

第3回大阪市都市計画審議会専門部会 会議録

1 日時 平成25年2月20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 屋上(P1)階会議室

3 出席者

[委員]

橋爪部会長、塚口委員、長町委員、加藤委員、北委員、櫻内委員、
佐藤委員

[エグゼクティブアドバイザー]

喜多大阪芸術大学芸術学部デザイン科長

[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3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。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。よろしくお願いいたします。

まず、進めます前に、傍聴の皆さま、報道機関の皆さまに申しあげさせていただきます。携帯電話等につきましては、電源をお切りいただく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ご協力のほどよろしくお願いいたします。

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、一番上「会議次第」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」、本日の「第3回大阪市都市計画審議会専門部会出席者名簿」、前回の「第2回大阪市都市計画審議会専門部会会議要旨」、本日のご議論いただきますペーパーでございます「第3回大阪市都市計画審議会専門部会 主な論点」と書かれましたペーパー、それから「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検討調査 最終とりまとめ(案)」というもの。それから別添の資料といたしまして、別添資料1「御堂筋の活性化に関する検討調査中

間とりまとめについて「パブリックコメント」ということでパブリックコメントをまとめたものです。それから別添資料2といたしまして「都市部における道路交通面のあり方検討」。以上資料は8点でございます。

それから、本日は非公開の情報等が含まれておりますので、委員皆さま限りの参考資料とさせていただきますのが2点ございます。それが参考資料1「地区計画の変更のポイント」というA3のペーパー、参考資料2「景観シミュレーション」という形で以上の2点を参考ということで委員限りとさせていただきます。以上、お手元多数ございますが、よろしいでしょうか。

それでは次に、本日の審議会につきまして、委員の皆さま8名中7名の委員の方がご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。

それから、本日は朝日放送様より撮影等の申し出がございますのでご報告を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をお願いをしたいと思います。

よろしく申し上げます。

○橋爪部会長 それでは会議を進めて参りたいと思います。

議事に入ります前に私から一言申しあげさせていただきたいと思います。事前に事務局と協議いたしましたところ、今回議論の内容が多岐にわたっているということでございます。予定では今回の第3回部会をもちまして最終とりまとめということで部会を進めてきたところですが、本日の議論の状況にもよりますが、もう一度議論の場を設けた方がよいという場合がでてくるのが予想されますので、その場合はまたお借りしたいと思っておりますのでよろしく申し上げます。

では、本日の資料につきまして事務局からよろしく申し上げます。

○山田課長 それではデザイン施策担当課長の山田から説明させていただきます。

まず、今回、論点ペーパーというものをお配りさせていただいております。まずパブリックコメントの概要ということでございますけれども、去年12月17日から年明け24日まで行いまして、質問数としては22件質問があがっております。A4のペーパーにも書いておりますように、主な意見の分類的なものとしては、1から9の9項目にしております。エリアの今後の方向性、特に他エリア、うめきた周辺との関係性の観点から今後の方向性に関するものでございますとか、あるいは今回形態制限高さ等を見直すということでその必要性あるいは妥当性をどのように考えるかという視点からのもの、あるいはにぎわい形成・居住に関するもの、さらには道路交通・環境・防災面に関するもの、あるいは具体的な制度設計に関わって誘導方策それから推薦体制に関わるもの、という形になっております。詳細の質問の要旨につきましては別添資料1の方で、この各9項目の分類ごとに主だった意見を質問要旨という形でまとめさせていただきます。特に、別添資料1をご覧いただきたいのですけれども、②の形態制限の見直しの必要性のところでは、少しこれまでの二つ目の枠組みにありましたように歴史的な空間の枠組みに対しての認識及び評価が必要ではないかというご指摘がございました。(5 :

31) また、少しページをめくっていただきまして、上の段3段目にございますように、今回基壇部を50m、後退距離を4mとしているのですが、その量的な必要性でございますとか技術的な検証が必要ではないか、あるいはにぎわい形成に関しましても、③の真ん中辺りにございますけれども、今のまちなみ誘導でやっている利用状況がどうかという検証が必要ではないかという点、あるいは次の右側6番の交通に関しましても、交通ネットワーク全体の方向性なりも必要ではないかという点、防災・環境、7ですけれども、にしましては、ECP・DCPあるいはエネルギーといった観点の側面も必要ではないかというようなご指摘をいただいております。

あと、少し強調させていただいておりますけれども、今回、職住近接の方へ誘導していくこと、あるいは一番最後にございますように世界的なブランドストリートとしていきたいということについて、そういう今回のコンセプト等々評価いただいている意見もいただいております。

こういうご意見もありまして、従前から今回は地区計画の変更のポイント等についても説明させていただくということでございますので、論点ペーパー戻っていただきまして、「2. 中間とりまとめからの変更点」ということで、今回1から7までの7項目資料をご用意させていただいております。

1から4については、主にパブリックコメントを踏まえて少し修正・加筆した点、5・6・7は従前から予定しておりました新しい要素を少し付け加えさせていただいております。

それでは資料に基づき個々について簡単にご説明させていただきますけれども、まず論点ペーパー(2)(1)のところの「歴史的変遷をふまえた活性化に向けた基本的な方向性」ということで、最終とりまとめ案の1ページの次のところの①②のところを、右下ですけれども、ご覧いただきたいと思っております。

この間、御堂筋の歴史的な変遷をふまえて、今回なぜこういうことをしないといけないうのかということを変更してサマリー的に整理させていただいております。みなさんよくご存じの内容もあるかと思っておりますけれども、改めてちょっと簡単にご説明申し上げますと、もともとこの御堂筋というのが街路環境、地下鉄を含めて、当時は画期的な規模でされた事業であるという中で、沿道に関しては大正9年市街地建築物法によりまして100尺31mまで建てることができたのですけれども、昭和9年に美観地区というものが定められまして、この御堂筋を将来の高層建築地帯として位置づけた。写真にもございますように、当時シンボリックなものになったという中で、高度成長期にはこの制限いっぱいいっぱいに、左の下のところですが、特にこの淀屋橋から中央大通りでは昭和30年代40年代の高度成長期に約30棟がこのほぼ100尺31mの制限いっぱいいっぱいに建て、結果としてこの31mというスカイラインができた。当時、大阪では突出した高層地帯であったということで、いわゆる経済性が発揮された状況が当時だったのかなと認識しております。

1ページの右見ていただきまして、平成に入らる中で、建物も古くなってきて、時代背景も高度情報化が求められる中で、少しこの見直しを行った。当時の考え方が前のスク

リーンにも出てますとおり、基本的に道路環境50mに対して50mの高さまでは緩和していこう、と。ただ、この斜線の1対1、この制限は守ることによって上の高さは60mに抑えていく。このスカイラインを確保することがこの時点での大きな考え方であったと思うのですが、このことで実際11件くらい平成7年のこの要綱の策定以降建替えているのですが、実際7年以降でいきますと2年に1回1件くらいのペースで建替わってきているという状況にあります。

その後バブルが崩壊する中で、企業流出や金融機関の統廃合があって御堂筋の相対的な地位が低下してきたということ为背景に、規制緩和という視点で都市再生特別地区を活用しながら高さ制限を少し緩和してきた。当時の考え方としては、前のスクリーンで出ていますように、沿道の50m60m、最高高さ60mのルールで守ってきたところはこの軒線はずっと守っていくのですけれども、この淀屋橋なり本町のところには少しスクエア的ランドマーク的なものを作って、伝統は守りつつ新しいまちなみを作っていくという考え方であったと改めて整理させていただいております。

ただ、一定拠点的なもので効果はあったものの、なかなか沿道全体に伝わっていない中で、当時も御堂筋のまちづくりネットワークという地域のまちづくり団体からも少し50m60mのルールが窮屈であるということで見直しの提言等を平成14年にあったという経過になっております。

ページめくっていただきまして、②で少し今回の考え方を改めて整理させていただいております。資料に少し整理させていただいていますように、2ページの②のデータのなものを見ましても、いわゆる地価の推移で見ますと、当然バブルからずっと下がってきているのですけれども、近年、梅田とか難波の評価は横ばいになりながら、淀屋橋周辺については依然下落傾向にあるというかたち、この数字は1999年を100とした場合の数字ですけれども、淀屋橋は16%程度、梅田では30%になるのですけれども、まだ淀屋橋については依然下落傾向にあると。また新しい建設等も上のグラフをみていただいたらわかりますように、特に梅田・中之島を中心としたところに建替的なものも含めて建設の集中が図られているという状況にあります。そのような中、相対的地位が低下している中で、左ですけれども、1970年代以前の建物が淀屋橋～中央大通りの沿道全体を見たときに古い建物が45%程度あって、まずは耐震強化を図る必要があるものが多い。御堂筋という都心の中央にありながら、そのポテンシャルが充分発揮されていない。先ほども申しましたように、この斜線の制限で、こういうラインをかけていることで、新しい階高を確保しようとしたときにどうしてもこの斜線の制限が窮屈感が否めないような状況になっていると現状認識しております。

それをふまえて今後どうしていくかということですが、これはこの間ご議論いただきましたように、これからの都心というのは高度で多様な都市機能を集積させて、かつ圧倒的な都市魅力の創出につながるような都市デザインを備えたような都市空間にこれからの都心は構築していかなければいけない。そんな中でこれからの御堂筋をどう考えていくかという視点に立った時に、これまで前回もいろいろご議論あったところですが、やはりこの50mに対しての50mの高さ、街路環境としての、これは

維持しつつも、斜線の制限がかかっていたことについての窮屈さ、あるいは複合用途化なりをめざしていく中では、この上の部分の高さ制限については一定民間の自由度が確保するように形態制限を緩和していったらどうか。ただ、これからも守っていこうとしている50mまでの部分については、前のスクリーンにもございますように、軒の統一、それから壁面の連続性と質の高いもの・品格あるいは足元周りににぎわいを作っていくときのつくりこみ、この部分についてはしっかりやっていくという方向で、今回これからの都心にふさわしいような御堂筋につくり変えていったらどうかという提案をこの間させていただいております。

少し1点目については以上のことを時系列的に整理させていただきました。

次、論点ペーパーの(2)まちなみ指導要綱制定以来の1階部分の利用状況の検証ということでございますが、ちょっとページをめくっていただきまして10ページの次のところに下に③というのがあると思います。ここには平成7年のまちなみ誘導以降、今沿道の低層部がどのような利用になっているのかということを中心に整理しております。基本的にはこのまちなみ誘導というのが建物の高さや意匠を中心とした景観形成を中心としたものであるのですけれども、低層部については少しにぎわいを入れてほしいというところで行政指導で、これお願いです、お願いベースでやっていっている中で、一定そこに書いているカフェとかスーパーとか、にぎわい施設への転用が計られてきてはいるのですけれども、ただ商業デベとかにヒアリングをいたしますと、魅力あるにぎわい施設がでるにあたっては、全体の底上げはされていないという評価を聞いております。また今、このスライドの下にもございますように、今回のまちなみ要綱では沿道からポルティコをとって施設を少し奥まった所に配置するようになっている中、少しこれがにぎわいを作る面では、もう少しにぎわいを演出するためには沿道に近い場所に面をもっていく方がにぎわい形成につながりやすいと。その視点から言いますと、全部が全部こういう形の形態を求めるよりも、沿道に対してどんどんにぎわい施設を前に出させて、ファサードも質の高いものにしていって、どんどん沿道に対してにぎわいを出していくような誘導も必要ではないかなと認識しております。少しそういう視点からいきますと、魅力あるにぎわい施設を導入するために、後でできます容積緩和とか経済的インセンティブとかそういう究極な誘導方策をしながら、低層部の作り方もちょっと変えていく必要があるのではないかなという認識に立っております。

次が論点ペーパー(3)居住機能の実態と評価、今後の考え方というところ、③の次、右下④のところです。ここは前回の資料から下線をひかせているところを中心に少し追記しております。御堂筋周辺の住宅立地の実態ということですが、これについてはこの資料の5ページにも記載させていただいておりますとおり、今都心居住がどんどんどんどん進んできている状況にある中で、特に都心部で働くワーカーがマンションを購入したりするケースも多くて、いわゆる職住近接のビジネスサポート的になっている。人が増えることで周辺の商業施設とか、エリアの形成につながっている状況にある。そういう実態がある中で今後の方向性は、この前もご説明させていただきましたように、これからの都心は多様性とか都市活動の24時間化に対応していくという観点に

立つ中では、やはりビジネス街であるということを前提に置きながら、ビジネスサポート機能としての居住機能あるいは滞在・宿泊機能の導入を図っていくべきであるということで、基本的にはこの御堂筋の沿道と周辺を含めたこのエリア全体の中で、そういうビジネスサポートとしての居住なり滞在施設を入れていくという方向性なのですけれども、ただ、沿道をどうするかという議論の中で、右下にちょっと整理させていただいていますように、やはり淀屋橋～本町については基本ビジネス街としてのブランドを有しているということで、多機能化をめざす中では滞在・宿泊を積極的に誘導していきたい。一方で、本町と長堀の南側この部分については、複合的な位置付けのもとで一定の条件のもとに居住を入れたい。ただ居住を入れる中で、いろいろビジネス街を基本とする中では懸念される事項があるということで、特にビジネス大都市としての維持・発展という観点からいくと、賃貸に限定しながらナイターもしっかりおとしていこうということで整理させていただいております。そういう高級賃貸としての、左の下線の部分に書いておりますけれども、マンションデベとかにも聞きましたところ、うめきたの出ております高級マンションなどが新しい需要を掘り起こしているということもあって、東京ほどの需要ではないものの、ここのブランドを活かしながら差別化した物件であれば大阪においても一定の需要を見込めるという認識もいただいております。こういうことをふまえて、今後の誘導方策の部分では、これまでは行政指導で住宅の善し悪しを判断していたのですけれども、導入にあたっては条件を明確化していきたいということで、右下に下線を入れておりますが、淀屋橋～本町については原則地区計画において住宅禁止と明確にする一方で、本町～長堀については、地区計画の中で高層部に限定するあるいは全体のボリューム感というものをきっちり書きこんでいく形で明確化していきたいと考えております。

次、論点ペーパーの（４）５０ｍ部分のセットバックの考え方等についてですけれども、次の⑤ページ目以降に書かせていただいております。まず最初に⑤ページで下線を引いたところが修正した点ですけれども、本町から長堀のところについて、平成７年に建築美観誘導制度、これは本町～長堀と長堀から難波まで、それから梅田から淀屋橋も規定しているのですけれども、基本的に建物を建て替えるときに２ｍ以上の壁面後退をして花とか緑化とかそういうことに努めるよう誘導してきたのですけれども、現状調べましたところ、そこに書いてますように、平成７年以降の建替えの建物３０件のうち壁面後退が２ｍ未満守れていないものが１６件ある。これはやはり敷地規模によるところが大きくて、大きい規模はこれが守れているのですけれども小規模のところになるとなかなか守りきれない状況になっております。そういう中で、今後については、前回も少しご説明させていただきましたけれども、本町～長堀間についてはこれからにぎわい等々を入れる中では、特に本町～長堀間の東側の街区は奥行きが狭くて敷地規模も小さい中で、なかなか形態的な制限を一律的に求めるというよりも、建物の、これ少し見にくいですが、こちら側の街区のところはここに商店街があって西側の街区に比べると狭い。こういうところに一律に２ｍ２ｍを求めていくと、今の実態をみてもなかなか守りきれない。そういう一律なセットバックを求めるというよりも、にぎわいの

観点からいろんな多様性を持たず、あるいは敷地の大きいところには地区計画のインセンティブを働かせながら広場空間的なものを誘導していくという方向に切り替えていったらどうかということで、改めてこの辺りの考え方を整理させていただいております。

それから次に、⑥ページと⑦ページのところでは、50mを超える基壇部分、ここを4m以上のセットバックで最高高さ60mについては見直してフリーという提案をさせていただいているのですけれども、その考え方を改めて⑥⑦のところで整理させていただいております。先ほども申しあげましたように、今回形態制限を見直すというのが、その真ん中ぐらいに書いてあるように、土地の新しい国際スペックのオフィス環境を整えようとする、なかなか今の50m60mの斜線制限のある形態規制の中ではなかなか十分な階高が確保ができない、あるいはその多様化でホテルとか、ホテルになりますと薄く高くと建ちますので、そういうのを確保するときの自由度がなかなか確保できないという中で、今回形態制限を見直していこうということなのですけれども、じゃあその形態制限を見直す中で、50mのセットバック距離でございますけれども、ここについては下に書いていますように、基本的に建築の合理性とか事業性等考えれば(24:26)0mがいいというそういう視点もあるのですけれども、ただ軒線は壁面も含めて今回やっついこうという中で、視認性とか建物の圧迫感がどうか等前回景観シミュレーション的なものを、⑦ページの右のところに記載させていただいておりますが、このときに上が全部0mの場合と、下が4mセットバックしたときに軒線がどう見えるかという部分を少し検証させていただいて、4mであれば軒線の見え方、視認性、圧迫感の面から適切であるということ。4mの考え方は、⑦ページの左の下の参考にもございますように、他地区での事例等も勘案しながら4m以上というのが適切ではないかということで今回4m以上と設定させていただいたということで、改めて考え方を整理させていただいております。

レジュメでは5番交通ネットワークというところなのですけれども、その前に先に6と7の誘導方策と景観上の検証のところを説明させていただきます。

具体的な誘導方策ということで参考資料、委員限りでお配りさせていただいておりますけれども、ここでは先ほど来、前回以来いろいろご議論いただいている中で、今後御堂筋がこれからの都心にふさわしい建替えに併せた高度化多機能の集積ということと、淀屋橋～本町では50mの軒線の連続性、このふたつを守っていくという中で、ではどんな誘導施策がふさわしいかという点については、これまでの指導要綱によるものを限界がある中で少し見直して、地区計画で対応していくことを基本にしたいと思っております。

その地区計画では、ひとつは高度かなりにぎわいを中心とした望ましい機能を誘導していくという点では、誘導用途あるいは貢献内容に応じて容積加算が可能な機能更新型の高度利用地区計画というのを入れることで、ふさわしい機能を誘導するような建替え促進、インセンティブが働くようにしたいと思っております。一方でそういう高度化に併せて、冒頭申しましたように、50m50mの1対1を守る部分の壁面の連続性等についてきっちり守っていかなければならない、まちなみをきちんとしていかなければな

らないという意見については、壁面の位置の指定であるとか、あるいは今回容積を積むことで高度化が図られる中で、1対1の斜線制限、隣地斜線なり道路斜線ですけれども、そのことで建物が不整形あるいは隣棟間があいてなかなか連続性が生まれにくいということがありますので、斜線制限も緩和ができる形ということで、まちなみ誘導型の地区計画を併用することでまちなみを統一感のあるものにしていきたいと思っています。その辺りの詳しい内容は、資料「地区計画の変更のポイント」②というところに書いています。左が今の要綱行政で行っている内容で、右が今後です。基本的に要綱行政でいろんな形態を中心としたことを行ってきましたけれども、なかなかにぎわいに対してのインセンティブがない、デザイン誘導のところも明確なガイドラインが無い中で、少し右側で書いていますように、地区計画に用途の規制であるとか、容積緩和は積み上げ型で行っていく、壁面の指定なりそういう形態的な部分についても地区計画にしっかり書きこんでいく。デザイン誘導についても、明確なガイドラインが無い中で、そこに書いてあるような形で、低層部の外観は2階で分節化するとかそういう事柄について地区計画の中にきっちり書いていく。ただ、地区計画で全て、特にこのデザイン的な部分については書き込めない、特にデザインというものが「色はこの色で」というような客観性を重視するのではなくて、いろんな時代に応じたもの、場所に応じたいろんな提案を受けられるような仕組みが相応しいのではないかと考えています。そこで地区計画を補完する図書ということで今回ガイドラインを作りたいと思っています。そのガイドラインでデザインコントロールをしていくということで、②の下に書いてあるような、建物全体のデザイン、外観の色彩の基準、壁面の連続したものとか、オープンスペース・広告の基準等々をガイドラインの中で書き込みたいと考えております。

ページ1枚目に戻っていただいて、地区計画と補完するガイドラインを運用するにあたっては、第三者委員会という制度を持ちたいと思っています。①に書いていますように、基本的に手続き的な流れとしては、事業者が事業計画・デザイン・にぎわいの方針等を市へ提案いただいて、提案内容を先ほどのガイドラインに沿って第三者の意見を求めてその後所定の行政手続きに入っていくと、こういう仕組みを作れたらと思っています。ただ、こういうガイドラインについては、建替えを促進する初期の段階では行政が委員会とも連携しながら行っていきますけれども、将来の望ましい姿としては法定協定や地区協定など地権者の同意を前提に、またエリアがデザインコントロール・クオリティコントロールを行っていくという形に徐々に移行していく形にしていけたらと思っています。

あと、地区計画のポイントの真ん中に書いていますように、今回、積み上げ型の地区計画で容積を加算することに建替えのインセンティブを働かせたいということですが、一応最高限度としては、制度上指定容積率の1.5倍かつプラス300%ということですが、今回最高限度としては高度利用を図る中では1300%、沿道で言いますと高度利用あるいは複合利用されています淀屋橋odonaとか本町南ガーデンシティ、これは都市再生特別地区で1300%に上げていますけれども、複合用途あるいは複合利用されていますオフィスビルを前提におきながら、制度設計上のアッパーで

あります1300%を今回の最高限度という形で考えております。ただ、大きな敷地で貢献要素がそれ以上求められる敷地については、都市再生特別地区で容積緩和がさらに可能になるということで、そういう制度も併用しながら高度利用を図っていきたいと思っております。

最後ですが、新たな誘導方策に関わる景観上の検討ということで、これも委員限りということで参考資料をお配りさせていただいておりますが、先ほど私が申しあげましたような今までのルールと今回の見直し案に対して、そのボリュームを見ながらどういう形になるかというのを検証しております、基本的に参考資料2の左側でございますように、平成7年以降の建物は、まちなみ誘導で建っているものはそのまま、残りについては、街区の形状や接道条件によって東側西側街区それぞれに4つのパターンで、先ほど申しました容積率のアップパー1300%を前提におきつつ、建物用途としては基本1・2階が商業、3階以上が事業施設、オフィスを前提としております。階高についてもこれまで少し窮屈感があったものを今求められる規模に置き換えたりしながら建築のボリュームを検討しております。

5000㎡未満については基本的に容積の最高限度の1300%を想定していますが、5000㎡を超えるものは淀屋橋～本町エリアについては都市再生特別地区が活用されることを想定しまして1500%、既存で建てております本町ガーデンシティは除いておりますが、そういう前提でシミュレーションを今回行っております。視点場としては淀屋橋から本町側を見た、右側の図の1・2・3・4、4つの視点でアイレベルと60mのレベルの二つの視点場で見ております。

その結果が次の資料になります。これが、淀屋橋から本町を見て東側の街区です。この一番手前が保存傾向にあると想定されるもの、ここに並んでいるものが50mから60mで建て替わったもの、これが都市再生特別地区なりで高度利用を想定されるものでだいたい100m、ここから先が今回の新しいルールで容積率最高限度の1300%を使った場合を想定して、これがだいたい90mになります。これが本町スクエアのところでは1500%の容積を都市再生特別地区で使った場合で120mの高さがあります。50mのものと100mないし90m、あるいは特区で120mの建物がいろんな形のものが並びだす。基本この50mまでの軒線は統一感をもって行っていく。見ていただいたらわかりますように、この後ろでは住宅が都心居住が促進される中で、150m120m130mの高層マンションが周辺ではどんどんどんどん建っているという状況の中で、沿道の中では50mと100m前後のビルが並んでいる。これをアイレベルで見ますと、だいたいこういう見え方になる。これは東側の街区です。

次に西側の街区でございますけれども、これが建て替わったところで、これが保存傾向にある。これが現行の50m60mで建て替わったビル。これやこの辺りのものが新ルールのもですが、これが80m、これが85mくらいのものでいくつかが建て、この辺りが都市再生特別地区の建物ですが、ここが100mのレベルの建物になります。基本この50mの軒線は統一しながら、高度利用を図っていこう。これをアイレベルで見ますとこういう見え方になります。

今回新しい誘導方策を少し示させていただきましたので、これを踏まえての景観上の検証ということで、シミュレーションを行った結果を今回改めてご説明させていただきました。

○寺本課長 私から、先ほど中間とりまとめからの変更点のところ、「(5) 都心部における道路ネットワークのあり方について」のところをご説明させていただきます。別添資料2をご覧ください。

前回第2回の専門部会で、交通量の検討ということが必要なのではないかとということでご意見をいただいております。今回、この御堂筋の活性化に関する検討調査とは別に、本日ご出席もいただいております塚口先生にご苦勞をいただきながら、自動車交通の現状を分析しまして、将来の交通量の見通しを予測していること、併せまして容積率の緩和による道路交通への影響分析や、将来の道路ネットワークに関しまして調査を行って参っております。

まず、資料1 ページ左側でございますが、本市の都心部を中心としました自動車交通の現状についてということをもとめさせていただいております、図1にありますように、本市におきましては昭和60年をピークに市内の自動車交通需要は減少傾向にあるという状況が続いております。また、パーソントリップ調査等で、図3に示しますように、人の移動手段の分担率で言いますと、都心部におきましてはほぼ半数以上が公共交通で利用されておまして、自動車におきましては約1割程度という状況になっております。近年の状況といたしましては、2輪車いわゆる自転車という移動手段が増えてきているというのが現状でございます、相対的には道路整備の上昇とあわせて交通量が減少しておりますので、図2(1)にお示ししておりますとおり、交通渋滞についてはかなり減ってきているという状況が見て取れるということでございます。

また、資料の右側でございますが、自動車交通の将来見通しといたしましては、図4のとおりでございます。自動車交通量の減少は継続するという事で将来的にも減少していくということでございまして、都市再生環状道路等の幹線道路ネットワークが今後整備されることを考えますと、自動車交通の分散化ということも起こりまして、図6にお示ししておりますように、都心部におきましては平成22年から平成42年の20年間で幹線道路約1本分の自動車交通量、数字では3万9千台となっておりますが、これが減少する見通しであるということがわかりまして、都心部の幹線道路への交通負荷は軽減するという見通しではないかということでございます。

資料2 ページでございます。

2 ページにおきましては、資料右側の図7が都心部の容積率の活用状況をメッシュデータ等を使いましてまとめたものでございまして、図中ほどの最下段の数値が指定容積率がどれくらい活用されているかという活用率をお示したものでございまして、指定容積率に対してどれくらい使われているかということをお示したものでございます。御堂筋の沿道、ちょうど中ほどでございますがずっと縦に見ていただきますと、その数字がほぼ土佐堀通りから長堀のあたりまで指定容積率の活用率が54%から74%ということで、その周辺御堂筋以外のエリアと比べてみてもかなり低い状況であるというこ

とが分かって参りまして、現状で容積率が活用されていない状況を表しているかと思えます。

こうした点から都心部の道路交通ネットワークにつきましても、建築物の建替えにもないます容積率の増加によって生じます交通量の増分を十分吸収できるポテンシャルがまだあるということ进行分析させていただいておりますとともに、さらに御堂筋など都心部の幹線道路におきまして、将来的に多機能な道路空間を活用するということが十分可能ではないかと分析しているところでございます。

2ページの左下の部分につきましても、海外の事例ということで参考にブロードウェイのタイムズスクエアの例等もお示しさせていただいております。

簡単ではございますが、交通面については以上でございます。

○橋爪部会長 ありがとうございます。資料、参考資料、別添資料、ちょっと資料が大量にありまして、事務局から説明がありました。

欠席の委員の意見があればご紹介ください。

○寺本課長 本日、嘉名先生がご欠席ということで事前に少しご意見をいただいております。

今回、新しく最高限度の高さを決めていくということについては、景観シミュレーションをしっかりと行っていくべきではないか。そして後は第2回に申しあげた意見でございますということでございます。以上でございます。

○橋爪部会長 それでは委員の皆さんからご意見を頂きたいと思いますが、なにからでも結構ですのでお願いします。横に並んでいるので委員の顔がよくわからないのですけれども、はいとか言っただけだと。いかがでしょうか。

○喜多氏 デザインということが先ほど出てきましたが、デザインが意匠とか外観・色にとどまらずに、機能性でありますとか安全性や経済性そして人への思いやりといった、この場合ですと伝統と革新というか、そういうところまで及んでいくのではないかと思います。そういう意味でも、歴史ある大阪の伝統とアジアを中心とした、今大変ダイナミックな都市の構築がはやっていますが、その中でどのように革新性というものを盛り込んでいくかということも大切ではないかと思います。御堂筋は歴史的な地下鉄がありますので、地下鉄に乗ってひと駅でも乗ってしまえばその間とんでしまいますので、やはり歩行者が多くなるということは大切なことだと思うんです、活性化のためにも。そういう意味でも、歩いて行けるという範囲の中でモニュメンタルな見せ場というかそういうものがあるのではないかと。例えば観光ガイドで来ても、ちょっと遠いと何も見るものが少ないと地下鉄に乗って移動していってしまうとなかなか歩行者が繋がらない、まちにはにぎわいといいますか、特にこの場合は、だから100mおきか70mおきにでも何かモニュメンタリーなものなり見せ場なりショップなり、そういう計画的な構築というものが必要ではないかと思います。

○橋爪部会長 他にはいかがでしょうか。

○長町委員 今の喜多先生のお話にもちょっと関わると思うのですが、今、第三者委員会のお話が出てまして、その関連の意見を述べさせていただこうと思うのですけ

れども、まず、デザインのクオリティです、建っていく建物のクオリティを非常に大事にしていくために、街路の景観を大事にしていくために、ガイドラインを作っておかつ第三者委員会で決議しながら誘導していこうという話なのですが、基本的にはそれによろしいかと思うのですけれども、本当に力強いデザインがガイドラインから生まれるということはありませんので、私から提案させていただきたいのは、まずデザインが行われる段階で、つまり建築デザインが行われる段階で、責任ある立場の人がデザイナーとして関わっているということを誘導するというのをガイドラインあるいは、どの事前のものになるのかわかりませんが、それに盛り込んで誘導していただけたらいいかなと思います。というのも、匿名性の中ではそのデザインに対しての責任を取るといふ行為は生まれませんが、はっきりと誰がデザインしたのかということが残っていくものについては、明らかにデザインのクオリティが守られる。これは自明の真理です。デザインという行為は実は誰でもできるものではなくて、例えば団体でできるというものでもないです。組織でも組織の中のある実績のある人が本当に実行すると、そういった種類の仕事でございます。ですから、まず大きな建物そのもののデザインコンサルティングをしっかりと実績が個人名で出せる人をたててやりますということを1件1件に対して審議できるような形。

もうひとつは個別のお店、二層までのところのポルティコの感じとかいこうとかいこうか前面に出していこうということがあると思うのですが、そういった手前にお店を出してくる時も、特にデザインの質、前面に出てくるお店というのは奥に入っているとばれないですが前に出てくるともろにその個別の店舗のクオリティも街路のデザインに影響しますので、それについても同様の事前のことを提出する。それを盛り込んでいただけたらよろしいのではないのでしょうか。

それを最後第三者委員会が、第三者委員会もどちらかというとき非常に責任のある委員会、つまり少人数でジャッジメントをパワフルにやるような仕組み、これも議論が必要だと思うので、第三者委員会のおきようとか認定の仕様、メンバーの選定の仕様みたいなことも議論が必要じゃないかと思っておりますけれども、その出だしと後ろで挟み込んでガイドラインがそしてあるという形を望みたいと思います。以上です。

○橋爪部会長 今のご意見はテナントが代わるたびに審査せよということですか。

○長町委員 もちろんそうですけれども、一番重要なのは建物全体の建築デザインの方です。個別の店舗という以上に。

○橋爪部会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。(49:51)

○塚口委員 私は二つ申し上げたいわけですが、ひとつは交通の方から今日お見せいただいた資料についてコメントさせていただきたいと思っております。別添資料2であります。

私は無制限に容積率が増えるわけではないにしても、かなり規制緩和によりまして容積率が増えることは確かなので、その容積増にとまなう交通が現在の街路でもって処理できるかどうか確認いただきたいと申し上げたわけでありまして、この資料は、一応その懸念を解消するという形になっていると思っております。従いまして、交通によって、交通処理に関して、それほど大きな問題は生じないのだろうとは思っています。(51:18)

ただ、この資料のつくりですけれども、2ページ目を見ていただきますと、沿道道路エリアの実容積率が活用されていないと書いてあって、その下にすぐに将来の容積増によって生じる自動車交通量が吸収できるとそう書いてあって、少しつながりが悪いから、この辺りはつながりがよいようにして頂いた方がよいと思います。いずれにしても、交通に対してはきちっと対応していただいていると思います。

それからもう1点です。これは高さのことでございまして、私は景観等の専門家ではございませんが、やはり若干気になる箇所はある訳でして、というのは、(52:20) 私、今日いろいろと景観のシミュレーションを見せていただきましても、印象として感じますのは、現状よりもよくなっているとは思えない訳です。本当によくなっていると景観の方はおっしゃりたいかもしれませんが、景観がよくなっているとは思いません、僕は。ただし、現在の50mの高さ制限では非常に建替えも進まず、ひいてはそれが御堂筋全体としての活力の低下につながるということであれば、現在の軒線を守ることと若干の規制緩和をすることの比較検討をして、そして新しいやり方が御堂筋全体としての活力を高めるという方向であるのであれば、そういうことはありうるかと思っております。(53:32) そのあたり、きちっと議論をして将来にわたって禍根のないような選択になればとよろしいかと思っております。以上です。

○橋爪部会長 ありがとうございます。(53:48)

○加藤委員 ただいま、塚口先生から景観はよくなってはいないというご指摘が、50m緩和でおっしゃいましたけれども、考え方の問題で、これまで半世紀以上30mラインからきた歴史を書き込んでいただいている、それはそれで一種の文化遺産だということではあるかと思えますが、そもそもここではスカイラインがテーマになる、あるいはなっている、少なくとも景観上は、と思えますけれども、30mラインの軒線、50mラインの軒線、いずれも御堂筋にある程度の解放感といいますか古典的なホリゾンタルなラインである種の市街地の統一性を作りだしていくという考え方にずっときたものを、今回の新しい提案は、ゴシック化といいますか、要するに垂直方向にもう少し単位としたまちなみの作りこみにしていく。はっきりこれはニューヨークでもパークアベニューとか都心部の2000%のところとか、そういう方向にまちなみをつくってきているわけですので、考え方が全然違うといいますか、まちなみの美しさ・美観というものを垂直性を中心にした建物の並びで考えていうという大きな方向転換に景観上はなるのではないかと思います。ルネッサンス的なスカイラインとバロック的ゴシック的なスカイラインというのに代わっていくのがよいのかどうかということで、私はいいのではないかと思います。(55:55) その時に、三層構成とよく言うのですが、50mのラインはある種の文化遺産みたいなもので、理屈はあまりないけれどもこれまで延々として築いてきたこの御堂筋のまちなみのひとつの証みたいなものがまちなみに出てくるということ自体はそれは非常に評価すべきことだろうと思うのです。4mとかそれはシミュレーションで見えるということですので、それはよいかなど。

問題は高さが青天井であるということ。相変わらず気になります。シミュレーションの中で、奇しくも1300%の容積予想くらいでぱっとこのシミュレーションの絵が書

いてありますけれども、非常にこれは予定調和的な書き方で、参考資料2にありますけれども、(56:56)これは青天井であれば、これからの指導如何によっていくらかでも防げるとはいうものの、例えば屋上に観覧車が出てくるですとか、あるいは非常にとんでもない、とんでもないと言ってはいけないのかな、みなさん上海に行かれますと、ごとう地区の前にもものすごいのが建っている訳です。ああいう工作物か建物かわからないようなものだってありうるわけでありまして。つまり、高さに対してなんら言及しないということが景観上ありうるのかという気がする訳です。(57:40)それなりに、ビルも高くなってマンションもたくさん建って、空中から見る見下ろしの景観というのも結構重要になってきている。相変わらず、私はかつて梅定忠雄が言った「日本のまちは空に向かってパンツはいとらん」という言い方が、少し下品ですが、そういう景観上ここで青天井でいくというのは、景観上やっぱり少し考えるべきではないだろうか。それが何mなのかというのはいろいろと考え方があるかとは思いますが、デザイン上もやはりパンツを穿いているようなそういうことは考えるべきだろうとは思いますが。

それから、もう1点。最後の方で、これは委員会限りの資料ということなのでしょうけれども、地区計画の具体的なお話がございました。地区計画をかけるということ自体はこういうご時世では当然だろうと、要綱行政ではだめだと基本的には思う訳でありますからいいと思うのですが、全体的に地区計画をかけるのと具体的な地区整備計画を作るのとはこれは別問題といたしますか、次元的には別に考えてもいいのではないかと。特に拠点性のある淀屋橋の辺りとか本町の辺りは、特区でおやりになったわけです。その条件は他とは違う、街区性を持っている訳でありますし、東側と西側の御堂筋の沿道もポテンシャルが違う、街区形状が違う、そういう違いがある訳でして、地区整備計画は個別に、例えばある一定まとまっていくつか考えるというようなこと、その中でパフォーマンス性能を確保していくということもありうるのかなという気が少ししています。(59:48)

それから最後に、容積率と交通の問題、塚口先生に教えてほしいのですが、容積率の活用率実容積はグロスで54%から75%ぐらいだというこれを見て、そもそもこれをグロスで見るのが交通計画上あるいは容積率を考えるうえで、妥当な考え方なのか。妥当だとすればむしろこの54%とか75%というのは低いとみるのが妥当なのかどうか。このくらいでいいのではないですか、ということですが、どうなのでしょう。道が広ければ、当然敷地がそこに建っている建物の実容積が低くなってしまいう訳ですから、敷地単位でみたらどのくらい活用されているのかというのをみないと、ちょっとよくわからないなという気がしたのでありますが、このデータはどのように読んだらよいのでしょうか。以上です。

○橋爪部会長 そしたら塚口先生、お願いします。

○塚口委員 その前に事務局にお尋ねしますが、この実容積率ですが、これは活用できる範囲ということなのではないでしょうか。要するに、例えば1000%としましても実際に使える容積率が1000%あるわけではないですから、実際に使えるフロアを基準にしているのか、容積率の求め方をどういう風に求めたのかをお教えいただきたい

と思いますがいかがでしょうか。

○橋爪部会長 事務局、お願いします。

○寺本課長 これは使われている率、使えるのを指定容積率を分母にしていまして、使っているのが分子。

○塚口委員 使っているのが分子で、分母は？

○寺本課長 分母は使える、です。

○高橋部長 すみません。もう一度説明しますと、この資料で一番上の段が公共用地率と書いています。これは、ひとつの街区あるいは例えば500mメッシュの中でどのくらい道路がとったかがこの公共用地率となっております。これがだいたい高いところが妥当となっているものです。次の指定容積率と言いますのは、ここは数字では例えば御堂筋の1000%が入っております。この分母は全体の道路も含めた分母でして、そのうちに実際に指定している容積率の割り算、カッコの指定容積率のグロスとなっております。次の実容積率というのは、この中で実際に使われている延べ床面積で、分母は街区全体、道路も含めた街区になっています。最後の指定容積活用率というのが、実際の指定容積率に対して、どれだけ使われているのかというのがこの活用率になっております。ここで、この御堂筋の実容積率を用いたのは、建築敷地ではこういう形で容積率1000%を指定しておりますけれども、この一定の例えば500mメッシュの街区の中でどれくらいの建て詰まり感があるのかを示すのがこの実容積率のグロスというような認識にたっておりまして、これが高いと建て詰まり感があると、そういうことでこの実容積率を使わせていただいております。

○加藤委員 それはわかっているんです。その結果の活用率が、例えば62という数字は、普通建築敷地単位で考えれば100%指定容積指定されていて100%使ったら100%の活用率という見方をするので、もしそれが80%だったら実際に使われていないという見方をしますので、このグロス、実はネットで見るとですね。この場合はグロスで見るという指標は、その62とかいう数字は非常に適切な数字であるとみてよいのか。あまり使用されていないとみていいのか、というその辺りなのですが。

○高橋部長 この指定容積活用率と言いますのは、最後は割り算になりますので、指定容積活用率は最終的には敷地単位でどれくらい使われているのかが、最後の数字は敷地の単位になります。上から二つ目の指定容積率の分母は全体の街区ということで、三つ目が分母が同じで、ネットも入れた街区で実際使われているものと割り算していますので、この最後のところは敷地単位でどれくらい使われているのかがこの最後の指定容積率になっておりますので、要するに60%70%という数字は各敷地単位で使われている容積率の活用率になっておりますので、都心で言いますとだいたい6割7割というのは通常の使われかたかなと考えております。

○加藤委員 ありがとうございます。

○橋爪部会長 あと、加藤委員がおっしゃった青天井かどうかという点、いかがでしょうか。

○高橋部長 ここは先ほど申しあげましたように、地区計画ではできるだけ要綱から条例

に移していきますので、ひとつは先ほど申しあげました積み上げ型で1300%をつくるというような地区計画がひとつと、もうひとつが、この50mの軒線守っていくということで、まちなみ誘導型地区計画というものの二つの地区計画を重ね合わせてかけようと思っております。その際には、50mを守る線ともうひとつ天井を決めることが必要となって参りますので、今はこのエリアは航空法でほしい180mから200mの制限がありますけれども、最後このまちなみ誘導型を決める際にはキャップを決める必要が出てまいりますので、今後はその航空法いっばいの高さ制限にするのか150mにするのか、先ほど先生がおっしゃった点は今後シミュレーションをみながら上限の高さを検討していきたいと考えております。

○橋爪部会長 他、ご意見ございますか。

○北委員 大阪商工会議所では先客問題としていることで、にぎわい創出で力を入れているところなのですが、この委員会に参加させていただいて、このグランドデザイン大阪というのが、3ページですけれども、多様な価値を創造する大都市でかつ圧倒的な魅力を備えた都市空間創造ということで、こういう進められていることが実現した暁に、強い大阪あるいは快適な大阪となるのを楽しみにしているのですけれども、先ほど長町委員のコメントで少し触発されたのですけれども、1階2階、そういう歩いている人が惹きつけられるよう店とか建築物とかできていくのでしょうかけれども、そういう時に呼び込みするための道路とか街路に置く広告とか、計画調整局の仕事かどうかかわからないのですけれども、ビルとかお店とかを表示するような広告が、せっかく立派にデザインをしたときに無秩序になると、非常に統一性がない、段々それになっていくのはせっかくの品格を落とすことにもなりかねないです。だからその辺の関係のところもしっかりしていただきたいなということと、もうひとつ、御堂筋というのは彫刻物をたくさん置いておられますが、企業と協力されたりしてこういう形になっているのでしょうか、恐らく花とみどりの博覧会をされた後ああいうようなことで力を入れられてそれぞれのところに立派な彫刻を置いておられる。あれなどは、歩くときに非常に楽しいものであるわけですが、もうひとつそれに加えて歴史の記憶というのはこのところに言われるし、今、淀やのあととか歴史的なものがありますが、もっとビルのところとか、例えばロンドンだったらマルクスが住んでいたとか、もっと掘り起こせばあれだし、ビルの壁面の横にちょっとそういう意味で大阪市でそういう意味での歴史の記憶するような、偉人とか住んでおられたとか、そういうようなことをできるだけ表示するようなことを奨励されて、かつ、ビルでも建築物の関係で賞をもらわれたりしているのもあるでしょうから、そういうものをもっとわかりやすく展示されて、先ほど先生が言われたように、歩いて楽しい時の目に止まるような工夫というものをしていただきたいと思います。

計画調整局で御堂筋をしっかりしようという形でやっておられることに敬意を表するのですけれども、計画調整局の仕事ではないのかもしれないかもしれませんが、街路樹の関係で御堂筋の銀杏の木の管理というものがなっていないと思います。日本で一番すばらしい銀杏の並木を管理しているのは東京の明治記念館に行く神宮外苑に行くところだと思います。2列で実際やっています。今100年経ったので樹精をしっかり回復するための

並木を維持するための努力を東京都がやっておられます。御堂筋をずっと淀屋橋から難波まで見ていっても、樹精が衰えている銀杏の木がある訳です。そういうのは早め早めに手当てをして、樹精が衰えたら切って新しく植え替えたらいいいというのでは景観が崩れますから、これはむしろ計画調整局から、どこが担当されているのかは知りませんが、樹精の衰えている銀杏をしっかりと回復させて、剪定などもされて、まちなみの関係で御堂筋の中ではこの銀杏並木というのは大きな役割を果たしているのです、これは大切に、樹精が衰えているものはしっかりと補強するなりリバイタルさせていただきたいと思っております。

それともうひとつ。歩いて楽しい都市ということで、私何回か自転車の関係等申しましたけれども、駐輪場をどのようにつくるのか、要するにエコシティという形になると自転車が入ってくるだろうと思うのですが、特に東京に比べて大阪の駐輪のしかたというのはなっていないと思います。その辺りのことは関係のところとやって、せっかく歩いて楽しいにするには、できた暁のときには駐輪の姿もしっかり誘導していただいて秩序ある形にさせていただきたいと、コンビニの前とか本当になってない感じがしますので、できた暁の時に本当にパフォーマンスとしていい形になっているように願っていますので、立派な建物ができる訳ですけれども、それをとりまくいろんな環境があって、そして安全で楽しい魅力のあるそして風格のある形にできあがるように、全体的な雰囲気をもそのように誘導していただければありがたいと願っています。

○橋爪部会長 はい、ありがとうございました。

○櫻内委員 関経連です。私からは主に推進体制といいますか、実施体制の観点から2点申し上げたいと思います。

委員限り資料の参考資料1ですけれども、このペーパー自体が詳細は今後検討と書いてありますので未確定のところもあるということですが、この資料の下に、当初は御堂筋ガイドラインなるものを行政が作成して深化させる。運用にあたっては第三者委員会で意見を伺うことになっています。これは将来、将来がいつ頃を意味されているかはわかりませんが、将来は地域ごとのまちづくり団体が主体等になって実施ルールで行う。まさに官から民への流れになっているのですが、こういう流れを想定したときに、民主導で行うというのはわかるのですが、一方で行政の政策目的に照らしてそれが適正かどうか合致しているかどうかの判断も将来必要になってくるかと思えます。その辺りはどのようにして運用・チェックされていくのかということをおもうのがひとつと、それから右ですが、市が認定したプロジェクトは経済的なインセンティブを付与していきますよ、という話です。この経済的インセンティブはこれまで2回のこの委員会でも話題になってきていて、いろいろなインセンティブがあるけれども規制緩和みたいなものが中心になるという話があったかと思えます。その場合、その規制緩和の内容を府市併せてそこで管理していくと。これは緩和しようと思われればよいですけれども、内容によったらもしかしたら国の省庁が所管している規制の緩和というようなものが出てくるかもしれないです。その辺りは国と市府との協議ということになってきますので、その辺りをしっかりとやらないと、今国際戦略総合特区ということで関西の自治

体が協力してやっていますけれども、あれは特区なので普通の規制緩和よりももっと優遇してと言いますか、普通の規制緩和の手続きによらず限定して行うのが特区だと思いますが、なかなか遅々として規制緩和が進んでいないというのが実態です。この辺りはしっかりと規制緩和というところで、府政改革会議、政府でも作っていますけれども、府市で設置されるというようなことも聞いております。そこもしっかりやっていただきたい。以上です。

○佐藤局長 今の櫻内委員からのご提案というかご意見をいただいて、今般説明しましたが、御堂筋のルールをどう変えていくかというところで、形態的な規制からデザイン重視のまちにしていくというのが今回のコンセプトだと思っていて、そのデザインというのだけでも、今までは要綱でお話をしてお願いをしてきた世界をある程度明確に規制をしていく。ただ、規制だけでは動かないのでインセンティブといいますかそういうのを与えながら、ストリートとしての景観を作っていくというところに軸足を踏み出した。そこは、オフィスという単一型の御堂筋から、説明の中にもありましたが、多機能型に変わっていく、新しい時代の新しい魅力の御堂筋をデザインの的にどうしていくかというのが我々の問題意識でございまして、初めは行政がある程度規制をしていく、第三者委員会でもチェックするということですが、まさに長町委員からご提案がありました競争性の原理を、僕の理解ですけれども、例えばデザイナーの名前を出すとか、それをビルの中に明示してもらおうとか、つまり競争性を生み出していくようなもの、そういう仕組みを入れれば、今櫻内委員からどう民間に移行していくのかというお話がありましたけれども、初めはガイドラインであったり第三者委員会ですけれども、競争性が定着してくると、ただそれは個々のビルのデザインの競争性だけではなくて、ストリートとしての調和性みたいなところがどうしても必要になってくるので、そこは例えば東京の大手町はそういう任意の組織、協議会、NPOを作ってその中でトータルのデザインコントロールをやりましょうみたいなところまで、いわゆるエリアマネジメントになりますけれども、景観のエリアマネジメントというところまで踏み込むというような動きになっている。ただここには三菱地所という企業が中心になって呼びかけ人になっていただいている。それでは御堂筋はそういう仕組みになるのかどうかというところは、今の段階ではなかなか難しいので、ある程度官が関与しながら仕組みを作っていくようなそういう民間のコアを、民間の中心になるような形態というか組織をぜひ一緒になってなんとかしていきたい。それがB I Dという話になっていくのだと思うのですが、現段階ではここでは少しくこういう書き方になっているのですが、我々がめざそうとしているのは、実際にまちの運営をしていって人を集めていく主体となる人は行政ではなくて沿道のビルのオーナーであったりテナントであるはずで、その競争性をどう作っていったらいいか。そういう競争性をうまくつくるために、税の減免ですとかそういうことを補助的手段としては考えていかなければならないと思いますけれども全体としてはそう考えていきたいと思えます。

○長町委員 今の話で経済的インセンティブの話が出たのですが、容積の話が今日議論されているわけですが、仮に力強いデザインができていくという土壌があって、事

前に50m規制が4mなっているということがありますけれども、本来は歴史的にずっと31mがあつて50mがあつてと守ってきたものなので守りたいのは山々です。なので、例えば高さの50mを守ってセットバックも今までの10mを守って一列目を作るならば背後地の容積率をどっと緩和するというような、今回背後地の話は出てないですけれども、御堂筋の1本後ろの並んだ背後地に圧倒的有利な条件がついてくると、丸の内等に比べると御堂筋は敷地が小さいですので、併せて大きな面積を使って、御堂筋はそのかわり控えますというのは、ビルオーナーさんたちもそういうメリットがあると御堂筋の景観を維持しつつやれるのではないかと。それもよいデザイナーを雇いながらということができるのではないかと思います。そんなこと無理かなと思ったら、よくよく調べましたら、丸の内では東京駅の容積を移転させて利用していますよね。ああいう容積を移転させるようなやり方で御堂筋を守る代わりにどこかにすごく容積、容積というのか、があるよというのはいかがと思いました。

○佐藤局長 実は、そういうことも考えようとしているのですけれども、今までも地区計画の中の容積の移転、エリアの中で今おっしゃったことも実際やっていますので、制度としてはありますしすでにそういう事例もあると。それを御堂筋全体にどんな形でかけていくかというのは我々も考えているのですけれども、ただ、例えば同じオーナーが土地を持っていればそういうことも可能ですが、違う人だと容積の売り買いみたいな話になってきて、少しその辺りを整理しないとなかなか一律に全部に適用するのは少し具合が悪いと思っています。検討課題ということでお答えさせていただきたいと思います。

○橋爪部会長 佐藤委員どうぞ。

○佐藤委員 順番で最後になりましたけれども、ビルディング協会会長をさせていただいております。

一番最後に問題になった推進母体です。技術的なことは先生方がおっしゃっておられましたのでコメントしませんが、推進母体が本当に大事だと思います。ご指摘の中にもありますけれども、1970年以前、ないしは1981年以前のビルがたくさんあります、この御堂筋沿道沿いに。45%の占有率と書いてありますけれども。そのほとんどが耐震補強の問題があります。補強されたものの中にはありますけれども。建替えにあたっては、ビルの持ち主の方がそれなりにメリットがないとなかなか建替えのインセンティブが働かないということになっています。個々のオーナーさんはおっしゃったように千差万別です。私どもダイビルももっています。ダイビルとか、地所さんはお持ちじゃないですけれども、三井不動産さんだとかこういう方たちはほおっておいても大丈夫です。デザインの問題であろうと設計者の問題だろうときちんとしたところを使いますし、もともとコンセプトがビルをつくってまちをつくって時代を拓いていくと、私どもの社訓ですけれども、というようなコンセプトでやっていますから、ほっておいても大丈夫ですけれども、ほっておいても大丈夫じゃない方もたくさんおられる。その人たちをどうやって動機づけて、行政から始めは母体として動機づけをするのでしょけれども、実際に自分たちにやる気がなければだめです。そのための推進母体、エリアマネジメントとなるわけです。実際にどのようにして作っていくのかはものすごく難し

いです。そのような方がおられればよいですけれども、ボランティアで出てくるというのは絶対ないと思います。ですから、それを誘導するための経済的なメリットがあるような形でエリアマネジメントを作っていくということがないと絵に描いたもちになると思います。

それから、パブリックコメントについてはほとんど回答されていますけれども、中には、私も前から言っていますけれども、防災の観点のコメントが数件入ってまして、かなりシリアスな内容だと思えますけれども、それに対する今回の回答の準備が一切されていないのですが、その辺はもし次回があるならば次回きちんとされたらよいのではないかと思います。

提言の中にあちこちにちりばめてありますよね、防災とか環境とか質の高い防災地区にするとか安心安全とか書いてありますけれども、これはちりばめるのではなく、7ページのビジョンのところに、下段の方に「1. 複合的な都市機能を備えたまちへ」「2. 御堂筋の強みをより発揮した大阪の顔にふさわしい世界的なまちへ」と書いてありますけれども、上のところに「歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ」と書いてあります。例えばここに「安心・安全・快適で歩いて楽しめる」とか、大きく意思表示をする必要があると思います、あちこちにばらばらと言うのではなくて。プラス、今回のパブリックコメントの中には、よく知らないのですが、桜川撓曲が上町断層よりも実際に地震が起きたときに大きく、2.6m以上動く可能性があるコメントされていますが、私はよくわかりませんが、そういう非常に重要なコメントがあるにも関わらず全く対応できないというのは、パブリックコメントの扱いを私も知らないのですが、きちんと対応できないと答えられないのではないかと。それなりの準備をしていただいて、どこか修正を加える必要があると思います。そして修正を加えるだけではなくて、防災・安全なまちをつくるのであれば、どういう誘導策をするのかということも付け加えていけば完璧になるのではないかと思います。

○喜多氏 この御堂筋は昭和12年、75年前にできたのでありますが、その当時の建物、まちづくりというのは継承していくのですが、ちょっと未来ということになりますと、例えば建物自体の素材や建て方であるとか変わってきていますので、例えば平面が円形の場合どうなるのかというようなことになったりします。それでガラス張りでありますとか、そのガラス自体がソーラーの発電機になっているとかそういう時代に私たちはいるわけですが、そういう風に少し未来ということも取り入れながらまちなみをしないと、なかなか大きく変貌していく世界又はアジアのところについていけなくなります。そういう意味で、もう少しフレキシブルな時代、ちょっと未来ということも取り入れて過去と未来のバランスということ、これが御堂筋の姿であるのではないかとそのように思います。新しいデザインには時間系もありますので、特に現在の材料ですとかエネルギーの革新でありますとか、ご承知のとおり大きく今変貌しています。もうちょっと未来がどうなるのかということもこの計画の中に入れないと、なかなか逆に取り残されたまちになる可能性もありますので、高さや区域や建ぺい率もよいですが、魅力ということについてはもう少し取り入れたらよいのでは、新しい考え方を、と考えます。

○橋爪部会長 ありがとうございました。それではそれぞれのご意見をいただきましたので、本日の委員の意見を事務局でまとめていただいて、冒頭申しあげましたが、今回、中間報告の案からかなりページが差し込まれております。これと本日のご意見を入れていただいて最終版を作成したいと思います。

それから、参考資料等の取り扱いはくれぐれも委員限りでございますので、先ほども少し映したりしておりますが、傍聴の方も映したのがどこまで委員限りなのかわからないこともあるかと思っておりますので、よろしくをお願いします。

とりまとめの中で、今日の出された案の中で、最後佐藤委員も申されましたが、防災の視点はぜひ入れて頂ければと思います。

従前の御堂筋の中から、デザインあとは全体をどうする方向に今回我々が丁寧に経過等を見ながらやっていこうということになっておりますので、十分議論を今でもしているとは思いますが、次回最終回となると思いますがよろしく願いをいたします。

第4回の日程に関しましては、事務局より調整をしていただくということで、また委員の皆さんに連絡あると思っておりますので。

それでは本日はこれにて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