

■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

別添資料-1

質問要旨	備考
①御堂筋エリアの今後の方向性(他エリアや周辺地域との関連)	
<ul style="list-style-type: none"> ・大阪が国際競争に打ち勝つためには」とあるが、大阪は他国を打ち負かす必要があるのか。 ・市民の都市である大阪は他の国々と協調しつつ、共存していく道を選ぶべきであり、そのための空間として御堂筋を活用すべきである。 	
<p>グレード感・高級感・上質などの形容詞が頻繁に用いられているが、あえて地域差をつくり出すという策か？そのような都市観を憂う。</p>	
<p>建替や高層化を促進し、市内のオフィスや店舗の面積をさらに増加させることが、大阪市全域の活性化につながるのか、経済性、市場性等をよく吟味して、市外からの流入を促すことができる実効的なビジョンであることを示してもらいたい</p>	
<p>梅田と難波が活性化すれば、否が応でも御堂筋は活性化するのではないのでしょうか。</p>	
<p>市絡みの開発プロジェクトがオーバーストア・過剰床供給に加担するのは如何なものか。ただ拡大をめざす無鉄砲な策としか読み取れない。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・21世紀以後の都市の活性化は容積増を前提に考えるのではなく、他にない特徴を活かし、市民の愛着をベースに進めるべきです。多様な用途の導入による活性化は、船場地域全体で図られるべきであり、御堂筋はその中でのシンボル空間としての価値を高めねばならない。 ・御堂筋のメリットだけを考えた規制緩和は後背地船場の活性化に悪影響をもたらす。 	
②形態制限の見直しの必要性について	
<ul style="list-style-type: none"> ・「御堂筋の強み」とは、イチョウ並木、ビル、ビルの間隔、スカイラインが観光資源ともなりあえるメイン構成要素と考える。 ・建替えることのために容積率緩和をする発想は戦後ずっと右肩上がりの時代にやってきた手法であるが、御堂筋にそれを導入することは、世界に誇るべき最大の強みを欠くことになる恐れを強く抱く。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・「御堂筋の強みを発揮」という課題認識や将来イメージである「御堂筋フェスティバルモール化」など、評価すべき点がある。「伝統と革新」というコンセプト設定も評価する。 ・しかしながら、「伝統」、とりわけ御堂筋の歴史的な空間の枠組みに対する認識および評価が弱い。 ・御堂筋沿道の建物の高さや形態制限は、一朝にしてできたものではない。それが成立してきた過程と今日的な意義を十分に検討・検証する必要がある。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・50m軒線ラインの継続は重要であるが、50m軒線から上の高さをフリーにすることは、御堂筋市街地の立面モジュールを混乱させ、問題が大きい。 ・高さのフリーな緩和ではなく、新たに70m軒線ライン、90m軒線ラインを設定するなどの工夫が必要である。立面高さのモジュールを設定していただきたい。 ・規制緩和により超高層化できる敷地の確保は限定されていると考えられるので、それぞれの敷地ごとのデザイン誘導できるような仕組み、一件審査誘導の仕組みを考えていただきたい 	
<p>平成7年に50mスカイラインを目途とする改定があり、順調に運用されているという記述にもかかわらず、今回案は制限を外すものとしている。本町以北の現行制度を以南地域に適用する程度でよいのではないか。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・今より高層化せざるを得ないのであれば、わずかでも暗くないようにしていただきたい。 ・壁面を暗い色にすることや窓ガラスをスモークにすることはやめてほしい。 ・鏡のように光が反射するもので統一するなど、景観においては少しでも明るくて、威圧感のない御堂筋になるように希望する。 	

質問要旨	備考
<ul style="list-style-type: none"> ・「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」を、いまだ活用の有効性を持っているにもかかわらず安易に変更することは、魅力のある都市空間を形成するうえで望ましくない。 ・基壇部の後退距離の4mは極端に短い。4mとした時の景観的な評価を詳細にするとともに、有効なオフィス床を得るためになぜ4mでなければならないかを、実証的に示す必要がある。また、どのような建物用途を想定した場合そうなるのか、そのような用途の開発敷地がどの程度発生するのか、実証的に検討する必要がある。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・大阪の伝統としての御堂筋の風格は、歴史的に形成された空間—景観モジュールにあると考える。 ・16～17世紀に建設された城下町の80m×80m街区構成による市街地平面モジュールと幅員43mスケールの御堂筋、高さ31m軒線ラインが連続する立面モジュール(10年前の緩和策により50m軒線ライン)の並行した町並み景観を形成しつつあります。 ・この平面と立面のモジュールによる立体空間構成、すなわち歴史的に形成された空間—景観モジュールが、御堂筋の風格を感じさせるベースであり、これを保全、継承させる必要がある。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・本町～長堀沿道において、昭和57年依頼長きにわたって実施されてきた「建築美観誘導制度」示してきた「外壁は街路から2メートル以上後退する」という方針は安易に取りやめるべきではない。 ・誘導基準の「2m以上の壁面後退」の意図は必ずしも壁面の位置を揃えることにあるのではない。ゆとりを生み出すねらいである 	
③にぎわい形成に関して	
<ul style="list-style-type: none"> ・超高級感シンボリックですばらしいが、実際の庶民感覚と離れてしまうショップばかり並んでいては実は何も楽しめない。市民が楽しく集い、外国人もそのような空間を楽しむ、という視点も忘れないようにしていただきたい。 ・具体的なプランを立体的に可視化して議論を深めるべきと思う。御堂筋全体をまず立体データ化してみてもどうか。 	
<p>活性化への盛りあげ方法として土・日・祭日を歩行者天国にしてほしい。(難波⇄本町、梅田⇄淀屋橋)</p>	
<p>「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」制定以来の1階部分の利用状況の検証・評価が必要である。</p>	
<p>ストリートにきれいなカフェ街(パリの様な)を作ってほしい。</p>	
<p>カフェ併設の銀行とはどういうイメージか。銀行だけでは不十分という意味か</p>	
④周辺地区の活性化に関して	
<p>土地の利用転換を図る中で、建替えを対象とした容積率の緩和のみならず、既存ビルについても優良な店舗構築にあたり、経済的インセンティブを与える点は高く評価できます。</p> <p>四ツ橋筋沿道西側、堺筋沿道東側についても御堂筋周辺(船場地区)に加えるのが望ましい。</p>	
<p>淀屋橋～本町は、現状のオフィス街で十分魅力的。土日の賑わいは不要で現状の魅力を低減させるだけ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・表通りだけ華やかにしても、裏路地が現状のままでは、にぎわう町にはならない。 	
<p>御堂筋のなかで最高の好立地にありながら、華やかさも風格もない無味乾燥な市役所から始めなければならないのではないか。府市統合を機に、市役所は南港に全面移転し、にぎわい施設への転用を図る。</p>	
<p>地盤沈下の激しい谷町筋等の再開発を行う方が効果的ではないか。</p>	

質問要旨	備考
⑤居住機能に関して	
<ul style="list-style-type: none"> ・本町～長堀間の用途規制緩和については、居住機能のグレードや規模の条件づけが開発促進の効果を低減することが懸念されます。 ・高級賃貸市場を喚起する公的事業と両輪で実施するか、街路環境を考慮しながら大胆な緩和を検討する必要があるかと思えます。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・マンション立地が地域の活性化にどのように貢献しているか、実態に基づき評価を行う必要がある。 ・居住機能の導入にあたっては、都市計画戦略として確かな知見を持ったうえで提案すべきである。 	
<p>居住機能を導入するにあたって、教育施設との整合は図られているのか。</p>	
⑥道路に関して	
<p>側道におしゃれな市電を走らせ(北行・南行)てはどうか。楽しい雰囲気バスでもよい。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・御堂筋のオフィス需要の停滞は、関西経済の停滞が原因であり、建物規制とは関係ない。 ・交通処理など都市全体の交通ネットワークの方向性は早期に課題抽出と解決策を検討し、実験的な交通処理、道路の歩道化を行うことが望ましい。 	
<p>2012年11月に国土交通省と警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」にそって自転車レーンを整備し、歩行者と自転車が安全、快適に通行できる空間を整備することを明確にして欲しい。 【提言】・御堂筋を双方向通行に戻す。 <ul style="list-style-type: none"> ・両側の緩速車線を自転車レーンにする。 ・歩道の自転車通行を禁止する。 </p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・都市の活性化にあたり、社会の変化に合わせ、人の移動・交通ネットワーク構造を再構築することは不可欠 ・緩速車線を活用し、御堂筋を中心に大阪全体に広がる自転車走行ネットワークを整備すべき ・駐輪スペースについても戦略的に整備し、自転車を活かしたまちづくりを進めることで「自転車文化タウン・大阪」を世界にアピールしてほしいと思えます。 	
<p>にぎわい施設等、低層部の誘導機能施策立案とあわせて、緩速車線等の御堂筋将来整備計画・整備スケジュールを早期に確定いただきたい。</p>	
<p>「中短期」「将来」の構想がかかれています、それぞれをいつまでに達成するか、または達成したいのかがまったく書かれていません。目標を明確にしていきたい。</p>	
⑦防災・環境面に関して	
<p>御堂筋の下に断層があるなか、高層化を進めることが適切なのか。対策を十分行うべきである。</p>	
<p>御堂筋の下に断層があるなか、高層化を進めることが適切なのか。対策を十分行うべきである。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・目的で述べられているような「国際競争に打ち勝つエリアとしての再構築」を実現するためには、多重分散化されたエネルギーインフラの整備やBCP対応が不可欠であり、それらについて現状の課題として具体的に明記すべきと考える。 ・国の防災基本計画に沿った形で御堂筋のBCPやDCPが推し進められることを御願いたい。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・オフィス、商業ともに淀屋橋～心斎橋から梅田周辺へのシフトが進んでいることから、御堂筋沿道・周辺地域の空洞化を回避し、再活性化を図る案は適切と考えます。 ・過密度の高い地域を居住系に利用転換することから、防災力を高める誘導もあわせて行うことが望ましい。 ・「災害対策、安全、安心」、「低炭素化対策、省エネ対策」こうした技術力が大阪のブランドを形成するように思います。 ・例えば、既存ビルの耐震化や、空き事務所の備蓄倉庫への転換に経済的インセンティブをあたえるなどが考えられる。 	

質問要旨	備考
<p>御堂筋エリアにおいてエネルギーの融通を促進するような、電気、中圧ガス、冷水、温水等複数のライフラインを収納するネットワークを敷設する、あるいは複数建物単位でのエネルギー供給システム構築など、長期的な展望にたった大胆なインフラ整備が必要ではないか。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線や関空、都市圏へのアクセス改善など公共交通インフラの革新導入。 ・エコインフラ、ヒートアイランド対策、新エネルギーシステムの新機軸導入などによる、御堂筋新時代を支える革新的なインフラ提案も不可欠。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・容積率、特にここではビルの高さ制限を緩和することでの緩和を行った場合、大気の流れが変わり、特にキタ地域におけるヒートアイランド現象が生じないか不安である。 ・規制緩和を行うことで、現行の御堂筋では不可能であった都市空間の創造が可能となるかもしれないが、それにより大阪全体の環境が悪化しては、大阪自体の魅力を削ぐ結果にならないかと考える。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ヒューマンな「都市環境」とは、緑や建物や街路巾や天空率によって形成されると考える。 ・長期的には「全面みどり化」が謳われている「グランドデザイン」との整合性は大丈夫なのか。緑のための十分な日照は担保されるのでしょうか？ ・道路と建築物のみでなく、緑との関係性にも思いをはせた都市計画が、街路計画の基本だったのではないかと考える。 	

質問要旨	備考
⑧誘導方策に関して	
<ul style="list-style-type: none"> ・建替え等の促進を図るためには、街区をまたぐ一体開発を促進する等、隣棟間の連担性を高めて御堂筋の個性を磨く施策の導入を期待する。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・共同化して高度利用する際のインセンティブと単独事業によって受けるインセンティブとのバランスや公平性を考慮すべき。 ・淀屋橋、本町の2地区については、共同化を義務とせず、単独建替も選択できる内容とすべき。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・現行の御堂筋地区地区計画の淀屋橋、本町地区の高度利用の誘導策と、今回の規制緩和策の目的の違いと関係性を明確にしていきたい。 ・両地区内については、共同化か単独かを選択できるルールにすることが望まれます。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・容積率について、どの程度の緩和を考えているのか、それは「都市再生特別地区」と同様の条件にするのか、前提として示す必要がある。 ・「都市再生特別地区」の制度はいつまで継続されると考えているか、市の認識を明らかにすることが必要である。 	
<p>にぎわい施設の導入による容積ボーナスや経済的インセンティブについては、その評価基準や評価の主体、方策の導入時期等については早期に情報開示いただきたい。</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・従来、対象地域へのオフィスニーズが弱まるなか、路面店を想定した商業の回遊性、職住近接へと誘導する方向性は適切と考えます。 ・既存ビルへの経済的インセンティブは、現案では御堂筋沿道のみ明示されていますが、回遊性を他高めるために個性的な中小店舗の集積や、居住系への誘導に呼応する生活利便施設(食品スーパー等)立地を想定すると、御堂筋周辺(船場地区)まで拡大することが望ましい。 	
<p>居住機能、滞在・宿泊機能の導入促進とあるが、それらを導入した場合は都市再生特区等を活用した際の容積ボーナスの貢献要素として評価されるのか</p>	
<p>御堂筋周辺(船場地区)には未開発のまま、駐車場等に利用される遊休地が数多くみられます。本計画が目指す居住機能の誘導により、にぎわいが取り戻されることを期待する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・御堂筋周辺(船場地区)に居住機能を誘導する場合、地域内に都市公園が少ないため、都市公園の整備を誘導もしくは整備する政策を進めるのが望ましい。 	
<p>容積率移転による御堂筋沿道建物の建て替え促進を考えていただきたい。</p>	
<p>ビルへの駐車場設置の規制緩和について、さらなる誘導方策とは何か</p>	
<p>沿道以外の周辺部に集約駐車場を建設した場合の残容積を御堂筋沿道開発へ容積移転するなどの柔軟な対応を考えていただきたい。</p>	

質問要旨	備考
<p>⑨推進体制に関して</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランドストリート、というコンセプト、御堂筋フェスティバルモール化、多様な機能をもつ「ビジネス」地区、という位置づけは、悪くないと思います。 ・大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランドストリート、というコンセプト、御堂筋フェスティバルモール化、多様な機能をもつ「ビジネス」地区、という位置づけは、悪くない。 ・しかし、御堂筋フェスティバルモール化の推進役、推進機運、推進組織、をつくれるか、課題である。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・市民が参画して大阪市のシンボルである御堂筋をどのように活性化するのか、市民の意見を取り入れる取り組みが見えない。 ・行政や一部商業施設の意見の押し付けのように感じられる。 ・市民と行政、企業が一体となって御堂筋活性化プロジェクトを推進できる体制を構築していただきたい。 	

■各団体との意見交換会の実施

<p>平成24年12月19日 御堂筋まちづくりネットワーク</p>
<p>平成24年12月20日 大阪商工会議所 都市再生委員会</p>
<p>平成25年1月17日～23日 沿道の各地区連合振興町会長(愛日・船場・久宝・芦池・御津・精華)</p>
<p>平成25年2月27日(予定) 社団法人 大阪ビルディング協会</p>
<p>平成25年2月27日(予定) 中之島・御堂筋SBJ連絡協議会</p>