

梅田 3 丁目計画（仮称）

事後調査計画書

平成 24 年 2 月

郵便局株式会社
大阪ターミナルビル株式会社

目 次

1. 事業者の氏名及び所在地	1
2. 対象事業の名称	1
3. 対象事業の内容	1
3. 1 事業計画地の位置	1
3. 2 施設計画の概要	3
3. 3 工事計画	7
4. 環境保全のための措置	10
5. 事後調査の方法	15
5. 1 調査の目的	15
5. 2 調査計画	15
6. 事後調査報告書の提出時期	15

1. 事業者の氏名及び所在地

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

2. 対象事業の名称

梅田3丁目計画（仮称）

3. 対象事業の内容

3. 1 事業計画地の位置

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に示すとおりである。

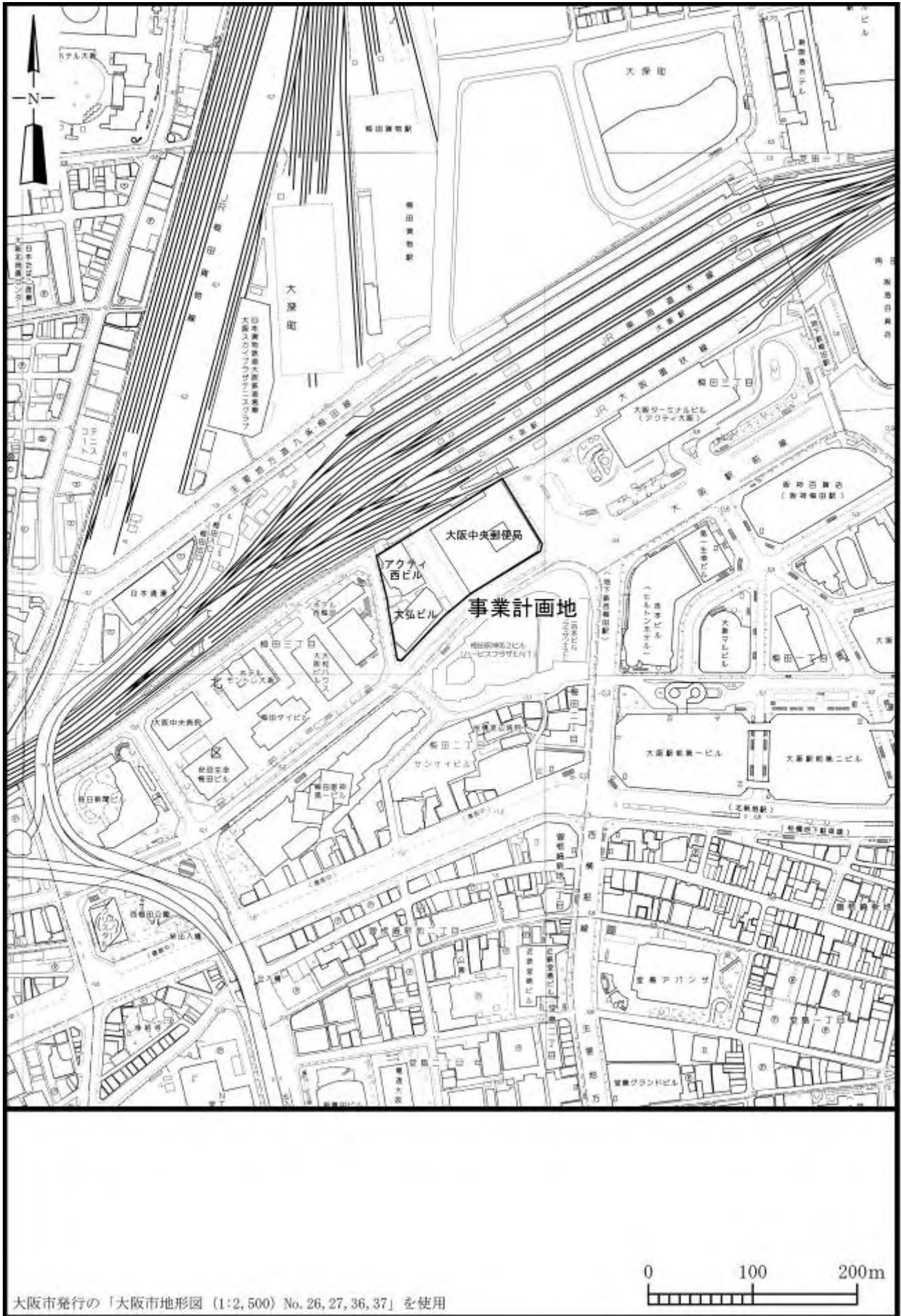


図-1 事業計画地の位置

3. 2 施設計画の概要

計画施設の内容は、表-1 に示すとおりである。また、計画施設の配置図は図-2、立面図は図-3、完成予想図は図-4 に示すとおりである。

また、施設関係車両の主要通行ルートは図-5 に示すとおりである。

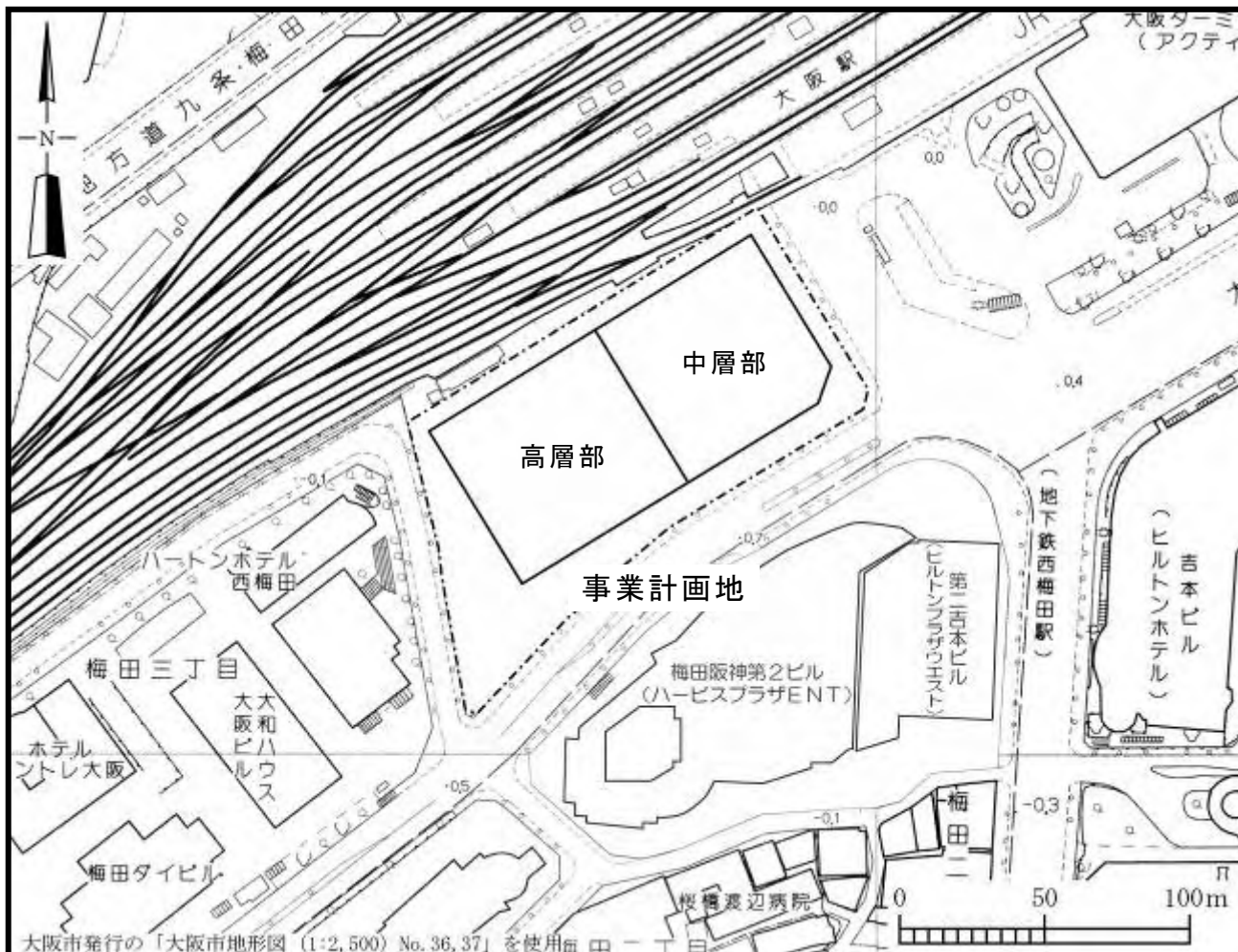


図-2 施設配置図

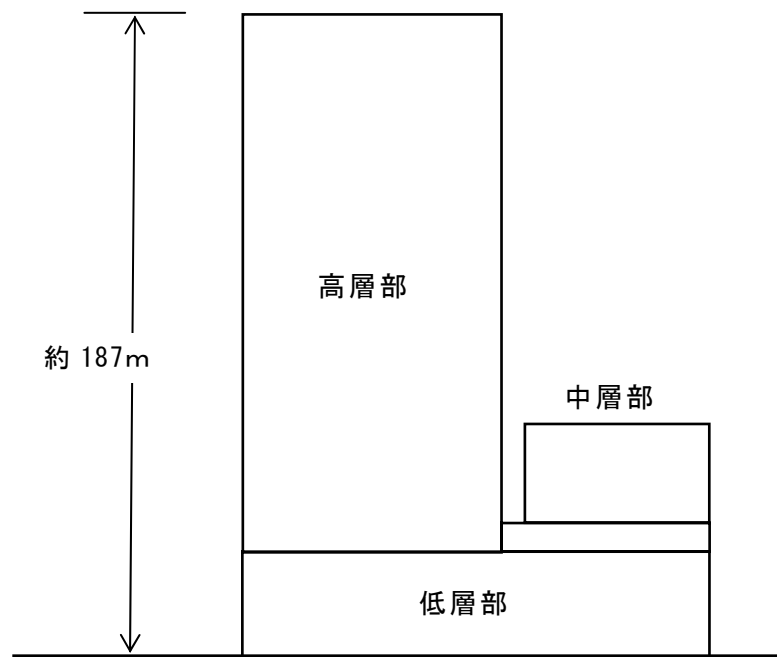


図-3 立面図（南立面）



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-4 完成予想図

表-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。

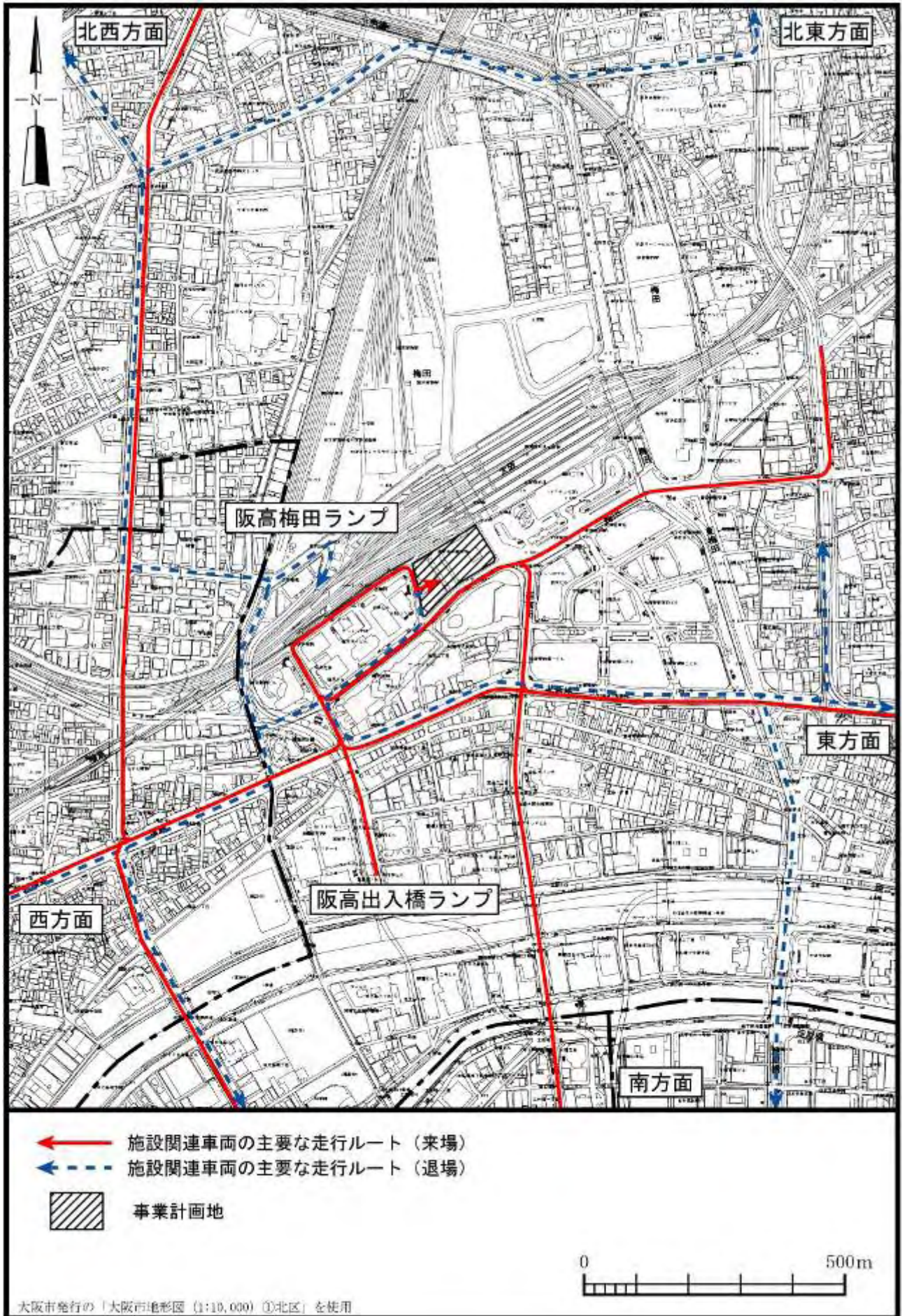


図-5 施設関係車両の主要通行ルート

3. 3 工事計画

工事の全体工程表を表-2に、工事の施工順序を図-6に示す。

図-6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。

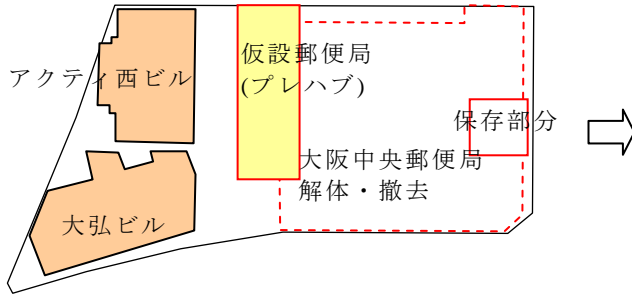
また、本事業計画地は、JR大阪駅をはじめとした鉄道駅が集積した交通至便な立地条件にあり、周辺には大型商業施設や中枢業務機能が集積している。昼間は自動車交通や歩行者通行も多くなっていることから、安全な工事を行うために、夜間にも工事を行う計画である。夜間工事の実施にあたっては、警察、道路管理者等関係機関と協議調整のうえ、周辺環境に配慮するとともに安全な工事計画を立て実施する計画である。

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-7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。

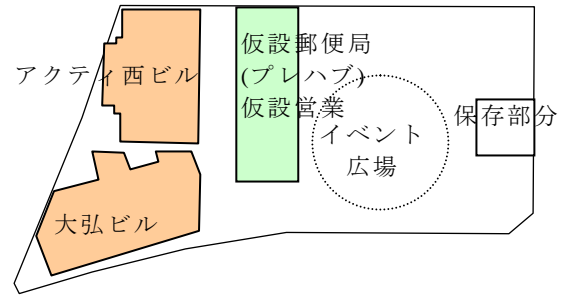
表-2 工事の全体工程

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						■		
		(暫定活用期間)							
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								■	

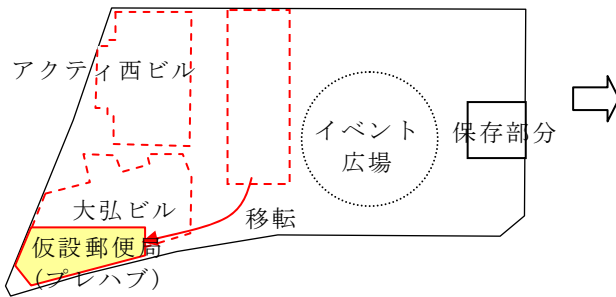
①大阪中央郵便局解体撤去、仮設郵便局建設



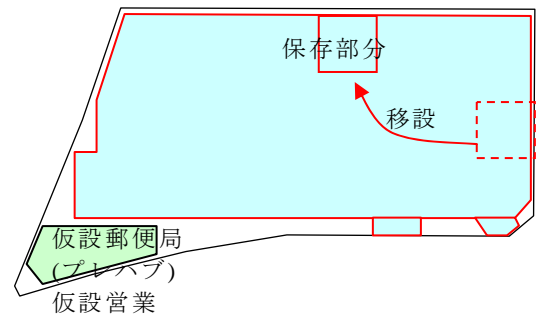
②暫定活用期間



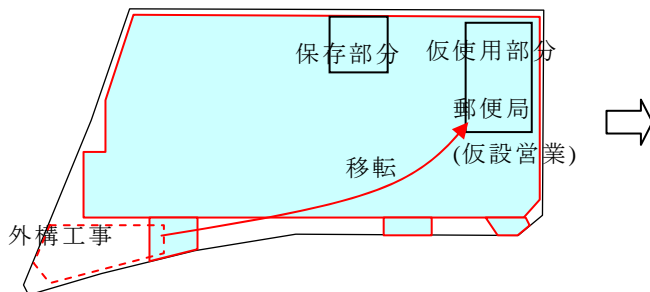
③本開発着手（大弘ビル、アクティ西ビル解体、仮設郵便局建設）



④新築工事
保存部分移設



⑤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-6 施工順序

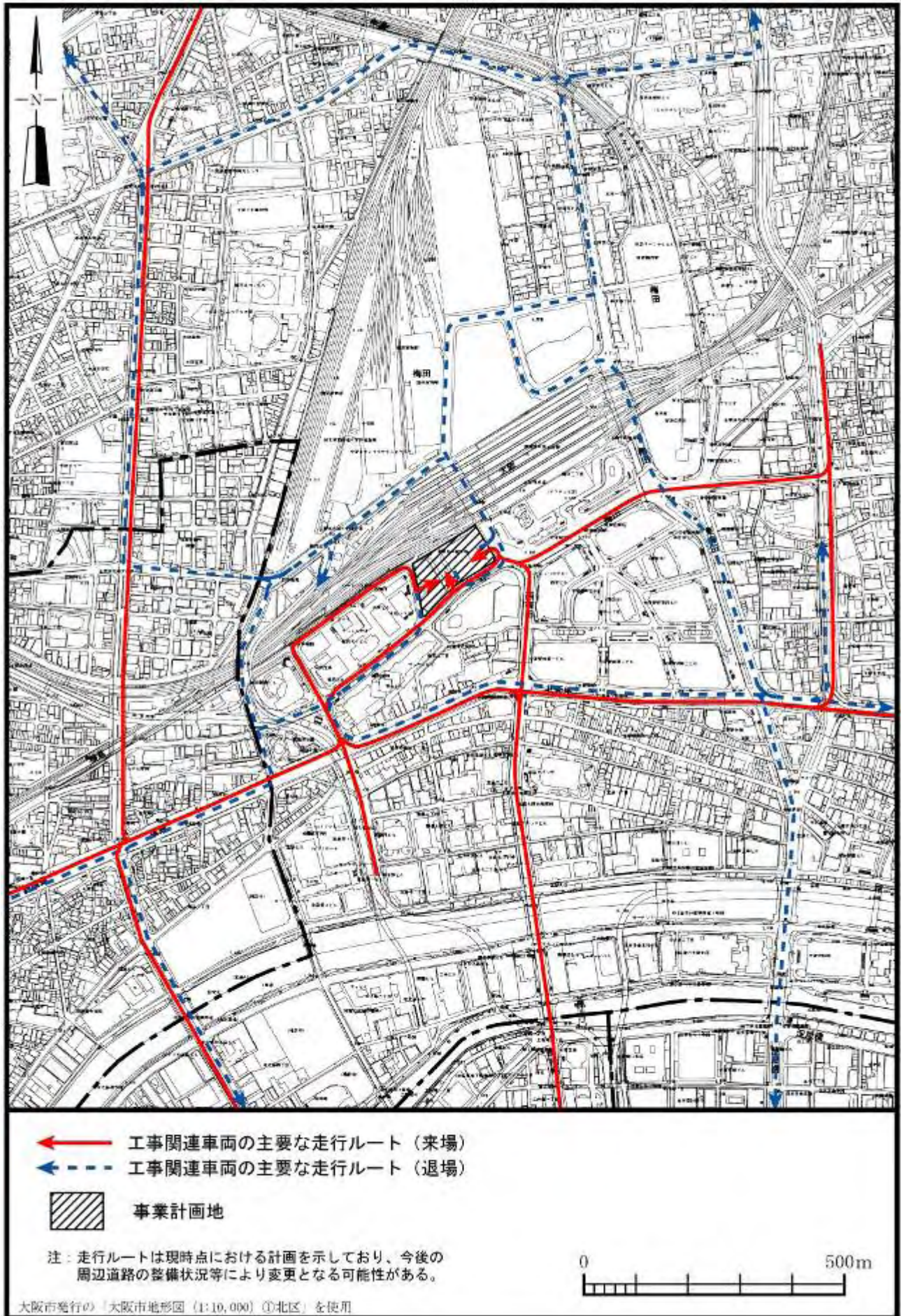


図-7 工事関係車両主要通行ルート

4. 環境保全のための措置

事業の実施にあたっては、以下の環境保全対策を講じ、周辺地域への影響をできる限り低減するよう努める。

表-3(1) 環境保全のための措置の概要

項目	環境保全のための措置の概要（工事中）
大気質	<ul style="list-style-type: none"> ・建設工事の実施にあたっては、工事区域の周辺には仮囲い、解体建物の周囲には防音パネルを設置することに加えて適宜散水するなど粉じんの発生及び飛散防止を図る。また、大気汚染物質の排出量を抑制するため、排出ガス対策型建設機械の採用及び良質燃料の使用に努めるとともに、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等、適切な施工管理を行う。 ・既存建物の解体に先立ち、大気汚染防止法や石綿障害予防規則などの関係法令に沿って調査を行った結果、一部アスベストの使用が確認されたため、調査結果に基づき、適正に飛散防止及び除去を行う。 ・低VOC塗料などの環境への影響の少ない材料選定等により、周辺環境への影響の回避、低減に努める。 ・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。 ・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、車両の分散を図る。 ・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。 ・今後の工事計画の詳細検討においては、建設機械の台数削減を検討するなど、二酸化窒素等の排出抑制を図る。 ・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、関係機関と協議のうえ、適切な対策等を検討・実施する。
水質	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

表-3(2) 環境保全のための措置の概要

項目	環境保全のための措置の概要（工事中）
騒音・振動・低周波音	<ul style="list-style-type: none"> ・建設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し騒音の抑制に努める。また、建設機械等からの騒音・振動による周辺地域への環境への影響を軽減するため、低騒音・低振動型建設機械の使用に努めるとともに、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等、適切な施工管理を行う。また、地下工事については、1階床を施工した後に地下の掘削・躯体工事を行う逆打工法を採用し、建設機械等からの騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画である。 ・事業計画地の周囲には、病院や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。 ・夜間工事を実施する場合には周辺環境に配慮し、できる限り騒音等が発生しない工種・工法とし、警察、道路管理者等関係機関と協議調整の上、安全な工事計画を立て実施する。 ・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。 ・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。 ・夜間の工事関係車両の走行については、周辺地域への影響を最小限にとどめるよう工事計画を立て、台数削減に努め、走行速度の順守を徹底し道路交通騒音に配慮する。 ・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。
地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> ・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配慮する。 ・工事の実施にあたっては、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な期間において、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を実施しながら施工を行い、安全確保に努めるものとする。 ・事業計画地の範囲の、近隣建物との離隔距離が比較的小さいところについては、念のため、事前に現地を確認し、適切な工事計画のもと作業を進める。
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中を含め、地上躯体の進捗及びクレーンの設置高さを踏まえて、事前に障害範囲内の対策が必要な地域について、適切な対策を行う。また、それ以外の障害発生予測範囲内の電波障害対策未実施地域についても、工事の進捗状況を踏まえ自主的に事後調査を行い、本計画建築物の影響が確認された場合には、適切に対応する。

表-3(3) 環境保全のための措置の概要

項目	環境保全のための措置の概要（工事中）
廃棄物・残土	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・関係法令に基づき、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。また、使用する建設資材等についても、できる限りリサイクル製品を使用する計画である。 ・撤去物については、解体建物について事前調査を実施し、分別解体計画を作成し、分別解体を実施するよう努める。 ・可能な限り場内で種類ごとに分別し、中間処理業者に引き渡すことにより可能な限り再生骨材、路盤材等としてリサイクルを図る。 ・搬出にあたっては、散水やシートで覆うなど、飛散防止を行う。さらに、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ものとし、建設リサイクルの促進についても寄与できるよう努める。 ・梱包資材の簡素化による廃棄物の発生抑制や分別コンテナによる廃棄物分別により廃棄物の減量化に配慮する。 ・産業廃棄物管理票の写しを確実に処理業者から受取り、最終処分まで適正に処理されたことを確認する。 ・アスベストの使用が一部確認されたため、既存建物の解体に先立って除去することとなるが、除去したアスベストについては廃棄物処理法などの関係法令等や今後の法規制の動向も踏まえて、適正に処理、処分する。 ・場内において発生する残土については、植栽マウンドとして場内において有効利用を検討する。 ・場外処理する残土については、現場間流用による埋戻し利用、盛土材として有効利用を検討する。 ・汚泥については、泥水や安定液等をできる限り使用しない工法の採用等により建設汚泥の発生抑制に努めるとともに、具体的なリサイクル手法を検討しリサイクル率の向上に努める。
文化財	<ul style="list-style-type: none"> ・埋蔵文化財については、事業計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地ではないが、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処する。 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・建設資機材等の運搬にあたっては、車両走行ルートの適切な選定、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。 ・工事関連車両の出入口には、交通誘導員を配置し歩行者の安全を確保する計画である。

表-3(4) 環境保全のための措置の概要

項目	環境保全のための措置の概要（供用後）
大気質	<ul style="list-style-type: none"> ・空調熱源について、地域熱事業者から蒸気の供給を受け、事業計画地内では蒸気や電力を使用することにより、ボイラ等のガス燃焼を伴わない方式とする。
騒音・振動・低周波音	<ul style="list-style-type: none"> ・空調設備等については、低騒音・低振動型の設備を可能な限り採用するとともに、必要に応じて防音壁の設置等の対策を行う。
日照阻害	<ul style="list-style-type: none"> ・計画建物を高層部、中層部及び低層部の3段構成とするなど、周辺市街地への日影の影響をできる限り軽減する計画である。
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> ・計画建物の外壁面を敷地境界からセットバックするとともに、高層部、中層部及び低層部の3段構成とするなど、周辺市街地への電波障害の影響をできる限り低減する。
廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> ・「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、適正に処理するとともに、その内容を関係機関に報告する。 ・適切な廃棄物保管施設を設けるとともに、分別ボックスの設置の推奨により廃棄物のリサイクル推進に努めるとともに、入居テナントに啓発文書を配布する等により、廃棄物の発生抑制と分別の周知徹底を継続的に行う。 ・本施設には飲食業や食料品小売業を営むテナントが入居する予定であり、平成19年に改正された食品リサイクル法の趣旨を踏まえた適切な取組が進められるよう、減量化やリサイクルの方策を検討していく。 ・今後も関係法令の動向に注目し、本事業による影響がさらに低減されるよう検討を行う計画である。
地球環境	<ul style="list-style-type: none"> ・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」に含まれていることや、大阪駅西地区地区計画に基づき、これらの地域整備方針や主な取組内容との整合を図った計画とする。 ・外壁に十分な断熱・遮熱性能を持たせるとともに自然エネルギーの利用、省エネルギー機器、高効率機器の積極的な採用、地域熱供給施設の導入、ビルエネルギー管理システム（BEMS）の充実などにより、温室効果ガスを抑制する計画を検討する。 ・自然エネルギーの利用については、自然換気及び排気ファンの設置や雨水利用に加え、今後の詳細設計では、最新の関係法令等を踏まえ、自然エネルギーの利用拡大や、より効果的な省エネルギー技術の導入について検討を行い、さらなる二酸化炭素の排出抑制を図る。
ヒートアイランド	<ul style="list-style-type: none"> ・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し、高木の植栽による木陰の創出や十分な緑化を計画するとともに、保水性の舗装の採用を検討する。さらに中層部屋上にも緑地面積を確保する。また、地域熱供給事業者の設置するクーリングタワーについては、その設置場所を高層棟屋上とすることで、熱拡散を促し地上部のヒートアイランド化を緩和する。 ・省エネルギー化を図るための建築・設備計画等によりヒートアイランドの緩和に努める。

表-3(5) 環境保全のための措置の概要

項目	環境保全のための措置の概要（供用後）
気象 （風害を含む）	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業においては、計画建物を低層部、中層部、高層部の三段構成とし、高層部の平面形状を雁行形とするとともに、事業計画地内の南西側を主体に高さ6～10mの常緑樹を配置することにより、歩行者等への風の影響をできる限り軽減する計画である。 ・事業計画地内の植栽の維持管理はすべて事業者が行い、十分な防風効果が得られるよう適切な維持管理に努める。
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地は、大阪市景観形成推進計画において「都市魅力景観形成地域」に含まれており、大阪駅周辺で開発が進み景観形成の重要性が高い地域であることから、計画建物の外観・色彩等については、周辺地域の既存建物と計画建物とが調和するように努める計画である。 ・既存の高層建物との関係に配慮し、計画建物の高層部を事業計画地の西側に配置することにより、大阪駅前広場に対する圧迫感の軽減に配慮する計画である。 ・計画建物の外観、色彩等については、周辺地域の既存建物と計画建物とが調和するよう大規模建築物等の景観に関する協議について、大阪市担当部局と協議する計画である。 ・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、現局舎の建築的特長を備えた一部を計画建物の低層部に移設し、計画建物と一体のものとして再生・活用を図る計画である。具体的には、現局舎東側の玄関部の外壁面を含む1階から2階の幅約17.1m、奥行き約17.1mを残し、計画建物低層部の北側中央部の入り口付近に移設し、計画建物と一体のものとして再生・活用を図る。
緑化	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
交通対策	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地内に施設利用車両の滞留スペースを確保し、周辺道路に車両の滞留が発生しないように配慮する。また、公共貢献策の一つとして、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。 ・本事業においては商業や劇場への一般来訪者に対して、パンフレット、案内ホームページ等を通じて公共交通機関利用の周知を図っていくことを検討する。 ・「主要交通ルート」への一般来場者等の施設関連車両の交通誘導策については、オープン後の一定期間や繁忙期における主要交差点への交通誘導員の配置、車両出入口付近での案内、駐車場内の案内板設置、ホームページやチラシなどによる周知を行うことを検討する。