

第2回大阪市都市計画審議会専門部会 会議録

1 日時 平成24年11月28日(水) 午前9時から午前10時38分

2 場所 大阪市役所本庁舎 7階 市会第6委員会室

3 出席者

[委員]

橋爪部会長、嘉名委員、塚口委員、長町委員、北委員、櫻内委員、
佐藤委員

[オブザーバー]

川上大阪府都市整備部総合計画課長、山下大都市まちづくり推進室長

[本市出席者]

佐藤計画調整局長、高橋計画部長、角田計画調整局開発調整部長、
寺本都市計画課長、山田計画調整局デザイン施策担当課長

開会9時

○寺本課長 お待たせをいたしました。定刻になりまして委員の皆さまお揃いでございますので、ただいまから第2回大阪市都市計画審議会専門部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、また朝早くからお集まりいただきましてありがとうございます。私、議事を部会長へお願いいたしますまでの間、司会を務めさせていただきます、大阪市計画調整局都市計画課長の寺本でございます。よろしくお願いたします。

傍聴の皆さま、報道機関の皆さまに申し上げます。携帯電話につきましては、電源をお切りいただきますかマナーモードに設定をしていただきまして、審議の妨げにならないようお願いいたします。

それでは、まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず、「議事次第」でございます。それから「大阪市都市計画審議会専門部会委員名簿」、「第2回大阪市都市計画審議会専門部会出席者名簿」、「大阪市都市計画審議会専門部会 御堂筋の活性化に関する専門調査 中間とりまとめ(案)」、A3の少し分厚いものになります。あと、「第1回大阪市都市計画審議会専門部会会議要旨」以上5点でございます。ご確認のほど、よろしくお願いたします。

また、委員の先生のお手元には、本日の審議の参考にさせていただきます「別添資料1」及び「別添資料2」というものをつけさせていただいておりますが、これに関しまして

は個人情報等が含まれておりますので、委員の先生方限りの資料とさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

以上、お手元にごさいますでしょうか。ご確認、よろしくお願いいたします。

それでは、開催に先立ちまして、今回初めてご出席となります委員をご紹介します。

大阪商工会議所常任委員の北委員でございます。

○北委員 よろしくお願ひします。

○寺本課長 ありがとうございます。

次に、本日の審議会につきましては、委員の皆さま8名中7名の委員の先生が出席されておりますので、大阪市都市計画審議会専門部会設置要綱第4条第2項の規定に基づき、本専門部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、以後進行につきましては橋爪部会長にお願いしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

○橋爪部会長 それでは早速ではございますが、時間も限られておりますので、議事に入りたいと思います。

まず冒頭、前回論点となりました箇所も含めまして、中間とりまとめ（案）につきまして事務局より説明をお願いします。

○山田課長 それでは、私から説明させていただきます。中間とりまとめ（案）ということで前回ご議論いただきました内容を含めまして少しマスキングさせていただいております。

資料をまずめくっていただきまして1ページ目でございますけれども、ここでは目的のところを整理しておりまして、今、御堂筋の相対的な地位が低下しておりますので、今後求められる役割と誘導方策について検討していきたいことと、検討対象としては、淀屋橋からなんばまで広くエリアビジョンについては検討するのですけれども、具体的な誘導方策について検討するのは、色々な規制誘導策がかかっております淀屋橋～長堀間の沿道を対象にしているというかたちで、ここで調査対象区間を少し明確にさせていただいた形で整理しております。

下は、この間ご説明させていただいております委員会の流れということで、今回2回目を経て、今日のご議論をふまえてパブリックコメント等の手続きを進めて参れたらと思っております。

次、ページめくっていただきまして、3ページ目でございます。ここでは、御堂筋を考えるにあたって、少し全体の大阪の都心の活性化の方向性を踏まえて、御堂筋のありようを考えようということで、50年先のまちづくりの方向性を考えます「グランドデザイン大阪」を受けて、今回特に、前段の下に書いてございます都心のポテンシャルを活かして、特にこの都心を中心に、右に書いております、都心の活性化の方向性ということで、1～5番の方向性をもってこの都心部を活性化していきたいと、1から5のビジネスなり、都市活動の24時間化、あるいは安心安全への対応というのが今後の都心の活性化の方向性として必要ではないかというように思っております。

また、進めるにあたっては、都市機能と都市デザインを融合させながら進めていこうということで、こういったことを含めて今後の都心の活性化の方向性という形で整理をさせていただきます。

次、ページめくっていただきまして、この都心の中でもとりわけ今回ご議論いただきます御堂筋についての現状課題を、業務、商業、それから居住と3つの側面で、データを含めて整理をさせていただきます。

まず、業務機能につきましては、前回も少しご提示させていただきましたように、今もって業務集積といたしましては、データの的には市内一ではございますけれども、周辺開発の進む中で、相対的に地位が低下している中にあると。そういった中で、この御堂筋、特に沿道を含めては、真ん中の下のデータにもございますように、非常に古い建物が他都市に比べても多いという状況でございますので、やはりその古い建物の建替え需要を喚起してエリアの活性化につなげていくことが重要ではないかという形で課題認識を整理してございます。

次、ページめくっていただきまして、商業と居住機能の動向の整理でございます。商業基盤につきましても、梅田あるいはミナミの商業開発が進んでいる中では、御堂筋エリアの相対的地位が懸念されているところではございますが、一方で最近新聞記事等々でも出てございますが、本町～長堀間について、高級車のショールームの進出が相次いで、少し沿道の商業地としての再強化を支える傾向もみられるという状況でございます。

一方、居住機能についてでございますが、これについては(3)に整理してございますが、都心6区については市の総合設計制度を平成6年以降拡充することにとまなまして平成7年から平成22年に向けて、都心6区については人口が増加傾向にございます。その中でとりわけ御堂筋の周辺でございます船場と呼ばれているエリアについて、真ん中の下「人口の推移」あるいは「高層マンションの立地状況」、この立地状況は総合設計等を活用したものに限ってございますが、周辺にこういう住宅立地がともなうことによりまして、周辺の人口も、特に淀屋橋～本町の周辺エリアについては5年前に比べて2010年では倍に増えているというような状況になってございます。ただ、入ってきております居住者につきましては、ファミリーというよりも20代30代の若者なり、高額所得者といったところが中心となっているというのが、別途のヒアリングからは出ているという状況でございます。

次、ページめくっていただきまして、7ページ目でございます。ここでは先ほどの都心活性化の方向性なり、御堂筋の抱えております課題を踏まえて、都心の各エリア、キタ、中之島、御堂筋、ミナミ、それぞれについてもっている強み、あるいは御堂筋については課題を解決するということで、今後再構築にあたっての、左に掲げております「都心の今後の方向性」でございます24時間化、多様性、あるいは安心・安全に対応していこうということと、もう一つ御堂筋が持っておりますブランド、あるいは今でも歩いて楽しめる環境にあるという強みを活かしてやっていこうということで、御堂筋の今後の方向性としては、右に書いておりますような、伝統と革新が生み出す世界的ブランドストリート、ということにぎわいの形成それから多様な機能をあわせ持った御堂筋な

り、そのそのものにあわせた形でこれからの都市環境については少しにぎわいを●●とおく中では、ヒューマンな視点で都市環境を考えていこうという形で整理させていただいております。

具体的な内容は、7ページの下にございますように、にぎわいについてはキタからミナミまでそれぞれの個性にあわせてにぎわいを形成していく中で、フェスティバルモール化の形成に寄与していくということ、それから、ビジネス地域については、引き続き特に北側を中心にそれを軸にしながら多様性、あるいは防災性・環境性の向上も図りながら国際レベルの都市機能を備えたビジネス地区をめざしていくということ。それから、そういう機能にあわせて、都市デザインでは、先ほど申しました、ヒューマンの視点で少し都市環境の形成も考えていこうという整理をさせていただいております。

次、8ページ目でございますけれども、ここにつきましては、御堂筋エリア全体のオープン性を踏まえて、特にこのエリアはそれぞれゾーンごとに特色もございますので、8ページの左の上にかわいくゾーニングを書いておりますが、それぞれの、1、2、3、4のエリアについて現状、強み、課題を少しSWOT風に分析したうえで、それぞれのゾーンごとの今後のビジョンを示させていただいております。

淀屋橋～本町の沿道につきましては、業務を基本としつつも、今課題で抱えております土日・夜間のにぎわいを創っていくということで、上質なにぎわいと風格あるビジネス地区という形で整理させていただいております。

本町～長堀の沿道につきましては、ここは現状でも北のビジネスと南からの商業の混ざったような形が現状としてある中では、この空間が持っております強みでございます空間的な落ち着きなり、時代のニーズにあわせて表情を変える多機能的な複合空間という強みを活かして、この都心の多様性あるいは多機能化といった形にあわせた複合地区といった形で整理をさせていただいております。

あと沿道以外の御堂筋周辺地区につきましては、今居住の促進が進んでいる中では、そういったこともさらに活かしつつ、いろんな歴史的な資源も活かしながら、船場スタイルとして職・住・遊近接型のコンパクトなまちをめざしていくという整理をさせていただいております。

また、長堀～なんばについては、すでに商業地としての一定のブランドなりというのがございますので、これについては引き続き大阪を代表する活力ある中核観光拠点という形で整理をさせていただいております。

次、ページをめくっていただきまして、10ページ以降でございます。ここからは、ビジョンに沿って具体的にどういう方向性をめざしていくかについて整理をさせていただいております。まず、10ページ目でございますけれども、ここについては、特に今回重点を置いてやりましたにぎわいの形成という観点でございますが、これについては淀屋橋からなんばに至るまで、それぞれエリアごとに特色がある。特に本町～長堀はブランド店等々の出店ですすでに高級感、あるいは長堀～なんばについては活力、と一定にぎわいの色もついているかと思っておりますが、今、はっきりした色合いのついていない淀屋橋～本町については、今回少しビジネスなり歴史・文化と調和するというところで、上

質なにぎわいをめざしていったらどうかということで、高感度・感度の高い●●といったことも含めてデザイン性の高い建替えを積極的に誘導するような方向性はどうかという形で整理をさせていただいております。

次、ページをめくっていただきまして、11ページ目になります。ここでは、ビジネス地区ということで、まずビジネス地区としてということと、多機能化をめざす中で、前回特にご議論いただきました居住について少し整理をさせていただいております。

まず、ビジネス地区につきましては、先ほども申しましたように古い建物が非常に多い中ではそれを建替え需要をどう喚起するかということで、ひとつは、今、高さ制限がある中では50mの中でなかなか天井の階高が確保できないという中で、そこを少し高さを緩和することで、高規格なオフィスビルへの対応を可能とする、あるいは複合化をめざす中では、いろんな対外的な機能も含めていろんな用途の対応にも可能になるような形で形態制限を緩和していったらどうか。あわせてその建替え需要を喚起する中で、防災性・環境性を向上させて新たな魅力を創出するようなビジネス地区への再生はどうかという形で、そのためには、高さ規制については一定緩和するべきではないかという整理をさせていただいております。

あと、多機能化をめざす中での居住機能の考え方でございますが、ここでは基本的に11ページの下に書いております沿道、あるいは周辺地区を含めたエリア全体としては居住という機能を積極的に誘導するというところで、その中で御堂筋周辺のエリアについては今ある総合設計制度等々を活用しながら居住機能をこれからも誘導するというところでございますが、沿道については、11ページの左に書いてありますように、いろんなビジネス街としてのブランドや価値への影響、あるいはこれから実施を考えておりますエリアマネジメント、あるいは街全体の新陳代謝、費用面等々で懸念されることもございますので、そういうところを勘案しますと、この沿道については少し特色を持ってやっていこうということで、本町～長堀間この区間については少し、先ほどのビジョンにもございますとおり、複合的な考え方に立っておりますので、一定の条件をもって、①から③に掲げておりますように、条件をもって居住機能の導入を考えていったらどうかというふうに思っております。

北側の淀屋橋～本町については、やはりここはビジョンにもございますがビジネス街としての色も濃いということもございますので、多様化という視点ではむしろ宿泊機能、ホテルということでございますが、そういう機能を形態制限の緩和に併せて誘導していったらどうかという整理をさせていただいております。

次、ページをめくっていただきまして12ページ目でございます。

ここでは、前回少し話をさせていただきました高さを緩和することによって、建物の形態がどのように変わるかという形態面での景観シミュレーションを実施してございまして、お手元にお配りしております、個人情報もございますので委員限り資料とさせていただきます別添資料1があると思うんですが、少しそちらをご覧くださいと思います。前、スライドお願いします。

今回、この形態の緩和にあたっては、基本的に、先ほども申しましたように、形態制

限を緩和することでオフィス空間等複合空間への対応を可能にして建替え需要を喚起していきたいというのが前提でございます。一方で、これまで壁面の連続性とか対岸からの1対1、最高高さを抑えて景観にも配慮してきたところでございますけれども、今回そういう経済的な側面と、一方でどこを景観で保護するかというと、周辺に非常に高い建物も住宅等々で建ってきている、あるいは今後それを促進するという中では、壁面の連続性、50mの軒線の連続性を確保するという視点で、その場合にじゃあ緩和したら50mの軒線の見え方はどうするかという視点で景観シミュレーションを実施しております。(21:00)

前提は、そこに書いてございますように、今の条件に対して基準を見直した時に、基本的に4m後退から壁面50mを位置するんですけども、50mを超える部分については4m、これは床の効率性を考えて4mを今回想定してまして、そこから超える部分については一定高さを自由にすること、あるいは容積等々についても、別添資料の右の真ん中に書いてございますように、にぎわいに対しての容積ボリュームあるいは総合設計等々を勘案しまして、前のスライドにでておりますように、各ラインごとに色々な条件を設定してどういう形の建物になるかというのをシミュレーションしております。(21:50)

前に出ておりますのが、今の接道の条件になった時に現状の高さ、50mで20mのセットバック、これを緩和するとこういう形の高さまで上が上がったという形になっております。この場合でだいたい75mくらいの高さになってございます。

次、お願いします。4分の1街区でこれが現状の基準の街区でございますけれども、これを緩和すると、だいたいこれで80mくらいまであがっております。

これが、街区全体をとらえた場合でございますが、これが現状の基準でございますが、緩和した場合に、これが85mくらいです。今回、街区は基本的に現状の街区なり、基準についてはオフィス仕様でございますので、例えばこれがオフィス仕様でも、容積をもう少し特区等々が活用されて高度利用されて、例えば1500%までいくと、80mが100m近くまでいくとか、あるいは複合仕様ということでセントレジスの上がホテルになると高さが130mまでいく場合も、場合によっては想定されますが、今回は一応基準間についてはオフィス仕様で想定しております。

次、これが一部の区画にはまった場合の一部条件でこれを緩和すると前にでていたような形になります。

こういう街区ごとに全体をやって全部並べたものが、この形です。お手元にお配りしております資料の2枚目になります。

これを見ていただきますと、見るレベルとしては地上のレベルと上50階からのレベルと二つの視点場をとって見ているのですが、下が基壇の切り替えのないもの、上が4mセットバックしてあげたものです。上のこの部分、これがセントレジスです。手前のものが先ほど申しました80mなり70mのもので、こちらの背後に高い、この資料では高くなって少し隠れているのですが、こちらにはすでに高いビルが建っているといった状況です。

一応、こういう形でシミュレーション検討しますと、4 mのセットバックを確保することで今回の目的でございます、いわゆる壁面の連続性あるいは軒線の連続感といったものは、セットバックを一定確保することで明確にできるものであるかなと思います。

逆に、そのセットバックが無い場合ですと、かなり壁面が直線になって道路側に対して圧迫感が出てくるので、一定セットバックを確保しながらやることで目的であります軒線の確保等、あるいは圧迫感についても軽減できるのではないかというシミュレーション結果になってございます。

その辺の資料が、別添資料の内容でございます。

あと、低層部についてはこの前にご説明させていただいたような形で、少し資料戻っていただきまして12ページでございますが、低層部についてはそこであげているようなヒューマンな視点ということで低層部の節場、あるいはセットバック部分のしつらえとか、屋外デザインの誘導をもう少しにぎわいの創出に併せて考えていこうという形の整理になっています。

右側ですけれども、ここはもう一つ別添資料ということで資料2を用意させていただいておりまして、ここは淀屋橋～本町と本町～長堀でまちなみの誘導のしかたをどう考えるかということ整理しているのですけれども、淀屋橋～本町については、基本、資料、個人情報を書いておりますので委員限りとさせていただきますが、ここについては先ほど申しあげましたような形で4 mのセットバックと沿道建物50 mの軒線の連続性を確保しつつ、4 mの利活用の自由度をにぎわいの観点からあげることで、少し歩いて楽しめるストリートへ変えていきたい。これはこれまでもご説明させていただいている内容ですが、めくっていただいて2ページ目の資料で、本町～長堀間のほう、ちょっと今回少しご議論いただきたいと思っております、これまでまちなみ誘導で2 m以上のセットバックを求めてきたのですけれども、そこはこの中では6 m以上の公開空地を取ってオフィスとして高規格化しているものですか、あるいは商業ビル単独のブランドショップさんでは、右の真ん中の写真にもございますが、単独で商業ビルを建てているケースもございまして、それぞれビルの個性によっていろんな使われ方が現状としてされております。今後この区間についてもにぎわいを求める中には、形態的な制限やセットバックを求めることではなくて、むしろ建物のいろんな表情あるいは個性豊かなものを求めていったらどうかというまちなみの形成に変換していったらどうかということで少し写真を含めて整理をさせていただいております。

以上、12ページの概要でして、次13ページ、前回色々ご議論いただいたりご意見いただきました道路の関係で資料を1枚つけております。一応、我々の現状の認識としては、自動車交通量の減少とかあるいは、左に書いておりますように、歩行者と自転車の通行負荷に関して、犯罪とかマナーとか放置自転車とかいろんな課題があることは認識しているのですけれども、今、いろんな検討会等々で議論されている内容を整理すると13ページの下になりまして、長期的にはグランドデザインで言うております全面みどり化を環状道路の整備にあわせてやると。今、別途大阪市の道路管理者が行っている空間利用検討会では、中期的には人中心の道路に変えていく中で、側道については歩行

者空間化していこう。やり方としては、自転車レーンとかにぎわい空間とかいろいろとあると。当面やることとしては、緩速車線を活用した歩行者空間の社会実験を近いうちにやりたいということで、例えば例示としては新宿で行っているような社会実験を念頭に置きながら、いろんな活用を考えていきたいということです。今回この資料を入れていただいておりますので、これについても色々ご意見を賜れたらなと思っております。

最後ですが、こういうところを含めて、じゃあ具体的にどういうことをするのかについて、方策を15と16ページに、最後18ページが全体のまとめとさせていただきます。

まずは、淀屋橋～本町については、資料に書いてますように、にぎわいの観点については、低層部のにぎわい施設を、そこに書いているような形の施設にして、クオリティの高いものにあるいはデザインを一定規模については容積ボーナスを考えながら誘導していく。既存ビル等々については、そこに書いているような、経済的なインセンティブを付与してよりそこを促進する。4mについても利活用については自由度を高める。真ん中は、ビジネスの面でいくと、形態制限を緩和することに併せて中高層の、あるいは⑤の低層部のデザインの誘導を強化しながらやっていく。ただ、これいろんなクオリティとかこういうことをコントロールしようと思いますと、地区計画等々法で制限できる内容とめざすべきところの間で少し、15ページの下に書いてございますように、デザインのコントロールをはじめよりきめ細やかな用途誘導・デザイン誘導をするために、第三者委員会の設置なんかも検討していきたいと思っております。

それから次、16ページが本町と長堀間でして、ここについては、にぎわいについては北側の区間と一緒にすけれども、居住については、あくまでのビジネスサポートの居住ということで、ひとつは立体用途の指定等で適正な規模を誘導していく。併せていろんな将来的な建物更新等々懸念される影響を勘案しましてあくまでも賃貸レジデンスを、そこにはカッコで書いています各種協定等々によって、誘導していきたいと思っております。

あと、外観デザインについてもここの沿道にふさわしいものを求めていきたいということで、ここへ書いておりますようないろんな建物外観の誘導についても求めていきたいと思っております。

今、私が申しあげたことをまとめたものが最後の18ページになっておりまして、ここで今まで文字で書いておりましたものを絵におとすという形になるということになっております。

だいぶん省略して申し訳ありませんけれども、資料の説明は以上でございます。

○橋爪部会長 はい、ありがとうございました。ひとつには、部会の親会議の開催が12月の下旬頃ということで、1ページ目をご覧ください、本日の部会で中間とりまとめ(案)をまとめた段階でパブコメを諮るという流れを事務局は設定をされているということが書かれております。ですので、親会議に報告をし遅滞なく先に進めていくということがございますので、全般に、文言まで含めて、ご意見いただければと思っております。

あと、私から申し上げたいのは、別添資料2にもありましたが、御堂筋の沿道のビルディングというものが戦後復興期から1970年代にかけてのものが過半、淀屋橋～本町間だけみますとほぼ半分、半分以上になっています。これが今後順次建替えていただかなければ古い耐震のままではいくわけにもいかない。この戦後復興期に建てられたビルディング街が戦前の高さ規制の最高高さまで、要は大正時代から考えて30年40年かけて揃ったというものが今後更新していく。ただ、すでにルールといたしましては、50mの高さ規制にレギュレーションがかかっていますので、その更新した部分との整合性も必要だろうというのが、ひとつ私から申し上げたい。今後、今回我々が議論するものでまちが変わっていくと、数十年30年50年未来にはどんな都心・御堂筋という大阪を代表するストリートのビル街が望ましいのか、ということを考えていただきたい。

それと、資料にもございましたが、御堂筋の一街区裏側船場地区とかではこの5年で居住者が倍増、夜間人口が倍増、この10年でみますと3倍増。しかも裏側にはかなり高層なマンションがぼこぼこ建っていると。この船場地区の中側でいろんなマンションが建つということを想定しますと、船場地区の中の方が高さが高く、目抜き通りである御堂筋だけダウンゾーニングで落ち込んでいる。そういう状況で中之島・梅田地区と対照比較されてオフィスが今度どう動向していくかということ考えたときに、どのようなオフィスビル街が望ましいのかということを考えて頂ければと思います。日本全国住民が人口が減っていく中で、大都市の都心部が人口が急増していると。従来のオフィスだけのセントラルビジネスディストリクトではなくて、多機能型の都心を全体的に考えていく中で、そのシンボルたる目抜き通りはいかなるものか、あるいは一街区裏側にタワーが続々と建っていく中で、かかる姿というのがあるのかということを考えていただきたいと思っております。

あと、本日欠席でございますが、加藤委員から別途別紙ペーパーをいただいておりますので、事務局から紹介をお願いします。

○寺本課長 それでは、事務局から本日ご欠席の加藤委員の、すみません、別紙等特にございません、私から口頭で説明させていただきます。

まず、先ほどご説明させていただきました資料を事前にご説明させていただきましたところ、にぎわいにつまましては、淀屋橋から本町につままして、壁面後退4mの部分を歩道からにぎわいのしつらえにすることについては賛成。本町から長堀間の2mの壁面後退を撤廃することにつまましては、高層建築物がセットバックし、低層建物は前に出すなど建物ごとに判断すべきであり、撤廃には賛成というご意見でございます。また、銀行店舗につまましては、必ずしも1階にある必要はなくにぎわい施設を1階におきながら銀行は2階にあげることもよいと思うというご意見でございました。それから、高さ規制につまましては、まちなみの統一感については高さ30mまでの議論であって、50mを超える部分は基本的には自由であってよいが、例えば観覧車のようなものが屋上にくるということは困るので高さ制限は設けるべきではないか。高さが自由な中で建てられている都市再生特別地区を適用した建築物の高さがひとつのデータになるのではないかと、のご意見でございます。また、基壇部で建物デザインを切り替えることにつ

いては良いと思う。建築物のデザインは低層・中層・高層の三層構造であるべきということで高さ規制についてはご意見をいただいております。その他といたしまして、デザインコードを示すことには賛成。手法については、規制するものを示しハードルを高く設定する方法がよいと思う。制度設計につきましては、条例だと決められる内容に限界があるので、ガイドラインがよいと思う。ガイドライン方式の方が、良いものをつくりたいという民間の方に対して効果的であると思う。また、淀屋橋から本町間の住宅規制は賛成、といったご意見でございます。以上でございます。

○橋爪部会長 それでは、皆様からご意見を頂戴したいと思います。いかがでしょうか。(38:46) 目が合ったので、こちらから。(39:02)

○嘉名委員 前回からの話を含めて本編というか、わかりやすい整理をして頂いたかなと思っております。大きな考え方としては今までの了としていた自然発生型のルールというよりは、高級とかそういうキーワードにも表れていますけれども、よりクオリティの高いものをめざしていこうということになると思います。これは、今までもいいものをめざしていこうというのはありましたけれども、より高めていこうというところで大きく方向性も変わってきたのかなと思っております。(39:40) そうなってくると、私はどうしてもルールが気になってくるんですけども、いわゆる事前確定型のルールではなくて、先ほどの加藤先生の文言から言うとガイドラインというキーワードになるでしょうし、あるいは第三者委員会というようなキーワードも出ておりましたが、いわゆるレビュー型とか〇〇型というか、出てきたものをより高めていくための議論をするみたいなダイジェント。よりクオリティの高いものを作っていくんだということになるろうかというように思います。(40:14) ただ、これをどんなふうに仕組みに落としていくかということを見ると、先ほど事務局からもお話がありましたが、地区計画というような規定は用途の規定はできるのですが、ここはこういうブランドショップを入れてくださいというような統制規定はできないわけですね。それは地域の方々とお話し合いをして頂くとか、地域の方々で、よく言われるのが銀座ルール呼ばれるようなものが銀座ではありますよ。変なブランドがでてきたら総スカンを食らう。それは明文化されているというよりは、みんなが暗黙的に共有しているというようなものがありますけれど、やっぱりそういう場をちゃんと作っていくということが必要なんだろうと思います。(41:03)

それと、既存の都市計画に類する制度をどう組み合わせていくかという、まさにこれから非常に大変な作業になっていくのかなと思います。例えば景観の話で言うと、景観地区というのがあったやろ、都市計画の制度ですわ、その中では認定審査会というので、例えばこういう景観はだめですよ、例えば観覧車の案が出てきたらそれは認定みたいな手続きを別に制度としては可能、ただそれだけ単体ですることは難しくて、今の枠に組み合わせていかないと今回実現しようとしていることはなかなかできないだろうと。まさにこれからどう制度設計していくかということになると、これを受け止める地元にもやっぱり組織のようなものが必要かと思うし、それがまちづくりの親睦組織というよりは、少し本当にエリアマネジメントにむかいますような地域の主体が必要になっ

てくるだろうと思います。(41:57)今日はあまり事務局からご説明がなかったように思いますが、黄色の文字で書かれてありますが、経済的インセンティブを検討されるということも書かれております。(42:08)やっぱりエリアマネジメントに対する財源でありますとか、それからインセンティブですね、今回新規テナントの例えば申請に対して経済的インセンティブを検討するというのも書かれておりますので、要はその時にエリアマネジメント組織に入ってくださいということを経済的インセンティブにに応じた歩合とか、そういう形で例えばエリアマネジメント組織に会費を納めてくださいとか、一定貢献してくださいとか、財源がちゃんと活動原資になっていくような仕組みを併せて、これは半分〇〇の話でもあるのですが、結局そういう財源が貯まれば、例えば将来的には御堂筋エリアについては地域でお金全部集めてやっていくということになればそれがまた地域のにぎわいを生み出していくことにもなりますし、(42:55)そういうことにつながっていくような仕組みづくり組織づくりというのが今後重要ななと思っております。

それから、景観の話については、今回のシミュレーションで私も結構ではないかと思っております。(43:10)細かいところでいいますと、例えば有効率なんかはもう少しあったほうがいいのではないかといろいろありますけれど、概ね今の方向でいいのではないかと思います。ただ、個別に第三者審査とかそういうところでチェックするレビュー型でいくときに、どこまでどんなふうを決められるのかという、技術的には相当、先ほど申し上げたとおり難しいなと思っていて、あるいは少しくつかのオプションとかいくつかの制度を並列的にみながら少し具体的な検討が今後進んでいこうかと思っております。(43:44)

淀屋橋～本町間は、私は絵で言うと大丸有のようなイメージでいったらどうかということ。それから、本町以南、長堀間は表参道型とか個別の建物が個性を競い合っていて、必ずしも公開空地も道路に沿っている形ではなくて、スクエア型とか広場型とかそういうのも認めていく、少し多様性があってもよいのかなと思います。いずれにしてもパリとかニューヨークで今やっているような混合容積型の誘導であるとか、マイクロジェーンと呼ばれているもの基本的には今回の容積の考え方というのは相当に似ていて、24時間都市あるいは世界に対抗するにふさわしい都市のあり方というのが魅力的と言われているのではないかと理解しています。以上です。

○橋爪部会長 今のご意見について一言だけ。御堂筋を拡幅したときは、エリアはずれていますが堂島ビルさんとか大阪ガスの本社ガスビルですとか、東洋の大都市である大大阪にふさわしいそのなかのフロントにふさわしいビルディングをつくるべしだといいますか、民間の地権者サイドがこの御堂筋に対して想いを持たれていて、空地をかたちという想いで、いくつかのビルが先行して諸外国そのもののビルディングというものが形になってきた経緯がある。今のご指摘でいうと、地権者とか民間側が想いをもって、大阪を代表する顔となるものはこんなもんだというものがでてこないとのエリアマネジメントまでいかないの、行政がBIDを作るべきだということではなくて、地元からそういう声があがっている状況がないとなかなか難しいところであるよう

な気がします。

○北委員 嘉名委員の議論に触発されてですが、私、27年間通産省におりましていろいろと商業行政に携わったり商店街の行政に携わったとかあって、その時の印象とか、最近の銀座の商店街の幹部の方々と話をしていますと、やはり大阪をよく知る人、私も大阪出身ですけれども、非常に残念なのはやっぱり心齋橋ですよね。私も子どもの頃いてたんだけどパチンコ屋とかゲームセンターとか品格の無い大阪の商店街になり下がったという感じがするし、銀座の商店街の方も非常にそうおっしゃっておられました。銀座ではパチンコ屋というのは周辺にあるくらいで抑制されておられる、そういう民の力をしっかり考える、大阪のもうかりゃいいという悪い方向で品格を落とすと思います。ぜひ、風格をあげていただくように御堂筋をやっていただければありがたいし、この委員会に参加させていただくと大阪商工会議所を代表して喜んでおります。

3ページを見ていて、最初の書いているところ、「便利で快適な大都市大阪」と書いているのですけれども、3ページのカッコ書きの中で、2番目のところで、「自動車を抑制し」と。自動車を敵視するのは国際都市としていかがかと。翻訳して海外に行ったときに、まさに自動車も電気自動車なりエコカーとかいろいろな形でできている訳だし、そして東京なんかで見えていますと、丸の内のビジネス街でいろいろと1階にはブランド店とか入っていたりいろいろな形で回遊性を増すということで企業が協同して無料の運行バスを巡回させてますよね。無駄な通過交通をなくすということは大賛成なのですが、「自動車を抑制し」というのはちょっと、トヨタさんや日産さんが大阪に立地していないからといってこのようなことを書いていいのかなと。ちょっと感覚を、ニューヨークとかアムステルダムとかパリとかそのようなところでも、自動車を快適に走らせるようにし人との関係を共存できるように。この書き方だと大昔の東大のおざわ先生のアンチ車みたいな感じを私は最初受けてびっくりした次第です。後ろの方でみると、そういう快適な空間にするためだというのですけれども、ここにデータとして本当はほしかったのですけれども、(48:42)この御堂筋及びそれぞれのところで車と人の事故がここ5年あるいは10年前と比べてどうなっているのか、どこで事故が多発しているのか、あるいは、私本当に大阪好きなんですけれども、どちらかというとも大学時代ワンダーフォーゲルで歩くのが好きなんですけれども、御堂筋を歩いていて一番怖いのが自転車にぶつけられることがあるんです。いろいろな人が自転車のことはちょっと言っておいてくれよ、ということをおっしゃっていますし、この問題では、通過交通を減らすということと、自動車を運転して走りやすい、そして駐車場に誘導しやすい・駐車しやすい、違法駐車というのも大阪はマナーが悪い、自転車についても大阪は、大阪府は自転車の一大産業のところだと思うのですが、一番マナーが悪いのがそうだろうと思います。その辺の関係を、放置自転車とか駐車違反とかその関係のところをしっかりと交通需要と。それからもう一つ、事故のデータがほしいし、都市をにぎわいと安全で安心にしていくためにこの会議で傍聴に大阪府の警察の方が入っておられないと思います。(50:06)それはやっぱり事務局の方の手落ちではないかと思えます。御堂筋のまちのにぎわい、にぎやかな都市であれば防犯の見地も多いのだろうし、交通事故もあるだろうし、もうひとつは、

いろんな、銀座とかでの宝石店を襲うような国際犯罪に対する防犯対策も必要なのだらうと思うのですね、安心安全では。そういう関係では、こういう議論のときにも、縦割りでしょうけれども、警察の方も入っていただいて、こういう行政をせっかく大阪市がされておられるときに、関心をもってもらうように誘導してもらったらいいのではないかなと思いました。(50:52)

○橋爪部会長 グランドデザイン大阪をオブザーバー参加の方が担当されていますので、今の言葉はさすがに受けていただけたらと思います。

はい、前からお願いします。(51:09)

○塚口委員 私、交通の分野をやっておりますので、今の北委員のご発言に対してまず一言だけ付け加えてから、私が発言したかったことについて述べます。

私は、自動車交通の抑制ということについては、特に悪い印象を与えないと思います。例えば、論点にしましても、1970年代以降の厳しい議論の中でロードプライシング等が導入されましたし、こういった都市における自動車交通の抑制というのは自動車を排除するというのではなくて、北委員のおっしゃったうまく使うということ、そして通過交通のような必要じゃないものを遠慮いただくということでもありますから、自動車交通の抑制ということに関して、自動車を締め出してしまふんだということには通常捉えられないということでご心配いただかなくてよいかと思います。(52:28)

私、いくつか申し上げたいのですが、かなりまだ疑問感があります。ただ、御堂筋をにぎやかにそして品格を持った空間として将来、我々も含めた将来の市民の皆さんが使われるということには大賛成です。ですので何が疑問かと言いますと、今日の事務局からのご説明で、御堂筋沿道においては安易な形で住機能を入れないという理解を致しました。沿道は。ただ、そういう機能をする中で50mがなぜいけないのか、不都合なのかというご説明の中で、階高をオフィスビルとしてオフィス機能を高めるということであつたら階高を高くしないといけないという、それで50mは不都合であるとそういう論法だったわけですけれども、そこでどうして住機能、住機能というものがもともと考えられてなくてオフィスを中心に考えますよと、オフィスをクオリティの高いものにするためには階高を高くしなければならないので50mではだめですよ、という論法であれば私納得するのですけれども、同時に住機能を入れるということは元々の、前回のご説明でありましたから、そこに私は矛盾を感じます。要するに、単に高さを上げたかっただけではないかということところです。そのところに私は少し疑問を感じます。

それから、(54:54)容積率を高くするということについて、容積率を高くすると当然交通が発生するわけです。それで部会長も言われたけれど、船場の中によきによきとビルが建つ。私は御堂筋沿道だけが谷間になるとは思わないのです。要するに、船場界限に高いビルを建てて容積率を高めると、そうすると当然交通量が多く発生するわけであって、その交通量をきちっと処理できるかどうか、その議論をやらないままに床面積だけを増やすという議論になっているから、それでいいのですか。私は交通の話をするつもりはないのですが、ただし、床面積を、今日のご説明にありますけれども、かなり大幅に緩和して高めていく。その場合に、どのくらいの交通量が発生するかとい

うこと、それが現在の街路でもって受け止められるのか、そういうチェック、それを幹線道路としてのチェックだけでなく、船場の中で仮にによきによきと高いビルが建つと想定するのであれば、そこで発生する交通量をいかに処理するかということもきちっと考えたうえで全体像を考えないと、やはりちょっとまずいかなと思う点が2点目です。(56:33)

それからもう1点目が、景観シミュレーションをされていますが、ここの景観シミュレーションというのはこうしたらこう見えますよというのを示されているわけですが、何年前でしょうか、30mが50mになってその時に侃侃諤諤議論されてそして50mになったのでしょうけれども、高さ制限をとめますと本当に50mの軒線がそろってますよとおっしゃるけれどもこれはあくまでも形式的なものであって、街路を歩いている人にとってみれば高い建物がどんどん建ってそれが視野に入ってくると。こういう状態がよろしいのかどうか、それを皆さんが合意してこれでいいですよということであればいいのですけれども、単に軒線だけがちょっとした境目みたいなのでずっと続いているというので皆さんが納得されるのかどうか。過去に50mのところを侃侃諤諤議論されたわけだし、その後50mを守って沿道の方が一部建替えておられるわけですから、そういうところも景観面からの判断、私は景観については専門外でございますので景観の専門の方のご意見に従おうと思うのですけれども、そのあたりにちょっと懸念を感じております。以上でございます。(58:21)

○**橋爪部会長** ちょっと質問もございましたので、お答えいただきたいと思います。景観の専門家なので嘉名先生。まずは、事務局。

○**山田課長** 先生が最初におっしゃっておられました高さをなぜ緩和するのかという関係でございますけれども、基本的に私が申しあげた淀屋橋～本町のところは今高さの制限がかかっています。ここについて、今求められている天井高を確保しようとする、今だと12層を50mの中に入れたいといけないのですけれども、そうすると階高が2.6mしかいなくて国際的な2.8mいかない。そこを自由度を高めたいということです。(59:21) 居住については。

○**塚口委員** 居住とはリンクしていない？

○**山田課長** 居住とはリンクしていないのです。あくまで淀屋橋～本町のところは、いわゆるオフィスとしての高規格化をやっていきたい。言葉の中に複合とありますけれども、この複合という意味は、低層ににぎわいをいれるとかあるいは上のところで例えばホテルとかそういう滞在・宿泊機能が入る場合に上の形態制限がないとそういう用途の対応にも可能になるということで、上の部分については淀屋橋～本町間については居住については今回の中では想定していません。居住を入れるのはむしろ今形態制限のない本町から長堀の間について一定の条件を付して居住を入れていったらどうかという資料の整理になっております。

次に交通量の面ですけれども、ご指摘のところ、これから具体的に容積をどうしていくのかから、今回の想定の場合の容積でございまして、これから実際にいくら積んでいくのかという手法的なものも含めてこれから検討していく中で、当然そういうネガティ

ブチェックと言いますかそういう面も含めましてきちっとした制度設計につなげていかないというように思っています。今はシミュレーション上は一応これくらい容積を積んだらどうなるのかなり、もっと積んだらどうなるのか、ひとつ今回の中でさせていただいてますけれども、最終のとりまとめにむけてはその辺のチェックもしていく必要があると思っております。

○塚口委員 すみません。今やっておかないと、後から街路を拡幅するのもできないし、今後というのではなくて同時にやるべきではないですか。

○高橋部長 すみません。資料の13ページをご覧いただきたいのですが、私どもこれをお話する際に、交通面も含めて今検討しております。ここに書いておりますのが、右に絵がございますように、私ども今後年明けから都市再生環境道路の手続きに入って参ります。それと併せまして今考えておりますのは、都心に足を持つ交通がどれくらいあるのか、通過交通がどれくらいあるのかきちっと整理したうえで、この都心に足を持つ交通がどれくらいあるのかをチェックしたうえで、今ひとつの検索としましては、国の法律がかわりまして附置義務駐車場を飛び地ができるようになるということです、できるだけ都心に車を入れないような形でまず駐車場施策を絡ませて周辺に駐車場をとるのを施策として考えております。そのためには、先生がおっしゃりました都心部全体の交通量をきちんと把握したうえでこういった駐車場施策を考えていきたいと思っておりますので、今、そういった交通のチェック等おこなっておりますので並行してきちっとご説明するようにさせていただきますので今後の課題について進み次第考えておりますのでよろしく申し上げます。

○佐藤局長 今の議論の中で少し説明が不十分な点があったかと思うのですが、現況の容積に対してすごく積むようなイメージをもし委員の方で持たれているのだとしたら、今は総合設計をいれるということを想定しているのかな、その辺りをもう少し丁寧にご説明しますので。

○山田課長 今実際想定しているのが、先ほどの資料の中の別添資料1なんですけれども、この中で右のボリューム検討で書いているように、一応通送ににぎわいをいれて100%、あと一般の総合設計を使って最大上限として200%までという想定です。これはあくまで上限であって、各ブロックごとに接道の条件等そこに書いてありますように公開空地の割合等々によって、どれくらい容積が使えるかについてはそれぞれの敷地条件によっても変わってきます。今回、前でご説明で前でいくつかスライドのせさせていただきますけれども、今使っている容積、だいたい1000%使われている中でいきますと、あとプラス100%・200%とかあるいは250%とかそれぐらいの容積がアップー使われた状態になっています。なので、最大で積むとして1300%までで、実際、接道とかで実際使われる容積も私今申しあげましたプラスあと180%とか250%とかそういうような状況になっています。ですので、こういうところも含めて、先ほど高橋が申しましたような点も含めて、私今後と申しましたけれども、この検討を進めている中でそういうものも含めて検討をしていきたいと思っております。今実際、想定している容積としてはそれぐらいのボリュームとなっております。

○**角田部長** 附則ですけれども、船場もすでに、先ほど彼が申しあげたように、基準容積プラス総合設計という既存制度を使って、いくつかマンションが建っているのですけれども、それほど大きな、船場は特に変える予定もございませんし、それほど大きな負荷が急にかかることはないのかなと、なかなか確証を持って言うことではないかもしれませぬけれども、想定しています。御堂筋も、先ほど申しあげたように、既存の総合設計を使って基準が1000%に対して1200%くらい今でも使える状況にある中で、あと今後どんな物件が出てくるかにもよりますが、いくつか積むという議論があるとしてもそれほど大きくということはないかなと思われまして、仮にそれが大きく積むということがありましたらそれこそ一件審査としてどれほどの負荷がかかるかと、先ほどネガティブチェックという言葉を使いましたけれども、十分耐えうるものかということ審査したうえでどれほど積めるのかという議論が、きっと議論されるのかなと思っております。ですから、総論としてはさほど現行を大きく逸脱するものではないと。ただ、個別の議論で大きなものがでてきたときには恐らく、十分な審議をすることになるかと思えます。というようなご理解をいただければ、と思います。

○**嘉名委員** 御堂筋については、昭和57年から建築美観誘導が始まって、平成7年に御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱というのがあって、このまちなみ指導要綱というのがいわゆる4mセットバックの50mというルールである。その時私は議論に参加していたわけじゃなかったのですが、議事録は読ませていただいたことがあります。どういう議論がされていたかということですが、基本的には44mの幅員に対してそれまで100尺の建物が建っていました。つまり31mです。これは景観でよく言うのはD/Hという言い方をしますが、道路の幅員に対する建物の高さの割合です。ディスタンス・パー・ヘイトです。これでいきますと、もともと44m、100尺だと、だいたい1.46、1.5近傍になります。これは評価で言うと相当開放感のあるまちなみといいますかそういう評価になります。もともと御堂筋はアッパーが100尺だったのですが、相当開放感があったということでした。それに対して、平成7年の時にはこの開放感あるいは軒線の連続性ということが非常に大事だということで、100尺のときと50mの時の軒線のきいてくる影響というのはだいぶ違うとは思いますが、特に100尺の場合は軒線の影響は非常に強い景観があったのだと思います。それに対して、やっぱりその開放感が大事だということでD/Hという考え方は踏襲しよう。これはいろんな世界の通りの事例なんかでいろんな評価指標というものがあるのですけれども、その中でD/H=1近傍というのがひとつの目安としてあるのではないのでしょうかということがあったように記憶しています。そうすると、今44mの幅員に対して4mずつセットバックする。幅員が52m、実際道路の幅員が拡幅するわけではないのですけれども見た目上は広がって見ると、それに対して50mですから、ほぼD/Hが1:1になるということです。そういう考え方で、建物の形・プロポーシオン、まちなみの景観づくりを考えましょうということと、一方で、ここは法定容積が1000%ですか、50mの高さであれば1000%の容積がほぼおさまるといようなことを、今までは要するに容積率の指定と高さの指定がリンクしていなかったと。1000%の高さの建

物を建てられるのに100尺で規制しているということは相当低い階高じゃないと難しいという事情があって、そういうのを解消しましょうという議論があったと記憶しています。

今回の場合は、31mのときと50mのときでは軒線の与える印象というのは大きく違うと思うのですが、大分あがってしまいますので違うと思うのですが、今回もその時の議論の流れは踏襲しましょうと。つまりD/H1対1の50m:50mというラインの考え方は残しましょう。さらにその上に、あがってくるものはいくつか出てきます。その景観的影響というのがどうだろうということです。

それはやっぱり、50m以降、50mより上が45度であがっていくということですから、一切出てこないという考え方だったと思いますが、現実には背後のタワーが突き出てくるということが実際にでてきているということなんかもあって、その軒線を守っていくということが現実には破たんをしているということもあります。それからオフィスの需要のこともあって見直していった方がよいということだと思います。

今回、フレームだけのスタディなのであれなのですが、例えば50mのところでは基壇部を設けるということになりますし、その上はもう少し透明な素材でいきましょうとか、つまりガラスのような素材でいくとか、もう少し形態のことは議論で詰める必要があるとは思いますが、基本的には平成7年の方針を踏襲しながら、最近の社会潮流なんかも含めて見直していくということだろうと思います。

それが著しく平成7年の考え方をがらりと変えるということではないと、私は理解しています。

○長町委員 私はデザインの専門家として、今の話に続きたいと思うのですが、このライン、軒線を揃えることそのものは、御堂筋のデザインコードという意味で、そういう意味でも大事にしていく必要があって、実際にどれだけ違うねんという話ではなく、ラインが通っているということが重要だと思います。視覚的にラインが通っているということ。それはデザインの能力という点とも大きくリンクするのですが、そういう意味では私は今4つ、申しあげたいことがございます。4つというのは、大きくは品格という話が大前提になった今回の御堂筋のデザイン、品格のあるまちということなのですが、ほおっておいても品格は出ないと思うのですね。民間におおまかせにして、今や品格のすごくあるビルを建てる人なんて探すほうが大変です。正直、そっちの業界でデザインの実務をやっておりますのでリアルに感じるわけですが、だからこそ4つあります。

ひとつはデザイン誘導のことです。第三者委員会で審議することももちろんですが、出だしのところで、例えば誰が設計するのかを提出させるような、例えばデザイン力があることしかまずGOできないというやり方、これはいろんなプロポーザルのやり方があるのでご議論いただいたらよいかなと思うのですが、できてしまったパースをチェックしてデザインの良し悪しを委員会で検討するというのは限界を感じています。それは私もデザイン検討委員とかをいろいろさせていただいて思うのですが、止められないですね。このデザインが良い悪いというのは委員会ではちょっとしにくい。

それで、力のあるデザインをまずやっていただく為の何か第三者委員会による最初の手続きみたいなことを考えてもらえたらいいのかなということが一つ目。

二つ目は、サイン類です。三層目以上は看板をつけませんか、これまでもすでに踏襲されている御堂筋のことがあるかとは思いますが、1階・2階、にぎわいを作れば作るほど、例えばカフェ入れましょう、なんとか入れましょう、今もスーパーがきてますしコンビニもある訳ですけれども、そういったものに対してははっきりと御堂筋だけは規制をかけてもいいと思うのです。時間があれば画像を見ていただこうと思ったのですが、例えばボストンのビーコンヒルなんかは、スタバもセブンイレブンも茶色になっている。あと内照看板をやめるとかいうのを決めてもよいと思うのです。内側から光るものはやめて、板状のものに外から光を当てるということで統一していけば、日本だけですね、どこでも内照看板OKなのは、まあ、アジアの国にはありますけれども。ヨーロッパの国がきれいに見えるのは内照看板が無いということなので、にぎわいを作れば作るほど言えば雑然化していくデザインコードの中で規制を完璧にかけるということは楽しくないことですから、そういうガイドライン、今日お話ししてますガイドラインでサイン類についてははっきり強いガイドラインをうつとかいいと思います。

あとふたつ。ひとつはにぎわいの為には滞留できないとだめで、滞留のためには椅子がないといけない。今は椅子が全然ないのです。なので、ベンチを作ると色々な問題が、夜毎に滞留する問題があるとは思いますが、小型の椅子ですね、ニューヨークのブロードウェイのような一人掛けの椅子が点在しているようなものでみんなが集まるとか。ニューヨークは一人掛けの椅子を多用しておりますので、ああいうところにひとつならって、人が座っていれるもの、場所をまず行政的にもトライする、公共的なこととしてトライしたらよいし、あと民間も、どちらかという公開空地がただ空地にするしか手続き上できないと思うのですけれども、東京都のような条例なのかな、条例なのがあるいはわかりませんが、そういったやり方をして公開空地の中をもう少し滞留できるような誘導ができないか、そんな気がします。例えば三菱の1号館なんかは下が完全に滞留空間になっているのですけれども、いつもいっぱい座る場所がないくらいです。何かそういうことを。

最後がビューです。滞留場所は作ったと、椅子できた。見るものがなかったら人はとどまらないので、その見るものといったらなんなのかなのですが、ビューは絶対大事です。ニューヨークのハイラインにあれだけ人がいるのは、上からハドソン川が見えるというスペシャルおまけがついているわけで、それによってお店もたくさんできてきて、より界限全体がにぎわっているわけですから、そういう意味でビューは、例えば御堂筋の場合はひとつ銀杏ですね。銀杏の並木。これは今後もずっと大事にされる訳ですから、例えば冬には御堂筋イルミネーションをやる、これはそれでビューがある訳ですけれども、例えば夏や秋、銀杏がグリーンになっている時に、今あるライトアップの設備は古いのでもう効果が出ていないです。消費電力も高いし、今すぐ設備を入れ替えてしっかり効果を出す。簡単にできる作業だと思いますので、そういったビューを、例えばアートの仕掛けをビルの壁面を使って定期的に行って、それがあつポイントポイントで御堂

筋のおはこのビューになっているというようなことを仕掛けていただく。そういう四つです。品格を出していくために必要じゃないかということがあります。

最後にレジデンスなのですが、これはどう考えても分譲はありえないと私も思っておりまして、賃貸なのですが、どちらかというところを民間にまかせて民間集合住宅のデベロッパーさんにまかせて行うということもどちらかというところを希望的な感じがしないですね。というのは、チャレンジablな都市居住というものの指標を示すよいチャンスなので、こういったところで上に積んだりしたものを市営住宅あるいはURそういった半公共あるいは公共の新しい住空間を社会実験として、市営住宅の新しいタイプの充実した新しい生活の為のある意味高級なジャンルの、デザインを含めてですけれども、いきなりコンセプショナルなものってというのはなかなか民間にまかせて経済の論理の中でできるとは思えないし、もし民間でやるならばそこにインセンティブというかなにか助成をすとかしないと、恐らく現在の集合住宅を作っていく過程の中で非常にアグレッシブな日本で初めて行う沿道の都市居住のモデルケースみたいなことを提案することはできにくいと思います。ぜひ、そういうことが難しいとは思いますが、検討できたらと思います。以上です。

○佐藤委員 大阪ビルディング協会の会長をやっております。民間にまかせるとあまり品格のあるものができないというご意見、確かにそういうこともあるかと思っておりますけれども、先ほど例に出ました三菱の1号館、これは民間でやったものです。それから、私はダイビルという会社をやっておりますけれども、ダイビルは他の大手の民間のデベロッパーさんと一緒になんとかいい品格のあるまちづくりをしていきたい、それにマッチしたビルを造っていききたいということで、アウトプットがどうかは皆さんの評価にお任せするしかないのでございますけれども、我々としては相当立派な品格のあるまちづくりに貢献できているものができているものがあると思っておりますので、必ずしも民間のものが全部だめということではなくて、それはまちまちだと思いますし、それに、そこにインセンティブを、助成なりをかみ合わせるのには実に必要だと、先生もおっしゃるように思いますので、品格のあるまちづくりについては大賛成だし、民間に任せてはいけないのではなくて民間とうまく協調しながらいいまちづくりをしていくということにしたらいいのではないかと思います。

私の主旨はそこではなくて、大阪、特に御堂筋を世界にアピールしていくということで今回いろんな提案がありましてすごく賛成なのですけれども、議論されていることに加えて、もっと大事なことが大阪あるいは日本の都市を世界にアピールするときに必要なのではないかと思います。それは、紙の中にも入っているのですけれども、防災・環境・防犯については世界一なのだ、日本の中でも一番のモデル地区に御堂筋をするという気概をもってやる必要があるのではないかと。そうすることによって、ここにたくさん掲げられているようなにぎわいの空間ですとかフェスティバルモール化であるとかそういうことが生きてくるのだろうと。いくらにぎわいの空間があっても、先ほど委員だけに配られた資料の中で、本町までのところで26本の古いビルが、1981年以前のビルが26本あります。それからその南の方で長堀まで9本あります。これは実は神

社とかありますのであまり残ってないのですけれども9本あります。これらのうち、耐震化補強されていないビルがまだ相当残っていると思うのです。今ちょうど調査中なのですけれども残っているはずなのです。これこそ、個人情報にも絡みますので公開できないと思いますけれども、そういったビルを残したまま御堂筋がいくらにぎわいがあったとしても、一旦ことが起こると大混乱に陥る訳です。そうすると一挙に名声が失われるということは間違いありませんので、すべての方策に絡めてその上をかぶせるものとして防災・防犯・環境の性能においては世界トップレベルをめざす、御堂筋は日本に先駆けて、あるいは関西に先駆けてここをモデル地区にするというような気概を大きく掲げてもらいたい、と思います。

そうすると何が必要になるかと言いますと、これは方策・施策がいろいろいるのですけれども、ビルのオーナーさんあるいは個別に開発されるであろう民間の居住アパートの方は、とても今すぐやれるような経済状況にはないのです。御堂筋が、ここにも書いてありますが、競争力を相当失ってきておりますので、今のままでもすでに空室率が増えている古いビルは、建替えによってさらに経済的な損失を被る訳です。2年なり3年なりが全く収入がないまま新たな設備投資をしなくてはいけないのですけれども、そういったことに対して、建替えを促進するための優遇税制なり、あるいは耐震補強をするための必要な補助・助成なりを他の自治体も例がございますので、特に東京はそうなのですけれども、そういったことをよく勉強したうえで経済的なインセンティブを何か考えてあげるということをしないと、いくらいいガイドラインを作ってまちなみをつくらうを思っても、実際に設備投資をする人たちの気持ちは前向きにならないということになりますので、まずこの地区を世界に先駆けて、日本に先駆けて、立派な防災・防犯・環境のまちなみにするのだという指針を出されたうえで、それに向けてそれなりのインセンティブをだされたら良いのではないかと思います。

それから、具体的な方策として車の抑制とか、いろいろな方法があるかと思います。昼間の歩行者天国とか、大手町もどんどん大きなビルが建っておりますから交通量が増えているかと思うのですけれども、それでも昼間、交通規制をしてもそんなに混乱なく民間の企業活動しておられると認識しておりますので、御堂筋の通りをすぼんと1時間半とか2時間止めても、昼間普通の日でも大丈夫だと思うし、土日、土曜日は無理かもしれませんが日曜日を歩行者天国にするとかいくらでもできるのではないかと思います。そういう社会実験という言葉がありましたので社会実験のメニューとしてそういったものも入れてみてはどうかと思います。

それから、にぎわいという観点からいきますと、この通りには神社が多いのです。北の方は北御堂さんだけかもしれませんが、南の方、2番目の区間のところには、南御堂さんがあって、難波神社があって、難波神社の後ろの方に〇〇神社とか、いろいろあります。そういう神社仏閣のような要するに準民間、民間じゃないようなところとのコラボレーションをにぎわいを創出するときには考えていく必要があると思いますので、エリアマネジメントの範疇かもしれませんし、あるいは地域コミュニティの受け皿の問題かもわかりませんが、そういったことはこの地域の特性として配慮していかない

といけないのではないかと思います。2番地域は東側はずらっと軒並み民間が並ぶのですけれども、西側はそういう風にぽこっと間があいてしまっていて、ここを連続性のあるにぎわいにするにはちょっと配慮がいるのかと思います。

○櫻内委員 時間が限られておりますので手短かに申し上げたいと思いますが、大きくは3点申し上げたいと思います。

ひとつは、15ページ16ページに誘導方策ということで具体的な方針が書かれていますが、その中で経済的インセンティブを付与するということですのでけれども、非常に結構なことだと思います。賃料補償、賃料助成、税源免除とこれは例示だと思いますが、どのようなインセンティブが有効なのかということについて、もちろん事業者の意見も参考にしながらですが、事業者だけの意見を聞いていますとあれもこれもということにもなりかねませんので、本当に有効なインセンティブは何かということをもう少し具体的に設計していく必要があるかなと思います。

その際に、大阪法人府民税の超過課税だけのことを申しあげたのですが、来年3月になって延長になると申し上げたのですが、その後調べてみますと、法人市民税の超過課税も来年3月に延長になっておりますので、かねてからこの話題については企業融資のディスインセンティブになりかねないので廃止してくださいとお願いしてきていたのですが、なかなか一方で財政低減の折なかなかそういきませんとの話がありずっと平行になっているのですけれども、ここは企業を誘致して多くの企業をもってきてそういった企業から法人税を納めてもらう、そういうプラス思考でぜひ政策を誘導していただきたいと思いますこの機会に重ねてお願いしたいと思います。

同じ誘導方針の中にさらに書かれておりますエリアマネジメント、これも1回目に申しあげましたように非常に重要であると思っていますので、この具体的な制度設計のところを今後精力的に進めていく必要があるかと思っています。

3点目は13ページですけれども、下の方に書かれております道路空間の活用のところ、当面ということで社会実験をやると、近いうちにとということですが、ぜひともこれをできるだけすみやかに社会実験をしていただきたい。その上で、中短期の課題についてはいろんな、先ほどのご説明ですと資料に書いてございます御堂筋の空間利用検討会であるとか、あるいは長期のところはランドデザインに書かれていますので、既存のそういう検討体制、予定も含めましてですが、本来これは検討にたつ前に具体的に検討すべきことだとは思っておりますけれども、なるべく早く遅滞なく道路空間のあり方についても検討をしていただきたい。これが3点目です。

それから最後になりますが、防災のこと、先ほどもお話にありましたが、まさに私も同感でありまして、防災ということは今後非常にクローズアップされてくるのではないかと思います。首都直下型地震が起きたときに、首都の中核機能をどこがバックアップするのかということについて前から課題になっていまして、この6月に関経連と関西広域連合の共同で政府に要望に行きました。7月には内閣府の中央防災会議で、大阪という名前が出ているのですが、大阪を含む全国5都市がバックアップの候補都市ということになっています。5都市の中でもやはり大阪が最有力であるというところの取

り組みを今後進めていこうと思っておりますので、その時に、じゃあ大阪は何ができるのかということを示していく必要があるかと思っておりますので、そういう局面でぜひとも大阪府市さんとも連携を取らせていただきたいと思いますと思っております。以上です。

○北委員 景観に関わることですけれども、1 ページのところ。さすがに御堂筋のところは電柱はないのですけれども、この赤の線で囲っている地域くらいは20年経ったら電柱が無いというくらいのそういう、関西電力さんも貧乏になってそういうことができないかもしれないですけれども、行政としてはやっぱり景観の関係で日本のまちが劣るのは電柱の存在だろうと思うのです。写真を撮ろうと思っても電線が邪魔なので。共同溝、東京ではたしか銀座通りが行政の主導で共同溝を作ったと思うのですけれども、共同溝を推進していくような、東京は随分そういうことでお金の少ない中で共同溝を作った電線をなくすことをやってきております。日本人は電線に対して随分無頓着すぎるのではないかとそう思います。もう一つ、〇〇の関係でいうといろんな大きなビルと建てたいとき、ちょっとよくわからないけれども、大阪での地域冷暖房というのは熱とか電力の関係とかの有効利用、やっぱりヒートアイランド現象もあるわけですから、そういう地域冷暖房についてはどういようになっているのか、事例をよく知らないのですが、エネルギーの効率化ということで、そういう意味では行政として誘導していく必要があるのではないかと、そういう視点がどこを見てもないので問題提起をさせていただきました。

○橋爪部会長 ありがとうございます。時間も過ぎておりますので、ここで委員のご意見を受けて、若干とりまとめにむけて私から申し上げたいと思っておりますが、概ね今日の間とりまとめ（案）に関しましては、大きなフレームに関しましては特にご異論はなかったという印象でございます。ただいくつか、むしろ付加的なご意見がございまして、長町委員がおっしゃっていたサインとか、第三者委員会のあり方で、行政がこれまでも事前に各案件に関して建物を建てる時にはそういうやりとりをされているはずであります。そこで第三者委員会のあり方みたいなものをリンクしてけん制していくことが可能かどうかというようなこと、あとサインのあり方というのもガイドラインの中ですということ。それから佐藤委員がおっしゃった防災・防犯等の考え方、先ほど申しあげたように、基本的に戦後復興期・高度経済成長期に建てたビューがこれから何年かの間に建て替わる、更新していく中で、その辺りも重要な視点としてご指摘のご意見かと思っております。あと嘉名委員と長町委員もおっしゃっていましたが、50mのラインを継続は十分であると。ただシミュレーションの場合、先ほどの図でも基壇から上のところを切り替えていないシミュレーションしかないもので、嘉名先生がおっしゃったように、最近の傾向で言えば基壇から上はガラスになってデザインが切り替わると。要は2階の低層部と基壇までのところと後ろに下がる高層部というところで、デザインがきちんとできていれば美しい街区というのは可能であるということ。シミュレーションがもう少しいろいろあれば。

○長町委員 これでパブリックコメントを出すのであれば、ちょっとこの辺りの資料が現状みたいなものとあれば。

○橋爪部会長 これは、つかない？この別添資料はつかないです。

このあたりをもう少し考えていく。あと、北委員が最後におっしゃった、電柱は御堂筋はそもそも、御堂筋側は電柱・電線はないですから、ただ東西方向に、東西の道に電柱があるので、御堂筋の角の所から見えてしまうというのが現状なので、船場エリア全体、御堂筋側の船場地区を無電柱化することでこの赤のエリアの東西道も電柱がなくなると思うのですが、これも少し考えるかどうかという検討を。

ということで、ご意見承った中で、中間とりまとめとしてパブコメにむけて市民の方に意見を伺って参ろうと思っておりますので、本日のご意見を伺ったものの修正等につきましては部会長預かりとし、責任をもって事務局と話をすることによってよろしいでしょうか。

ご異論なければそういう形で中間とりまとめ（案）を諮って参りたいと思います。

その後、第3回のこの部会が年度末ぐらい、当初予定としては2月から3月、また事務局から日程調整等お願いがあるかと思っておりますのでお願いいたします。

最後になにか事務局ございますか。

○佐藤局長 最後の時間をいただきまして、諸案出していただいたものを部会長からございましたように審査していただいて、できる限り盛り込んでいきたいと思っております。

ただ、少し3回目に向かって整理をしなければいけないことなのですが、B I Dをどう定着するかということと、インセンティブの話がいろいろとございました。原案でも直接強制するような記述をさせていただいておりますけれども、お金を直に渡すということではなくて、例えば道路空間をある程度使っていただくよう規制を緩和していくですとか、お金のやりとりのインセンティブということではなくて、ここは少しニーズ・需要を聴きながらと思っております、まさに志あるビルを建ててもらうためのインセンティブ、これはお金だけではないと思っております、その辺りを並行して整理していかなければならないと思っております。

○北委員 あと、一言。せっかくの機会ですから、事務局のお名前も覚えたいので、事務局と言う無名性ではなくて、役職とお名前を書いていただいて、委員が白だったら黄色にするとかそのような工夫をしていただいて、せっかくこういうところで字を書くほどいっぱいやっているのだけど、お名前も覚えられない、一回も名刺を交換しないので私わからないので、そういう工夫をしていただきたいと思っております。

○橋爪部会長 次回、事務局の名簿と着席表と、あと胸に事務局と書いているのを名前にして。

○北委員 なんとか局長さんとかなんとか課長さんとか、そういう形にしていただいたら。無名性で、ロボットとしゃべっている感じになってしまうので。

○橋爪部会長 では、時間がきておりますので、これで閉会したいと思います。ありがとうございました。

閉会 10時38分