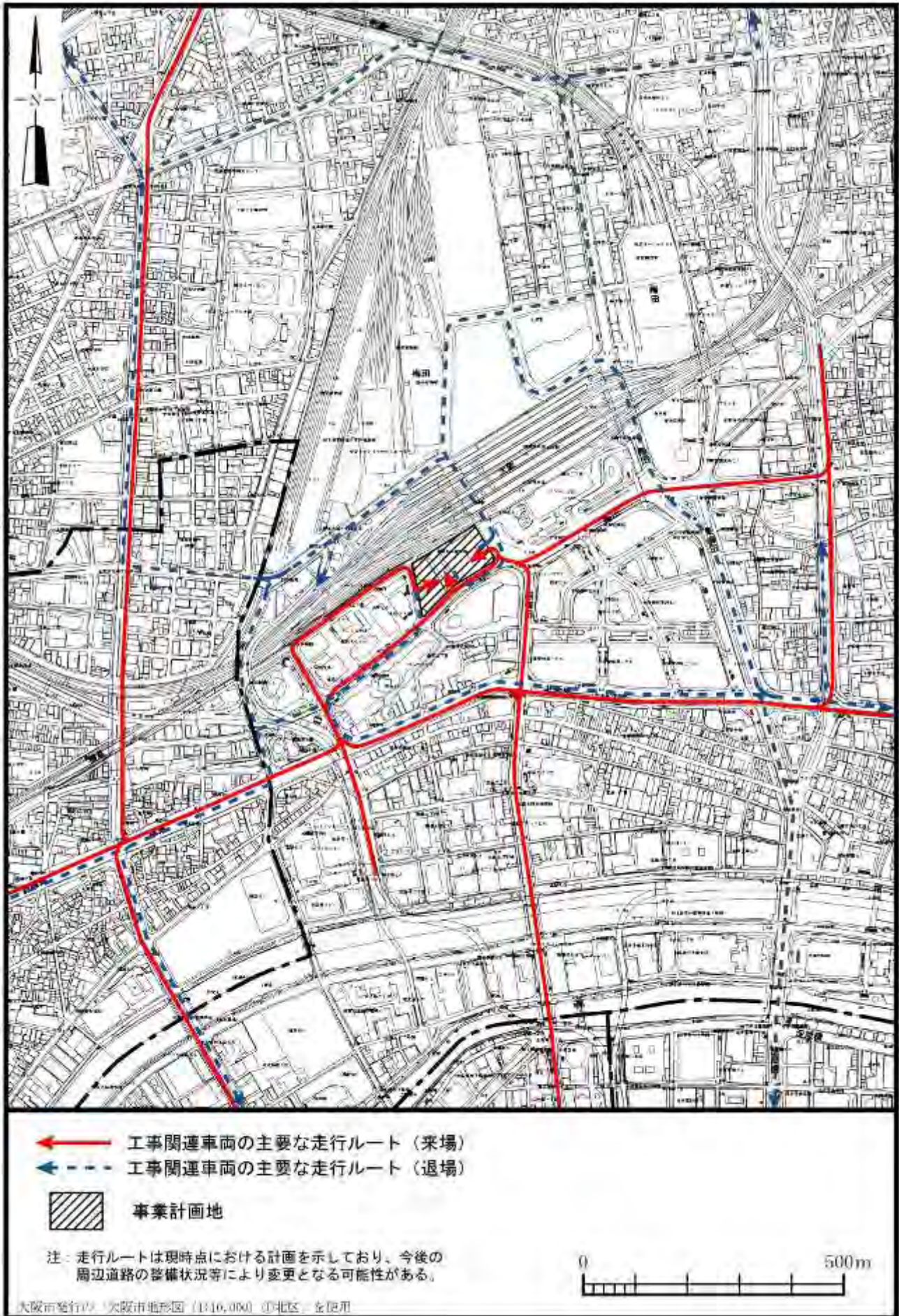


図 1-16 工事関連車両の主要な走行ルート

(4) 環境保全対策

工事の実施にあたっては、周辺地域に対する影響を軽減するため、可能な限り最新の公害防止技術や工法等を採用し、低公害型機材を使用する。

建設資機材等の運搬にあたっては、車両走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮、輸送効率の向上、運転者への適正走行の周知徹底、工事関連車両の運行管理等により周辺環境に配慮する。

大気質、騒音、振動

工事の実施にあたっては、工事区域の周囲には遮音壁を兼ねた仮囲いを、また解体建物の周囲には防音パネルを設置するとともに、適宜散水及び車両の洗浄を行い、粉じんの発生及び飛散防止を図り、騒音の抑制に努める。

大気汚染物質の排出量の削減及び騒音・振動による周辺地域の環境への影響については、最新の排出ガス対策型建設機械及び低騒音・低振動型の建設機械・工法を採用するよう努めるとともに、建設機械について、空ぶかしの防止、アイドルングストップの励行、できる限り同時稼働を回避する等の適切な施工管理を行い軽減に努める。

また、事業計画地の周囲には、専門学校等が存在していることを踏まえ、これらの近隣施設と十分な事前協議を行い、工事を実施する。

なお、工事中は、建設機械等の稼働状況を把握するとともに、万一、問題が発生した場合には、関係機関と協議の上、適切な対策等を検討・実施する。

水質

工事区域内の濁水（雨水及び工区内の滞留地下水）は、工事区域内に沈砂集水ピットを設け、浮遊物の沈殿及び中和処理を行った後、上澄みを公共下水道に放流する。なお、ピット内に堆積した土砂は、適宜除去し、沈砂能力を良好に保つ。また、除去した土砂は、専門業者に委託し適切に処分する。

地盤沈下

工事の実施にあたっては、新築建物の外周全てについて、遮水性の高い山留壁を構築すること等による側方及び下方からの地下水の発生を抑制するとともに、鉄道近接施工となるため、北面は剛性と耐力の大きいRC連続地中壁を計画し、地盤変形の抑制などの対策を講じ、地盤沈下を生じさせないように配慮する。

廃棄物・残土

解体を含む工事の実施に伴い発生する建設廃棄物は、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（建設リサイクル法）等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクル等について適正な措置を講じる。また、使用する建設資材等については、できる限りリサイクル製品を使用する。

残土については、埋戻しや植栽マウンドとして場内において有効利用を検討する。供用後に発生する廃棄物についても、発生抑制・減量化・再資源化等について、適切な措置を講じる。

文化財

事業計画地は、周知の埋蔵文化財包蔵地ではないが、大規模な建築物であることから、新たな掘削工事にあたっては、大阪市教育委員会等の関係機関と協議し適切に対応する。

また、建設工事中に、事業計画地において埋蔵文化財が確認された場合には、大阪市教育委員会等と協議を行い、適切に対応する。

交通対策

建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行い、工事関連車両の台数をできる限り削減するとともに、アイドリングストップの励行等を行う。

走行時間帯については、ラッシュ時など混雑する時間帯をできるだけ避けるとともに、各工事のピークがなるべく重ならないように工程を調整する等の工事の効率化・平準化に努め、周辺道路において入場待ち車両が発生しないよう適切な運行に努める。

走行ルートについては、幹線道路をできるだけ利用するとともに、複数のルートを設定し、車両の分散化を図る。

なお、工事関係車両の出入口や走行ルートについては、警察、道路管理者等関係機関と協議調整を行う。