

平成 1 7 年度第 3 回
大阪市都市計画審議会
会 議 録

日 時 平成 1 7 年 1 2 月 1 5 日 (木)
午前 1 0 時
場 所 ヴィアール大阪 2 階 会議室

平成17年度第3回大阪市都市計画審議会会議録

- 日 時 平成17年12月15日(木) 午前10時開会
- 場 所 ヴィアーレ大阪 2階 会議室
- 議 題 議第90号「大阪都市計画生産緑地地区の変更について」
議第91号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」
議第92号「大阪都市計画交通広場の変更について」
議第93号「大阪都市計画通路の決定について」
議第94号「産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の敷地の位置について」
- 報 告 「大阪府都市計画審議会における大阪市関連議案について(報告)」
- 出席委員 23名(欠は欠席者)
- | | | | |
|---------|---------|-----|---------|
| 会 長 | 村 橋 正 武 | 委 員 | 高 橋 諄 司 |
| 会長職務代理者 | 松 澤 俊 雄 | | 杉 田 忠 裕 |
| 委 員 | 飯 田 恭 敬 | | 福 島 真 治 |
| | 岡 村 隆 | | 美 延 映 夫 |
| | 北 村 隆 一 | 欠 | 山 下 喜 一 |
| 欠 | 斉 藤 弥 生 | | 黒 田 當 士 |
| | 志 水 英 二 | | 石 井 義 憲 |
| 欠 | 土 井 幸 平 | | 辻 淳 子 |
| | 中 原 茂 樹 | | 村 尾 しげ子 |
| | 鳴 海 邦 碩 | | 福 山よしてる |
| 欠 | 原 田 宗 彦 | | 永 藪 隆 弘 |
| 欠 | 榎 村 久 子 | | 青 江 達 夫 |
| | 増 田 昇 | | 高 田 雄七郎 |
| 欠 | 村 上 正 直 | | 石 川 □ 爾 |

□ 欠 盛 岡 通 稲 森 豊

○臨時委員 2名 山 田 裕 三（議第90号）
正 木 啓 子（議第91号）

開会 午前10時00分

○幹事（川田） それでは定刻になりましたので、ただいまから平成17年度第3回大阪市都市計画審議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お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私、本審議会の幹事を務めております大阪市計画調整局都市計画課長の川田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

報道機関の方に申し上げます。審議中は、写真撮影、録音、録画ができませんので、撮影等される場合はただ今の間にお願いたします。また、携帯電話は電源を切るかマナーモードに設定し、審議の妨げにならないようご協力をお願いいたします。

それでは、審議に先立ちまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。

上から順に「会議次第」、「委員名簿」、そして本日ご審議いただきます予定の議案等の資料が5冊ございます。

まず、本日ご審議いただきます予定の議案書等といたしまして、議第90号「大阪都市計画生産緑地地区の変更について」、続く3つの議案は一つの冊子にまとめてございますが、議第91号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、議第92号「大阪都市計画交通広場の変更について」、議第93号「大阪都市計画通路の決定について」、それと「大阪都市計画都市再生特別地区の変更、大阪都市計画交通広場の変更及び大阪都市計画通路の決定に対する意見書の要旨」、それから、特定行政庁による付議案件といたしまして、議第94号「産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の敷地の位置について」、以上、4冊の資料に加えまして、報告させていただきますための資料としまして、「大阪府都市計画審議会における大阪市関連案件について（報告）」という冊子を合わせまして5点を置いております。お手元でございますでしょうか。ご確認のほど、よろしくお願いたします。

また、本日は臨時委員といたしまして、議第90号に関しましては大阪市農業委員会会

長の山田裕三様に、また議第91号に関しましては大阪府建築都市部理事の正木啓子様にご出席いただいております。

これよりご審議をお願いいたしますが、大阪市都市計画審議会条例第6条第2項の規定に基づきまして、議第90号、第91号につきましては臨時委員を含めまして31人中24名の委員の方が、その他の議案につきましては30名中23名の委員の方々にご出席されておりますので、本審議会が有効に成立していることを報告させていただきます。

それでは、報道機関の方も、この時間をおもちまして写真撮影、録画、録音を終了していただきますようお願いいたします。

それでは村橋会長、よろしくをお願いいたします。

○村橋会長 おはようございます。

本審議会の会長を務めております村橋でございます。委員の皆様方におかれましては、大変ご多忙中のところご出席賜りまして厚く御礼申し上げます。

まず議事に入ります前に、本日の会議録の署名につきまして、審議会運営規程第8条の規定によりまして、松澤委員と杉田委員をお願いいたしたいと思っております。どうかよろしくをお願いいたします。

それでは議案の審議に入らせていただきます。

本日の議案は、先ほど幹事から報告がありましたように、議第90号「大阪都市計画生産緑地地区の変更について」、議第91号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、議第92号「大阪都市計画交通広場の変更について」、議第93号「大阪都市計画通路の決定について」、議第94号「産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の敷地の位置について」でございます。

また、会議が円滑に進行いたしますよう、委員の皆様方のご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、まず議第90号議案につきまして、説明を願います。

○幹事（北村） 計画調整局で計画部長を務めております北村でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、議第90号「大阪都市計画生産緑地地区の変更について」ご説明申し上げます。

お手元の表紙に「議第90号」と記載いたしております議案書及び前にございますスクリーンを用いまして説明させていただきます。

生産緑地地区につきましては、本市の市街化区域内のすぐれた環境機能及び多目的保留地機能を有する農地を計画的に保全し、もって良好な都市環境の形成に資するため、指定を行ってきております。

今回は、議案書の3ページ、前の方のスクリーンにもございますように、一覧表として記載いたしておりますように、合計24地区につきまして追加や区域変更、廃止などを行い、本案のとおり変更しようとするものでございます。

今回の変更に係る具体的な区域につきましては、議案書の5ページの「位置図」及び7ページから19ページの「説明図」にお示しいたしておりますが、その内容を取りまとめてご説明申し上げますと、議案書の4ページに「1. 変更内容」として記載いたしております。

追加は瓜破一丁目7号の1地区で、約0.07ヘクタールの増となっております。また、区域変更は9地区で、約0.04ヘクタールの減となっておりますが、その内訳につきましては、面積が増となるものが巽東四丁目4号など5地区で、約0.29ヘクタールの増、面積が減となるものが加美正覚寺三丁目4号など、4地区で、約0.33ヘクタールの減となっております。さらに、廃止は井高野二丁目1号など14地区で、約1.41ヘクタールの減となっております。

こうした変更によりまして、大阪市の生産緑地地区は、差し引き約1.38ヘクタールの減となります。結果といたしまして、大阪市の生産緑地地区は、今回、追加及び区域変更となる地区が10地区、約1.64ヘクタールと、今回変更のない605地区、約90.04ヘクタールを合わせまして、合計615地区、約91.68ヘクタールとなります。

以上でございます。よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

○村橋会長 それでは、議第90号議案につきまして、ご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。

いかがでしょうか。

とくにご異議、ご質問ございませんでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 ご異議がございませんので、原案どおり可決といたしたいと思います。

それでは山田委員、ありがとうございました。

続きまして、議第91号議案、議第92号議案及び議第93号議案でございます。これらの案件は相互に関連いたしておりますので、その内容につきまして幹事から一括して説明

をお願いいたします。

また、「大阪府都市計画審議会における大阪市関連案件について」も関連いたしておりますので、あわせてご報告をお願いいたします。

○幹事（北村） それでは、議第91号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、議第92号「大阪都市計画交通広場の変更について」、及び議第93号「大阪都市計画通路の決定について」、相互に関連がございますので、一括してご説明申し上げます。また、本日の報告案件でございます12月21日の大阪府都市計画審議会におけます大阪市関連議案につきましても関連がございますので、あわせてご報告させていただきます。

お手元の表紙に、「議第91号、議第92号及び議第93号」と記載いたしております議案書、及び「大阪府都市計画審議会における大阪市関連議案について（報告）」と書かれております冊子、並びに前のスクリーンを使いましてご説明させていただきます。

今回ご審議いただきます案件の区域につきましては、議案書13ページの「位置図」及び15ページの「説明図1」にお示しいたしておりますが、JR大阪駅を含む約8ヘクタールの区域でございます。

本案件は、既存の都市基盤の蓄積等を生かしつつ、風格ある中枢都市機能の集積を図るという都市再生緊急整備地域内の地域整備方針に沿いまして、JR大阪駅の改修にあわせまして、商業、業務機能の集積を図るとともに、建物の形態についても配慮を行い、風格ある景観形成などによりまして地域の活性化を図り、都市の再生に貢献しようとするものでございます。

また、大阪駅北地区の今後の開発も見据えまして、快適な歩行者空間を整備するとともに、駅の北側エリアと南側エリアを結ぶ歩行者動線の強化を図り、大阪駅及びその周辺における歩行者ネットワーク機能のより一層の向上を図ろうとするものでございます。

それでは、議第91号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」ご説明申し上げます。前のスクリーンの方をご覧ください。

都市再生特別地区は、都市再生緊急整備地域内で定めることのできる地域地区でございまして、都市計画で容積率の最高限度及び高さの最高限度などを定めることとなっております。

議案書15ページの「説明図1」をご覧ください。

当地区は、JR大阪駅を含む区域でございまして、区域内には現在、駅舎、駅の北側に北ビル及び南側に大阪ターミナルビルが立地いたしております。今回の計画におきま

しては、大阪駅北地区の今後の開発も見据えながら、当地区に商業、業務機能等を導入して、にぎわいや活気のある拠点の形成を図るとともに、周辺鉄道駅や周辺地域へ接続する通路等を整備することによりまして、大規模ターミナルにおける乗り継ぎの円滑化、歩行者の回遊性の向上を図って参りたいと考えております。

今回定めようとしております都市計画の内容をご説明させていただきます。

議案書3ページの「計画書」、前のスクリーンにも映してございますけれども、今回定めようとしております内容は、位置が北区梅田三丁目大深町及び角田町地内で、面積が約8ヘクタールでございます。誘導すべき用途につきましては、計画書上はバー(一)で表示いたしておりますけれども、これは指定されております商業地域内で許容されている建築物を建築していくという意味でございます。

容積率の最高限度は800%とし、最低限度を400%といたしますとともに、建ぺい率の最高限度を80%、建築面積の最低限度を2,000平方メートルとするものでございます。

また、高さの最高限度及び壁面の位置の制限につきましては、議案書の3ページの「計画書」及び議案書の17ページの「説明図2」をご覧いただきたいと思いますが、区域の北側及び南側の壁面の位置の制限を道路境界線から0.5メートルとするとともに、周辺地区への影響を考慮して、高層部の高さの最高限度を150メートル、130メートル及び100メートル、中層部の最高限度を80メートル及び75メートルにそれぞれ定めようとするものでございます。

続きまして、議第92号「大阪都市計画交通広場の変更」及び議第93号「大阪都市計画通路の決定」についてご説明、並びに大阪府都市計画審議会におけます大阪市関連議案、「大阪都市計画道路の変更について」ご報告させていただきます。

これらの案件は、土地の合理的かつ健全な高度利用を図りながら、交通機能と広場機能の保全と改善に寄与するため、大阪駅の北側及び南側の「交通広場」、これら2つの「交通広場」を連絡し、大阪駅周辺の円滑な歩行者動線の確保に資する「通路」を追加するものでございます。

北側の「2号大阪駅北広場」は、JR大阪駅や駅南側の市街地からの動線と、大阪駅北地区や阪急方面からの動線の結節点となるとともに、人々が憩い、交流する空間を大阪駅北側に建築するビルの2階レベルで確保するものでございまして、位置が北区大深町及び梅田三丁目、面積が約1,310平方メートルで、あわせて立体的な範囲を定めることといたしております。

南側の「3号大阪駅南広場」は、南口駅前広場の市バス等の交通機能を確保しつつ、現在、十分確保されてございません駅利用者等の交流機能や、北地区からの動線と南側市街地との結節機能を持つ空間を大阪ターミナルビルの1階から3階に確保するものでございまして、位置が北区梅田三丁目、面積が約5,440平方メートルでございます。これもあわせて立体的な範囲を定めることといたしております。

「1号大阪駅南北通路」は、大阪駅の北側と南側を連絡する歩行者動線機能を強化し、大阪駅北地区及びその周辺における快適かつ円滑な歩行者動線のネットワークの形成を図るため、前にご説明いたしました二つの広場を結ぶものでございまして、位置が北区梅田三丁目、幅員が約6メートル、延長が約170メートルであり、これもあわせて立体的な範囲を定めるものでございます。

また、こうした変更にあわせまして、大阪駅前線の一部として計画を決定いたしております駅前広場の区域のうち、スクリーンで申しますと黄色の区域でございます。この区域を削除いたしまして、大阪駅前広場の面積は約2万5,000平方メートルから約2万600平方メートルとなりますけれども、先ほどご説明いたしましたように、現在の駅前広場が持っております交通結節機能を確保しつつ、円滑で快適な歩行者空間を立体的に南と北の交通広場に確保し、これらを接続する通路を追加することによりまして、大阪駅全体の交通機能及び広場機能を向上するものでございます。

都市計画案の説明につきましては、以上でございます。

「大阪都市計画都市再生特別地区の変更」、「大阪都市計画交通広場の変更」、「大阪都市計画通路の決定」につきましては、去る9月30日から10月14日までの2週間、都市計画案の縦覧を行いましたところ、別冊としてお手元にお配りいたしております意見書の要旨にございまして、意見書の提出が1件ございましたので、その要旨とこれに対する本市の見解を述べさせていただきます。

ご意見の要旨は、梅田貨物駅の移転計画との関わりから、「北ヤードの約7ヘクタールの先行計画については再検討を要請する。」というものでございます。

その理由といたしまして、「梅田貨物駅の吹田や百済駅への移転につきましては、地域から反対の意見が出されていることなどから、梅田貨物駅の移転先が決定しておらず、梅田貨物駅は移転せず現地活用が最善と考えるから。」と述べられております。

しかし、今回の都市計画決定案件につきましては、主にJR大阪駅敷地内に係る計画でございまして、意見書で述べられております梅田貨物駅の移転計画と直接関連するも

のではございません。また、大阪駅北地区の先行開発区域約7ヘクタールにつきましても、梅田貨物駅の機能移転に関わらず更地化が進められ、開発が可能な区域でございます。今回の都市計画案につきましては、JR大阪駅の敷地を中心といたしまして、大阪駅の大規模な改修にあわせて、商業、業務機能の集積を図りますとともに、快適な歩行者空間の整備を行い、地域の活性化を図り、都市の再生に貢献しようとするものでございます。

なお、梅田貨物駅機能の移転に関しましては、国の方針に基づきまして、鉄道・運輸機構が事業主体として取り組まれており、約半分につきましては吹田操車場跡地に、残りの約半分につきましては既存の百済駅を改修することとされておるところでございます。

本市といたしましては、貨物関連自動車の走行等に伴います交通や環境への影響等に関してできる限り配慮した計画となるよう、鉄道・運輸機構に対しまして働きかけを行ってきており、鉄道・運輸機構におかれましても、様々な対策を取り入れた計画案を百済駅周辺地域に説明し、さらに地域のご意見もお聞きして可能な限り計画案に反映させようとしているところでございます。

なお、大阪駅北地区の先行開発区域7ヘクタールに係ります都市計画といたしましては、現在の準工業地域から商業地域へ変更し、容積率を現行の200%から600%ないし800%へ変更する用途地域の変更案、それと防火地域の指定及び地区計画案につきまして、本日まで都市計画案の縦覧を行っており、これらの案につきましては次回の都市計画審議会にお諮りする予定と考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上で説明は終わらせていただきます。よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

○村橋会長 それでは、議第91号議案、議第92号議案及び議第93号議案並びに報告案件につきましても、ご意見、ご質問をお伺いいたします。

いかがでしょうか。

○稲森委員 大阪市会議員の稲森でございます。

議第91、92、93に係りまして、この際、何点かお伺いしたいと思います。

今回の91号の議案でございますけれども、大阪駅の改修に伴って都市再生特別地区、これを拡大、追加するという中身でございます。その提案理由として、地域の活性化に

資する業務・商業・文化機能の導入等により、地域整備方針に即した都市の再生に貢献すると書かれておりますけれども、全国いたるところでこういった高度利用というのは進んでいるわけですが、最近、ご承知のように右肩上がりの経済情勢ではございませんので、実際、大阪の経済が非常に厳しい状況であります。

そういう中で、この地域の活性化と抽象的に述べられているんですけども、この地域というのはどのようなエリア、そして活性化というのは具体的にはどういう効果、イメージできるようなことを考えられていると思うんですけども、そういう活性化効果というのはどういうものかということをもっとお聞かせ願いたいんです、具体的に。

それと次に、高度利用の前に、枕詞で「土地の合理的かつ健全な」という言葉が書かれているんですけども、この「健全な」とあえて枕詞をつけられている。これはどういうことなのか。と申しますのは、今、建物の安全性の問題が、色々別の問題で議論になっているわけですが、私も前の阪神・淡路大震災のときからこの超高層ビルの安全性ということにとくに私、関心を持っておりまして、例えば阪神・淡路大震災のあの震度のもとで、私の知る限りにおいては、芦屋浜の超高層の、これは設計技術では最高と言われる業界の方が建てられたマンションでございますけれども、この支柱が裂断されたという記事が載っていました。それと、あとポートアイランド、ここもあのときのテレビ報道で、建設された方が安心したと。これ、液状化だけで済んだということで、ビル自体が破損、倒壊するというふうなことがなかったということで胸をなでおろしたという報道がなされていたんですけど、私の心配しておりますのは、今、耐震性という問題ですね。こういう言葉が使われているんですけど、この耐震性というのは、崩壊しない、建物が壊れないということですね。それと同時に免震という言葉もあるんですけども、実際、知りたいのはこういう 150メートル、 800%というような超高層商業ビルがつけられた場合、崩壊はしないけれども、営業時間中たくさんの買物客がいっぱいおられるときに、阪神・淡路大震災の場合は早朝でしたのでそういう事態はなかったんですけども、そういう突然の加速度で直下型は来るわけですからね。中華なべのなべをひっくり返すような形になると思うんで、そういう超高層ビルの安全性という問題。先ほどの健全な高度利用との関わりで、どの程度まで勘案されているのか。この点をぜひともお聞きしたいと思います。

○村橋会長 ただいまの質問に対しまして、幹事の説明を求めます。

○幹事（川田） るる都市計画の理由についてご指摘ございました。

1 点目、地域の活性化、どのようなエリアを考えているか、あるいはその活性化の効果をどう捉えているかというお話ですが、少し背景的に申し上げますと、大阪駅の周辺地区につきましては、西日本最大の鉄道のターミナルと、そういったポテンシャルを生かして本市の都市再生に寄与するまちづくりをめざすようにずっと取り組んでおりまして、国におきましてもこの地区を都市再生緊急整備地域に指定しておられまして、我々もその地域整備方針に従いまして、都市再生に資する事業については、今回の都市計画をお願いしております都市再生特別地区を活用するなど、その実現が可能なように取り組んでいるところでございます。

今回の計画におきましては、ただ今申し上げましたように、鉄道のターミナルという非常にインパクトの大きな地区でございまして、このエリアがいかに都市の再生を築いていくかということが、我々、都市の生死にもつながるものだと考えておりまして、この都市再生がエリアを広く活性化していくといった観点から、この都市計画案件をご審議していただいているところでございます。

その中で、少し先程の説明とも重なる部分がございますが、今回、JR大阪駅の改修にあわせまして、3階に新しい改札あるいはコンコースを設けられるということが1点ございます。それに伴いましてバリアフリー化といったもので、現在、少し段差が駅舎の構内にも残っておりますし、地下から大阪駅へ上がる場所についても段差が残っているとといったものを解消していくといった面もございます。

こういった駅舎の改良とあわせまして、北ビルあるいは大阪ターミナルビルの増床にあわせて商業、業務機能を導入していくと。そういったことで非常ににぎわいや拠点性を高めていって、さらにこの都市施設、交通広場あるいは通路といったもので、歩行者の快適な空間整備あるいは歩行者の回遊性を高めていくといった効果も考えられると思っております。そういった都市に必要な機能あるいは快適な公共空間の整備をこの計画にあわせて進めていくといったことから、我々としては都市再生特別地区の適用でそれを実現していきたいと考えてございます。

それから、耐震性のお話がございました。この都市再生特別地区が認められれば、JR西日本の方といたしましては、このビルに関しまして詳細な設計等も行います。それに基づいて構造の評定でありますとか、所定の手続にのっとりまして安全性を確認しながら設計あるいは工事を進めていきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○稲森委員 今、お答えいただきました。確かに、私、イメージできるのは、駅自体の機能が非常に便利になって、バリアフリー、快適な公共空間、これはイメージできるわけです。あと、都市の再生、地域の活性化、これはやはり抽象論で、お答えなかったんですけども、私は経済学の専門でございませぬけれども、今、この深刻な、構造的な不況の中で、一部のこういう何ヘクタールの地域でそういう拠点ができて、そのインパクトで大阪経済が動くと、そういうような、マッチ棒で大海をかきまぜるようなことで、そういう投資効果でもって、今の大阪経済が活性化するとは信じられないわけでありませぬ。結果としましては、事業者にとっては、これは間違いなく収益の上がるような設備投資になりまして、これはその方はJRにとってはよいことだと思うんですけども、それを追認的に大阪市が計画をしていくということ、これはちょっと都市計画、まちづくりを誘導していくという面で逆さまではないかと、私は思います。

それと、安全性の問題も、これも本当にまだ体験しておりませぬので、直下型の震度7というようなのはありませんので、実際、そういうことが起こった場合ということで、ぜひこれは、今後安全性を確認しながらとおっしゃっているんですけども、これは人命に関わる問題になってまいりますので。先ほど、私申し上げました、とくに耐震性はあるけれども、そこに居住したり、存在する人命が安心なように、そういうことが保障されるのかということについては、極めて、私、心配しております。芦屋浜の問題も、下が裂断したから結果として免震になったんです、上まで振動が伝わらなかつたから、瞬間的に。ですから、もしそれがつぶれないで振動した場合、恐らく上の振幅というのは何メートルかという振幅になりますので、想像するだけでも分かると思うんですけども、そういった面については、ぜひこれからも免震構造にするとか、当然そういうことを考慮していただかなければいけないと思うんです。

それともう一つ、意見書の問題で、今回の提案というのは梅田貨物ヤードと直接関連はないと、そういう直接関連はないということだったんですけども、やはりこれは一体的な計画になっておりますので、これは当然、貨物駅のヤードを開発するということを前提にしてやられておりますので、それはちょっと答弁としては正確ではないと思います。

私も平野区におりまして、百済駅の方へヤードを移転されるということで、環境悪化の問題が一番心配なんです。それで、清算事業団との交渉などをやる中で、確かにNO_xなどの窒素酸化物あるいは騒音、交通については負荷は生ずるだろうけれども軽

微であると、そういう発想でおっしゃられるわけです。今の時代で、この大阪経済活性化のためにインパクトのあるということをやりながら、一方で負荷を押しつけて、それを軽微であるという発想、これは地元の議員としましても承服できないと。今の時代、NO_xが増えるようなことをあえて認めるというような時代ではないと私は思いますので、そういった面でも今回の3つの提案については賛同しかねるということを申し上げまして、私の意見表明とさせていただきます。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。

○松澤委員 委員の松澤でございます。

ちよつとのどをやられておりまして、お聞き苦しくて申し訳ないんですが、1点、ちよつとお伺いしたいと思います。

今年2月の都市計画審議会では、阪急百貨店やサンケイビルの建て替えに関して、都市再生特区が審議されまして、都市計画決定されたわけなんですけど、今日の審議事項におきましては、JR大阪駅の改良に関連しまして、新北ビルあるいはアクティの増築などを都市再生特区によって容積率を600%から800%に緩和するという事項であったかと思えます。

また、先ほどプロジェクターでも示されましたけれども、大阪駅の北地区の7ヘクタールの開発に関連しまして、やはり容積率を上げるという用途地域の変更案が今、縦覧されているという説明があったと思えます。今後、具体的な事業の手續等において、今回と同じような都市再生特別地区の指定を受けたいという話が出てくる可能性は非常にあるのではないかとこのように思います。

それで、これは今日の案件でということ、直接ではないんですが、次回以降にいずれ出てくることで、今日のこととも関連しておりますので、大阪市としてのお考えをお聞きしたいんですけれども、都市再生特区を適用するということは、一面においては、先程稲森委員から活性化の定義、内容についてはどうも不明だということがございましたけれども、一般的には都市再生に貢献する可能性というのはあるだろうと思えます。悪い面もあるかもしれませんが。

しかし、そういう都市再生に貢献する面があるとともに、こういうふうに容積率が上がっていきますと、周辺での自動車交通発生量、これが飛躍的に伸びていく可能性もあるわけですね。とくに梅田地区はかつての昭和38年ぐらいだったと思えますが、その地域全体が数時間にわたって動かなくなるということを経験した地区でもありまして、交

通の流れという面から考えると、今後の増加でまたそういうことも起こるような可能性もあるのかもしれませんが。従いまして、こういった状況を踏まえまして、今後、事業者から具体的な事業計画が出てきて、それで都市再生特区の適用によって容積率を決めていくという場合に、今の自動車交通との関連等につきまして、大阪市としてどのようにお考えなのか、対応していくのかということをお聞きしたいと思います。

○村橋会長 では、幹事の説明を求めます。

○幹事（川田） ただ今ご質問ありました、今年の2月に阪急百貨店あるいはサンケイビルの建て替えにあわせまして、都市再生特区を適用してまいりました。

我々、その都市再生特別地区の指定にあたりましては、もちろん、先程来申し上げておりますさまざまな都市に必要な新しい機能によって、都市の再生にどう貢献していくか、そういった点、それとあわせまして、交通などの都市基盤に与える影響、これらについて検討を行いまして、容積等の緩和を行ってきているということでございます。

先ほど説明いたしました、大阪駅北地区の先行開発区域7ヘクタールにつきましては、土地区画整理事業の基盤整備にあわせまして、南側のA地区を800%、その北側のB地区を600%ということ容積を指定する案を縦覧中でございます。それに対して、交通の面あるいは今後色々な都市機能導入の面に当たって、どの程度の容積が考えられるかというご質問だと思いますが、一般的な手法で、総合設計制度というのがございます。これは公開空地をどの程度とるか、その程度に応じましてその容積の緩和をするものでございますが、その場合、事務所あるいは店舗といったケースで、最大200%の割増というものが可能でございます。また、住宅を含む場合、総合設計でありましたら最大300%の割増が可能となっております。

そのほか、この地区につきましては、都市再生緊急整備地域ということでございますので、都市再生特別地区を活用していくということが可能になるわけですが、この容積緩和については、もちろん当都市計画審議会にお諮りしてご審議いただくということが前提になってまいりますが、これまでの事例を申し上げますと、公共貢献の度合いによりまして幅が少しあるというところで、300%から800%の緩和というものを審議会にご承認してきていただいた経過がございます。

いずれにしても、この北地区につきましては、現在、事業者が未定でございますので、具体的な開発内容が現時点で明らかではないので、公共貢献がどの程度なされるかによって、その時点、その時点での開発計画の内容をもって判断していくといったこと

になるかと考えております。そういったことから、現時点で容積率の緩和について、どの程度が上限であるかということについてまで、具体的には申し上げられないと思います。先ほど松澤委員からのご指摘もございました大阪駅北地区の周辺——これは北地区だけではなくて、大阪駅周辺全体の交通が適切に処理されるといったことが大前提でございまして、その上でこれまでの我々がとってきた都市再生特区の適用事例や都市再生に資する相当の公共的な貢献がどの程度なされるかによって、その容積については変わってくると思いますが、少なくとも 300、400 %程度の容積割増については可能ではないかと考えてございます。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。

○美延委員 地元北区から選出していただいております議員の美延と申します。先程の意見書について、少し私なりに意見を述べたいと思います。先ほど、一番最初に説明に立たれました北村部長のお話にもありましたように、今回の駅北ビル、そしてそれから大阪駅北地区の先行開発地域について、梅田貨物駅の移転に関わらず、もうご存知のように更地になっておる区域であり、その梅田貨物駅の移転計画に反対だからといって計画案の見直しを求めるのは、私はこれ、少しおかしいと思うんですよね。そもそも梅田貨物駅の移転というのは、国鉄改革に伴い、その土地を更地にして売却することが国の方針として決められたものであって、移転せずにそのままにしておくということは、これは私は最善の策とは思えないんです。

この土地については、やはり大阪駅北地区だけではなくて、大阪全ての経済、先程もお話あったように、地盤沈下している経済再生の起爆剤にきつとなると、そういう活力のあるものだと思うので、私は強力に推進するべきだと思うわけですね。そして、もちろん梅田の貨物駅の移転について他の地区、例えば百済地区の移転について環境が悪くなるということは、これはもうどうしても避けなければならないことだと思うので、やはり鉄道・運輸機構におかれましては、環境にできるだけ配慮した計画にしてほしいと思うのですね。

実際、これ、今まで大阪市も一生懸命働きかけておられると聞いておりますので、鉄道・運輸機構としても地元の要望をできるだけ受けて、可能な限り計画案に反映すべく取り組んでいただきたい。そして、大阪市もこれから環境の影響評価なども積極的に地元の方の心配が少しでも軽減されるような形をとってもらいたいとはもちろん思います。

しかし、いずれにしましても、今回のJR大阪駅の新北ビルの計画に関連するこれら

の案件について、大阪駅北地区の開発の、まず先頭を走るプロジェクトとなりますので、積極的に推進してほしいという観点から私は賛成したいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんか。

○志水委員 さきの審議会、去年ですかね。あの地区を地元としておられる議員さんから、あの地区の交通渋滞は、とにかく何としても避けたいというふうな要望が出されました。それで、今は信号制御とかコンピュータコントロールでかなり渋滞を避けたり、それから車の流れをコントロールできる技術は、既に確立している。これはインテリジェント・トランスポート・システム、ITSという名前で呼んでいるんですけども、それをフルに利用すればかなり北ヤード地区の周辺の交通渋滞は緩和できて、環境改善には役立つのと違いますでしょうかというふうなことで、大阪市の担当の方も、そういうふうなことを検討しましょう、なんていうことを言っておられたというふうに思うんですね。そのあたりは、今、どんなふうな進捗状況というのか、多分、まだ前段階ですけども、そのあたりをちょっと聞かせていただけたらいいかと。

○説明者（井上） 計画調整局大阪駅周辺開発担当課長、井上でございます。

ご指摘いただきましたように、ここの交通処理の問題、大変重要だと考えております。ITS等特別なことでなくても円滑に処理できるということも一方で考えておりますが、その上、ITS等々駆使することによって、より円滑な形の交通処理、あるいは便利な交通処理というのできるものと考えておまして、我々大阪市あるいは学識経験者等お入りいただきまして、具体的なメニューについて検討を進めておるところでございます。まだ検討成果、最終的にまとまった段階ではございませんが、ここでそれが具体的に展開できるように進めてまいりたいと考えておるところであります。

また、大阪駅先行開発区域の中核機能となりますナレッジ・キャピタルというところにおきましても、現在コア事業者の募集をやっており、その応募された内容について審査している段階でございますが、ITあるいはITSというふうなことに关しまして研究いただけるような企業についても募集してきた経過もございまして、このナレッジ・キャピタルを中心に大阪駅北地区先行開発区域自体がITSの先進都市となるような方向で、今後とも検討を進めていきたいと考えております。よろしく願いいたします。

○志水委員 お話はそれで結構なんですけど、こういうふうな非常に大きなまちづくりに、このごろはかなり技術がバックアップできるようになっているというふうなことがあります。

ます。やはり大阪の新しいまちづくりが世界に誇れるというんですか、日本に誇れる技術をうまく使ったようなまちづくりみたいなもののサンプルというか、見本みたいな形で北ヤードができ上がっていったら一番いいのになというふうに思っておりますので、ITS以外で、先ほどの稲森委員からありましたように、地震対策とか、それから色々なセキュリティもフルに新しい技術を使っていただいて、新しいまちづくりの姿をこの際見せていただくというふうなところは、ぜひともお願いしたいというふうに思います。

以上です。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。

○石川委員 大阪市会議員の石川といいます。

美延さんから北ヤードの開発に関連してご意見がありましたので、私は東淀川に住んでおまして、東淀川区選出で議員活動をやっておるんですが、この北ヤード貨物駅の移転の話は吹田と百済と2カ所に分かれての話になっているんですよ、ご承知のとおりで。吹田からもし荷物が動く、吹田からといいますか、吹田の利用が始まるということをお前提に考えますと、淀川区とか東淀川区という、私どもの地元の行政区内を貨物トラックが走るということで、地元では大きな問題になっているんです。1日1,000台のディーゼルトラックということが想定されるものですからやんやの議論になっているわけです。

大気汚染の状況は、ご承知のとおり大阪市内は、決して改善の方向に向かっておりませんし、自動車の総量規制ということをここ何十年も掲げ続けておりますが、自動車の排気ガスについてのまともな計画どおりの環境改善対策は進んでおりません。進んでいるのは、ご承知のとおり自動車単体のNO_xの排出規制技術でしょうかね。要するに、自動車のメーカーの方で窒素酸化物であるとかCO₂であるとかいうものの排出を抑制する技術が進んでいると。もっと言えば、ガソリンをたかないと。水素であるとかあるいは太陽熱であるとかメタノール自動車であるとか、さまざまな新しいエネルギーによるエンジンといいましょうか、発電といいましょうか、こういうものが自動車のメーカーの側からはかなり進んでいますので、そういう方向に、私自身で言えばもっとしっかり大阪市なり開発しようとする側が、オール日本というんでしょうか、国の指導や政策誘導も必要でしょうし、そういったことで車社会の中で大気への影響をどうやって少なくするかということの研究や開発の方向をしっかりと打ち立ててもらって、それなりに国民が納得できる21世紀の今にふさわしいような、そういう方向性というものを示しても

しかし、今の北ヤードの計画というのは、ご承知のとおり50年代に決められた閣議決定でしょう。しかもなぜ売り飛ばすかといったら、あそこは昔の国鉄が持っていた土地としては一番高く売れる場所だと。赤字の穴埋めのためには売るといふ手法の、言わばトップテンの中に入っていたといひましようか最高の位にあったぐらいの高値で売れることが前提で始まった事業ですよ。高値で売れますかいな、今どき。そして、吹田と百済に必要な鉄道を敷設したり、施設を改善したり、建物をつくったり。そんな経費を関係者はどういう試算しているのか、いまだに僕らにはっきり見えませんが、お金が売った値段よりもかかるかもしれないという方だっているんですよ。

そういう問題を抱えて、私たちは開発の問題を考えているんであって、単純に、あまりはっきりイメージもできないような活性化の説明をここでしたからといって、私たちは納得できるわけがないんです。活性化って何ですかって、こうなるんですよ。もう少ししなやかな検討を当局はしてもらいたい、提案してもらいたい。やたらとどんなものが建つかわかりませんが、容積率は400%ぐらいまでは認めておいてもいいのではないですかと、前例もありますからと。とんでもないことを言っている。無責任極まりないと、そういう意見です。

○美延委員 石川委員から、私の意見の反論だと思しますので、私も一言申し上げたいと思うんですが、まず再度申し上げますが、今回の案件に関しましては、梅田の貨物駅の移転云々というのは直接関係ない、これがまず第一点。先ほども申しましたように、重ねて申し上げますが大前提です。

それから、確かに東淀川、それから淀川を通るといふことで、環境の悪化が心配される、それはおっしゃるとおりだと思うんです。そこは先程も申しましたように、百済、それから吹田、鉄道・運輸機構さんの方にも、やはりできるだけ環境に配慮した形で計画を立ててもらいたい。これも、先ほど言ったとおりなんですが、それでは、いわゆる北地区、ご存知かどうかわかりませんが、あの北地区が、あの貨物があることによって、安全面もすごい遮断されているといふことを、私、これは地元の議員として一つ申し上げたいと思うんです。あそこの地区があることによって、あの地区には、貨物の向こう側に豊崎と中津という、皆さん、地域のお名前をご存知だと思うんですが、ここといふのは、川筋からしか消防も入れないと。そういうふうな、昔から何十年もそういうふうな、私どもの北地域でもそういう安全面とか、それから先ほど1,000台通るといふ、NO_xの話もされておりましたが、それであるならば、私どもの地域はずっと何

十年もそのトラックの通っているのをずっと我慢してきておったんです。

大淀地域やその辺の地域にはたくさんトラックの集積所があります。それでも、やはり地域のためだと思って、皆さん、そういう声も出さずに我慢しておられたのに、その1点だけをとらえられて、そういう言われ方をされるのは、私は違うと思います。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんか。

○鳴海委員 もう少し、簡単な話なんで。

今回の都市計画の変更について、交通機能と広場機能の保全と改善を図ることが目標になっているんですが、先程北地区の開発と連携をうまくやりたいとかと、そういう説明があったんですが、今回、南側が主体ですので、例えば阪急とか阪神とかヒルトンとかの周辺の建物とうまく連結して、あるいはそういう事業者と協調しながらこの広場の改善を図っていかないといけないと思うんですが、もちろん、自動車交通もとても重要でありますけれども、駅前については、この歩行者の移動がスムーズにいかないと、大阪の顔ですから、見えるけれども行けないということではとても困りまして、ヒルトンのお客さんたちは、外国人の方達、なかなか読めませんので、駅に行こうと思っ、見えているのに行けないというような非常に多くの問題を、今、抱えているわけですが、今回の交通機能と広場機能の改善ということについて、これは都市計画ではなかなかそこまで書けないかもわかりませんが、どのような手順とか方策で改善を図っていくのかということをお聞きしたいと思います。

○幹事（川田） 今、鳴海委員からご指摘ございました大阪駅の、とくに南口につきましては、今回、都市計画として都市再生特区のご提案をさせて頂いております。

その南口につきましては、確かに既存のビルとしては阪神百貨店など、それからハービスエント、西梅田の方では新しいような開発もなされています。そして、阪急百貨店の建て替えと、そして今回の大阪ターミナルビルの増築、将来の計画もございます。こういった今回の計画を進めるに当たりまして、一つとしては景観面で、あるいはデザイン面で一体感のあるような南口の空間づくりをどうしていくかといった点に関して事業者でありますJR西日本さんを中心に学識経験者のご意見もいただきながら、計画を検討してきたという経過もございます。そういった空間的なまとまり感、一体感とあわせまして、今、ご指摘ありました歩行者の回遊性というものも南口全体として一体的に図られるということが、機能面で非常に必要かなと思っております、これが両者、空間あるいは回遊性というものの一体感と合わさって全体としての駅前空間の良好な形成

というものにつながっていくと考えてございます。

具体的に申し上げますと、歩行者空間については、今回の計画の中で建物の2階、3階に立体的な交通広場を確保してございます。一方で、鳴海委員が恐らくご指摘されている趣旨としましては、下の交通広場、今の現在の交通広場の問題も含まれているかと思いますが、現在の駅前広場については、確かに東側がバスとタクシー、西側がタクシーと長距離バスといったものがあります。それが動線としては広場正面から北に向かって左右に分かれて公共交通の動線が出入りしていると、こういったレイアウトになってございますので、確かに歩行者の動線としてはかなり公共交通機関に分断された状況にもございますが、一方で公共交通の結節といった面からは、非常にコンパクトな空間に合理的な配置がされているといった状況もございます。

ただ、私共も歩行者の空間が不足しているといったことは、一つの課題として持っております。この歩行者の流動を、交通広場を立体的に今回配置したといったことを契機にしまして、より便利で快適な空間を平面階にも確保できないかどうかといったことについては課題としても認識しておりますし、今後、より詳細に検討していきたいと思っております。

そういった面から南口の空間形成、回遊性、歩行者動線のあり方につきましては、北口の駅前広場にどういった公共交通機能を導入していくかといった、具体的な機能配置についても関連してまいりますので、今後、バス等の交通事業者や鉄道事業者、あるいは道路管理者、交通管理者、それとあわせて、開発に関連して互いに連携をとりながら歩行者の動線をつなげていくといったことも必要かと考えておりますので、関係者を大阪市が調整しながらよりよい計画にしていきたいと考えております。

○村橋会長 他にご意見、ご質問ございませんか。

○増田委員 先程の鳴海先生の意見にも関連するんですけども、一つは、南側だけの回遊性ということもあるんですけども、北ヤードとの歩行者の回遊性の中に1本の通路と、それ以外の全体としての北と南の歩行者系のネットワークというのを全体としてどう考えられているのかというのを一つお聞きしたいというのと、もう一つは、南側の今回の立体の広場を見ていくと、どうも修景であるとか緑化スペースというふうなあたりが非常に少なそうに見えるんですね。このダイヤモンドの地区の方は大分修景緑化が進んできて、品格と風格のある駅前になりつつあるわけですけども、今回の立体広場、あるいは交通広場の中で修景なり緑化という戦略をどう考えられているのかというあた

りを少しお教えいただきたいと思います。

○幹事（川田） 駅の南北を中心に、歩行者の動線をどう考えているかというご質問でございますが、このパワーポイントで申し上げますと、今回、2階ないしは3階に交通広場を南口に設けまして新しいJRの開発、上空階ですね、3階レベルの動線を使いまして北地区へ伸ばしていくと。さらに先ほど地区計画の縦覧案でお示しましたように、北地区につきましても、その南からの動線を地区施設として北側へ一体的に伸ばしていくといったことで、駅の南から北へかけて、北ヤードのB地区へかけての南北の歩行者動線というものを考えてございます。

それから、この動線と関連いたしまして、東西方向につきましては、駅の北側の新しい北ビルの中で結節を設けまして、それを東の阪急電車の2階の改札口へと通路を補強、強化、充実していくといった計画をしてございます。

それから、駅の南側が地下街ということで、地下の歩行者ネットワークが充実してございますので、その地下の動線につきましては、今回、ダイヤモンド地下街から直接3階レベルへ歩行者動線を移行するといった結節機能に加えまして、地下街から1階の平面へもエスカレーター等で上げる歩行者結節機能を設けてございます。

それと、地下に関して、北側の動線といたしましては、今、矢印で示しておりますところから阪急電車、御堂筋線の梅田駅の地下階と連結する地下通路をビルの計画にあわせて整備する予定としております。

少し長期的になりますが、南北の歩行者動線といたしましては、大阪駅北地区のまちづくり基本計画の中で、現在の西梅田の地下から道路の四ツ橋筋を北へ延伸して、将来、東海道線支線の地下化が予定されている地下の新駅へと結ぶ地下の南北通路といったものも検討してございますので、こういったネットワークで歩行者の動線を確保していきたいと考えております。

それから、ご指摘がありました緑化につきましては、今回の大阪ターミナルビルの増築につきましては、屋上に緑化スペースを確保するといったことはもちろんでございますが、駅の南側の、いわゆる人が歩いている目線から緑がたくさん見える、いわゆる見る緑がたくさん見られるように建物の東、あるいは西の方から見た場合に、建物の中に緑も見えるとといったことで、建物計画の中で緑化については大変配慮していただいているというところでございます。

駅前の広場の中における緑につきましては、先程ご説明申し上げましたが、交通機能

の再配置の検討とあわせて、歩行者スペースをどの程度確保できるかといった内容とも関連してまいりますので、その中で緑化についてはできるだけ積極的にとれるように協議、検討していきたいと考えております。

○村橋会長 ほかにご質問、ご意見ございませんか。

○石川委員 市会議員の石川です。

美延さんから何かお話がありましたので、再度、私、申し上げておきます。

北ヤードの開発について、私は先ほどの発言の中でも申しましたように、現状のままでもいいと、そういうことを思っていない。どうあるべきかは本当に大きな課題ですし、検討は当然必要でしょう。ただ、今回の問題に限って言えば、もともとの出発の前提が狂っている計画なんですよね、北ヤード開発そのものは。そこは動かない事実ですから。それが一つと、この事業、市民、あるいは利用者、こういう人達にとってより快適で安全なまちづくりになるような方向をめざしたいというのは、それは誰もが思っていると思うんです。ただ、美延さんも私も市民代表の立場で言いますと、その点では言葉の上では一致できると思いますし、変わらないと思うんです。そこで問題になるのは、この北ヤードの開発をどう進めるのかについて、本当に市民参加と市民の立場に立った開発のプランニング、構想、そういうものが打ち立てられる今日に来ているのかと。ここが問題だと思います。市の理事者当局と関西の財界トップですね、その人達が一緒になった開発問題を考える機構はできていますよね。そこから話が次から次へ起こってきて、もちろん地元の中津の市民の方とか豊崎の方とか、そういう人たちの意見が十分反映されないまま、ましてや東淀川や淀川の住民、あるいは住吉や生野や東住吉とか、いわゆる南側の人たちのご意見だって、十分汲み上げられて今日まで来ているのではないんですよ、経過は。

要するに、北ヤードの開発がまずありきという話になっているから矛盾が起きるんですよ。そういう問題については、こういう大事な都市計画審議会という審議会の名前、本来の立場へ立ち返った議論が我々に課せられているわけだから、今日出された問題、一つ一つで言えばそれはいいでしょう。その程度のことは認めましょうというふうに言って進んでいるうちに大阪の大気の状態は、もう何十年も改善されないままきているわけでしょう。影響は軽微だからといって次々にさまざまな開発を認めてきて今にきているわけでしょう。そういうことについて、我々はやはりこういう機会にきちっと見直すという立場を取らんかったらいかんと、私はそういう思いで物を言っているんです。

繰り返しますけれども、あれだけの広い土地で、しかも大阪の玄関ですし、恐らく大阪の市内でもあれ以上注目の集まるような大きな開発の地域はないだろう。大事なところですから、やはりそこはそこでもっと市民的な広い、さまざまな立場からの意見がもっと出されて進まなかったらあかん、そう思います。

今日問題になっている駅前の広場や通路の問題でも、確かに今提案されているものは、私には専門家ではありませんからいいのか悪いのか結論をよう出さんという面があります。何であの3階の通路が真っすぐ行かないで少し曲がった線を書いていますわな、この赤い線が。そんなこと、わからないんですよ。だから、そこ、わからない話まで質問しませんけれども、通路を確保するとか広場を造るということについて、反対の理由ありませんよ。

だけど、全体で言えば、やはり北ヤードをにらんだ大きな構造物、超高層ビル、そういうものを想定しているというこの発想全体は、これは市民から出たものではないと。そこのところがこういうことに関わるものとしてはっきりさせておかないかんと思いましたが、申し上げました。

以上です。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

○北村委員 先ほどから出ているご意見に関連して、この地域全体の歩行者流動ですね、これの解析、特に阪急百貨店、阪神百貨店、それからハービス等々が出てきたと。これすべて考え合わせた歩行者流動が一体どうなるのかというものの解析はなされているのでしょうかというのが一つ。

それから、今のご意見にも関係するんですけども、これも建物の方は既にこの場で審議されていると思うんですけども、広場が新たなJRの建物が南側に出てきて、出てきたときに、一体この大阪駅前の広場がどんなふうに見えるのか。これはお示しいただけるのかということですね。

何か、今までいろいろ文句をつけてきて、理想的な広場では全然なかったかもしれないけれども、一応、大阪駅の前には空間があったわけですから、それ、一体どんなふうに見えるのかなというのがちょっと気になるので、もし最後の後半の方は気になるので、もしなければないでしようがないんで、既にもう決定されていることと理解していますけれども。

あと、前半の点で、全体の歩行者流動についての解析が一体どうなっているのかとい

う点についてお答えください。

○**幹事（川田）** 歩行者流動の解析でございますが、今回の建物計画だけではございませんで、大阪駅の北地区をはじめ将来想定される開発のボリュームを想定しながら、いわゆるパーソントリップ調査のデータを使って歩行者流動の予測をしております。そのベースに現況の地下街等での実際の歩行者の交通量を調査しまして、それに将来交通を重ねているといったことで分析をさせていただいております。その中で、現在、地下街のダイヤモンド地区から北側、今回の、3階の公共通路へ接続する交通量につきましては、1時間あたり約7,000人程度の歩行者流動が見込めるといったことから幅員6メートル、広いところで6メートルプラスアルファでございますが、歩行者交通を処理できるといったことから、都市計画としてご提案させていただいているところでございます。

2点目の駅前の空間なんですけど、駅前広場、先程申し上げましたように、レイアウト的なものについて、今後さらに詰めていきたいと思っておりますが、大阪ターミナルビルの増床につきましては、先程申し上げていましたように、周辺との建物あるいは空間とのまとまり感といった中で、増床部のデザインについては少し駅の東あるいは西から見た中で固まりというんですか、固まり感としてそういうものを意識させない、あるいはまちを新たに表現していくといった観点からいろいろデザインを検討されておりました、我々としては今、こういった状況でございます。景観としてはこういった景観が考えられてございます。

○**北村委員** 私の質問は、広場そのものの絵があるかということですが、今のは建物の絵で、どこに視点を置いているのかはよくわからんわけですね。今のきれいに見えるんですけども、あの視点、一体どこになっているのか、そこへ果たして歩行者が立つようなことが、ひょっとしたらどこかよその建物の中かもしれんようなところから見てらっしゃるんじゃないかという気もするんですけども。広場そのものがどう見えるのかというの、ちょっと考えてこれからの計画を進めていただければと思っております。

○**村橋会長** ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

それでは、お諮りします。

議第91号議案、議第92号議案及び議第93号議案につきまして、ご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○村橋会長 ご異議がございませんので、原案どおり可決いたします。

それでは、正木委員、どうもありがとうございました。

続きまして、議第94号議案につきまして、幹事から説明をお願いします。

○幹事（北村） それでは続きまして、議第94号の「産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の敷地の位置について」ご説明申し上げます。

お手元の表紙に「議第94号」と記載いたしております議案書及び前にございますスクリーンを使いまして説明させていただきます。

本案件は、産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の敷地の位置につきまして、建築基準法第51条ただし書の規定により、特定行政庁である大阪市長が、大阪市都市計画審議会の議を経て許可しようとするものでございます。このため、都市計画の案件ではございませんが、本審議会に付議させていただくものでございます。

それでは、議案書の5ページの「位置図」及び7ページの「説明図」をご覧ください。

本案件は、民間事業者が此花区梅町二丁目に位置する6,069.32平方メートルの敷地内の既存倉庫を用途変更し、がれき類の破碎施設を設けようとするものでございます。

破碎施設の処理能力は、1日当たり1,200トンと計画されており、建築基準法第51条ただし書の許可を要するものでございます。

当該施設につきましては、民間事業者が敷地内に設置しようとする破碎施設において、建設工事現場で発生するコンクリート破片を破碎し、道路路盤材などの再生品として利用することにより、リサイクルを推進する事業でございます。

当該敷地につきましては、用途地域は工業専用地域でございまして、臨港地区内の特殊物資港区に指定されておりますことから、破碎施設を設けることができる位置でございます。

また、敷地周辺の土地利用は、工場、倉庫などで、近傍に住宅や学校、病院等の施設はございません。また、事業者は「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、生活環境影響調査を行っており、大気汚染、騒音及び振動のいずれの項目におきましても生活環境に及ぼす影響はほとんどないという結果が出てございます。

また、この4月には、周辺の事業者などに対して説明を行っており、この計画内容につきまして理解が得られております。

以上でございます。よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

○村橋会長 ただ今幹事から説明がありました議案につきまして、ご意見、ご質問ござい

ませんでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 それでは、議第94号議案につきましては、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 ご異議ございませんので、原案どおり可決いたします。

これをもちまして、本日の議案の審議は終了いたしました。決議いただきました案件につきましては、直ちに必要な手続をいたさせます。それでは、これで閉会といたします。

どうもありがとうございました。

閉会 午前11時34分

大阪市都市計画審議会委員 松澤俊雄 ⑩

大阪市都市計画審議会委員 杉田忠裕 ⑩

