

平成 2 2 年度 第 3 回
大阪市都市計画審議会
会 議 録

日 時 平成 2 3 年 3 月 1 8 日 (金)
午後 2 時
場 所 大阪市役所本庁舎 7 階 市会第 6 委員会室

平成22年度第3回大阪市都市計画審議会会議録

○日 時 平成23年3月18日（金） 午後2時00分開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 7階 市会第6委員会室

○議 題 議第158号「大阪都市計画土地区画整理事業の決定について」
議第159号「大阪都市計画道路の変更について」
議第160号「大阪都市計画道路の変更について」
議第161号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」
議第162号「大阪都市計画交通広場の変更について」
議第163号「大阪都市計画交通広場の変更について」
議第164号「大阪都市計画通路の変更について」

○出席委員 20名（欠は欠席者）

会 長	村 橋 正 武	委 員	井 上 英 孝
会長職務代理者	欠 角 野 幸 博		美 延 映 夫
委 員	欠 飯 田 克 弘		土 岐 恭 生
	石 田 佐 恵 子		足 高 將 司
	梅 宮 典 子		黒 田 當 士
	欠 嘉 名 光 市		大 丸 昭 典
	上 甫 木 昭 春		柳 本 頭
	欠 正 司 健 一		河 本 正 弘
	中 川 大		西 崎 照 明
	欠 檜 谷 美 恵 子		森 山 よ し ひ さ
	欠 藤 本 英 子	欠	欠 広 岡 一 光
	正 木 啓 子		加 藤 正 武
	松 永 敬 子	欠	欠 神 原 昭 二
	欠 南 川 諦 弘		長 谷 正 子
	欠 宮 地 充 子		稲 森 豊

○臨時委員 1名 梶山善弘（議第159号、議第161号）

開会 午後2時00分

○幹事（井上） それでは、定刻となりましたので、ただ今から平成22年度第3回大阪市都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私、本審議会の幹事を務めております大阪市計画調整局都市計画担当課長の井上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

傍聴、報道機関も含めました皆様に申しあげます。携帯電話は電源をお切りいただくかマナーモードに設定していただき、審議の妨げにならないようにご協力をよろしくお願いいたします。

報道機関の方に申しあげます。審議中は写真撮影、録音、録画はできませんので、撮影等される場合はただ今の間にお断りいたします。

それでは、審議に先立ちまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。

上から順に「会議次第」、「委員名簿」、そして議案書が2冊ございます。まず、1冊目が本日ご審議いただきます議第158号「大阪都市計画土地区画整理事業の決定について」、議第159号「大阪都市計画道路の変更について」、議第160号「大阪都市計画道路の変更について」、議第161号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」、議第162号「大阪都市計画交通広場の変更について」を議案書1としてまとめさせていただいております。2冊目が、議第163号「大阪都市計画交通広場の変更について」、議第164号「大阪都市計画通路の変更について」、これを議案書2としてまとめさせていただいております。また、今回提出されました意見書の要旨がもう1冊ございまして、以上5点でございます。お手元でございますでしょうか。ご確認をお願いいたします。

次に、このたび新たに委員となられた方がいらっしゃいますので、ご紹介させていただきます。お手元の委員名簿をご覧くださいと思います。大阪市会議員の森山委員でございます。

なお、本日はご欠席のご連絡をいただいておりますが、学識経験者で大阪大学大学院

工学研究科准教授の飯田委員が新たに委員となっております。

また、本日は臨時委員といたしまして議第159号及び議第161号に関しまして、大阪府都市整備部総合計画課長の梶山様にご出席をいただいております。

これよりご審議をお願いいたしますが、本日の審議会につきまして、議第159号及び議第161号につきましては、臨時委員を含めまして31人中21人の委員の方々が、その他の議案につきましては30人中20人の委員の方々がご出席されておりますので、大阪市都市計画審議会条例第6条第2項の規定に基づき、本審議会が有効に成立していることをご報告させていただきます。

それでは、報道機関の方もこの時間をもちまして写真撮影等を終了していただきますようお願いいたします。

また、本審議会の会議の傍聴につきましては、大阪市都市計画審議会傍聴規程に基づき、先着順で定員10名となっておりますが、本日はさらに2名の方が傍聴をご希望にお見えになっているということでございます。つきましては、この定員を超える傍聴希望者の取り扱いにつきましても審議会としてお諮りいただきたいと存じます。

それでは、村橋会長、よろしくをお願いいたします。

○村橋会長 本審議会の会長を務めさせていただいております村橋でございます。委員の皆様方におかれましては、大変ご多忙中のところをご参加いただきまして、誠にありがとうございます。

まず、通例のとおり議事に入ります前に本日の会議録の署名につきまして、審議会運営規程第8条の規定によりまして、中川委員と美延委員によりしくお願い申しあげたいと思います。

また、会議が円滑に進行いたしますように、皆様方のご協力をお願い申し上げます。

さらにまた、ただ今幹事より説明のありました傍聴者の定員に関しまして、委員の皆様にお諮りいたしたいと思います。傍聴規程では、傍聴の定員を10名と定めておりますが、今回につきましては特例として規程に定める定員を超えての傍聴を認めていきたいと思いますが、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 はい、ありがとうございます。それでは、傍聴を認めてまいりますので、そのように取り扱うよう傍聴希望者に事務局のほうからお伝えいただくようお願いいたします。

次に、先ほど幹事から報告がございましたとおり、本日の議案といたしましては、大阪市長から付議のありました議第158号から議第164号の7件でございます。

それでは、議第158号から議第164号につきまして、相互に関連しておりますので、その内容について幹事から一括して説明をお願いいたします。

○幹事（川田） 本審議会の幹事を務めております大阪市計画調整局計画部長の川田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

今回お諮りいたしますのは、先日、一般投票により新名称が決まりましたうめきた地区の2期地区及びうめきた地区に隣接した大阪駅地区などに係るもので、お手元の表紙右上にそれぞれ議案書1、議案書2と記載した議案書にお示ししております議第158号から164号までの合計7件でございますが、これらは相互に関連がございますので、一括してご説明申しあげます。

まず、議案書1及び前のスクリーンをご覧ください。

本案件は、前のスクリーンの赤色の線で囲んでいますうめきた地区のうち、青色の線で囲った2期地区の基盤整備に必要な都市計画を行おうとするものでございます。

うめきた地区につきましては、平成16年7月に策定した「大阪駅北地区まちづくり基本計画」や、平成21年7月に策定しました「大阪駅北地区2期開発ビジョン」に基づき、高度な都市機能の集積や土地の高度利用と、緑やオープンスペースの積極的な導入などによる良好な都市環境が両立する、大阪駅前にふさわしいまちづくりを行うこととしております。

既に先行開発区域では平成25年春のまち開きをめざして、土地区画整理事業による道路、広場などの基盤整備や民間開発が進められており、今回、2期地区につきまして、土地区画整理事業、都市計画道路、都市高速鉄道及び交通広場を都市計画に定め、先行開発区域とあわせて地区全体の基盤整備の推進を図ろうとするものでございます。

まず、議第158号「大阪都市計画土地区画整理事業の決定について」ご説明申しあげます。議案書1の3ページの計画書及び27から28ページの説明図1をご覧ください。

本案件は、道路等の公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図りますため、土地区画整理事業を実施するものでございます。名称は大阪駅北大深西地区土地区画整理事業、面積は約23.7ヘクタールであり、都市計画道路、都市高速鉄道及び交通広場等の公共施設を適正に配置しようとするものでございます。

次に、道路計画についてご説明申しあげます。まず、幹線道路ネットワークの考え方

といたしまして、2期地区の西側に幹線道路を整備して国道176号と接続させ、梅田中心部に流入します通過交通の代替ルートとすることによりまして、梅田地区全体の交通混雑緩和を図りますとともに、北部大阪方面から2期地区への良好なアクセスルートを確保して、地区内の交通量の抑制を図るものでございます。また、2期地区の南側につきましては、既存の幹線道路を拡幅して円滑な交通処理を図りますとともに、阪神高速道路梅田ランプなどから2期地区への良好なアクセスを確保するものでございます。また、地区内におきましては、先行開発区域と一体となって、まちの骨格を形成する東西軸、南北軸の2本の広幅員道路を整備する計画であります。

個別の都市計画の概要に関しまして、議第159号、議第160号「大阪都市計画道路の変更について」ご説明申しあげます。議案書1の7ページ、8ページ及び13ページの計画書及び29ページから30ページの説明図2をご覧ください。

I・3・20号海老江梅田線でございますが、道路の終点を現在の福島区福島六丁目地内から北区大深町地内まで延伸するもので、延伸部分につきましては、現在幅員約18メートル、4車線の道路でございますが、これを幅員32メートル、概ね6車線に拡幅して、地区南側の通行機能を向上させるものでございます。

3・1・35号大阪駅北1号線は、既に都市計画決定しております道路を西へ延伸させまして地区の東西軸を形成するもので、幅員は40メートルを確保いたしますが、車線数は4車線として広幅員の歩道を設置し、沿道の建物と一体となって華やかでにぎわいのある、楽しく歩ける空間形成を図るものでございます。

3・1・36号大阪駅北2号線は、同じく既に都市計画決定しております道路を北へ延伸させて地区の南北軸を形成するもので、幅員は概ね40メートルを確保いたしますが、車線数は南半分が4車線、今回延伸します北半分は2車線として、広い歩道や沿道建物の壁面後退によりまして、地区のシンボルとなるゆとりと風格のある空間形成を図るものでございます。

3・3・37号大阪駅北3号線は、阪急電鉄交差部より南側は幅員25メートルから42メートル、4車線から6車線とし、そのうち2車線を高架構造であります国道176号と接続させることとしております。一方、阪急電鉄交差部より北側につきましては、JR東海道線支線の地下化により生み出されました用地を活用し、鉄道の両側に道路を計画することとしております。そのうち、鉄道の東側はうめきた地区と都市計画道路中津線を接続する道路ネットワークを形成する幅員約20メートル、2車線の道路とし、宅地側に

広幅員の歩道を設けるなど沿道環境に配慮することとしております。また、鉄道の西側は地域内の交通サービスの強化を図るものとして、既存道路を一部拡幅して、原則として歩道を設置した幅員10メートル程度の道路とすることとしております。

7・6・49号中津南北線は、中津地域のほぼ中央に位置している幅員約8メートル、2車線の道路でございます。JR東海道線支線の地下化に伴い、高さ制限の解消と交差点の改良を行い、地域内の交通サービスを強化するとともに、災害時には緊急車両の通行を可能とし、地域の防災性の向上を図るものでございます。

次に、議第161号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」ご説明申し上げます。議案書1の17ページから18ページの計画書及び31から32ページの説明図3をご覧ください。

関空特急はるかなどが走行しておりますJR東海道線支線は、現在、うめきた地区内北側で低い盛土構造、うめきた地区内及び南側では地表式となっており、これによって地域分断が生じております。この路線をうめきた地区の中央付近に移設、地下化することによりまして、阪神高速道路梅田ランプ西側の西梅田一番踏切を除却して、大阪駅周辺の円滑な交通処理を図りますとともに、中津南北線及びその西側道路の計2カ所の高さ制限をなくすことによりまして、地域分断の解消と緊急車両の円滑な通行機能を確保し、地域の防災性の向上を図るものでございます。

なお、新御堂筋から中津南北線までの区間で、低い盛土構造の現在線から地下化へと移行する必要がございますため、この間にある2カ所の交差道路は通行できなくなりますが、代替施設として歩行者や自転車などのための立体横断施設の設置を検討しております。

また、この移設、地下化にあわせて、大阪駅近傍に新駅を設置しまして、関空特急を停車させることによりまして、現状では平均70分程度を要しております梅田から関西国際空港までの直行での所要時間を最短で約45分弱へと短縮して、関西国際空港へのアクセス性を高めるなど、大阪駅周辺地区の広域交通ターミナルとしての機能強化を図るものでございます。

今回、都市計画に定めますのは、新御堂筋東側の北区豊崎六丁目地内から福島区福島七丁目地内までの延長約2,890メートルで、そのうち北区中津一丁目地内から福島区福島六丁目地内までの約1,680メートルを地下式、それ以外の区間については地表式として、中央部付近に新駅を設置する計画としております。

次に、大阪駅周辺の広場機能についてご説明申し上げます。

大阪駅では現在、駅南側に駅前広場を整備し、その東側に市バスやタクシーの乗降機能、西側には高速バスターミナルがございますが、今回大阪駅やうめきた地区の開発にあわせまして、広場機能の再編と強化を図ろうとするものでございます。具体的には、バスにつきましては南口広場の東側に市バス専用の乗車ターミナルを再整備し、大阪駅新北ビル1階部分には高速バス等が発着するバスターミナルを設置するなど、わかりやすくバス機能を再編することとしております。タクシーにつきましては、南口広場の西側に機能を集約しまして、バスと動線を分離しますとともに、主に北部方面への需要に対応するため、駅の北側にも乗降場を新設することとしております。これらに加えまして、うめきた2期地区内に大阪西口広場を設置し、その一部にバスやタクシーなどの交通機能を導入することによりまして、大阪駅の交通結節機能のさらなる強化を図ることとしております。

それでは、今回の都市計画の内容について、まず議第162号「大阪都市計画交通広場の変更について」ご説明申し上げます。議案書1の23ページの計画書及び33ページの説明図4をご覧ください。

5号大阪西口広場は、うめきた2期地区におけますJR東海道線支線の新駅の上部空間を利用しました面積約1万2,500平方メートルの交通広場であり、大阪駅前の交通機能を強化しますとともに、先行開発区域で整備します1号大阪北口広場と一体となった、大阪駅前にふさわしい開放性とシンボル性のある空間形成を図るものでございます。

続きまして、議案書2の議第163号「大阪都市計画交通広場の変更について」、議第164号「大阪都市計画通路の変更について」ご説明申し上げます。議案書2、3ページ及び7ページの計画書及び11ページから22ページの説明図をご覧ください。

本案件は、JR新北ビル2階部分及びそれに接続します既存鉄道施設などの約4,700平方メートルの空間に、タクシー乗降場と待機場を持つ4号大阪駅西広場を設けて、主に北部方面へのタクシー需要に対応しますとともに、既に都市計画で定めております1号大阪駅南北通路とこの西広場とを接続する幅員約6メートル、延長約130メートルの4号大阪駅北口西通路を設けるもので、それぞれその立体的な範囲を定めるものでございます。

都市計画の変更につきましても説明は以上でございますが、本案件につきましては、平成23年1月28日から平成23年2月14日までの約2週間、案の縦覧を行いましたところ、

別冊としてお手元にお配りしております意見書の要旨でございますとおり、意見書の提出が2通、2名の方からございましたので、その要旨とこれに対する本市の見解を述べさせていただきます。

まず、1つ目の意見書の要旨は5点ございます。

1点目は、大阪駅北3号線の阪急中津駅より北側の道路のうち、鉄道の西側に当たる園・学校側の通路につきまして、歩行者の安全を確保するために歩道を設置するとともに、通過道路にしないために阪急中津駅の高架下を通り抜けできないようにすることというものでございます。

2点目は、中津一丁目地内にある歩行者専用の鉄道交差道路は、鉄道地下化後も引き続き歩行者専用とすること。また、豊崎七丁目地内にある交差道路は鉄道地下化後には新たに歩行者専用とすることというものでございます。

3点目及び4点目は、大阪駅北3号線の阪急中津駅より北側の道路のうち、鉄道の東側に当たる幅員約20メートル道路に関するものでございまして、今回の施工区域内の4カ所の横断道については、歩行者が安全安心に横断できるよう、構造、信号、交通規制等万全の対策をすること及び沿道にマンションが多い地域なので、広い歩道、低騒音舗装、植栽等を行い現状の生活環境を保持することというものでございます。

また、5点目は、中津南北線につきまして、都市計画道路淀川南岸線への幹線道路としないようにすることというものでございます。

これらのご意見に対しまして、本市の見解を述べさせていただきます。

まず、第1点目に関しまして、阪急中津駅より北側の大阪駅北3号線につきましては、JR東海道線支線の東側にうめきた地区へ接続する道路を整備しますが、ご意見にございます鉄道の西側の道路につきましては、先ほどご説明しましたとおり、原則として歩道を設置する地域内交通サービスを強化する道路とする計画で、阪急中津駅の高架下の通行につきましては、こうした道路の特性を踏まえて検討してまいりたいと考えております。

2点目及び3点目の大阪駅北3号線の横断についてでございますが、先ほどご説明しましたとおり、JR東海道線支線の地下化に伴い、ご意見にございます2カ所の交差道路は通行できなくなりますが、代替施設として歩行者や自転車等のための立体横断施設の設置を検討してまいりたいと考えております。また、大阪駅北3号線の道路横断につきましては、安全に横断ができるよう関係者と協議してまいります。

4点目の環境保全につきましても、先ほどご説明しましたとおり、宅地側に広幅員歩道を確保するなど沿道環境に配慮した道路といたしますが、その整備形態につきましては今後検討してまいりたいと思います。

5点目の中津南北線につきましては、地域内交通サービスを担う区画街路として計画しております。

次に、2つ目の意見書の要旨でございますが、5点でございます。

このうち1から2点目は、大阪駅北1号線及び大阪駅北2号線の整備に関することございまして、1点目が、道路境界線から敷地側に十分な後退幅をとり、敷地内と道路両側に植樹帯を設けて街路樹を植えること。2点目が、道路外側に歩道が設けられる場合には、できるだけ一部に水路、せせらぎを含んだ遊歩道の機能を備えたものとするということのものでございます。

また、3点目から4点目は街路樹に関することございまして、3点目が大阪駅北1号線及び北2号線の街路樹は御堂筋と同じイチョウとすること。4点目が、大阪駅北3号線、海老江梅田線の街路樹は都市緑化の機能強化に役立つ常緑樹を適切に選定されることを希望するというものでございます。

5点目はJ R東海道線支線について、今回の計画で地下式としている北区中津一丁目地内から福島区福島六丁目地内までの延長1,680メートルの区域につきまして、この構造形式を変更しないよう希望するというものでございます。

これらのご意見に対しまして、本市の見解を述べさせていただきます。

1点目と2点目の大阪駅北1号線及び大阪駅北2号線の整備形態でございますが、先ほどご説明いたしましたとおり、うめきた地区の東西軸となる大阪駅北1号線では、にぎわい空間の創出をめざしており、沿道の建築物の低層部は壁面後退せず、沿道の店舗等と一体的な空間形成を図ってまいりたいと考えております。また、南北軸となる大阪駅北2号線では、広幅員の歩道とせせらぎなどを配置した沿道の壁面後退した空間とが一体となった緑豊かなシンボル空間の創出を図ってまいりたいと考えております。

3点目と4点目の街路樹についてでございますが、樹種の選定は道路整備を行う段階で決定することとしております。意見書の主旨も参考にしながら、今後検討してまいりたいと考えております。

5点目のJ R東海道線支線につきましては、当該区間について地下式として決定を行うおうとするものでございます。

以上でございます。よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

○村橋会長 ただ今の議案につきまして、これから審議に入るわけですけれども、都市計画案の縦覧の際に意見書を提出された方1名から、審議会あてに意見陳述の申し入れが出ております。つきましては、審議会運営規程第9条第3項に基づきまして、意見陳述を5分以内で非公開であります但認めてまいりたいと存じますが、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 では、異議がございませんので、今述べましたとおり意見陳述を認めてまいりますので、そのように取り扱うよう陳述の希望者に事務局のほうからお伝えしていただくようお願いいたします。

○幹事(井上) 恐れ入ります。それではこれより陳述の手続を開始したいと思いますので、非公開による意見陳述ですので、お手数ではございますが一旦退室いただきまして、改めて入場していただくということで始めたいと思います。

(意見陳述)

○幹事(井上) それでは、傍聴、報道の方も席に戻られましたので、会議を進めさせていただきます。会長、よろしく願いいたします。

○村橋会長 それでは、ただ今幹事より説明のありました議第158号から議第164号の議案につきまして、ご意見、ご質問ございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

○稲森委員 大阪市会議員の稲森豊と申します。

まず、このたび本当に東日本大震災で大変な被害が生まれておりまして、心からお見舞い申し上げたいと思います。

この計画ですね、今ご説明ありましたように本当に膨大な材料ございまして、なおかつ大阪市、大阪府とも最後の価値ある、ポテンシャルのあるそういう地域として、これからの大阪の方向性を決めるような重大な案件でありますので、なかなか私の力としては詳しく解明するのは難しいわけですけど、感じるところにつきまして何点かご質問申し上げたいと思います。

ざっと今の説明をお聞きしましたところ、今回の案件というのは、一つは158号、こ

これは区画整理事業ということで網をかぶせる、159、160では計画道路を変更する、ということ。161号はJR東海道線支線を地下化するという。あと、162、163は現行の道路をより利便性のある交通の結節点ですね、そういう利便性を高めるという、こういうざっとした大きな計画だということで説明がございました。

そこで、このすべては「大阪駅北地区まちづくり基本計画」、あるいは「大阪駅北地区の2期開発ビジョン」、これに基づいてやっているのだという説明もあったわけであり。この都市計画というのは今の瞬間的な現時点の計画だけにとどまるんじゃないし、やはり時間的経過、将来これがどう発展していくのかという、そういう時間的経過も組み込んだものでなければいけないと私は思うわけであり。ます。

そこで改めて、今回のこの区画整理事業、あるいは特に計画道路の変更というのはどういった基本理念と、あるいは方向性を持っているのかということをご説明お願いしたいと思えます。

○幹事（井上） 幹事の井上でございます。

本市におきましては、関西全体の持続的な成長、発展に貢献するために、基本戦略といたしまして大阪市の経済成長戦略を定めているところでございます。大阪、関西の成長のためには、国際競争力のある産業を伸ばしまして、雇用創出につながる強力なエンジンが必要だと考えております。関西におきましてその役割を担うのが、この成長戦略におきましての重点戦略エリアと位置づけしております大阪駅周辺地区と考えておりまして、とりわけこのうめきた地区でございますが、極めて交通至便な立地特性を活かしまして、大阪の産業競争力の向上でございまして、関西の再生をリードする拠点の形成をめざしてまいりたいと考えております。新産業やビジネスを創出するナレッジキャピタルや、水と緑豊かな都市環境やにぎわいの創出など、アジア、世界のゲートウェイとして、大阪駅前にふさわしい高度な都市機能の導入と良好な都市環境の創出を図ることが重要であると考えております。

当地区の大部分の土地を所有いたします鉄道運輸機構でございますが、平成24年度末までに原則として土地処分を行いたいというような意向があると聞いておりまして、本市といたしましては必要な基盤整備がなされないまま開発がなされるということは決してあってはならないというふうに考えております。その意味で、今述べましたようなまちづくりを進めるために、この土地処分に先立ちましてまちの骨格を形成する道路でありますとか広場、あるいは鉄道といった都市基盤施設につきまして、今回都市計画案件

としてお諮りしているところでございます。

○村橋会長 はい、どうぞ。

○稲森委員 今回の説明の大半というのは、単に面の単体だけじゃなしに、関西全体の経済的な発展、そういうことを視野に入れた広域的な効果という、こういうことも含んでおられるということでありました。

そこで、この問題、先行地域でもいろいろ議論がございまして、第2期の部分でもサッカー場をつくるとかいろいろ紆余曲折していきまして、実際本当にどういう軸でもってやっているのか、なかなか我々も見えなかったわけですけど、今そういうお答えがございました。

そこで、もう1点お聞きしたいと思うんですけども、実はこの区画整理事業、うめきたの開発については、今まで大阪市がこういう開発やっているところはなかなか構想どおり進んでないということで、これが多大の財政負担を伴うので、今後は腰を据えて、できるだけ税金を投入しないで、いわゆるインフラ整備、最低の都市基盤の整備にとどめるといふ、そういうスタンスでやったわけです。例えば、JR支線の地下化につきましても、これについては大阪市がやるというんじゃなしに、むしろJRが主体的にやっていく、そういうような考え方も以前この都市計画審議会でも表明されてたわけですけども、今回こういう形で交通政策として大阪市が主体的に地下化に踏み出したという、こういう変更された理由ですね、大きく変更された理由についてお聞きしたいと思います。

○説明者（生嶋） 計画調整局都市再生振興部で大阪駅周辺開発担当課長をしております生嶋と申します。

今、稲森委員からご質問のありました、なぜ主体的に市が事業をすることになったかという点でございまして、今回の事業スキームにつきましては、これまで関係者といろいろと協議をしてきた経過がございまして、その中で、鉄道地下化につきましては平成21年度に連続立体交差事業として国の着工準備採択を受けてきております。

そもそもこのうめきた地区につきましては、1日に250万人にのぼる方が乗降する、西日本を代表するターミナルとなっております、業務、商業等の都市機能でありますとか、鉄道等のインフラが集積する非常に高いポテンシャルをもった地域でございまして、このうめきた地区全体、さらには大阪駅周辺地区を将来の大阪の経済を支える区域として整備するためには、今回の鉄道地下化を含めます基盤整備というのが非常に重要かつ

不可欠なものと考えておりました、特にこの鉄道の地下化の効果としては、地表を走る鉄道による地域分断の解消でありますとか、踏切除却による交通混雑の緩和、それと梅田地区における新たな東西の動線の創出などが考えられまして、さらには周辺地域の防災性、安全性、利便性の向上なども考えられまして大変波及効果が大きいものと考えております。こういった理由から、本市としても応分の負担を行う必要があると判断したものでございます。

もちろん本市におきましては大変厳しい財政状況でありますことから、開発利益をできるだけ多く基盤整備に投入するという考え方を持っております、本市負担を軽減する方向で関係者と協議を進めていきたいと考えております。

○村橋会長 はい、どうぞ。

○稲森委員 私は現下の財政難とか、この間の大阪市の状況を見たならば、それとこれからの開発というのは民間主導型という、そういう基本的な方向を打ち出されていますので、ちょっと突然の変更だなという印象を受けたわけです。

そこで、実は今回の東北地震からも学ばなきゃいけない、2点の点でこの開発についてお聞きしたいと思うんです。

大阪駅というのはポテンシャルが高い最後の一等地と、これはもう今まで何回も言われたわけです。一方では、この審議会でも交通の問題、あるいは防災性の問題、こういったことも議論になってまいりました。まだこれについては未完ですわ。ここでの結論は出ていないと私理解しているんですけども、今でも大阪駅というのは250万人の乗降客があって、過密、特に最近ビルが林立してるということで、本当にそういった計画をしていく必然性の問題と、とりわけまちの防災性、特にこの前テレビで新宿駅前の画像出てましたけれども、まさに帰宅難民、論より証拠、ああいう事態が起こってきているわけですね。それは東京の事態を見れば明らかなんですけども、そういった過密のところこれ以上資本を集中して交通の結節点ということで人が集中するようなことが行われた場合、今の東北地震の実際の体験をした今、そういった問題について大阪市としてどういう、今までそういう形で進めてこられたんですけども、どう認識されてるかお聞きしたいということと、もう1点は、大阪市の計画調整局の23年度の運営方針の中でも明確に閑空を視野に入れて、なにわ筋線から閑空へ結んでいくと。30年ないし50年先のことを見越した。橋下知事さんなどは、より進めて、この大阪駅からなにわ筋線、あるいは将来はリニアカーを使って閑空と結んでいくと、こういう計画を公表されてるわ

けですけどね。実際今の経済状況を見ましても、右肩上がりの経済成長を前提とした開発というのは極めてリスクが大きいと思うんですね。特に、最近の動きで見れば世界経済の問題で、果たして関空がハブ空港となって国際競争力を増すような大阪府としての再生が可能かどうか、これは本当にビジュアルにイメージとしてまずわからないということですね。それと、今度のエネルギー問題ですね。原発がああいう形で壊れて今後電力という問題もどうなるかわからないと。東京も操業を中止して大きな企業がダメージ受けています。そういう問題ですね。

それともう1点、私、関空島の空港島としての致命的な弱点があるということを再三申しあげてきたんですよ。ご承知のように、今も1期島沈下し続けているわけです。2期島も沈下し続けているわけです。沈下はおさまっているということをお聞きしてまして、私は注目していたんですけども、いつも関空の技術情報を読ませていただいているんですけどね。最近の沈下の状況を発表されてまして、去年1年間の沈下量、1期島は7センチ進んでると。この間、平成19年から4年間7センチの沈下が終息しないんですよ。7センチ、7センチ、7センチと。平成16年当時は50センチ沈んでいるがどんどん沈下が終息していったんです。この4年間というのは7センチの沈下が終息しない。これ一番危惧されておりました洪積層、今まで沈まなかったその沈下が始まっているんじゃないかという、こういう懸念を京都大学の亡くなられた赤井さんなども指摘されておりましたが、そういう問題。それと、直下型の地震が起こった場合、私も護岸そのものが壊れたり関空島自身がスライドするようなことがないのかということも関空島の技術の皆さんにお聞きしたんですけど、定かな答えがなかったんですよ。だから、マグニチュード9というような莫大なエネルギーがかかった場合、まず関空島が果たしてそのときに耐え切れるのかということ。それと、津波ですね。これも今関空島の海上からの高さ、皆さんご承知ですか。一番高いところで3.8メートルぐらい保持されてるんです。一番低いところは0.55メートル、あるいは1.86とかそういうところなんです。私も仙台空港のあの画面見てびっくりしたんです。まさにああいうことが関空でも起こる可能性がね。それで想定外だったと専門の方言われる。今こそ一番慎重にこういう問題については取り組んでいかなきゃいけないと。そういうもろもろのことを考えた場合、やはり不確定な状況、こういうことに対してはやっぱり慎重であるべきだと思うわけです。最終的にはこの計画についてはもうしばらく凍結して様子を見るべきだと、そう考える次第でございます。

なおかつ、恐らく今日どういう表決になって決まるかもわかりませんが、もし決められるとするならば、今意見陳述者の方からも言われましたように、この計画というのはミクロ的にはこの地域の生活圏の調和を乱すおそれ大きい。対策についてはいろいろ述べられたと思うんですけども、ぜひその対策だけじゃなしに今の状況を把握すると同時に、これができた場合、交通量などについてアセスメントを実行していただきたい。サッカースタジアムができる場合とほかのものができる場合に大きく性格が変わってくると思うんですけど、そういったことについてもぜひきっちりアセスメントを行っていただいて、そしてその上で改めて計画を練り直して本審議会に諮問していただきたいということをお願い申しあげたいと思います。

以上です。

○説明者（生嶋） 大阪駅周辺開発担当課長の生嶋でございます。

委員ご質問のその前に先ほどの質問のところ、市の負担の考え方について、突然変更したように思うということだったようではございますけれども、本市としましては、当初より一定の必要な応分の負担はする必要があると考えて、関係者との調整をずっと進めてきております。

それから、もう1点ご質問の恐らく地震の際の帰宅困難者対策についてのご質問かと思っておりますけれども、まず大阪駅周辺の帰宅困難者対策につきましてですけれども、大阪府と市の危機管理室が中心となりまして、近畿地方整備局、あるいは大阪府警本部、それから消防をはじめとする近隣自治体を含めます関係行政機関、それと鉄道事業者、大阪駅周辺の百貨店、ビル管理者などの民間事業者等に参画していただいております「大阪駅周辺における大規模災害時帰宅困難者対策検討会」というものが昨年度設置されておきまして、その中で帰宅困難者対策について検討が進められております。

帰宅困難者数としましては、上町断層を震源とする震度6強以上の揺れが平日15時にあった場合を想定しまして、約20万人が大阪駅周辺で滞留する可能性があるというふうにしております。この検討会におきましては、とどまる、ともに働く、無事に帰す、地域で保護する、この4つをコンセプトに対策を整理しておきまして、例えば一斉帰宅を控えるように民間事業者さんへの協力要請をすとか、周辺企業を中心に共助の体制を構築していただくとか、バス、船舶による代替輸送の確保をする、あるいはオフィスビル等において滞留スペースを確保していただいて、水道水、あるいはトイレ、あるいは交通情報を提供していただくというような対策案を検討しております。

うめきた先行区域におきましても、広域避難場所として帰宅に必要な情報、支援物資の提供等を行う支援場所を確保するとともに、高い耐震性を有します建築物を一時滞留スペースとして確保する予定となっております。今後、仮設トイレとか下水道直結型の汚水受け入れ施設なんかの設置もする予定と聞いております。

このような検討中の対策案については、来年度実際に訓練を行い、実効性を検証するような予定もあると聞いております。

○幹事（井上） 今、ご質問の中で関空のことも多々おっしゃっていただきました。本議案とは関係ございませんが、ご質問は恐らく最後のそういう不確定な状況で急いでやる必要はない、今回の案件を諮る必要がないということだと思います。それに関しましては、先ほどもお答えさせていただきましたとおり、土地処分される前に基盤としてしっかり位置づけしたいというのが我々の考え方でございまして、そういう意味で今回お諮りしてるわけでございます。

それと、その後ご質問ございました中津地域の大阪駅北3号線の環境に関する問題でございしますが、最初のご説明の中でもお話しさせていただきましたように、道路は鉄道の両側に二つございます。東側の道路に関しましては、先ほどもご説明しましたように2車線ではございますが、約20メートルの幅員をとりまして、宅地側に幅広の歩道を設置するなど種々の対策を考えておりまして、それを適切に実施することによって環境保全対策が図れると考えております。鉄道西側の道路につきましては、原則といたしまして歩道を設置するなど地域内の交通サービスの強化に資する道路と計画してるものでございます。

以上でございます。

○村橋会長 はい。

○稲森委員 私の結論というのは、やはりここで凍結すべきだということで申しあげておりますのでね。あと、これはあくまでも計画ですので、実際どうなるかわからんわけがあります。だから、私が危惧しているようなことにならないければいいわけでありまして、そうなった場合でもその時々恐らく修正も可能だということで、今日のところは私の考えてるところだけ述べさせていただきますして、これで私の意見表明を終わりたいと思います。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

○梶山臨時委員 大阪府でございますけれど、今回の案件については基本的に賛成いたします。

それで、要望でございますけど、今後具体的な土地利用計画を検討されることになると思いますけど、最大限の緑地空間、緑空間を確保されるような土地利用計画になるようによろしくお願ひしたいということでございます。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。

今のに対する答弁ですね。

○幹事（井上） 今ご要望ございましたが、土地利用に関してでございますが、先行開発区域を見ていただきましたら、1万平方メートルぐらいの北口広場でございますとか、緑豊かな庭園を配置するなど、道路部分を除きましても先行開発区域の全体の約50%が緑やオープンスペースとなっているところでございます。2期開発区域におきましても同様にまとまった緑やオープンスペースの確保もできるものと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○正木委員 正木でございます。

2点。一つはお願ひと、もう一つはご質問させていただきます。

一つは、新駅中心のアールなんですけど、概数で結構なんですけども、どの程度のアールなのか教えていただければと思います。

それからもう一つ、先ほどのご説明で区画整理の宅地側にせせらぎをとったようなここでの図面ですか、パワーポイントであったような感じがしたんですけども、区画整理ですので、宅地の所有者の方との調整というんですか、今のお話にあったように今後の土地利用をされるときに宅地内の使い方についてもぜひ、いいまちができるように大阪市からよく調整していただきたいなと思います。

○幹事（井上） まず2点目のせせらぎの件でございますが、今ご指摘のとおり、今後、土地所有者とのお話という面もございますが、我々がお示ししましたように、まちづくりの基本計画でございました2期開発ビジョンにおきまして、こういうまちづくりをめざそうという中で、宅地側のシンボル軸、南北の通りに関しましては宅地側にセットバックをして、そこに緑やせせらぎなど、水、緑豊かな空間を整備しようというのが考え方でございまして、先ほどはそれを述べさせていただいたところでございます。

○説明者（岸本） 大阪市建設局鉄道交差担当課長、岸本でございます。

新駅の半径なんですけれども、概ね400メートルでございます。

○村橋会長 よろしゅうございますか。

ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。いかがでしょうか。

特にご意見、ご質問ございませんようですので、お諮りをさせていただきたいと思
います。

それでは、議第158号から議第164号議案につきまして、ご異議ございませんでし
ょうか。

(「凍結を」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 ご異議がありますということでございますので、採決といたします。

二つに分けさせていただきまして、議第159号及び議第161号議案につきましては、臨
時委員を含めまして一括で採決をし、その後、議第158号、それから議第160号及び議第
162号から164号議案を一括で採決してまいりたいと思ます。このようにちょっと二つ
に分けたいと思ます。

それでは、まず議第159号及び議第161号議案につきまして、賛成の方は挙手をお願い
いたします。

(賛成者挙手)

○村橋会長 多数でございますので、議第159号及び議第161号議案は原案どおり可決され
ました。

続きまして、議第158号、議第160号及び議第162号から164号議案につきまして、賛成
の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○村橋会長 挙手多数でございますので、議第158号、議第160号及び議第162号から164号
議案は原案どおり可決されました。

これをもちまして本日の審議は終了いたしました。決議をいただきました案件につき
ましては、直ちに必要な手続を行わせます。

それでは、これで閉会といたします。どうもありがとうございました。

閉会 午後3時06分

大阪市都市計画審議会委員 中 川 大 ⑩

大阪市都市計画審議会委員 美 延 映 夫 ⑩