

平成 1 7 年度 第 4 回  
大阪市都市計画審議会  
会 議 録

日 時 平成 1 8 年 2 月 9 日 (木)  
午後 2 時  
場 所 大阪市役所本庁舎 P 1 階 共通会議室

## 平成17年度第4回大阪市都市計画審議会会議録

○日 時 平成18年2月9日(木) 午後2時開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 P1階 共通会議室

○議 題 議第95号「大阪都市計画地区計画の決定について」  
議第96号「大阪都市計画用途地域の変更について」  
議第97号「大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」  
議第98号「大阪都市計画地区計画の決定について」  
議第99号「大阪市景観計画について」

○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 21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	欠 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
	欠 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
	土 井 幸 平		辻 淳 子
	中 原 茂 樹		村 尾 しげ子
	欠 鳴 海 邦 碩		福 山よしてる
	欠 原 田 宗 彦		永 藪 隆 弘
	欠 槇 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 1名 正木啓子（議第96号）

---

開会 午後2時03分

○幹事（川田） それでは定刻になりましたので、ただ今から平成17年度第4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。どうぞよろしく願いいたします。

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をお願いいたします。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6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、次の3つの議案は一つの冊子にまとめてございますが、議第95号「大阪都市計画地区計画の決定について」、議第96号「大阪都市計画用途地域の変更について」、議第97号「大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」、次に「『大阪都市計画地区計画の決定』、『大阪都市計画用途地域の変更』、『大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更について』に対する意見書の要旨」、次に、議第98号「大阪都市計画地区計画の決定について」、それから景観行政団体による付議案件といたしまして、議第99号「大阪市景観計画について」、以上4冊の資料に加えまして、報告させていただく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）」、また議第95号、96号、97号議案に関連する資料といたしまして「平成17年度第3回大阪市都市計画審議会会議録」を合わせまして、都合6点をお配りしております。お手元でございますでしょうか。ご確認のほど、よろしく願いいたします。

また、本日は臨時委員といたしまして、議第96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を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96号につきましては臨時委員を含めまして31名中22名の委員の方が、その他の議案につきましては30名中21名の委員の方々が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、ただ今をもちまして写真撮影、録画、録音を終了させていただきますようよろしくお願いいたします。

それでは村橋会長、よろしくお願いいたします。

**○村橋会長** 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、ご多忙のところご出席を賜りまして大変ありがとうございます。

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、志水委員と福島委員にお願いをいたしたいと思っております。どうかよろしくお願いいたします。

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95号「大阪都市計画地区計画の決定について」、議第96号「大阪都市計画用途地域の変更について」、議第97号「大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」、議第98号「大阪都市計画地区計画の決定について」、議第99号「大阪市景観計画について」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申し上げます。

それではまず、議第95号議案、議第96号議案及び議第97号議案についてでございます。

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。

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

それでは、議第95号「大阪都市計画地区計画の決定について」、議第96号「大阪都市計画用途地域の変更について」及び議第97号「大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」、相互に関連がございますので、一括してご説明を申し上げます。

議案のご説明に入る前に、これらの議案に関連いたします大阪駅北地区についてご説明を申し上げます。前の方のスクリーンをご覧ください。

大阪駅北地区は、赤色の線で囲んでおります梅田貨物駅等、約24ヘクタールでござい

まして、そのうち黄色の線で囲んでおります先行開発区域と呼んでおります約7ヘクタールが今回ご審議いただく区域でございます。

大阪駅北地区のまちづくりにつきましては、「大阪駅北地区まちづくり推進協議会」での議論を踏まえまして、平成16年7月にまちづくりの基本指針となる「まちづくり基本計画」を策定いたしております。その概要につきましては、同年9月の本審議会におきましてご説明申し上げたところでございます。

この基本計画の内容を踏まえまして、同年12月の本審議会におきまして、本区域に関連します道路、交通広場及び土地区画整理事業、さらに昨年12月には、本地区に隣接いたしております大阪駅地区における都市再生特別地区や交通広場、通路につきましてご審議をいただき、都市計画決定をいたしております。

今回の案件につきましても、この基本計画を踏まえまして案を作成いたしておりますので、関連する内容を中心に、基本計画について簡単にご説明を申し上げます。

本地区のまちづくりといたしましては、まちの骨格として、広幅員の歩道空間と敷地内の空間が一体となって、水や緑のあふれる、ゆとりと風格を持った空間を形成する「シンボル軸」、それと歩道空間と建築物が一体となって華やかで賑わいのある空間を形成する「賑わい軸」を整備いたしてまいります。

また、大阪の新しい玄関口として、高いシンボル性と豊かなアメニティを持ち、大阪駅周辺の交通結節機能の向上に資する「交通広場」を設けてまいります。

土地利用につきましては、先行開発区域におきまして、関西の再生に資する新産業やビジネスを創出する知的創造拠点、「ナレッジ・キャピタル」と呼んでおりますけれども、それを中核といたしました複合的な土地利用をめざしております。

また、西側の2期開発区域では、広い敷地を活かしながら、国際的、広域的な機能の集積などを図り、オープンスペースを多く確保し、ゆとりある空間形成を図ってまいりたいと考えております。

交通の面に関連いたします考え方といたしましては、大阪駅北地区への通過交通の流入をできる限り抑制し、賑わいとふれあいのあるまちづくりをめざして、歩行者主体の空間形成を図ることといたしております。そのため、歩行者ネットワークといたしましては、地区を訪れた人々が楽しく、安全、快適にまちを歩くことができる回遊性の高いネットワークの形成を図ることとし、先ほどご説明いたしました「シンボル軸」と「賑わい軸」をはじめとし、地区内における、地平レベルでの歩行者動線の連続性を確保す

ることといたしております。

また、周辺地域からの歩行者動線を連続して円滑に確保するために、JR大阪駅の南北連絡機能の強化や、JR大阪駅や阪急梅田駅から北地区への動線として、地平に加えて、地下、デッキレベルの重層的な動線を確保し、歩行者ネットワーク機能の強化を図ることといたしております。

これによりまして、本地区と周辺地区全体の連携が強化され、梅田地区全体が一体となった発展に寄与することをめざしてまいりたいと思っております。

アメニティや環境面に関する内容といたしましては、水と緑のネットワークを形成し、個性豊かで、魅力ある都市空間を創出しますとともに、効率的なエネルギーの運用などにより、環境への負荷の軽減やヒートアイランドの緩和を図るなど、先進的な都市環境づくりをめざすことといたしております。

こうした内容を持つ基本計画に基づきまして、本地区のポテンシャルを活かして、快適で活力に満ちた、美しく風格を備えたまちを公・民が協働して実現していくことをめざしてまいりたいと考えております。

続きまして、ただ今ご説明を申し上げました基本計画を踏まえまして作成いたしました議案についてご説明を申し上げます。

お手元の、表紙に「議第95号、議第96号及び議第97号」と記載いたしております議案書と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。

それでは、まず、本地区の土地利用の大きな方向づけをいたします議案として、議第96号「大阪都市計画用途地域の変更について」ご説明を申し上げます。

議案書は23ページになります。

前のスクリーンに同じものを映してまいりたいと思いますので、前のスクリーンもご覧ください。

今回、用途地域を変更しようとする区域は、赤色の線で囲んでいる部分でございます。

本地区は、西日本最大のターミナルに隣接するという立地特性を活かし、周辺地区と一体となって都市の中核機能を高めていく観点から、土地区画整理事業による都市基盤整備に加えて、これまでの貨物駅から商業・業務等の機能を集積する地区として土地利用を転換し、土地の高度利用を図るべき地域として用途地域の変更を行おうとするものでございます。

こうした考えに基づきまして、また周辺街区におけます用途地域の指定状況を勘案し

ながら、駅に近い街区につきましては準工業地域から商業地域に、指定容積率を200%から800%に変更し、その北側の街区につきましては準工業地域から商業地域に、指定容積率を200%から600%に変更するものでございます。

そのほか、用途地域境界を整理することなどによります変更を含めまして、商業地域が約7ヘクタール増加、準工業地域が約7ヘクタール減少いたしまして、本市の用途地域は、議案書11ページの計画書のとおりとなります。

次に、議第97号「大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」ご説明を申し上げます。

議案書は25ページになります。前のスクリーンにも同じものを映しますので、ご覧ください。

ただ今、議第96号でご説明いたしましたとおり、大阪駅北地区におけます用途地域の商業地域への変更に伴いまして、前のスクリーンの赤色の線で囲ってあります約7ヘクタールの区域につきまして、不燃化の促進を図るため、準防火地域から防火地域に変更しようとするものでございます。

この変更によりまして、本市の防火地域の面積は約2,244ヘクタール、準防火地域の面積は約1万6,060ヘクタールとなります。

次に、議第95号「大阪都市計画地区計画の決定について」ご説明申し上げます。

議案書は3ページになります。3ページに計画書を載せてございますが、前のスクリーンにも同じものを映させていただきます。

今回、地区計画を定めようとしております区域は、赤色の線で囲まれた区域でございます。

地区計画の名称は、「大阪駅北地区地区計画」でございまして、地区の位置及び面積につきましては、北区大深町地内の約6.8ヘクタールでございます。

「地区計画の目標」は、本地区の立地特性を活かして、関西の発展をリードする新しいまちを形成するために、最先端の技術や情報の集積と多様な人の交流を通じて、未来生活を演出する新しい商品やサービスを生み出す知的創造拠点（ナレッジ・キャピタル）を中心に、知識、文化、交流を創造する質の高い都心機能の集積や、快適で活力と賑わいにあふれ、美しく風格を備えた都市空間の創出を図るものでございます。

目標の実現に向けて定めます「土地利用の方針」、「建築物等の整備方針」及び「地区整備計画」につきましては、相互に関連いたしますので、併せてその内容をご説明申

上げます。

まず、「導入機能」につきましては、土地の合理的かつ健全な高度利用を促進し、質の高い都心機能の集積や魅力ある都市空間の創出を図るため、B地区の南側で展開されますナレッジ・キャピタル機能を中心に、地区全体でこれを支援する商業・業務、宿泊等の機能の集積を図ることといたしております。特にA地区では、JR大阪駅に隣接した立地条件を活かしまして、集客性が高く、賑わいを創出する商業・業務、宿泊機能等の導入を図ることといたしております。

都市空間の整備につきましては、地区全体にわたりまして、景観面で調和のとれた市街地の形成を図るとともに、敷地内におきましては、オープンスペースの確保と緑化、親水空間の整備を積極的に行い、ゆとりと潤いのある空間の形成を図ることといたしております。

特に、地区西側の南北通りは、豊かな緑や親水空間等を確保し、ゆとりと風格のある「シンボル軸」として整備し、そのシンボル軸に面しましては、高層階の壁面を後退させるなど開放的な空間確保に努めることといたしており、そのため、建築物の壁面の位置の制限を道路境界より5メートルといたしております。

さらに、地区施設として、シンボル軸に沿って、豊かな緑、親水空間や賑わいのある空間の創出が行われますよう、多目的空地を確保することといたしております。

また、地区中央の東西通りにつきましては、通りに面して、低層部に商業施設や人々が交流できる開放性の高い施設等を連続的に配置し、これらと一体的な歩行者空間を形成して、にぎわいのあるまちなみを形成する「賑わい軸」を整備するため、壁面の位置の制限は行わないことといたしております。

また、このほか、地区北側・東側の外周道路に沿って、既存の周辺環境と調和した空間形成を行いますとともに、魅力ある都市空間と美しいまちなみを確保するため、5メートル以上後退することといたしております。

大阪北口広場につきましては、シンボル軸やA地区の建築物の低層部等との一体性を確保しつつ、緑や親水空間を配置し、人々の交流や憩いの場となるアメニティ豊かで賑わいのある空間として整備することといたしております。

歩行者ネットワークといたしましては、JR大阪駅を中心として、賑わいの連続性にも配慮した回遊性の高い安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図るため、地区周辺街区や、前回ご審議をいただきましたJR大阪駅の立体交通広場等からA地区を経てB

地区へ誘導する多目的通路を地区施設として定め、ペDESTリアンデッキを基本としながら、必要に応じて地下空間の利用も図りながら確保することといたしております。

また、駐車場につきましては、その出入口をシンボル軸に面して設けず、快適で安全な歩行者空間の形成に支障のない適切な位置に配置し、集約化を行うなど効率的な配置・運用を図ることといたしております。

さらに、環境への負荷軽減に配慮した開発とするため、建築物等の整備にあたりましては、地区全体で効率的なエネルギーの活用や屋上緑化等のヒートアイランド対策等を行うとともに、バリアフリーに配慮したひとにやさしいまちづくりを行うことといたしております。

そのほか、建築物の整備にあたりましては、用途の制限を定め、性風俗店や勝馬投票券発売所などを禁止することといたしております。

また、敷地の細分化を防止し、一定規模の開発を誘導するため、「建築物の敷地面積の最低限度」として、A地区全体で2万9,000平方メートルございませけれども、そのうち大阪北口広場や道路等を除いた敷地部分約1万1,000平方メートルについては1万平方メートル、B地区全体で3万9,000平方メートルあるうち、道路を除いた敷地部分約2万7,000平方メートルに対しましては3,000平方メートルといった敷地面積の最低限度を定めてまいりたいと考えております。

都市計画案の内容につきましては以上でございますが、「大阪都市計画地区計画の決定」、「大阪都市計画用途地域の変更」、「大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更」の3つの案につきまして、昨年12月1日から12月15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」にございますとおり、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、スクリーンにお示しいたしておりますように4点ございまして、1点目は、「まとまった緑のオープンスペースを設け、防災避難拠点に位置づけることが必要である。」というご意見。

2点目は、「地区内に商業・業務・宿泊・住宅機能等の多機能を詰め込み過ぎずスケール感のある土地利用が必要である。」といったご意見。

それから3点目は、「ヒートアイランド対策において、地区内に建築されるビルには屋上緑化等の工夫が必要である。」といったご意見。

最後に4点目は、「基本計画で発表されている道路等の都市基盤整備について、同時期に一体的に都市計画決定しないのはなぜか、また都市基盤整備・土地利用上の周辺地域との関連性をどう考えているのか。」といったご意見でございます。

これらのご意見に対します本市の見解でございますが、1点目の「まとまったスペースを計画して、防災避難拠点に位置づけるように。」というご意見に対してでございますが、本地区は2期開発区域も含めオープンスペースを十分確保し、防災空間として活用いたしますとともに、本地区は防火地域にも指定をし、建築物自体を耐火・耐震性の高いものとするによりまして、まち全体としての安全性を確保いたしてまいりたいと考えております。

また、2期開発におきましては、本地区の立地特性を活かした広域的な防災中枢機能等の誘致についても検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

また、1点目の残りの「まとまった緑のオープンスペースの確保」という内容に関しましては、3点目の「ヒートアイランド対策」に関するご意見と相互に関連いたしますので、あわせてご説明させていただきます。

本地区におきましては、歩道部分や敷地内に緑を適切に配置することにより、緑のネットワークを形成し、緑あふれる都心づくりを行うため、地区計画におきまして、シンボル軸は歩道部分やオープンスペースに豊かな緑や親水空間を設けることを定めておりますことをはじめとして、敷地内に積極的にオープンスペースを確保し、屋上緑化を含む緑・親水空間等を整備して、ゆとりと潤いのある都市空間の形成を図りますとともに、ヒートアイランド現象の緩和に対する配慮を行うことと定めております。

次に、2点目の「機能を詰め込み過ぎないスケール感ある土地利用を。」というご意見に関してでございますが、地区計画におきまして、本地区ではナレッジ・キャピタル機能を中心とした土地利用を図ることといたしており、それを支援する商業・業務機能、居住・宿泊機能等をバランスよく配置し、質の高い都心機能の集積や都市空間の創出を図っていくことを土地利用の方針として定めております。また、2期開発区域におきましても、引き続き関西再生のための拠点にふさわしい知識、活力、風格、文化、交流を生み高める土地利用をめざし、地区全体で一体感のあるまちづくりを誘導してまいりたいと考えております。

また、都市空間面といたしましては、地区全体にわたって、景観面で調和のとれた市街地の形成を図るとともに、敷地内のオープンスペースの確保と緑化・親水空間の整備

を積極的に行い、ゆとりと潤いのある都市空間の形成を図ることといたしております。

なお、「機能を詰め込み過ぎず、スケール感のある土地利用を。」というご意見に関連いたしまして、前回の本審議会でもご質問がございました本地区の容積率につきましては、今後、都市再生特別地区制度を活用して容積率の割増を期待した提案がなされる場合もあると考えております。その場合は、前回ご説明申し上げましたように、周辺地域の開発計画も踏まえながら、適切な交通処理がなされることが必要で、将来の交通需要に対応していくという観点に加えまして、都市再生に、より一層寄与する公共貢献がなされる場合には、もちろん本審議会での議を経る必要はございますけれども、総合設計制度やこれまでの都市再生特別地区における実績などを勘案いたしますと、目安として、概ね400%程度の割増といたしますか、緩和は可能であると考えているところでございます。

4点目の「地域全体を同時期に一体的な都市計画決定をしないのはなぜか。」というご意見についてでございますが、大阪駅北地区のまちづくりにつきましては、大阪駅を中心とした地域全体を視野に入れて、都市基盤整備、土地利用などの基本方針を、冒頭ご説明申し上げました「まちづくり基本計画」として取りまとめております。この基本計画を踏まえまして、梅田貨物駅機能の移転と関係せず、開発が可能な当地区に係る都市計画を進めてきているところでございます。

これに引き続きまして、地区全体の都市計画の手続につきましては、貨物駅機能の移転や東海道線支線の地下化計画や、それに関連します道路計画などをどう取り扱っていくかということとも関連いたしますので、これらの進展状況や計画の熟度に応じて都市計画を進めてまいりたいと考えております。

また、「隣接地域との土地利用の有機的な関係性をどう考えているのか。」という点でございますが、先ほども申し上げました歩行者ネットワークの大阪駅周辺地区全体の連携強化とあわせまして、土地利用につきましても、ナレッジ・キャピタル機能を中核とした複合的な土地利用を誘導し、まちの連続性を確保しながら、都市機能の集積による相乗効果を発揮して、地区全体で一体感のあるまちをめざすことといたしております。さらに、本地区を中核とした「大梅田地区」とでも申しますか、梅田地区全体のまちが一体的になるような、そういったまちを形成しながら、地区全体のポテンシャルを高めるとともに、周辺地域へ開発インパクトを波及させてまいりたいと考えております。

最後に、意見書の最後でございます「本意見の取り扱いと結果について、市民への説

明責任を賜りたい。」というご指摘についてでございますが、本審議会におきます説明、質疑、討論、表決に至る一連の過程を、大阪市都市計画審議会運営規程第7条に基づき公開するものといたしております。また、会議の結果につきましても、同運営規程第8条に基づきまして会議録を作成、公開し、市民の方にご覧いただけるようにいたしております。

説明は以上でございます。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95号議案、議第96号議案及び議第97号議案につきましての審議に入らせていただきますが、本日ご欠席の鳴海委員から、本案件に関します意見及び質問を記載されました書面が都市計画審議会庶務を通じまして都市計画審議会会長、私あて提出されております。

このように、審議会を欠席されました委員からの意見書の取り扱いにつきましては、審議手続その他の審議会の運営に関し必要な事項を定めております「大阪市都市計画審議会運営規程」においても規定するものはございませんけれども、運営規程第10条によりまして、「この規程に定めのない事項はその都度会長が定める。」との規定がございますので、これに基づきまして本取り扱いについてお諮りをしたいと思います。

具体的には、本意見書記載の意見等につきましては、本案件に関係した内容でございますので、委員がご出席なされておられたなら当然発言されている内容と思われまこと及び本意見書が欠席されました大阪市都市計画審議会委員ご自身から出されたものであることを考慮いたしますと、本日は、幹事に鳴海委員から提出されました書面の内容の報告と、それに対する見解の説明を求めますなど、委員がこの場でご発言されまことと同じ扱いといたしたいと思いますけれども、委員の皆様、いかがでございましょうか。

(「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、本書面は、本日委員がご発言されたのと同様の扱いといたしたいと思います。

なお、今後このような書面の提出も想定されますので、その取り扱いにつきましては、今後、運営規程に定めてまいりたいと考えております。

それでは、鳴海委員よりの意見及び質問とそれに対する大阪市の見解につきまして、幹事より一括して説明願います。

○幹事(川田) それでは、鳴海委員から、2006年2月1日付で提出されました意見の概要及び本市の見解についてご報告させていただきます。

大きく4点のご意見、ご質問をいただいております。まず1点目は、大阪駅北地区の用途地域の変更に関連して、次のようなご意見をいただいております。

「今回、容積率の変更案が示されているが、当該地区の開発を希望する事業者は、事業の採算性などの観点から、高い容積率の事業計画を提案し、それが事業審査において採択されると、将来、本審議会において容積率の再変更が審議される可能性がある。その結果によっては、事業審査会において採択された提案が、事業の具体化の過程で大幅な変更がなされることになり、採択されなかった事業提案が、最終的に作成された事業計画により近くなるという可能性がある。以上の観点に立ったとき、どの程度の容積率の割増を限度とするか、事業提案を募集する前に大阪市としての方針を示す必要がある。」というご意見が1点目でございます。

次に2点目としまして、大阪駅北地区地区計画に関連しまして、次のようなご意見をいただいております。

「これから大阪駅周辺で進められる開発によって、大阪駅周辺全体の歩行者空間が改善される必要がある。そのためには、より望ましい歩行者空間のネットワーク形成をめざし、その実現のための条件を整える必要がある。そのような検討作業は、本地区計画の策定において検討されたかどうか。」という点でございます。

次に3点目としまして、地区計画において、敷地境界から5メートルのセットバックが定められているが、事業提案によっては、同等の空間を別の位置に設置し、より魅力的な空間を構成することもあり得る。そのような地区計画の変更を前提とした事業提案が採択された場合、将来の地区計画の変更が可能かどうか、という点でございます。

それから最後に4点目としまして、開発誘導の方策について、次のようなご意見をいただいております。

「都市空間整備にあたって、開発協議会や地区マネジメント組織を設けて事業の調整等を行うことが考えられるが、市として、そうした方策についてリーダーシップを持って取り組む考えがあるかどうか。」というご意見でございます。

まず、第1点目の「用途地域に関連して容積率の割増の限度を示すべき。」というご意見についてでございますが、先ほど意見書に対する見解でも述べましたように、本地区では、都市再生特別地区による容積率の割増の提案というものがなされる場合があると考えております。その場合、本地区を含めまして、大阪駅周辺全体で交通が適切に処理できるという上で、本地区のまちづくりにおきまして導入する機能面でありますとか、

水や緑といったアメニティ・環境面あるいは景観・デザインなどの都市空間面、その他歩行者ネットワークや広場のあり方などについて、より一層公共貢献が図れる場合には都市再生特別地区の適用が可能だと考えております。

都市再生特別地区の容積率割増の実績といたしましては、主に300%以上をこれまで行っておりまして、また総合設計制度の容積割増の限度といたしましては、商業・業務の用途で最大200%、住居の用途で300%でありますことなどから、交通処理が適切になされますれば、審議会の議を経ることは必要であります、概ねの目安として400%程度の割増は可能であると考えております。

なお、交通処理に関しましては、開発事業がどのような規模や用途構成になるか、また、駐車場をどんな形で取るかといったことによって内容が変わってまいります、そういう意味で、一概に容積率だけで決まる事項ではございませんので、諸条件を考慮して、適切に処理できるよう検討していただく必要があると考えております。

次に2点目の、「地区計画の策定にあたって、歩行者ネットワークをどう検討したか。」という点でございますが、大阪駅周辺全体の歩行者ネットワークの検討につきましては、まず大阪駅周辺全体の現況交通量を調査し、課題を整理いたしております。その次に、大阪駅北地区の2期開発なども含めました将来計画を一定想定いたしまして、歩行者交通量の増加を推計し、それを踏まえて、将来のネットワーク上の課題を抽出して、歩行者ネットワークの方針を検討してまいりました。

この図は、赤色が地下の動線、青色が地上の動線、緑色がデッキレベルの歩行者流動の現状を示しておりますが、大阪駅の南側では地下街が発達しておりますので主要な動線は地下になってございます。南北方向の歩行者動線としましては、地下動線は阪急百貨店の東側しかございませんでして、主要な南北の動線としては地上の大阪駅のコンコースとなっておりますが、ここは混雑が激しい状況になってございます。従いまして、駅の南北を連絡する歩車分離を図れる動線を設置するといったことが課題になってございます。

また、東西方向の動線といたしましては、主要な地下通路やデッキというのが国道176号線の横断部分にあるだけで、大阪駅の中央部あるいはその西側へ向けて東西の接続がございませんでして、その南北動線との接続もないといった状況にございます。そのため、東西方向としては地上の横断が主となっております、歩車動線の交錯といったものが生じてございます。

将来の開発に伴いましては、大阪駅を中心に、駅の南側の市街地と大阪駅北地区を結ぶ南北方向の流動、それから地下鉄あるいは阪急梅田駅から北地区への東西方向の流動といったものが増大していき、さらに、北地区の2期開発に伴いまして、地区西側での開発エリア間の歩行者流動が増加するという状況が考えられます。

こういった課題に対応しますために、大阪駅を介した南北連絡機能の強化といたしまして、駅の南側の地下エリアと北地区開発を連続的に結び、地平の中央コンコースの混雑緩和を図りますために、今回の地区計画におきまして、JR新北ビルからA地区を経て、賑わい軸を横断してB地区に至る立体通路を地区施設と位置づけております。

それと、JR大阪駅を南北に横断します、前回都市計画していただきました立体通路や立体交通広場と一体となりまして、デッキレベルの安全かつ円滑な歩行者動線を確保していきたいと考えております。

さらに今後、北地区の2期開発や鉄道の新駅の設置に伴いまして、開発が西側に広がっていくといったことが考えられますので、地下レベルで四ツ橋筋付近に南北方向の動線を確保していこうと考えてございます。

次に、東西方向につきましては、歩車分離を促進して、連続した動線を確保していくということが課題でございますので、阪急梅田駅からJR大阪駅を結ぶデッキを、JRの新北ビルの建設に合わせまして西へ延伸しまして、機能強化をいたしまして、今回の地区施設の立体通路と接続させる予定でございます。

また、その東西方向の地下通路を新北ビル内に設置しまして、四ツ橋筋付近の南北地下通路と連絡させて、地区全体としてのデッキあるいは地下レベルでの歩行者のネットワークの回遊性を図っていく計画でございます。

さらに今後、より円滑な歩行者ネットワークの形成に向けまして、阪急エリアとJR大阪駅あるいは大阪駅北地区との間を結ぶデッキレベルの連絡通路などについては、事業者間で引き続き協議をしまして、歩車分離を図った、より望ましいネットワークを形成していくように取り組んでいきたいと考えております。

次に3点目の、「地区計画による5メートルのセットバックとは異なるが、同等の提案があった場合に、将来の地区計画の変更の可能性はあるかどうか。」というご質問についてでございますが、今回の地区計画は、大阪駅のまちづくり基本計画を踏まえまして、計画の方針でまちづくりの方向性を示し、地区整備計画で多目的空地などの地区施設、建物の用途、敷地面積、壁面の位置などについて必要最小限の制限を定めたもので

ございます。

その中で、ゆとりと風格あるシンボル軸に沿いましては、豊かな緑や親水空間などを確保して、景観やアメニティの向上を図り、賑わいのある空間が創出できるよう、多目的空地や壁面の位置の制限を定めておりまして、開発事業は、この都市計画内容を踏まえて提案していただくことになるかと考えております。

そのうち、鳴海委員からご指摘の壁面の位置の制限に関しましては、歩行者の利便などに資するような利用については、この地区計画におきまして一定認めてございまして、提案の内容によりましては、都市計画変更しないで対応できるものも考えられますので、今後、この地区計画の趣旨を踏まえたうえで、創意工夫した開発事業が提案されるものと考えてございます。

最後に4点目の、「都市空間整備に対して、開発協議会やマネジメント組織を設けて、市がリーダーシップをとって調整する考えがあるかどうか。」というご質問でございまして、北地区を含めました大阪駅周辺につきましては、非常に高度な都市機能が集積し、本市にとって非常に極めて重要な地区でございます。北地区をはじめ、今後も多くの開発計画が予定されているところでございます。

こうした状況を考えますと、地区全体として、よりよい都市空間整備をしていくということは非常に大事な視点でございまして、自動車交通の処理でありますとか歩行者ネットワークの整備、またその景観・デザイン、土地利用のあり方などにつきましては、その事業者で協議・調整していく場を設けるということは非常に有効だと考えてございます。

その中で、今回、大阪駅北地区の開発事業者の公募におきましては、整備段階からまちの運営に至るまで、一体的に管理運営するために、開発事業者などでタウンマネジメント組織を設置していただくということを予定してございます。

大阪市としましては、この組織をはじめとしまして、地区周辺の事業者を含めた関係者が協力し合って、まちづくりを調整できる体制づくりに努めて、その中で積極的な役割を果たしていきたいと考えておりますし、また加えまして、望ましい大阪駅周辺のまちのあり方を都市計画などの専門的な見地から検討していくということも必要であると考えておりますので、こういった観点からも議論できる場づくりを検討していきたいと考えております。

鳴海委員からのご質問、ご指摘に対する本市の見解としては以上でございます。

○村橋会長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、ただ今の鳴海委員の意見並びに幹事の見解を含めまして、本議案に関するご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。

○土井委員 北ヤードの都市計画は、大阪にとって非常に重大なというか、大事な局面で、今日の用途地域、容積、地区計画のことをきちんと議論しておく必要があると思うんですが、私はたまたまその用途地域とか地区計画という土地利用の都市計画を専門にしているものですから、そういう観点で少し時間をいただいて意見を申し上げたいと思います。

ちょっと大阪の全体の地図があったら、北地区を含めて見せていただきたいと思うんですが、今、要するに大阪駅地区というのをどの範囲でとるかということを考えますと、恐らく歩いて300とか500メートルとかいうあたりなんです。要するに、南側は国道2号線で、それか——そうですね、一番下の南が国道2号線で、その東側は新御堂で、北側が北の何とか線と書いてありますが、阪急の本社があるあたり、この一帯全体で、ざっと今、建築どれだけあるかというのと、ちょっと事務局の力も借りて色々調べてみましたら、まず西梅田全体で60ヘクタールぐらいあるんですね。それから、大阪のダイヤモンド、大阪駅の南側の駅前再開発を中心とした地区に大体85ヘクタールぐらいの建築があります。

現在、今度の案件の北ヤード地区は、まだ容積を超えてどれだけ提案があるかわかりませんが、恐らく30から40ヘクタールぐらいの規模です。

しかし、それ以外に、今、大阪駅が再開発中ですね。あれが全部で20ぐらいになるわけです。

それからあと、阪急百貨店が建て替わるとか、色々現在上がっている全体の建築の面積は120ヘクタールぐらいになるんですね。これは、今後2011年までの6年間ぐらいの間に120ヘクタールぐらいの建築が増えるというおおよその計算ですね。

それで、全体は、最初申し上げた、西梅田とかダイヤモンドを含めて今200ヘクタールあるんですね。概算です。

200に対して、この6年間で120の建築が増えるという、それに対して、本当に交通が大丈夫かということがこの根本の問題にあるわけです。事務局から私は何回か説明を受けましたが、基本的にそんなに都市計画道路がたくさん増えるわけではない。今現在ある道路を改良したり、交差点を改良したり、歩行者との関係を整理したり、要するに現

在ある道路の使い回しでこの6割増える建築から発生する交通を処理できるというのが事務局のご説明だったんです。ちゃんとデータを見ると全くそのとおりに思えるんですけど、普通はちょっと今現在の芝田交差点とかああいうところの、ヨドバシカメラ前の混雑状況から見ると、本当にそうかなという疑問をみんな感じるんですね。一般の市民も感じられるし、恐らく関係者も感じられると思うんですけども、やっぱりそういう不安感をなくした上で事業コンペをやらないとちょっと問題だなと。

だから、みんな大丈夫だということをもっとわかりやすく説明できるようにしていただきたいというようなことをずっと考えてたんですね。

でも、これは恐らく事務局の内部で検討されたのか、あるいはしかるべき第三者の交通の専門家がそれでオーケーと言っているのか、そういうところあたりが本当は知りたいところなんですけど、ちょっとそういう心配がありまして、それが第1点ですね。

第2点は、さっき鳴海先生の質問とちょっと関係がありますけども、基本的にこの北ヤードとか駅を中心に、それぞれ100ヘクタールぐらい建築が増えるということは、そこで働いたり集まってくる人達が、今度は西梅田とか阪急の方とか、あるいはダイヤモンド地区の方に回遊するわけですよ。そういう回遊する歩行者ネットワークの全体像が、ちょっとさっきから色々説明をしていただきましたが、まだ矢印とか点線の状態ですから、それが本当に具体化するのかどうかということもひとつ心配なんですね。そういうふうにみんな努力されると思います。

だけど、お互いに色々物理的な障害があったり、お互いに遠慮したりしながらやっていかないとなかなかできないので、そういう仕組みをきちんとつくって、それがさっきご説明があった開発協議会というようなものを、あるいはTMOですか、そういうものの中でやっていきたいという、それはぜひしっかりやっていただきたいというふうに思うんです。

3点目は、意見書にもありましたが、基本計画以来あるいは一番最初のアイディアコンペから緑とオープンスペースの話がずっと出ていて、要するに東京の汐留を見ても、丸の内を見ても、六本木を見ても、みんなどこにも大きなオープンスペースがあるわけですね。それを、大阪地区というのはちょっと非常に不十分であると。建物の脇を広げたり、道を少し広くしたり、そういうことでオープンスペースがどんどんできていくという方針はいいんですけども、もっとまとまった、ちょっといざという、パニックになったり災害があったときに安心感を与えるような、そういう公園をつくる計画が本当に欲

しいと、これも最初からみんな思ってるわけですよ。それが、やっぱり今まで担保されていない、要するに第2期の開発で、ぜひそういう道筋をつけて欲しいという、そういう3点。

道路交通の心配と歩行者が全体として回れるかどうか。これは外国から来た人とか、これから大阪は観光都市をめざしているわけですが、東京から友達を連れてきても、要するに大阪はわかりにくいと言うんですよ。大阪は、駅をおりて、どこへ行っていいかわからないと。地下に潜ったら、どこへ出るかわからないと、こういう状況ですので、これはやっぱりきちんとしていただきたいと思うんですが、要するにそういうことを色々考えると、今回の容積800、容積600というのは、本当は容積600、容積400ぐらいに切り下げるべきじゃないかというふうにも私は思ったりするんですよ。

実際は、ヨドバシカメラのところは600です。大阪駅のビルのところも600ですよ。何で、あそこのところが800になるのかなと。恐らく、あそこに大きな三角の広場ができて、そういう北口広場に隣接するから800ということになってると思うんですが、もっと大きく考えた全体のインフラの、ちょっと今の心配な状況からみれば、容積を少し切り下げてもいいんじゃないかという意見も私は持ってるんです。

ところが、もう一つややこしい問題があって、都市再生特別地区という、特別法という、これで今、事業コンペが並行して準備されているわけですが、その中で、地権者や、あるいはディベロッパーは、できるだけ高く、たくさんつくりたいと。それは一方、裏側で考えると、容積率がたくさん欲しいわけですね。容積率が欲しいというのは、日本の都市計画では、容積と地価は連動しているんですよ。要するに容積が高いと地価が高くなる、そういう構造になっているので、要するに地権者とか事業者は高い容積率が欲しいわけですね。

だけど、都市計画全体として、それは大丈夫かと、そういう議論があるわけで、それを判断するのが都市計画審議会だと思うんですけども、本当にその事業コンペで高い容積率が出てきたときに、都市計画としてどう対処するか。

この都市再生特別措置法というのは、そういう意味ではちょっとややこしいというか、都市計画にとってはちょっとややこしい法律なんですけど、例えば阪急が1,800とか、あるいはサンケイビルが1,500とか、そういうふうの一つずつ特別地区として都市計画に指定していったら、大阪市は、そのうち阪神百貨店が建て替えると、そういう話になってくると、あるいは郵便局が建て替えると、みんな都市再生特別地区に指定して、どん

どん容積を上げていったりしていると、一つ一つはいいんだけど、全体として都市計画、きちんと面倒見切れるのかということです。そういうことについて、やっぱりちょっと慎重であって欲しいので、都市再生特別措置法の趣旨は、都市の活力、活性化を図るといのがまず第一目的で、そのためには少々交通が混雑したり、そういうことがあっても、活力を優先して——臨時的な都市計画なんですね。それがどンドン駅の周辺に重なってきて、全部でき上がったときに、というか、何かだんだんそういうふうになりつつあるというようなことがありますね、そういうのをどう考えたらいいかということなんですね。それ、ベースを下げればいいのか、あるいはそうじゃなくて、さっきから議論が出てるように、コンペをされるときに対して、400%が限度だとか、何かそういうことを、本来は何も書いてないんだけど、どういう形で伝えるかということですね。

その根拠として、さっき事務局が言っておられた、交通量がそれが限界であると、計算してみたら400が限界であると。

それも一つの有力な根拠ですが、要するに都市再生特別措置法で、容積を、ある程度目安をその事業者にわかってもらうという趣旨のときは、基本的には、それのほかに、やっぱり大阪の都市の活性化にどれだけ寄与してるかという、その尺度が一つありますよね。本当に中身を見て、何か貸しビルがいっぱい、雑居ビルが建ってしまったというようなことに対して活力があるというふうには、あるいは住宅が建ったということに対して、その容積を与えるというのは、あまり、本当は好ましくないんですね。だから、中身を見て、本当に大阪の活性化に貢献しているという、その辺も十分見きわめていただきたいと思います。

もう一つは、自分の地区だけじゃなくて、さっき申し上げた、この大阪駅周辺地区全体の都市計画にどういう貢献をしたかという点も加えて、その辺の歯止めといいますか、容積の低減、余り高容積になり過ぎないことをぜひ決めていただきたいと思います。

ちょっともう1点だけ、もう一つ最後に、鳴海先生の意見の中に地区計画の話がありました。さっき事務局は、地区計画はこの地区にふさわしい内容として最低限のことを決めていくという言い方をされましたけれども、それはそれでいいんですけども、本来地区計画というのはあまり上から決めるべきものではないんですね。地区計画というのは、そこに住んでる人とか、あるいは事業をやる地権者とか、あるいは開発事業者とか、そういう人たちが相談して、自分たちのまちをもっとこういうふうにしていくということに基づいて地区計画をかけるというのが本来の都市計画の地区計画の筋であ

りますので、今回コンペをされて、その中で事業者が決まっていく中で、事業者のいい提案があれば、ぜひそれに従って地区計画を変えられる方が筋であるというふうに考えていただきたいと思うんですね。

例えば、ミナミの湊町地区でも、あれは地権者が考えて地区計画を変えたのかどうかわかりませんが、たびたび地区計画を変えておられますよね。それと同じように、このまちをよりよくするという、そういう方向で地権者なり事業者が提案された場合は、ぜひそれに対して柔軟に対応をしていただきたいと思います。

ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

○村橋会長 ただ今の質問に対しまして、幹事の説明を求めます。

○幹事（川田） 多々ご指摘いただきました。1期の自動車交通の面、それから歩行者のネットワークの考え方、容積率の問題、最後に地区計画といった問題ですね。少しばらばらといったお答えになるかもわかりませんが、ご説明させていただきます。

1点目の自動車交通が本当に地区全体の開発が進む中で処理できていくのかというお話でございますが、今回大阪駅周辺全体を見回して交通計画を検討いたしております。この図に示しておりますのはそのフローでございます、まず大阪駅周辺の現況交通量を調査しまして、次に北地区だけでない将来の開発計画を想定し、これに、いわゆる交通計画でよく用いられますパーソントリップ調査の発生原単位でありますとか、既存の百貨店の実績のデータでありますとか、それから交通手段分担率といったものを用いまして開発関連の交通量を推計してございます。

また、今回の北地区の開発に伴いまして、新たな道路でありますとか交通広場の整備を行いますことから、自動車交通の流れというものが変化してまいります。それを考慮いたしまして、最終的に自動車交通の交通量を推計いたしております。

これは現況の大阪駅周辺の自動車交通量でございますが、主要な幹線道路で1日あたり2万台から4万台、とくに自動車交通の多い国道176号で1日約4万台の交通量がございます。

それから、開発計画といたしまして、1期段階で想定している開発としまして、上の①から⑧までございます。まだこれは現在のところ確定した内容でない部分もございまして、一定の想定ということで見込んだ予測をする前提としております。

これらの開発によりまして自動車交通量につきましては、実際に用途構成が商業、業務、住宅、どの程度の割合になるか、それによって異なりますし、一定の用途の構成を想定

せざるを得ないといったところで計算しておりますが、先ほどの北地区の指定容積との関係もございますが、指定容積にした場合、あるいはそれに400%の割増をした場合、延べ床が約100ヘクタールあまり増えることと想定されますが、その際どの程度の交通量の増が見込めるかということで推計しておりますと、地区全体の開発関連として1日9,000から1万台程度の自動車交通量の増が見込まれるということになってございます。

その次に、道路整備によります交通の流れの変化といたしまして、今回の開発に伴いましては、地区内部で、南北方向と東西方向の道路、それから北口の広場を整備いたします。そういうことから九条梅田線、大阪駅の北側の東西道路でございますが、九条梅田線を走行しております自動車交通というものが北地区の東西方向の道路、あるいは大阪駅前線の方に転換するということによりまして、九条梅田線の交通量が大幅に減少する。それから、国道176号の芝田交差点前後の交通量も減少すると。それから、さらにヨドバシカメラ北側の道路を4車線に拡幅いたしますことから、一定の交通状況が改善される方向がでございます。

それに対しまして、先ほどの開発関連の自動車交通というものをどう考えるかでございますが、これは各方面から分散されて、流入あるいは流出するといったことございまして、現在交通量が多い176号を經由する交通といたしましては、九条梅田線や芝田交差点を經由して流入するもの、東西の都市計画道路から芝田1交差点を經由して流出するものというのが主なものとなっております。

開発関連の交通は、地区全体の各道路に分散されますのでエリア周辺のそれぞれの道路では1日2,000から3,000台程度ということで、現況交通量に対する増分はさほど大きくないという状況にはなっております。

今回の道路整備によりまして、九条梅田線あるいは芝田交差点の交通量が減少するといったこと、それからヨドバシカメラの北側を4車線に拡幅して交差点の能力が向上するといったことをあわせて、適正な交通制御を行うということから、円滑な交通処理ができるものだと考えてございます。交通に関しては、1期段階ではこういう検証をしてございます。

それから、全体としまして、2期も含めてどう交通を考えていくかという点につきましては、2期段階における道路計画としましては、地区の西側に南北方向の幹線道路、今赤で示しました道路を都市計画道路の中津赤川線や新御堂筋方面へネットワークさせるといったことを計画して、これは基本計画に位置づけてございます。

これを先ほど想定いたしました、大阪駅周辺の開発計画から発生します交通量をルート配分しておりますが、この西側の南北の幹線道路の整備によりまして、大阪市の西の方、あるいは南の方面から大阪市の北東部へ抜けていく交通に関しまして、国道176号からの転換というものが行われるということで、これが約1万台程度の交通量が176号から転移するというので、全体としては1期段階の開発条件よりも円滑な交通処理が可能になると考えてございます。

1点目の自動車交通に関してご説明は以上でございます。

それから、歩行者のネットワークに関してですが、先ほど鳴海委員からのご質問にもございましたが、一定の将来開発を想定して、規模、用途を設定しまして検討してございます。南北方向の歩行者動線につきましては、緑の立体通路ができること、あるいは四ツ橋筋の地下通路が南北にできますことから、歩車の分離を図っていくということを基本に考えてございます。

東西方向につきましては、駅の南側におきましては、阪急百貨店の建て替え計画におきまして、2階でのデッキ連絡の箇所が現在の1か所から2か所に増設されるということで、より2階レベルでの歩行者の流動ということがJR大阪駅との間で行われるということで、さらなる歩車分離の促進が図られると思っております。

それから、大阪駅の北側の東西方向の動きでございますが、阪急の梅田駅、地下鉄の梅田駅からJRにかけて、デッキレベルの歩行者動線としましては、JRの新北ビルの中の2階の通路を幅員強化していくといったこと、あるいはそれを北地区の立体通路と接続していくといった2階レベルでの動線強化が一つございます。それから、地下動線といたしまして、地下鉄の梅田駅からJRの大阪駅への地下の東西の通路がネットワークされるということで、東西方向も大阪駅の北側では多層的なネットワークが構成される、機能を強化できるということで、我々としてはできるだけ歩車分離を図った歩行者空間の確保ができるというふうに計画してございます。

それから、3点目のオープンスペースのお話でございますが、さきにご説明したものと少し重なりますが、この地区におきましては、シンボル軸における緑、あるいは水と緑の豊かな空間というものをつくり、敷地内にオープンスペースをとって、これをできるだけネットワークをしていこうという考え方で計画してございます。地区全体としても2期のやすらぎのゾーンといったところで、拠点としての緑を創出していくということを定めておりますし、敷地の中でスポット的な緑の配置、あるいはそれをネットワー

クしていくといったこと、それから西口の広場の確保といったものも基本計画に置いてございまして、できるだけ広い敷地であります2期エリアを活用しながらオープンスペースをとっていこうというふうに考えてございます。

この北地区とあわせまして、周辺エリアも含めまして、災害時の広域避難場所といった考え方につきましては、平成19年に改定を予定しております大阪市の地域防災計画の中で防災性の観点からさらに検討を深めて、よりよい計画にしていきたいと考えてございます。

それから、容積のご指摘でございますが、容積については先ほどの話になるんですが、我々としたしましては、大阪の活性化という観点から、この大阪駅の北地区というものを計画していこうという中で、今回基本計画に定めておりますナレッジ・キャピタルを基にしました導入機能がいかに大阪の再生につながっていくか。あるいは水、緑といったアメニティの空間がどれだけ確保できるか。それから、新しい、美しいまち、風格のあるまちというものをめざしておりますので、そういった都市空間、あるいは都市の景観、デザインといった面で、いかにいいまちにできていくか、こういったいろんな面を総合して、大阪の再生に資するような観点を持ちまして、都市再生特別地区の適用というものを検討していきたいと考えてございます。

それから最後に、地区計画は本来上から決めるものじゃなくて、事業者の創意工夫を取り入れながら柔軟に対応していくべきではないかというご指摘でございますが、我々も先ほどご説明いたしましたように、今回の地区計画につきましては基本計画を踏まえた最低限必要な制限を定めているものでございます。今回、この後事業の公募がなされるということで、この地区計画の趣旨といったものを踏まえて提案していただくことが必要だと考えておりますが、開発の提案を通じて、事業者の創意工夫を取り入れていくことは非常に大事なことだと考えておりまして、例えば広場を広げるであるとか、地区施設としての通路、南北に地区施設を立体通路として今回定めておりますが、それを延長していくとか、新たにそれを追加するとか、この地区計画に加えて、開発の事業者の提案によって北地区のまちづくりを将来にわたってより望ましいものにしていくということとして、都市計画として位置づけることが必要であるという内容が出てまいりましたら、我々の方としても、地区計画の変更等も含めて柔軟に対応していきたいと考えております。

今後開発事業者が定まっていく中で、先ほど申し上げましたが、タウンマネジメント

の組織というものを作っていただくことになっておりまして、その中で大阪市も一定の役割を果たしながら、よりよい計画になるように調整していきたいと考えております。よろしく申し上げます。

○土井委員 色々たくさん答えていただいてありがとうございました。基本的には、容積に一定の歯止めをかけるとか、今のTMOのような協議会をつくっていくとか、そういうところでしっかりやっていただきたいと思いますが、非常に大阪の都市計画が重要な局面にきているということだと思えますね。特に、最初申し上げたように、今200ヘクタールの建物にあと6年間でその6割、120ヘクタールも大阪に建ってくるということは、あちこち工事をしてるといような状況で、その中でやっぱり色々不都合が生じたり、交通混雑になったり、そういうややこしいことがかなり起きる可能性があるんですけども、そのときに、やっぱり大阪市の都市計画としては、6年後にはこうなるんだということを、十分一般の市民や関係者にわかりやすく説明していったって進めていただきたいと。北ヤードは色々難しい問題も、難関もあって、そういう懸案も一つずつぶしながらここまで進めてきてこられたわけですから、特にそれに別に私反対しているというわけじゃなくて、ぜひしっかり進めていただきたいということでございます。

○村橋会長 ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問。

○志水委員 コンピューターを専門にしております、この審議会ではただ一人という立場からお話をしたい。

前の審議会で、今、土井先生が言われた矛盾とか鳴海先生が言われた交通量の問題、あれだけのまちができて周りの皆さんに迷惑を渋滞でかけたらいかんというところがあって、それならば、入ってくる車に関して徹底的なコンピュータコントロールをちゃんとやれるようなことをしなくてははいけませんというご提案をして、その答が今日は少々は出てくるのかと思ったんですが、やはりこの審議会というのは、そういう点では無理ですね。容積率を高くするのは大事だけでも、それをするとアメニティが悪くなる、その矛盾をどうして解決するのかということで、道路計画とか何とかかんとかという、今までの手法の中で解決しようというのは、ナレッジ・キャピタルといういい名前が多分泣くのではないかとということで、今日は鳴海先生と土井先生の意見がなかったら、議事録に書いていただいているのでありがとうございますと言おうと思ってたんですが、何かそうは言えないような形ですね。だから、コンピュータ最新技術、今、国の方針も

ユビキタスの社会をちゃんとつくりませんかということになってるんですが、それが全然今回のまちづくりに反映されてない。

もう一つ、先ほど土井先生が言われた、大阪のまちはものすごいわかりにくいというところがあって、それで歩行者ネットワークをちゃんとつくるんやというところがあるんですが、これは非常に大事なことなんですね。でも内容を聞きますと、動線づくりに徹してはる。動線づくりだけやって、歩いている人をどのように誘導するかというところはまるっきりわかってない。今は、例えば電子案内板、それからユビキタスを利用した誘導システムというのはごく当たり前につくれるんですね。だから、できたらいい電子案内板をつくって欲しいということが私の希望なんですね。それがあってこそはじめて、あのまちで住んでる人が目的地にちゃんと行ける。しかも、あれだけのまちが、地震が起こったときに誰がどちらへ逃げるかということをやちゃんと示さないでだめ。そういうこともできる電子案内板というのはできるんですよ。これが周りのまちへ逃げ出したら、この前の話と一緒にすわ、周りのまちにもものすごい迷惑をかける。住民の方にね。そういうところがあるので、少しナレッジ・キャピタルにふさわしい、従来にないまちづくり、道路計画と動線づくりだけが全てやというところを改めていただけているのか、というふうにちょっと感じたので、ご返答いただきたい。またこれ議事録に書かれたままで放ったらかしになると、たった一人のコンピュータ技術屋としては恥ずかしいので、よろしくお願いします。

○説明者（井上） 計画調整局計画部大阪駅周辺開発担当課長の井上でございます。

委員からは再三ご指摘いただいている点でございます。前回もお答えさせていただきましたように、私ども、学識経験者も入っていただきまして種々の勉強をさせていただいております。例えばご提案いただいたような歩行者に対する案内の問題でございます、公共交通を利用してこの地区に来訪された場合に、この地区での買い物などにメリットが生じるような、ICカードと連動したエコポイントのような制度でございますとか、さらに自動車に関しましては、カーナビゲーションのシステムでありますとか信号制御等をさまざまな技術でもって、通過交通を地区内に呼び込まないとか、種々の勉強をさせていただいております。

それに関しまして、先ほどからお話させていただいておりますような、今後開発事業者が決まっていく中で、開発協議会等、あるいはタウンマネジメント組織、そういう方々とともに、具体的なことが実現するように取り組んでいきたいというふうに考えており

ます。よろしく願いいたします。

○志水委員 一言だけ。二つあります。1点は、電子案内板というのは今日も出てきてますが、景観を壊す可能性があるんですね。今までの大阪の地下街の案内表示板というのは、あれぐらい見にくいものはないという、我が大学のアーティストがおっしゃっております。そういうことで、できるだけ景観を考慮した鮮やかな電子案内板をぜひとも大阪発でつくって欲しいというふうなことが一つあります。

それからもう一つは、大阪というのは実は電子産業と、それから通信産業はものすごく発達してるんですね。集積場。だから、この人達をまちづくりに参画させるためにも、ぜひとも地域全体をそういうふうなユビキタスでコントロールするような提案を大阪市は率先をしてやっていただきたいというふうなことの2点お願いをしておきます。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございますか。

○増田委員 専門は緑地計画で、前回のときも大阪駅の南側の駅前広場でほとんど緑化がないじゃないですかというご指摘をさせていただいたわけですが、今度の北ヤードの部分も、今日も水、緑という話がたくさん出ておりますけれども、例えばこれから地域防災計画をやってこられるんでしょうけれども、帰宅不能者ということが集中する地点ですよ、大阪駅といいますのは。そういうような方々が、要するに阪神淡路大震災の場合は5時46分でしたからほとんど帰宅不能者というのはいらっしゃらなくて、自宅にいらっしゃる状態。それから、大阪の都心部というのは昼間に起こると非常にそういう人が発生する可能性を持ってるわけですね。そのあたりのことを収容するだけの空間量が本当にどう考えていったらいいのかと。例えば、大阪駅で時間断面でとったときに、そこに一体どれだけの滞留人口がいるのかみたいな話が、駅だけでも発生するわけですね。その辺に対しての空間量という話を一つじっくり考えておいていただきたいという話が1点。

もう1点は緑化の話ですけれども、今日はずっと立体の多目的通路と平面の多目的通路があって、どちらも賑わいがあってどちらも表になるというような考え方で、平面の方の多目的空地はシンボル軸沿いですね。人の流動は、立体多目的通路の2階部分で商業施設で受けたいなり施設空間として受けたいと。そうしたら一体どっちを表としてつくっていくのか、どっちに要するに景観の対策を集中していくのかと。シンボル軸の方がひょっとしたら人の歩かない視覚的なシンボル軸で、人の空間は建物内の立体通路、多目的空地の方が要するに人の誘導空間になる可能性もあると。そのあたりを考えてい

くと、非常にこれから緻密に、単に地区計画で最低限度の5メートルの空間をとったから、親水空間なり緑地空間が達成されたり景観が最低限担保されるという話ではなくて、先ほどから大分出てますのは、地区計画というのはいっと設計レベルが上がった段階で決めていくというのが諸外国でされてる話ですよ。

そういうことから考えると、本当に具体的な、どういうまちの景観像を担保しながら、それを担保するためにどんな地区計画を導入すればいいのかというのは、これは変更ありきでやはり考えていかざるを得ないのではないかなと思うんですね。緑化からみても、あるいは景観という視点から見ても。そういう形で、そろそろ地区計画そのものが、極端なことを言うと、先行型地区計画を今までなされてきましたけれども、ひょっとしたらもう少しデザインレベルの部分が先行して、後から地区計画がついていくという形での地区計画の方法論へそろそろ転換しないといけないような時期に来てるのではないかと。その第一号的な空間がこのような北ヤードではないかなという、最後のは感想ですけれども、そんな感想を持っております。

○村橋会長 特に幹事の説明を求められますか。

○増田委員 特別必要ございません。多分、先ほどからおっしゃってますように、これからの景観なりまち全体のイメージを形成していくためには、何らかの協議会方式なりタウンマネジメントの方式で、きっちりと全体像を踏まえながら展開していくということをご説明いただいておりますので、それをじっくりしていただければ別に回答は必要ないと思います。

○村橋会長 ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問ございますか。

○石川委員 大阪市会議員の石川といいます。

先ほど来、先生方のお話を聞かせてもらって、共感するところもありまして、大事な問題を我々託されてるという実感を持っています。市民の方ももちろんですけど、非常にこの地区の開発は注目も浴びてますし、今日ここで地区計画あるいは用途地域の変更その他を具体的に前向きに動かすということになりますと、当然の話ですが、インフラの整備が動き始めるということになりますよね。下水をどう入れるのか、電気をどこから入れるか、どれぐらいのパイプを通すのか、水道もありましょうしガスもありましょうし、そういう地下の埋設物と考えていいんでしょうけれども、そういったものが動き出すということになりますよね。ですから、非常に関心が高まっていると思います。

これは最近の新聞ですけれども、都市生活研究所所長 篠崎由紀子さんという方の「私の主張」という記事がございまして、今動き始めたこの問題について、「先行地区だけでなく後に続く全体構想に影響するので注目の的になっている。」ということに触れられています。そしてこの方は、「相変わらず経済効率が優先する切り売り開発になるのか、期待と不安が交錯する新年の幕開けである。」という、そういうお考えも表明されています。最後の部分に、市民がアイデアでもお財布でも自分たちが参加したと誇りに思えるまちにしたい、こういう記事があるんです。これはこれで、我々全体として望むべく方向だというふうに私は思いました。

もう一つ別の新聞記事を紹介しておきます。この新聞では、「北ヤード全体はどんな姿になるのか。」「行政と経済界、建設業界など従来どおりのメンバーで進め、建築家の自己満足的建物が林立するのか。」という文章がありまして、それに続いて、「東京のお台場やそれ以上のものにはならないだろう。」というゼネコン関係者の言葉を引用されて、「これでは寂しい。」という文章が新聞に載ってるんですね。

私は、なるべく住民とか市民とか、これから利用されるたくさんの人たちの意見を反映できるような手法、方策は欠かせないと思います。新しい機構なり、そうした機関、委員会というんでしょうか、協議会になるんでしょうか、いずれにしてもそういうものを立ち上げてもらうのは大いに賛成ですが、今まで、ここまで来るまでの間に、大阪駅の北地区については、まちづくり推進協議会という關市長が会長の協議会がございましたし、それから都市再生懇談会がありますよね。これは関経連の秋山さんが会長をなさっている。この二つの組織には、いずれも同友会の代表とか大阪商工会議所の代表とか、そういう方は入ってるんですよ。だけどこのメンバーの中に、市民から公募された方は入っておられませんわね、これ、ちょっと当局からきちっと返事して欲しい。返事して欲しいのは、女性の参加が非常に望まれます。今日のこの審議会でも、女性の委員の数は圧倒的に少ないということになってますよね。そういうことって問題になると思うんです。それに、大阪の明日を託す青年が、住みやすく魅力感じるような、そういうことをぜひとも考えてもらわなきゃならんし、子供の意見が反映されないというようなことではもう時代遅れなんじゃないのかなという思いもするんです。ですから、新しい機構なり委員会なり意見を聴く場なり協議会なりというところで、どうしてそういう声をくみ上げるかについて工夫して欲しい。これが一つです。

皮肉な言い方をしますと、今日私どもの目に触れてます意見書が1通出されてますよ

ね。4点について当局から説明がありましたが、この意見書は、出された方は郵送してるんですよね。自分のお金負担して。自分の負担で。市民の意見を聴くというときに、もっと違った方法があるでしょうと思うんです。発言者や意見の提案者が財政負担するというか、お金を負担して意見を言うという、そんなやり方ってないでしょう。大事にされなきゃならんと思いますよ。大阪市もまちづくり全体を大きく何か考えようとしたときに、いわゆる受取人払いのはがきで意見をくださいという手法をかつて幾つかの事業、あるいはプラン、そういうことを立ち上げるときにやってきましたよ。そういうことって、今のこの事業は適用する、そういうこともやってみるということが必要な、大変大きな意味のある大きな規模の事業ではないのかと思うんです。住民や市民の意見をくみ上げるという、その点では、どういうふう to 今後していただけるのかなという心配がありますので申し上げました。後で返事はしてほしい。

一応ここでひとつ返事してもらいましょうか。もう一つ別の質の問題をお尋ねしたいと思ってますので、ここで一旦。

○村橋会長 では、幹事の説明を求めます。

○説明者（安藤） 計画調整局計画部大規模開発担当課長の安藤です。よろしくお願いたします。

大阪駅北地区の開発に際しましての市民の意見の反映ということでございますけれども、この計画を進めるにあたりましては、まず平成14年度に国際コンセプトコンペというものを実施してございます。これに際しましては、全世界の方々を対象に、市民から専門家も含めまして幅広い意見を頂戴したところでございます。そこで寄せられました意見をもとにいたしまして、全体構想を策定し、基本計画を策定してきたということでございます。そういった経過があるわけでございますけれども、この全体構想、基本計画につきましても、幅広くホームページ等にも掲載してございますし、皆様方にお知らせしているという形で今日に至っているというところでございます。また、この間におきましても、議会におきましても、度重なるご議論をいただいておりますし、それから市民の声等々、さまざまな形で市民のご意見を随時頂戴しているというところでございます。

今後につきましても、多様な機会を通じまして市民の方々の意見を頂戴してまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

○石川委員 今のお話は、非常にきれいにでき上がってるように聞こえるんですけど、今

の冒頭で紹介をされました、いわゆる大阪駅北地区国際コンセプトコンペのこのパンフレットを取り寄せて読んでみまして驚きましたよ。なぜって、まず24ヘクタールの旧国鉄の北ヤード全体が更地になって、そしてこの上にどんな開発をするのかという条件つきでコンペやってるんですよ。だから、更地になるということは、地下の利用についても、いわば貨物のヤード機能はあそこには残ってないんだということが前提になったコンペやってるんですよ。前日も私言いましたけど、貨物のヤード機能を残す可能性も含めたコンペやってるんじゃないんですよ。

それで今、例えば最近の新聞に、これはどこまで信憑性があるのか少々疑問は感じてはいるんですが、大阪市が、開発された後の一部を賃貸で相当広いフロア入居しようということに、どうもそういう腹になってるようだ。そして、そこで2億でしたか、幾らか家賃の試算がされてる様子ということが新聞に載ったんですね。

だから、建物建ちます、これ賃貸であれ、賃貸というかオフィスフロアですと賃貸ということになるんでしょう。そしたら入居者が家賃払うわけですよ。こういうふうには、その建物を建てて収益を上げられるということにだんだん姿が見えてきますと、いわゆる旧国鉄のヤード全体を売り飛ばすという発想というのは、また検討されるときが来るんじゃないのか、そういう気がしました。なぜって、売り出されてしまうと、一時的な所得でしかありませんけれども、もし地権者が建物を建てて賃貸で賃料を稼ぐという方法で、いわばわかりやすく言えば旧国鉄が生んだ借金を長いことかかってでも取り戻すんだという方法だって考えられるんじゃないのかなという、そういう気持ちにとらわれました。

だから、そもそもの発想が、あそこが全く更地になって、ヤード機能はなくなるんだというところから出発しているコンペなんですよ。そもそもそこら辺からおかしいんじゃないんでしょうかということをお願いしたいんです。

それで、このヤード機能に関連しては、最近2日に1回ぐらい新聞を賑わせてます。明日10日は、吹田市がいわゆる建設に向かって、仮称ですが吹田の貨物ヤード、これをつくるための建設合意書に市長が判子を押そうとしてると。こういう、いわば我々今審議をしています事業との関わりで大きな動きがありますよね。こういうものが、今私も気がしてるんですけども、地元は一切当局からは説明もなければ報告もないんです。それで、吹田市との間で、市長さんの名前でこの吹田貨物ヤードの建設とか百済のヤードの工事とか、そういうことについて関連をした報告文書といいたいでしょうか、そういう

ものが出されてます。その中身はどういうものだったのかということをお我々は知らないまま来たんですよ。聞いてちょっと驚いてます。はっきり言って、こんなことでもいいのかなと思いますから、ちょっと当局は、今年の1月に出した大阪市長關淳一さんから阪口吹田市長に出した文書、この中身何ですか、一辺ははっきりこの場で答えて欲しい。

○村橋会長 答弁求めます。

○説明者（井上） お答えいたします。

先週2月3日に出させていただいた文書のご指摘だと思います。1月に吹田市の方から百済駅の移転についての状況の把握、大阪市でどう状況を把握してるかという照会がございまして、2月3日に私ども回答させていただいた中身でございますが、鉄道・運輸機構から百済駅の改修工事を吹田貨物ターミナルの新設工事と同時期の平成18年度早期に着手する旨の通知を受け取った、その中で鉄道・運輸機構が、百済駅の改修工事及び平成18年度からの工事については概ね地元町会等の理解が得られたものと考えている、そういう報告を鉄道・運輸機構から受けていることを本市から吹田市にご報告させていただいたものでございます。

○石川委員 地元での協議が進んで、概ね理解は得られたものと考えておりますという、こういう回りくどい表現になってますけど、概ね理解が得られたという、そういう話って非常に理解しにくいんですね。反対があることははっきりしてるんですから。百済でも吹田でも。現に吹田ではどうするかを住民投票で決めるべきだという直接請求の運動が進んでいて、署名受託者が決まっています、署名運動は6,000人という法定必要数を突破していて、締め切りは24日なんですよ、提出の。その前に市長さんが判子を押すというようなことになって、いわば現場は非常に緊張してるんですよ。

こういう問題が起こってきたら、もし吹田で住民投票が行われることが議決をされ、実施されて、住民の過半数が吹田へ貨物ヤード持ってくるなという態度、そういう態度決定をする可能性だってあるんですよ。そのことを事業者の事務局といいたいでしょうか、とりまとめ役というんでしょうか、当該の都市である大阪市の担当局、ここがそういうことについて予測もしていないのかと、こうなります。吹田との情報交換や協議というのは今までどんなレベルで、係長が行っているのか、課長代理が行っているのか、課長が行っているのか、局長はどうしているのか、どんな中身が相談されているのか。住民投票の関係でいえば、一体どういう予測を持ってどんなことを想定しておかなきゃならないのか、説明するべきじゃないですか。

それから、百済の場合は、概ねどころじゃない。はっきり地元の町会長さんは反対だ  
という意思表示してるのに、概ねと書いてあるんですね。そういうふうに言ってるんで  
すよ。そんなことって許されるんでしょうかと思いますが、どうですか。

○説明者（井上） 何点かご質問いただいたと思いますが、吹田市の行政判断につきまして  
は、吹田市が行政判断されるものと考えております。吹田市との情報交換につきまして  
は、必要な情報に関しまして、適宜——私、担当課長でございますが、情報を交換さ  
せていただいているところでございます。

百済駅の状況につきまして、一部の反対の方がおられるのは当然我々も承知しており  
ますが、平成16年2月以降、鉄道・運輸機構が継続的に地元の町会の代表の方に説明す  
る中で、地元の代表として色々な要望事項を鉄道・運輸機構の方に示されて、鉄道・運  
輸機構の方はそれを真摯に受けとめて、それに対する回答もしてきているという状況が  
続いてきたという中で、一部の反対の方はおられますが、全体としてはこの状況を踏ま  
えて鉄道・運輸機構が概ね地元町会の理解が得られたと考えているというものでござい  
ます。

○石川委員 今、あなたはそうおっしゃるけれども、先ほど紹介のあった2月3日付けの  
市長關淳一さんから阪口吹田市長への文書の最後には、こう書いてあるんです。「なお、  
貴市において取り組まれている吹田操車場跡地のまちづくりの企画にあたっては、本市  
のまちづくりの経験を踏まえ、担当部局を通じまして、種々の情報提供等、協力させて  
いただきたいと思いますと考えております。」と書いているんですね。吹田市のまちづくりにつ  
いて、私のところは積極的に情報も提供しますし、何かと応援しますよと書いているんで  
すよ。こんな出過ぎたことを片一方でやって、それで地元の町会にまともな説明もしな  
いし、この文書で地元で反対があるのがわかっているんだったら、なぜ、「一部に反対  
者がおられるのも事実ですが、関係機構などと一緒になって説明責任を果たして、理解  
が得られるように努めたいと、そう思っている。」と、それぐらいの言葉が書き込まれ  
てなければならないんじゃないですか、こんな余計なこと言う前に。地元の市会議員に  
も一度も説明ない。吹田市との協議なんか今おっしゃったようなさらさらとした話じゃ  
ないですよ。もっと情報を早く、少なくとも我々関係者には公開もし、提供していただ  
くのは当然だと思いますよ。

私が手元に持っていますのは、吹田の市会議員を通じて、吹田市がオープンにした会  
議等の概要の公開文書ですよ。これによりますと、例えば梅田貨物駅の百済駅移転反対

を訴えて、東住吉住民4,000人の署名が提出されたということがあったけれども、この問題について大阪市と吹田市が17年6月10日に打ち合わせをしましたと。6月7日には4,051名の署名を添えた陳情書が議会に提出されたと。そういう細かい大阪市側の動きとか、吹田に3万194件の住民の意見書が提出されたとか。別の日には、地下鉄8号線と交通に関する事業協力などについての意見交換をしたと書いてあるんですよ。次から次へ色々なことやって、これ。そんなこと何にも知らせんと。それで公開請求されたら出しますよと、こういう態度なんです、そんな態度は許されませんよ。我々が事業全体にやっぱり責任を持った審議をするべく、あなた方が果たすべき最小限の態度だと思います。今みたいな情報の提供の仕方、我々に対する態度、こういうものが続いていますと、だんだん不信感が募る一方だと思います。

容積率の変更についても、先ほど先生から容積率が高くなると地価が上がるという関係にあるというご指摘がありましたよね。それで、簡単に言うと開発に参画する民間というのは、投資した資本に見合った収益を上げねばならんわけです。損するのがわかっていてお金使っちゃったら、それこそ株主に責任問われますし、民の営業というのは成り立たないわけですから。それで、こういう仕組みの中ですから、一つ間違ってもうけ第一主義になると。それで必要な空間や緑地や、そういうものが確保しにくくなると。今もこの計画全体の中では、大きな避難地や緑が必要な量だけ担保されているとは言えませんよね。そこで、やっぱり公の役目が大きく浮き上がってくるんだと思うんです。安全や安心がないがしろにされないように、それを行政として規制しコントロールするのが公の役目でしょうが。そういうことについて、いわば基礎的な部分での見解をもっとしっかり持って臨んでもらわなかったらだめだと思います。容積率の引き上げについては、やっぱり今の民間が持っている活力をというスタンスでいく限り、これはもう非常に危険。容積率の引き上げは、大阪のあの周辺のいわば混乱に輪をかけるものにするという気がいたします。

今言いました幾つかについて、当局の見解をお伺いして、私は終わります。

○幹事（北村） 先ほど来、石川委員を含め各委員先生方から大阪駅北地区全体のまちづくりにつきまして、何点かご指摘をいただいたところなんですけれども、大阪駅北地区全体のまちづくりについての私どもの取り組み方について若干、ご説明をさせていただきたいなと思っております。

といいますのは、確かに24ヘクタール全体、まず貨物駅の機能の移転ということから

始まっているのは事実でございます、国策としての国鉄の後始末をどうするかという流れからの中で、前回は美延委員の方からご指摘のあったような、やはり有効活用、高度利用していくんだと。その中で国鉄の清算をしていくという流れの中で生み出されてきた一つの流れであるということは、事実でございます。それを私どもは当然貨物機能の移転というのを、まだこの時点でも見当がついたわけではございませんけれども、いずれそういった土地利用なり高度利用がされていくということを前提にしたときに、大阪市の都市計画を預る立場として、どういったまちづくりが適切なのかということ。言うなれば、今は鉄道・運輸機構さんという名前が変わっておりますけれども、当時の国鉄清算事業団は、売り払って開発したら、それでいいんですよというのが彼らの立場であったことは事実でございます。

それに対して、私どもはやはり大阪の都心に残された一等地であるということを踏まえながら、都市計画として統一のとれた、あるいは周辺地域と調和のとれたまちづくりをやっていきたいということで、再三再四にわたりながら鉄道・運輸機構の方に申し入れなり、あるいは協議をしながら、ようやくこういった形での都市計画、一昨年の土地区画整理事業の決定も合わせまして、こういう都市計画という形で、今回貨物機能の移転とは関係のない先行開発区域だけに限ってはございますけれども、都市計画をさせていただきたいということでございます。

オープンスペースを確保するとか、あるいは当然避難問題、私どもないがしろにしているわけではございませんけれども、一昨年に都市計画をさせていただいた区画整理事業の中身でございますので、今回のご説明の中から省かせていただいておりますけれども、実はこの先行開発区域、今の土地の面積としては約7ヘクタールほどが鉄道・運輸機構並びに都市再生機構の二つの所有者のものになっておりますけれども、それを区画整理事業をかけることによって3.8ヘクタールの宅地に換地していると。逆に申し上げますと、7ヘクタールから3.8ヘクタールを引いた残りの3.2ヘクタールは、今日もご説明させていただいた道路でありますとか、大阪北口広場ということで公共施設として提供させていただいている。一般の区画整理で申すところの減歩率ということになれば、5割に近い形で地権者の負担をさせていただいている、それを飲んでいただいていると同時に、今回地区計画の中で、セットバック線、壁面後退線、そういったものを指定をしながら、より多くのオープンスペースの確保に努めているところでございます。

確かに別途のところでも申し上げますと、これから開発事業者さんが提案をしてくると

いうステップがございますので、その開発事業者の方から出てくる案をいかにして都市計画として柔軟に対応していくかという先ほど来のご指摘のところ、私ども分かっているつもりでございまして、またそういった内容で都市計画の変更が必要であれば、また本審議会でのご審議をお願いをしまっていることになろうかと思っております。

そういう意味で、石川委員からは大阪の都市計画についてどうなんだということ、私ども正直申し上げて乱開発を誘導するための都市計画をやっているつもりはございません。何度も申し上げますけれども、区画整理事業というインフラ整備をするための事業を重ね合わせて、地権者に一定の公共用地への提供をお願いをしながら、かつ、よりよく、より多くのオープンスペースの確保、あるいはより多くの賑わいの施設を持っていくということをお願いをしながら、都市計画として今回ご審議を賜っているところでございます。

以上でございます。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんか。

ご意見、ご質問ないようでございますので、お諮りいたします。

それでは議第95号議案、議第96号議案及び議第97号議案につきましては、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議あり」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 ご異議があるようでございますので、採決といたします。

本3議案は相互に関係しておりますことから、一括採決といたしたいと思っております。

それでは、議第95号議案、議第96号議案及び議第97号議案を原案どおり可決することについて、正木委員を含めまして賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○村橋会長 挙手多数でございますので、議第95号議案、議第96号議案及び議第97号議案は原案どおり可決されました。

正木委員、ありがとうございました。

それでは続きまして、議第98号議案につきまして、幹事から説明をお願いいたします。

○幹事(北村) それでは、議第98号「大阪都市計画地区計画の決定について」ご説明申し上げます。

表紙に「議第98号」と記載いたしております議案書及び前のスクリーンをご覧ください。

今回、定めようとする地区計画の名称は「神崎川駅前地区地区計画」でございます。

この区域は、議案書7ページの「位置図」及び議案書9～10ページの「説明図」に詳細な位置を示しておりますように、大阪市の北部淀川区内の神崎川沿いにございまして、阪急神戸線神崎川駅の西側に位置する淀川区三津屋北一丁目及び新高六丁目地内にございます。面積は、約2.8ヘクタールの区域でございまして、今回は地区計画の中の「再開発等促進区」という土地の合理的かつ総合的な市街地の再開発、又は開発整備を実施すべき区域を定めまして、適正な配置及び規模の公共施設を整備しながら、当該地の大規模な土地利用転換を図ろうとするものでございます。なお、当地区は平成14年まで工場あるいは倉庫として利用されておりましたが、その後解体され、現在は更地となっております。

それでは、議案書の3～4ページの計画書及び前のスクリーンをご覧ください。

まず、「地区計画の目標」でございますが、土地利用転換と併せて基盤施設の整備を進め、周辺市街地に配慮した駅前にふさわしい土地の高度利用と良好な市街地環境の形成を図ろうとするものでございます。

この目標の実現に向けて定めます「土地利用に関する基本方針」につきましては、快適な生活拠点にふさわしい機能の導入を図るため、地区全体で居住機能を導入するとともに、駅に近いA-1地区では、生活支援機能、駅利用者等の利便性向上に資する機能も併せて導入することといたしております。また、多目的広場を適切に配置する等、オープンスペースの確保を図り、周辺環境に配慮した緑豊かで潤いのある市街地環境を形成することといたしております。

「公共施設等の整備方針」につきましては、議案書9～10ページの説明図にその形態を図示しております。

まず、地区北側の堤防沿いの道路及び西側の道路には、現在歩道がございませぬ。そのため、道路及び歩行車専用通路を配置して歩行者空間を新たに確保いたします。

地区東側の道路につきましては、現在北行き的一方通行になっておりますが、自動車交通を円滑に処理するため、地区幹線道路を配置して、車道を拡幅し対面交通とするとともに、歩道の拡幅及びタクシーの待機スペースの設置を行います。

地区南側の道路は、現在北側部分の歩道が狭くなつてございませぬが、地区幹線道路を配置して、歩道を拡幅するなど自動車交通の円滑な処理に配慮しつつ、歩行者空間の拡充を行います。

さらに、地区内を南北に連絡する歩行者専用通路を配置するなど、地区全体で歩行者の回遊性の向上に資する安全で快適な歩行者空間を整備します。また、駅利用者等の利便性の向上を図るため、駅に近接して駐輪場を整備するとともに、憩いと賑わいの空間として、地区の南東側及び南西側に多目的広場を配置することといたしております。

「建築物等の整備方針」につきましては、具体的には議案書4ページの「地区整備計画」の中で定めております。

まず、「建築物の用途の制限」でございますが、良好な市街地環境を確保するために、パチンコ屋、勝馬投票券発売所、営業用倉庫等を制限いたしております。また、駅前にふさわしい土地の高度利用を図るために、「容積率の最高限度」につきましてはA-1地区では400%、A-2地区では300%とするとともに、敷地の細分化を防ぎ良好な市街地環境の確保を図るために、「敷地面積の最低限度」につきましては3,000平方メートルといたしております。

「壁面の位置の制限」につきましては、周辺市街地に配慮し、適正に建築物を配置させるとともに、良好な都市景観を創出するために議案書9～10ページの「説明図」にございますように敷地南側では7メートル、敷地西側では5メートル以上後退することと定めております。

説明は以上でございます。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のありました議案につきまして、ご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。

○石川委員 この地区計画によって生まれてくるものは、7階、8階あるいは9階というぐらゐの階層のマンションがイメージされているんですね。それと駅に近い部分に商業施設など賑わいと、そういう感じになっていますよね。地元には大きなマンションというのは一つの社会をつくるという面がありますよね。それで分譲、いわゆるそういうマンションになりますと、土地の区分所有ということがありますので、入居者は非常に自治能力を求められますし、一つの自治区が形成されることと同じことになるんですね。そのために従来地域にお住まいになっている人々と違った異質の社会意識といいましょうか、そういうものが形成される危険性というか、可能性があることを地元は非常に心配しています。

それで、お住まいになられる人たちと現在の居住者とが、このまちに溶け込んで一緒にやっっていけるような工夫を事業者にせしめてほしいと、大阪市はそのことを指導して

ほしいと。つまり両方で共通に使えるような集会所をいずれかの責任でつくるとか、極端な話ですけれども、地域図書館とか児童館とか、そういった施設であるとか、あるいは町の会館とか区民会館とか何らかのコミュニティが育成されるような施設を希望しているんです。それをぜひこの事業を進めていく上で、頭に置いて進めて欲しいという希望と、商業施設の誘致は、地元の商店街を圧迫するといいたいまいしょうか、疲弊させるものであっては困ると。これは地元の要望ですから、ぜひ共存できるような、そういうことに配慮をした指導をお願いしたいと、この2点です。以上です。

○説明者（角田） 計画調整局開発企画部開発調整担当課長の角田でございます。

今、お尋ねの点で2点ほどあったかと思えます。

このまちづくり、地区計画において、もともとお住まいの方々と新しくお住まいになられる方のコミュニティをどう形成していくかという問題。それとA-1地区におきまして、想定されております商業施設が地元の商店街とうまく共存できるかどうかと、こういったご指摘かと思っております。

この地域、ご承知の方もおられると思うんですけれども、北側が神崎川、南側がいわゆる三津屋という従来からございますまちで、特に三津屋地区におきましては、南北に、ちょうどこの絵でいきますと地区の真ん中に歩行者専用通路4号というのがございますが、その南側につながるところに三津屋の商店街がございます。もともとこういった商店街を中心といたしまして、まちづくりが進んできた地域でございます。今回、この地区計画を進める際にやはり地域の方々が非常に関心がございます地域でございますので、地域の方々が三津屋の神崎川駅前改良対策協議会をつくられまして、その中で今後のまちづくりについてどうあるべきかといった議論が非常に活発に行なわれたと聞いてございます。

また、これの検討を進める中でも、私ども大阪府で支援いたしております、まちづくり支援制度というのがございますが、そういった中での三津屋北地区まちづくり研究会というのも別途組織されておまして、これらの方々が合同で色々研究されてきた経過がございます。今回の開発計画を立てる上でもこういった方々のご意見も十分踏まえながら立案してきた経緯がございます。

ご指摘のコミュニティの形成等の問題につきましては、やはりこういったことを十分今回ここを開発いたします事業者につきましても認識しているところでございます。ただ、こういう民間開発でございますので、可能な民間施設は何かということで、色々な

議論、あるいは検討も必要かと思っております。現在、地域のコミュニティ形成というような立場の施設といたしましては、例えば保育に関するような施設とか、あるいは最近色々なところで多く建っております健康施設、いわゆるフィットネス関係の施設とか、そういった多様なもので地域の人々が交流できるような施設の誘致を事業者が検討していると聞いております。また、この地区計画で決めております多目的広場、こういったところにつきましても、駅前を通られる方、あるいは商店街に向かわれる方、この地域に住まわれる方などが交流できる空間として運用していくという観点で事業者の方も話し合いを進めておられますし、私どももそういったことを踏まえながら、事業者の方を誘導してまいりたいと考えております。

また、商業施設につきましても、同じようにこの商店街を中心としました既存の市街地の活性化というふうな観点から、どういった商業施設形態がいいのかといったことも事業者の方が十分地域の方々と話し合いを進める予定にしております。こういった点に関しましても、私どもそういう誘導を図ってまいりたいと考えております。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

ご意見、ご質問ございませんようですので、ではお諮りいたします。

それでは、議第98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。

続きまして、議第99号議案につきまして、幹事から説明をお願いいたします。

○幹事(北村) それでは、議第99号「大阪市景観計画について」ご説明申し上げます。

この議案は、景観法に基づく大阪市景観計画を策定するにあたりまして、本審議会からご意見を頂戴しようとするものでございます。

本市では、平成10年に大阪市都市景観条例を制定するとともに、平成11年に景観形成基本計画を策定し、魅力ある都市景観の形成に取り組んでおります。こうしたなか、我が国初の景観に関する総合的な法律である景観法が平成16年12月に一部施行、昨年6月に全面施行されまして、本市が景観行政団体に位置づけられるとともに、昨年12月策定の大阪市基本計画で、魅力ある景観形成の創出を重要な政策課題の一つに位置づけたところでございます。

そこで、本市では都市景観条例により設置されております都市景観形成に関する調査審議機関でございます大阪市都市景観委員会に昨年9月に取りまとめたいただいた提言

を踏まえまして、景観法を効果的に活用して魅力ある都市景観の形成をより一層推進するため、市域全体を対象に景観法活用の前提となる景観計画を策定しようとするものでございます。

景観計画とは、景観法に基づいて景観行政団体が良好な景観の形成を図るため定める基本的な計画でございます。対象区域、良好な景観の形成に関する方針、行為の制限に関する事項などを定めるものでございます。

景観計画の区域内では、建築物の新築等に関する届出・勧告制度のほか、景観重要建造物や樹木、景観協定、景観協議会など、景観法の諸制度は活用できるとされており、本市が景観計画を定めようとするときは、景観法第9条第2項の規定によりまして、あらかじめ大阪市都市計画審議会の意見を聴かなければならないこととされておりますので、本審議会のご意見を頂戴しようとするものであります。

それでは、大阪市景観計画案の内容につきましてご説明申し上げます。

表紙に「議第99号」と記載いたしております議案書の3ページ及び前のスクリーンをご覧ください。

景観計画の景観形成方針につきましては、平成11年に策定をいたしました大阪市景観形成基本計画を基本的に踏襲したものとしておりまして、「景観計画の区域」につきましては大阪市の行政区域とし、「良好な景観の形成に関する方針」につきましては、大阪市の多様な景観特性を引き出し、発展させ、また、新しい景観上の資産をつくることにより「アメニティと美しさに満ちた大阪らしい都市景観をつくる」ことを基本的な目標といたしております。

また、議案書4ページの「景観形成の基本方針」にありますとおり、建築物等や公共施設のデザインの水準を高め、地域との関係に配慮して整備することにより、市域の景観の向上を図りますとともに、本市の地形やまちづくりで築いた資産を活かして、地域の特性を活かした都市景観の形成を進めることといたしております。

また、議案書5ページにございますように、基本方針の実現を図る施策の方向とし、今後、地域の特性や市民等の取り組みを踏まえまして景観計画の充実を図るとともに、建築物等の誘導による良好な景観形成、景観上重要な建造物や樹木などの保全と活用及び市民・事業者・NPO等との連携・協働の取り組みを進めることといたしております。

次に、「良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項」でございますが、景観

計画の区域全域を基本届出区域として位置づけ、議案書6ページの「別表」にございますように、現行の都市景観条例で景観協議の対象に定めております一定規模以上の建築物や遊戯施設の新築等につきまして、その形態意匠などについて、地域全体として調和のとれたものとするよう、具体的な基準を示しております。

恐れ入りますが、議案書の5ページにお戻りください。

さらに、「景観重要建造物及び景観重要樹木の指定の方針」といたしまして、歴史的又は文化的に価値が高いなどの建造物や樹木で、景観上重要なものを対象に指定することを定めております。こうした景観計画の策定により市域で景観法が活用できる条件を整えた上で、今後、地域の特性を活かした魅力ある景観形成の推進に向けて取り組みを進めてまいりたいと考えております。

なお、この景観計画の案の作成にあたりましては、市民等の皆様のご意見を反映するため、パブリックコメントを昨年11月に1か月間実施し、いただいたご意見を踏まえまして、案を作成いたしております。

説明は以上でございます。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 ただ今幹事より説明のありました議案につきましては、本審議会への意見聴取ということではございますけれども、手続としましては本審議会での審議の結果を意見として答申する必要がございます。会の運営といたしましては、本審議会でご議論いただいた後、原案に対する可否の表決を採ってまいりたいと考えておりますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 それでは、本議案につきましてのご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

○稲森委員 市会議員の稲森でございます。

ただいま大阪市の景観計画が提案されたわけでありまして。その中身は、景観形成の基本目標ということで、この議案書の3ページに書かれていますように、大阪市の景観特性を引き出すと。また美しさや魅力を一層高めていく、そういうことが書かれています。また景観形成の基本目標としまして、魅力ある都市景観の形成は長期的な目標であるべきであるとか、あるいは最後にはアメニティ豊かな空間を創造するために、大阪市に暮らし、働く人々にとって住み心地がよく豊かな生活を楽しめるまち、大阪を訪れる人々はその自然や歴史、文化に触れる、そういう都市景観をつくると、それを基本的な

目標とするという目的などが述べられておりました、以下その目的を達成するための方針も述べられているわけでありまして、

私は大阪市がやはり乱雑なまちというようなイメージがありまして、今そういう面では全市的な規模で景観計画を用い、その達成のために努力するという点について、もとより異論のないところがございます。

そして、先ほど説明がありましたように、大阪市はもう既に大阪市の都市景観条例5条に基づいて、平成11年12月より景観形成基本計画を持っているところであります。問題は、その計画については中身の問題と、それと中身を実現するための担保というんですか、実効性がどう保障されるかということが重要ではないかと思っております。今回の計画の内容については、いわば美辞麗句な言葉で述べられておりますので、その限りにおいては異論のないところがございますけれども、具体的に進めていくとなれば、色々な障害や問題が全国的にも生じているということを知っております。そういう点で3点ぐらいにわたりまして、質問と意見を申し上げたいと思っております。

これは、先ほど市民の皆さんからのパブリックコメントにもありましたけれども、景観という言葉、概念というのは非常に主観的でありまして、好みがありまして、これは感じいいとか、気色悪いとか色々あるわけですが、そこで大阪市として「大阪らしい都市景観」とか、あるいは「魅力ある景観」と表現されておりますけれども、これらは具体的には何を以て規定するのか、どういう要素をもってそういう判断をされるのかと。今大阪市として考えられている物差しを参考のためにお伺いしたいと思うわけでありまして、

と申しますのは、具体的な例ですけれども、今ちょうど役所へ来るまでに大川の中之島周辺で35階建てのマンションが今建設中でございますね。意匠のところで工夫されていると思うんですけれども、この周辺というのはご承知のように日銀、そして図書館、また中央公会堂といういわゆるロマネスク調の建物が集中しております、中之島公園周辺のリバーサイドということで、市民からも本当に愛されている地域です。そういうところに35階建てという超高層のマンションが建てられて、これは確かに入居する人にとっては快適ですよ、中から見ればね。開発される方にとってもこれは恐らく完売すると私は思います。

ところが、私の感覚ですけれども、これはやはり周辺との調和ということでは問題があるんじゃないかと思うわけです。それで、実は今既に策定されております大阪市景観

形成基本計画の中で、大川・中之島景観整備ゾーンというところで述べられている中で、水の都大阪の顔として、水と緑を生かし、ゆとりや広がりとか多様性の感じられる景観形成をめざしますと。そのためには、水辺に沿った建築物などの景観整備、花と緑のあふれる公園や遊歩道の整備、水に親しめる護岸の整備などに努めますという計画が出されているんですけども、この具体的な計画と、今私がちょっと異質と感じておりますこういうマンションが、計画調整局あたりで想定されております快適な魅力ある都市景観ということからいって、そういったマンションというのは今後規制される対象になるのか、全くこれはそのまま許される対象になるのか、ちょっとそれは参考のためにお伺いしたいと思います。

○説明者（坊農） 計画調整局開発企画部都市デザイン課長の坊農でございます。よろしくお願いたします。

先ほど最初にご指摘いただきました大阪らしい魅力あるというのは何をもってかというご質問がございました。

これは委員のご発言の中にもございましたが、多様性というか大阪の中では大川沿いのような水辺、緑があるような部分もございますし、あるいは道頓堀のようにグリコの看板があったりするような賑やかさ、賑わいというところのこともございますし、その後ろの水掛け不動のような歴史を感じさせるような部分もございます。あるいは、上町台地のようにお寺や緑があって、さまざまな景観といたしますか、大阪らしいまちと言われるものがさまざま点在しております。それは、委員もご発言いただきましたように、地域ごとの多様性のあるまちというのが、大阪の景観、大阪らしい魅力ある景観をつくるときには、キーワードとしてあるのではないかというふうに考えております。

ただ、それぞれの地域の中での多様性、地域らしさというのが出てまいりますので、今回景観計画の中では全市をターゲットにしておりますけれども、今後、景観計画の詳細化、充実化を図っていきたいというところに書いてございますとおり、まとまりのあるところについては、市民の方々とどういふふう景観像を共有していくのかといったことを議論させていただきながら、あるいは市民の方々からそういうルールでもって自分たちはこういうまち、自分たちのまちをつくっていくんだというふうなご意見を頂戴しながら景観を形づくっていくということで考えていきたいというふうに考えております。

まずは、今回の景観計画につきましては、景観法の中にある住民の方々との対話がで

きるような制度として、景観協定等がございますので、そういう制度が使えるようにするということをもって、まずは第1回目は大阪市全域で策定させていただきまして、その後、地域ごとの多様性のあるような形での景観計画の充実化、詳細化の方ができていけるようにしていきたいと考えております。

それと、先ほど大川のところでのご指摘がございました。これは確かに非常に私どもとしてもこれから検討していかないといけない問題であるなというふうには考えております。ただ、現状そこに住まわれる方、あるいは働かれている方がその景観について、まちなみについてどういうふうにお考えなのかという景観像の共有化という過程を経ていきながらつくり上げていくという部分が要るのかなというふうに考えております。

ですから、その部分については、大川、大阪城の部分について、私どもは考え方として、理念としては景観形成計画の中で出しておりますが、それを具体的に積み上げて実際の地域の方々と一緒になりながら景観の共有化といいますか、そういう過程を経た上で、今後その部分をどうしていくのかを考えていくことになるというふうに考えております。

○稲森委員 今のところそういうご答弁が限界だと思うんですけども、全国的にも景観条例とか景観計画が作られて実践されております。先ほどの議論にもありましたけれども、こういった都市計画というのは、事業者とかそこに住まれる方々の合意を得て下から積み上げていく、これは事実なんです。

しかし実態は、やはり、とはいうものの事業者というのは利益優先ということで、特に今、ゼネコンあたりが非常にサバイバルでして、できる限り効率のいいビルを建てるということで、制限の少ないところに巨大な超高層ビルをつくるという状況が生まれておりますので、やはりこういった景観計画にとっての最大の障害は、開発者の利益との衝突、これが一番問題じゃないかと思えます。

私も、実は計画消防委員会で数年前に小樽の運河地域周辺、そこを視察させていただいたんですけども、レンガ造りの倉庫群を活用して集客に成功しておられるわけです。努力して、壊される建築物を小樽市が買い上げるということも含めて、原型を保存して博物館など、これを残して活用してやられていると。

一方、新しく開発されたマイカル、巨大なショッピング施設がつくられているんですけども、やはり集客力からいえば歴然としていますわ。間違いなく古いまちなみ、景観を大事にしたところに人々が集まっていると、こういうように見受けられました。

しかし、そのときに担当者がおっしゃっていたんですけれども、建物の所有者とか開発者に対して、ちょっとこれはまずいなと、そぐわないなというようなことを要請しても経済効率の点から聞き入れられないと。それで、歴史的建造物が壊されたり、不調和な建物が建つという指導だけではちょっと難しいんですけれどもとおっしゃってましたんですけれども、実は私の住む平野区でもHOPEゾーン計画ということで、一つのまちづくり、景観を大事にするような、具体的には祭りちょうちん、だんじりのちょうちんが似合うまちなみということで、修復事業が進んで大阪市も大いに評価しているんですけれども、ところが今現在、その町のど真ん中に高層マンションが建設中でありまして、周りの寺院とか古いまちなみが残る地域から見ればこれは困るということで大反対したんですけれども、結果として大阪市は何ら対応しなかったというよりもできなかったわけですね、これは合法だからと。

今後、こういうようなことがないと住宅局の担当者が住民の方にお答えになったと聞いているんですけれども、建築基準法とか都市計画法の用途地域に合致すれば文句は言われる筋合いはないというような、こういった開発業者に今後歯止めがかけられるような、これは計画だけじゃなしに、それに基づく条例の改正もあると思うんですけれども、そういうことは期待してよいのでしょうか。その点、お聞きしたいと思います。

○説明者（坊農） 都市デザイン課長の坊農でございます。

今おっしゃられたのは、平野区の話も、要は地域らしさということがやはりベースにあるものだというふうに思いますので、要はそのエリアの方々は、どういう景観に関しての共有するような像をお持ちになれるか、逆に開発する側は今の都市計画法、それから建築基準法の中で開発がなされていくところもでございます。ですから、その範囲の中で住民の方々がどういう景観に対して共有できるような像をお持ちになることができるのかという部分になるかというふうに思います。

ある方は、別にそのことについて、そのままで別に構わない。まちが変わって行って、新しいまちで創造されるような形で変わっていくのも、これもまた自分達のまちではないかと考えられる方が出てこられるかもわかりませんし、ある方はやはり今のまちなみを残したいとおっしゃられる方もおられるかもわかりません。その辺のところは、それぞれ、そのエリアの方々が自分たちのまちをどういうまちとしてイメージをお持ちになって、それを共有していかれるのかというところにかかってくるのかなというふうに思います。

ですから、それにつきましては、今後、景観法の中で色々な制度が使える形になりますので、その中で住民の方々が議論をされていかれて、共有できるような景観像をつくっていかれるかどうかというところにかかってくるのかなというふうに思います。

○稲森委員　ちょっと今の答弁というのは、極めて心配ですね。現実の問題として、そういう衝突が起こるんですよ。その場合、当然、開発者の利益とまちの既存のところを守りたいので衝突するわけですね。そういうときに、一方ではこういう1点の方向性を持った景観計画がつくられながら、それは地元で合意しなさいということであれば、結果としては開発者の意図が合法だからということで通っていく。そうすれば、本当に景観法を改めて今、もちろん意味のないことはないと思います。これでもって、かなり市民の皆さんの景観に対する関心が高まると思うんですけども、具体的問題として、今起こっているような問題に歯止めがかからないということであれば、これはやはり失望されると思うんです。

時間の関係で申し上げたいんですけども、ほかにも問題があるんですね。例えば、今、大阪の道頓堀などで水辺を活かしていこうという、何とか潤いのあるまち、なじめるまちということで、活性化しようという水辺空間を活用したまちづくりが進められている一方、例えば最近問題になっておりますモーターボートの車券売り場がつけられると。これは法律的には合法だからということで、町会が反対しても強行されようとしているようなこととか。北でも前に、競輪の車券売り場、そういうのが問題になりましたけども、そういったことが起こっているわけです。

ですから、施設の中身、外観も大事でありますけれども、何がつくれるかということも本当に真剣にやらなければ結果として計画が絵にかいた餅で、何ら、この大阪に人が集まってくるような、今の大阪市の弱点を解決する方向へ、実効性のあるようなことにならないと私は心配するわけです。

そこで、それはご意見として申し上げたいと思うんですけども、今特に問題になっていますのは用途地域なんですよ。この間、都市計画法で大阪全域の用途地域が決められてから時間が経ってまして、土地利用とかまちの開発方向等、用途地域の間乖離が生まれていると思うんですね。今の大阪駅前でも準工業地域でしょう、あそこは。実際そういう実態じゃないと。ところが、従来の用途地域がそのままありますので、日影規制の問題とかさまざまな、そういうまちづくりにとって齟齬が生まれているわけですね。

ですから今回、この大阪市域全体で景観計画にそった、地域の特殊性を活かした景観の方針を打ち出していかれるということを言われていますので、それと同時に、ぜひこれは計画調整局の主導でもって、住民の皆さんの意見を聴きながら、今現在の用途地域が果たしてこれでマッチしているのか、整合性があるのかということをしてぜひ検討していただきたい。そして、大胆に変化があれば、先導してマッチするような方向へと用途地域を変更していただく手続を進めていただきたいと私は強く要望したいんですけども、そういうことについてはどうお考えでしょうか、最後にお伺いしたいと思います。

○幹事（川田） 先ほどの、景観にかかわる話から少し戻りますが、今回、景観計画を定めまして、景観計画は市域全域で定めるんですが、一般的にはもちろんその形態意匠でありますとか、高さの最高、最低限度、壁面の位置とか敷地の最低規模ですね、こういったものを定めることになっておりますが、今回緩やかな届出、勧告を基本とする規制誘導ということになってございます。

先ほどのマンションの高さの問題とかということになりますと、都市計画の中で景観をどう扱っていくかという一つのツールとして、地域地区として景観地区というのがあられるわけですけども、その中でいきますと、建築確認において、その建築物の高さ等、それは数値基準を決めればそこで担保されると、そういうツールはあります。ただ、先ほど都市デザイン課長も申し上げましたけれども、権利制限を受けるという観点でいきますと、もちろんその土地の所有者でありますとか、その地域の方々等の理解を得て進めるというのが景観法の中でも大事でありますし、それを都市計画として落とし込んでいくときにも非常に必要になってくるということで、そういった観点から、これから景観法の活用というのは考えていく必要があるかと思っております。

それから、用途地域の変更に関してでございますが、これも先ほどの景観地区と同じように、地域地区をどうしていくかということにもかかわるんですが、平成7年に大規模に用途地域を見直してから10年経つわけですが、確かに現状、非常に建物の状況も変わってきて、周辺状況が変わっている地域も多々見受けられます。その辺については、もちろん現在の状況、それとその周辺の土地利用がいかにマッチングしているか、アンバランスになっているか。それとともに、もちろん用途地域を変えていく場合に、既存不適格の問題とかもございまして、そのボリュームがどれぐらい出てくるかということなどは色々な側面から検討していく必要がありますので、我々としては、用途地域について、そういう状況を把握しながら、今現状置かれている都市計画の課題については、

色々今後検討していきたいと思っております。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問、ございませんでしょうか。

ございませんようですのでお諮りいたします。

それでは、議第99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。

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。

続きまして、初めに説明がありましたように、「大阪府都市計画審議会における大阪府関連案件」につきまして、幹事より報告を受けてまいります。

では、お願いします。

○幹事(北村) それでは、最後に、来る2月13日の大阪府都市計画審議会におきまして付議される予定となっております「東部大阪都市計画道路の変更」におきまして、変更される54路線のうち、大阪市に関連するものが3路線ございます。それにつきましてご報告をいたします。

この案件は、「東部大阪都市計画」として、大阪府知事により都市計画決定されるものでございまして、本審議会において審議されるものではございませんけれども、路線の一部が本市域にかかっておりますことから、事前に本審議会にご報告をするものでございます。

お手元の「大阪府都市計画審議会における大阪府関連議案について(報告)」と記載しております資料及び前のスクリーンをご覧ください。

本案件は、平成15年3月に大阪府が策定をされました「大阪府都市計画道路見直しの基本的指針」に基づきまして、都市計画道路について、市街地形成機能や交通機能及び都市防災機能等の観点から評価し、必要性の判断を総合的に行った結果、東大阪都市計画道路のうち、3・4・20号放出石切線につきまして、区間の一部に第二寝屋川が築造されたことにより、計画道路と周辺との高低差が大きく、道路を整備しても沿道の利用ができないことから、大阪市内では鶴見区今津南一丁目、今津南二丁目及び城東区諏訪一丁目地内を含む延長約1,240メートルの区間の計画を廃止しようとするものでございます。

また、3・4・23号日の本高井田線につきましては、第二寝屋川との交差部付近で計

画道路と周辺との高低差が大きく、道路を整備しても沿道の利用ができない、このことから、鶴見区今津南一丁目及び今津南二丁目地内を含む延長約680メートルの区間の計画を廃止しようとするものでございます。

3・4・32号縄手大阪線につきましては、周辺での道路整備が進んだことによりまして、その必要性が低下したことから、生野区小路東六丁目地内を含む延長約330メートルの区間を廃止しようとするものでございます。

これらの大阪市域を含めました区間の廃止に併せまして、廃止される区間を除く各路線の存続区間につきましては、起終点など、必要な都市計画変更も併せて行われる予定となっております。

以上でございます。よろしくお願いいいたします。

○村橋会長 ただいまの報告案件につきましては、本審議会の議案ではありませんけれども、何かご質問がありましたらお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

特にございませんでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 はい、ありがとうございました。

それでは、大変長時間にわたりましたがけれども、以上をもちまして本日の審議会を終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

閉会 午後4時42分

---

大阪市都市計画審議会委員 志水英二 印

大阪市都市計画審議会委員 福島真治 印