

第2 提案にあたっての前提条件等

※質疑応答等により、本要項配布以降に、1次募集実行委員会より提供された資料がある場合は、そちらを優先のこと。また、各資料間で相違がある場合、作成時期もしくは更新時期の新しいものを優先させるが、「第1回質問の受付」においても質問のこと。なお、本要項配布以降に変更があった場合でも、1次募集実行委員会より指示がない限り、情報更新の必要はないものとする。

1 対象地の概要

位置	大阪府大阪市北区大深町
所有	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 西日本旅客鉄道株式会社 大阪市
現況	梅田貨物駅跡地（現在、更地化工事中）
面積	約 16.2 h a
用途地域等	準工業地域 容積率 200% 建蔽率 60% 準防火地域 駐車場整備地区（都心部地区） 都市再生緊急整備地域 特定都市再生緊急整備地域

※対象地の詳細については、＜参考資料3＞を参照のこと。＜参考資料3＞については、「第3 6 参加資格審査結果の通知」にある参加資格審査結果の通知後、この募集に参加する資格があるとされた者に対してデータ提供（CADデータ）を行う。

2 配慮すべき上位計画等

以下の上位計画等に配慮して提案すること。ただし、計画の変更や制限の緩和を行うことが有効な場合には、それを前提とした提案も可能とする。（都市高速鉄道の都市計画決定の内容については変更不可。）

- (1) 都市計画決定の内容
- (2) グランドデザイン・大阪
- (3) 大阪都市計画区域マスタープラン
- (4) 都市再生緊急整備地域の地域整備方針
- (5) 特定都市再生緊急整備地域の整備計画
- (6) 大阪駅周辺地域都市再生安全確保計画
- (7) みどりの大阪推進計画
- (8) （仮称）新・大阪市緑の基本計画（案）
- (9) 大阪市環境基本計画
- (10) 国家戦略特区プロジェクト提案（府市が国に提案したもの）

3 都市基盤整備等の基本的な考え方

道路、鉄道等の都市基盤の整備等についての以下の考え方（次頁の図を参照）を踏まえて提案すること。ただし、計画の変更や制限の緩和を行うことが有効な場合には、特段の記述がない事項については、それを前提とした提案も可能とする。

(1) 道路計画等

① 道路等

- ・ 既定計画（平成 23 年 4 月 1 日都市計画変更）を基本とする。
- ・ 南北軸（大阪駅北 2 号線）、東西軸（大阪駅北 1 号線）については、まちの骨格を形成し、自動車の通行機能は確保すること。（＜参考資料 2＞(12)の第 3 回大阪駅周辺地域部会の資料 2 の 8 頁を参照）
- ・ 鉄道の収容空間となる南北軸（大阪駅北 2 号線）については、幅員の変更を認めない。
- ・ うめきた地下道の先行開発区域側の出入口は、鉄道地下化工事等の影響により移設が想定され、当該地下道は鉄道地下化切替完了後（平成 35 年度以降）に撤去予定である。

② 自由通路

- ・ 大阪北口広場と新駅（大阪西口広場直下）を地階レベルで結ぶ自由通路を別図 1 のとおり必ず確保すること。

③ 交通広場（大阪西口広場）

- ・ 既定計画（平成 23 年 4 月 1 日都市計画変更）を基本とする。（当時、大阪駅周辺の交通結節点機能の向上に資する交通広場として計画決定されている。）
- ・ 別図 1 及び 2 の鉄道施設や自由通路の計画を踏まえて提案することとし、地下と地上を結ぶ出入口等については、概ね別図 1 に示す位置に必ず確保すること。
- ・ 海老江梅田線と交通広場との間の車両の出入口については、概ね別図 1 に示す位置に必ず確保すること。

(2) 鉄道計画（JR 東海道線支線地下化・新駅整備事業）

- ・ 既定計画（平成 23 年 4 月 1 日都市計画変更）どおりとし、計画の変更は認めない。

(3) 「みどり」

- ・ 民間敷地内に、誰もが自由に出入りできる、緑豊かなまとまったオープンスペースを確保すること。
- ・ 道路・交通広場・公園等の公共空間と民間敷地内のオープンスペースとが一体となって質の高い「みどり」を形成する。その位置・規模、土地の取得・整備・管理に係る公民の役割分担については、自由に提案できるものとする。
- ・ 道路・交通広場については、歩行者空間の植栽のあり方などに工夫を凝らし、豊かな緑を確保すること。

(4) 都市基盤整備の実施手順

- ・ 参考として、＜参考資料 4＞を示す。

4 参考資料

提案の作成にあたり参考となる資料を本要項の巻末に示す。

都市基盤整備等の概要図

