

【参考】パブリックコメントにおける質問要旨と本市の見解

■パブリックコメントにおける質問要旨と本市の見解

質問要旨	見解
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)	
<p>・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。</p> <p>・市民の都市で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>	<p>・社会のグローバル化や少子高齢化社会の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く環境が激化する中、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識しております。そのことで、世界中から人、もの、投資を呼び込むことができ、大阪の経済活性化、市民生活の安定につながるものと考えています。こうした視点から、都心部の一つのエリアである御堂筋エリアは歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ再構築し、大阪の顔にふさわしい世界的なまちにしていきたいと考えております。</p>
<p>グレード感・高級感・上質などの形容詞が頻り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>・多様なエリアが存在することが大阪の魅力と考えております。今回の検討では、御堂筋エリアの魅力高める観点から、歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ再構築し、大阪の顔にふさわしい世界的なまちをめざしたいと考えています。そのことで、経済面、観光面等での周辺への波及効果・相乗効果が期待されエリア全体ひいては大阪全体の経済活性化につながるものと考えております。</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>・社会のグローバル化や少子高齢化の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く環境が激化する中、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識しております。</p> <p>近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大規模かつ高規格のオフィス供給が行われる一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。</p> <p>こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。</p> <p>こうした都心のエリア毎の強みを活かしたまちづくりを進めることは、大阪全体、ひいては、関西全体の活性化につながるものと考えております。</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はないでしょうか。</p>	<p>ビルの建替えが進んでいない御堂筋沿道において、オフィスビルの高度化・複合用途化など、建築計画に自由度が確保できるよう、形態規制(高さ制限)を見直すものです。また容積率につきましては、御堂筋にふさわしいにぎわい機能の導入など沿道にふさわしい都市機能の集積や景観形成等に寄与するものに対して割増すものであり、その貢献内容につきましては、事業者側で選択する仕組みを検討しており、過剰な(不必要な)床の供給にはつながらないと考えております。</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>	<p>・今回の検討では、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識し、都心のエリア毎の強みを活かした今後のエリアビジョンを示しております。その1つが御堂筋の沿道及びその周辺エリアであり、エリア全体のビジョンとして、歩いて楽しめ、24時間稼働するエリアをめざすこととしております。</p> <p>また、近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大規模かつ高規格のオフィス供給が行われている一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。</p> <p>今回、こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現し、エリア全体の活性化を図っていききたいと考えております。</p>
<p>・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、御堂筋はその中でシンボル空間としての価値を高めねばならない。</p> <p>・御堂筋のメリットだけ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。</p>	<p>・今回の検討では、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識し、都心のエリア毎の強みを活かした今後のエリアビジョンを示しております。その1つが御堂筋の沿道及びその周辺エリアであり、エリア全体のビジョンとして、歩いて楽しめ、24時間稼働するエリアをめざすこととしております。</p> <p>また、近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大規模かつ高規格のオフィス供給が行われている一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。</p> <p>今回、こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現し、エリア全体の活性化を図っていききたいと考えております。</p>

質問要旨	見解
②形態制限の見直しの必要性について	
<p>・「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。</p> <p>・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。</p>	<p>・社会のグローバル化や少子高齢化の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く環境が激化する中、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識しております。</p> <p>近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大型かつ高規格のオフィス供給が行われている一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。</p> <p>こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。</p> <p>・御堂筋の備える歴史的認識を十分認識したうえで、次世代の御堂筋のあり方を提案したものでありますが、ご指摘の歴史的認識については、説明を報告書に記載しております。</p>
<p>・「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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	<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>
<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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>	<p>・御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。</p> <p>その具体的な誘導方策としては、沿道の有するポテンシャルを最大限活かす観点から、最高高さ60m以下など形態制限の見直し一方で、伝統を継承しつつ発展的なまちなみを形成する観点から、これまでのルールにより形成されてきた50mの軒線の統一は継承していきたいと考えております。また、最高高さについては、採光や通風といった観点や御堂筋の開放感・快適性を考慮して、新たなルールとして、D:H=1:2の斜線ルールを定めることとしています。</p> <p>D:道路44m+セットバック距離(両側4m×2+50mを超える部分の後退距離) H:建物高さ</p> <p>こうした誘導方策による景観面での検証については、一定の条件のもと建築ボリュームを検討し、景観シミュレーションを行い、当該部会においてその検証を行っております。</p> <p>・ご指摘のデザイン誘導については、1件毎にデザインコントロールを行う仕組みが必要と考えており、報告書に記載しております。</p>
<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>・ご指摘の点については、1件毎に、デザインコントロールを行う仕組みが必要と考えており、報告書に記載しております。</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」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。</p> <p>・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。</p>	<p>・社会のグローバル化や少子高齢化社会の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く環境が激化する中、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識しております。</p> <p>近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大型かつ高規格のオフィス供給が行われている一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。</p> <p>こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。</p> <p>・ご指摘の50mの基壇部のセットバックの距離の考え方等については、報告書に記載しております。</p>

質問要旨	見解
<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>・御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。</p> <p>その具体的な誘導方策としては、沿道の有するポテンシャルを最大限活かす観点から、最高高さ60m以下など形態制限の見直す一方で、伝統を継承しつつ発展的なまちなみを形成する観点から、これまでのルールにより形成されてきた50mの軒線の統一は継承していきたいと考えております。</p> <p>こうした誘導方策による景観面での検証については、一定の条件のもと建築ボリュームを検討し、景観シミュレーションを行い、当部会において景観面の検証を行っております。</p>
<p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>・2m以上後退することを誘導してきた「建築美観誘導制度」において、その実績に乏しいことから、「2m以上の壁面後退」の考え方等については、報告書に記載しております。</p>
③にぎわい形成に関して	
<p>・超高級感は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。</p> <p>・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ようか。</p>	<p>・御堂筋沿道ではキタからミナミまで各エリアの個性を活かした多様なにぎわいを形成することで、御堂筋のブランド力を図っていきたくと考えております。</p> <p>そのことで、市民や外国人をはじめ、多様な主体が楽しく集い、楽しめる空間形成につながるものと考えております。</p> <p>・具体的なイメージの可視化につきましては、報告書において、将来の御堂筋のイメージが分かるパース図を盛り込みます。</p>
活性化への盛りあげ方法として土・日祭りを歩行者天国にしてほしい。(難波⇄本町、梅田⇄淀屋橋)	<p>・これまで春の御堂筋フェスタや秋の御堂筋Kappoといったイベント開催時に、御堂筋を歩行者に開放し、多彩なプログラムを実施しているところですが、しかしながら、御堂筋を土・日・祝日に完全に歩行者天国とすることについては、現段階では交通処理等の面から困難な状況にあると考えております。</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>・ご指摘の点については、報告書に検証・評価を記載いたします。</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>・ご指摘の点も含め、にぎわいの創出につながるオープンスペース等の活用を、積極的に誘導していきたいと考えております。</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>・淀屋橋～本町間においては、業務機能が中心であり、土日や夜間のにぎわいが少ない状況にあることから、今後、御堂筋沿道のにぎわいづくりに向けて誘導することが望ましい建物低層部での利用形態の1つのイメージを例示したものです。</p>
④周辺地区の活性化に関して	
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>・今回の調査検討においては、都心部の活性化の観点から、都市再生緊急整備地域に指定されている御堂筋の沿道・周辺地域を検討対象としていることから、四ツ橋筋沿道西側、堺筋沿道東側については、今回の検討対象とはしていません。</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。	
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は低減させるだけ。 ・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>・御堂筋周辺の活性化も重要であるとの認識のもと、報告書において、今後の検討課題としており、ご意見は今後、検討を進める上で参考とさせていただきます。</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>・ご意見は今後の参考とさせていただきます。</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>・ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>

質問要旨	見解
⑤居住機能に関して	
<p>・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。</p> <p>・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。</p>	<p>・ご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>・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。</p> <p>・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>	<p>・ご指摘の実態や評価、今後の方向性等については、報告書に記載しております。</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>・御堂筋沿道では、ビジネスサポート機能としての賃貸住宅を限定的に導入する一方で、周辺では都心居住の促進が望ましいと考えています。この居住の増加に伴う教育施設等の必要性については、今後の検討課題と認識しております。</p>
⑥道路に関して	
側道におしゃれな市電を走らせ(北行・南行)てはどうか。楽しい雰囲気のパスでもよい。	<p>・ご意見については、今後、道路空間の再編に向けた検討を進める上で参考とさせていただきます。</p>
<p>・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。</p> <p>・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>	<p>・都市全体の交通ネットワークについては、本市と府、国土交通省等が連携し、順次、整備を図っているところです。</p> <p>・歩行者系空間化を含めた側道(緩速車線)を利活用した道路空間のあり方については、沿道の特性や交通上の課題などそれぞれの区間特性をふまえながら検討を行っているところです。</p>
<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。</p> <p>【提言】御堂筋を双方向通行に戻す。</p> <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>・御堂筋においても、歩道内で自転車と歩行者が輻輳しており、交通ルールの周知などとあわせて、自転車の通行環境の適正化を検討していくことが重要である認識しております。今後、歩行者・自転車の円滑な交通の確保といった観点も含めて、歩道や側道を含めた道路空間の再編の検討を進めていきます。</p>
<p>・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</p> <p>・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。</p> <p>・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>・道路空間の再編については、交通への影響、地域との調整などを十分ふまえて実施する必要があり、これらの結果も踏まえながら、今後の実施時期について検討をすすめていきたいと考えております。</p>
「中短期」「将来」の構想がかかれていますが、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。目標を明確にしてください。	<p>道路空間の再編については、交通面への影響、地域との協議等を十分踏まえて実施する必要があり、現段階で実施時期についての明示が困難な状況です。</p>

質問要旨	見解
⑦防災・環境面に関して	
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・上町断層や桜川撓曲につきましては、新しい地層に覆われて、断層地形が地表で確認されていないため、詳細な位置や、実際にどの程度動くのかとといったものが明確に示されておりません。 ・道路や建築物などの建造物の安全性につきましては、それぞれの法令に基づき、地震に対する安全性を確認することとなっております。
<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ひしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・個々のビルごとの建替えに応じて、環境性・防災性の向上が図られるよう、地区計画における容積緩和の貢献内容の一つに環境や防災への配慮を盛り込むことを検討していきたいと考えております。 ・また、BCPやDCP対応やエリアの環境性の向上については、取組みを実践できる仕組みや民間団体等が存在すること、かつ、そこでの議論の動向を見極めながら、行政としてどういった支援が望ましいのかを検討してまいりたいと考えております。
<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。 	
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘のようなエネルギーインフラ、防災インフラ等がエリアに導入されることは望ましいと考えておりますが、御堂筋は既存市街地であり、また土地所有者も多岐にわたることから、新規開発地や大規模街区の一体的開発が行われるエリアと違い、土地所有者等の意向が非常に重要となると考えています。このため、取組みを実践できる仕組みや民間団体等が存在すること、かつ、そこでの議論の動向を見極めながら、行政としての支援のあり方を検討してまいりたいと考えております。
<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"> ・ご意見は今後の参考とさせていただきます。
<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"> ・ご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。
<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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・報告書に記載いたしますとおり、ヒューマンな「都市環境」とは、歩いて楽しいにぎわいを感じるヒューマンスケールのまちなみを形成していくこととしており、特に、低層部におけるにぎわい空間やデザインの誘導を図っていききたいと考えております。 ・緑についてですが、御堂筋は南北にわたるストリートであり、日照は一定確保されているものと考えており、50mの基壇やセットバック部分などではみどりの配置を誘導していきたいと考えております。

質問要旨	見解
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"> ・街区をまたぐ一体開発につきましては、地権者間での同意が前提となりますが、要望があれば、街区間の道路の位置づけの検討を含め、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。また、敷地の共同化による一定規模以上の区域での開発につきましては、都市再生特別地区の適用により、さらなる高度化も可能となるため、これについても要望があれば積極的に取り組んでまいりたいと考えております。
<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"> ・敷地の共同化により一定規模以上となる区域での開発につきましては、都市再生特別地区を適用することにより、現在検討しております地区計画を適用する場合よりも、さらなる高度利用を図ることも可能と考えております。 ・淀屋橋、本町の2地区につきましては、敷地の共同化を促進し、高度利用を図ることにより、御堂筋と東西軸とのクロスポイントにおけるランドマーク的なまちなみを形成するため、定めているものです。(なお、既存敷地をそのままの利用形態で建替える場合には、除外する規定も設けております。)
<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"> 今回の規制緩和策は、ビルの建替えが進まない御堂筋沿道において、オフィスビルの高度化・複合用途化に対応できるよう建築計画に自由度を持たせ、建替えを促進しながら、大阪のシンボルストリートにふさわしいにぎわいの形成を図るものです。 淀屋橋地区、本町地区につきましては、御堂筋と東西軸とのクロスポイントにおけるシンボリックなまちなみを形成するため、敷地の共同化によるまとまりのある一体開発を促進し、都市再生特別地区の適用による高度利用と公共貢献整備の実現を可能とするもので、今回の規制緩和策の制度設計後もその精神を引き継ぎ、敷地の共同化を誘導してまいります。
<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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・容積率については、誘導用途、にぎわい機能の導入、形態誘導による景観形成などを評価し、割り増しを行うことを考えており、既存の都市再生特別地区と大きく離れない方針で検討しているところです。 ・都市再生特別地区につきましては、根拠法令である都市再生特別措置法が平成23年4月に改正され、施行後5年を経過した時点で必要に応じて所要の措置を講ずるものとされているため、平成28年4月までの時限的な制度と認識しております。
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘の点については、今後具体の制度設計を進め、熟度が高まった段階で情報開示していきたいと考えております。
<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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・御堂筋周辺の活性化も重要であるとの認識のもと、報告書においても今後の検討課題としており、ご意見は今後の検討を進める上で参考とさせていただきます。
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。	<ul style="list-style-type: none"> 居住機能、滞在・宿泊機能の導入について必ずしもすべてを評価するのではなく、国際的なビジネス都心の形成やにぎわいの形成に資するものについて評価する仕組みを検討中です。評価にあたりましては、都市再生特別地区を活用する場合との整合を図ります。
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・淀屋橋-本町間につきましては、御堂筋からのセットバック部分でのにぎわいを、本町-長堀間につきましては、敷地内で一定規模以上のにぎわいに資する屋外空間の整備を誘導してまいりたいと考えております。 ・なお、都市公園の整備につきましては、関係局と調整してまいりたいと考えております。
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。	
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。	<ul style="list-style-type: none"> ・御堂筋沿道の建築物は高さや壁面が揃ったまちなみが形成されています。今後もこのまちなみを継承するため、敷地間で容積率を移転させる手法ではなく、建築形態を揃え、かつ土地の高度利用を図ることのできる手法を検討しています。

質問要旨	見解
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。	・都心部への車の流入を抑制することを目的とした集約駐車場整備制度の活用など、ビルごとの必要駐車台数の緩和についても検討してまいります。
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。	・都市計画手法(都市再生特別地区や地区計画など)を適用することにより、ご意見のような手法も可能であると考えております。そのような提案があった場合には、柔軟に検討してまいりたいと考えております。
⑨推進体制に関して	
<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"> ・推進体制につきましては、エリアマネジメントが重要であると認識しており、今後、仕組みの構築の検討や関係者等との調整を進めていきたいと考えております。
<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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民等の皆様の意見を聴く機会として、パブリックコメントを実施するとともに、その他にも様々な機会を捉えて、まちづくり団体、企業等との意見交換を実施してきております。 ・推進の体制につきましては、エリアマネジメントが重要であると認識しており、今後、仕組みの構築の検討や関係者等との調整を進めていきたいと考えております。

■各団体等との意見交換会の実施

平成24年12月19日 御堂筋まちづくりネットワーク
平成24年12月20日 大阪商工会議所 都市再生委員会
平成25年1月17日～23日 沿道の各地区連合振興町会長等(愛日・船場・久宝・芦池・御津・精華)へ説明
平成25年2月27日 社団法人 大阪ビルディング協会
平成25年2月27日 長堀21世紀協会