

第2回大阪市都市計画審議会専門部会 会議要旨

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

4 議案等

- ・御堂筋の活性化に関する検討調査

5 議事要旨

- ・事務局より資料に基づき中間とりまとめ(案)について説明を行い、内容について各委員からの意見をいただいた。
- ・中間とりまとめ(案)については、大筋では合意であるとの理解のもと、細かい指摘・付加等にかかる文言の修正については、部会長に一任し、事務局と調整のうえ「中間とりまとめ」とし、パブリックコメントを行うことが了承された。
- ・次回部会では、パブリックコメントでの意見もふまえ、最終とりまとめに向けた検討を行うこととした。

■主な意見

- ・ガイドラインや第三者委員会等、議論する場が重要になってくる。そういったものにより、よりクオリティの高いものができていく。それをどのように仕組みにするかと言うと、いわゆる「銀座ルール」のような議論や話し合いの場を作っていくことが重要。そこへ、既存の都市計画の規制を結び付けていくことが重要で、大変な作業が予測される。単体では難しいので、色々な手法を組み合わせることで、これからやろうとしていることを実現していけるだろう。
- ・地元にもエリアマネジメントへ発展する組織のようなものが必要。エリアマネジメントに対する財源や経済的インセンティブの条件の中に、エリアマネジメント組織に加入することや受ける経済的インセンティブに応じた貢献をすること等を条件に盛り込む等し、活動の為の財源確保もできる仕組みをつくることが重要。
- ・景観シュミレーションは、細かいことを言えば、有効率はもう少し検討した方がよいのではないかと、等あるが、概ねよいのではないかと。ただ、個別に第三者審査会でどこまでどんなふうを決められるのか、ということは技術的に非常に難しいものなので、いくつかのオプションをつけるなど、並列的に具体的な検討ができればよい。

- ・淀屋橋～本町間は大丸有（東京大手町～丸の内～有楽町）のイメージで、本町～長堀間表参道のイメージ。ここでは個別の建物が個性を競い合い、公開空地も広場型とかを認めるような多様性があるといい。混合容積型やマイクロゾーニングと、今回の御堂筋の考え方は一致していると思う。
- ・これまでは民間の地権者が御堂筋の価値を上げる思いでビルを造ってきた。大阪を代表するビルを建てるんだという民間のやる気がなければエリアマネジメントにつながらない。地元の思いに期待する。
- ・御堂筋は風格があがるようにしてほしい。
- ・無駄な通過交通を除くのはよいが、P3「自動車を抑制」は言い過ぎではないか。交通も色々な交通スタイルがあるといい。また、車と人との事故データを入れてほしい。
- ・自動車交通の抑制という言い方については、「自動車の排除」ということではなくて、通過交通のような無駄な交通を除くという意味であるので特に問題ないと思う。
- ・御堂筋をにぎやかに、などの方向性については賛成だが、沿道については、オフィスのクオリティあげるために50mにするという意味では賛成だが、50mの高さ緩和が住機能を入れるためであれば疑問を感じる。
- ・容積率を高くし、ビルの高さを大幅に緩和すると、その分交通量が発生するのは自明。船場に高いビルが建って交通が発生すると、本当に交通が処理できるのか、ということが触れられていない。これらは、同時に検討していくべきではないか。
- ・高さ制限を緩和の景観シュミレーションについて、50mの軒線がそろっているのは形式的なことであって、実際に歩いている人から見ると、高いビルが建っていることに変わりはない。こういう状態がよいのかどうか。過去の50m緩和の際にも議論になった点でもあるので、景観面からの判断が必要ではないか。
- ・景観面からの検討については、一般的にD/H（道路の幅員に対する建物の高さの割合）の考え方が使われており、31m規制のときは1.5近傍で、これは相当開放感のある空間であるという評価となる。50mへの緩和の際には、D/Hの考え方は一定踏襲することとなり、世界の事例等を検討した結果、1.0というのが指標となっていた。現況は44m幅員プラス片側4mずつのセットバックで52mの道路幅員に対し、高さは50mとなり、D/Hがほぼ1対1となっている。今回の検討をするにあたっては、現状では45度で揃えることにより、50m以上の高さが見えないようにはなっているが、現実には後背地にある高層ビルが突き出て見えているという状態であり、50mの軒線を守ることが現実的には破たんしている。加えてオフィス需要のこともあり、見直していった方がよいだろうということであると思う。例えば、50mの高さで基壇部を設け、その上についてはガラスのような素材を使うなど形態については議論の余地があると思うが、基本的には平成7年の時の方針を踏襲しながら、最近の社会潮流等も考慮して見直していくということだと思う。これが、平成7年のときの考え方を大幅に変更するというものではないと考える。
- ・軒線を揃えることは、御堂筋のデザインコードとして必要。実際にどれだけ違うか、ということではなく、視覚的にラインが通っているということが重要だと思う。
- ・第三者委員会で審議することはもちろんだが、でてきたデザイン等を審査することには限界があるので、デザイン力がある者に設計させるということを手続きの条件として入れてみてはどうか。
- ・低層部ににぎわいを作れば作るほど、看板類がでてくる。御堂筋に限っては規制をかけてよいと思う。内照看板を禁止するといったガイドラインを持つほうがよいのではないか。

- ・人が滞留するためには、座れる場所が必要。管理の問題が発生すると思うが、NYのような一人掛けの椅子を点在させる等、公共地はもちろん、公開空地も滞留空間にする工夫が必要。
- ・滞留しても見るものがなければ滞留しないので、ビューポイントが絶対必要。御堂筋の場合はイチョウ並木、冬にはイルミネーション、夏や秋の為にライトアップの設備を入れ替える、ビルの壁面でアートの仕掛けを行うなど。
- ・レジデンスについては賃貸であるべき。公共又は半公共が管理する新しい住空間を社会実験として提供するというのも一手法ではないか。民間で行うならば、インセンティブを与える等をして、初めての沿道の都市居住のモデルケースを作るということも検討できるとよいのではないか。
- ・議論していくことに加えて、防災・環境・防犯について、目標に掲げて、世界一と言えるようなまちにすべきである。こうすることにより、フェスティバルモール化等のにぎわいが生きてくると思う。ただ、古いビルが残ったままでは活性化も進まないなので、建て替え促進や、耐震改修補助など経済的インセンティブを作らないとなかなか進まない。
- ・交通抑制については、昼間の1・2時間程度、土曜や日曜の通行止め（歩行者天国）にすることを社会実験メニューに入れてみてはどうか。
- ・エリアマネジメントの範疇かもしれないが、御堂筋沿道には神社仏閣が多いので、これら準民間ともコラボレーションしていくことがにぎわいにつながると思う。
- ・経済的インセンティブには賛成。どのようなメニューが有効的なものか、事業者の意見も聞きつつ、制度設計する必要がある。これらにより、企業を誘致して法人税アップをめざせる。
- ・エリアマネジメントは重要。制度設計について、精力的に行っていくべき。
- ・道路の社会実験については、できるだけすみやかに行ってほしい。
- ・防災については、現在クローズアップされている課題。首都バックアップ機能を大阪が努めていくためにも必要なことである。
- ・電柱の地中化について、共同溝を推進するような施策を行い、進めて行ってほしい。これにより、景観的にも良くなると思う。
- ・地域冷暖房システムなどのエネルギーの効率化といった視点も入れるべきではないか。

■事務局回答

(緩和する理由について)

淀屋橋～本町間は現在高さの制限がある。今求められている天井高を確保しようとすると、12層とすると2.6mくらいしか確保できず国際的な基準である2.8mは確保できない。その自由度を高めたい。居住とはリンクしていない。淀屋橋～本町間は居住は想定しておらず、オフィスとしての高規格化を行っていきたい。居住については、本町～長堀間を想定している。

(交通量の発生について)

これから、容積の緩和を検討していく中で、交通量も含めたネガティブチェックについては行い、制度設計を行っていかねばならないことは認識している。現在、交通面も含めて検討を行っている。年明けから都市再生環境道路の手続きに入り、それと併せて、都心に足を持つ交通がどれくらいあるのか、通過交通はどれくらいあるのか、チェックをして整理したうえで、一つの施策として考えているのは国の法改正により附置義務駐車場を飛び地ができるようになることにともない、都心に車を入れない形でまずは駐車場政策を絡ませて周辺に駐車場を配置するということ

を考えている。そのためには都心部全体の交通量を把握したうえでこういった諸施策を考えていきたいと思っており、交通量のチェック等も並行して行っていき、報告もしていく。

(緩和する容積について)

現在想定しているのは、低層部に「にぎわい」を入れて100%緩和し、一般の総合設計制度の基準を使って最大上限200%の緩和である。あくまで上限であって、各ブロックごとに公開空地の割合や接道状況、敷地の形状等により容積緩和は異なる。実際には、現在使っている容積にプラス250%程度が使われた状態をシュミレーションしている。

船場についても、現在、基準容積プラス総合設計制度を使って建物が建っている。それほど大きな負荷が急激にかかることはないかと考えている。したがって、総論としては現行を大きく逸脱するものではなく、個別の議論としては、大きな建築物がでてきたときは、十分な審議を行っていくことになると思う。