

平成 1 9 年 度 第 1 回
大 阪 市 都 市 計 画 審 議 会
会 議 録

日	時	平成 1 9 年 1 0 月 3 1 日 (水)
		午 後 2 時
場	所	大阪市役所本庁舎 P 1 階 共通会議室

平成19年度第1回大阪市都市計画審議会会議録

○日 時 平成19年10月31日（水） 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120号「大阪都市計画生産緑地地区の変更について」
議第121号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」
議第122号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」
議第123号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」
議第124号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」
議第125号「大阪都市計画交通広場の変更について」
議第126号「大阪都市計画通路の変更について」

○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）」
「大阪都市計画地区計画にかかる都市計画図書の補正について（報告）」

○出席委員 27名（欠は欠席者）

会 長	村 橋 正 武	委 員	大 丸 昭 典
会長職務代理者	松 澤 俊 雄		黒 田 當 士
委 員 欠	飯 田 恭 敬		森 山よしひさ
	岡 村 隆		船 場 太 郎
	角 野 幸 博		荒 木 幹 男
	北 村 隆 一		坂 井 良 和
	木 村 好 美		福 田 賢 治
	志 水 英 二	欠	松 崎 孔
	中 原 茂 樹		八 尾 進
	鳴 海 邦 碩		青 江 達 夫
	藤 本 英 子		金 沢 一 博
欠	楨 村 久 子		土 岐 泰 生

増 田 昇

瀬 戸 一 正

松 永 敬 子

寺 戸 月 美

盛 岡 通

稲 森 豊

○臨時委員 1名 欠 桶 谷 剛 史

上 田 裕 照（議第120号）

開会 午後2時02分

○幹事（高橋） それでは定刻になりましたので、ただいまから平成19年度第1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を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ます大阪市計画調整局都市計画担当課長の高橋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

報道機関の方に申し上げます。審議中は写真撮影、録音、録画はできませんので、撮影等される場合はただいま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、委員の方々の異動がございましたので、本日出席の委員の皆様を学識経験者、大阪市の議員の順にご紹介させていただきます。

まず、学識経験者の方からでございますけれども、立命館大学理工学部教授で本審議会の会長の村橋委員でございます。

○村橋会長 村橋でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 次に、大阪市立大学経済学部経済学研究科教授で本審議会会長職務代理者の松澤委員でございます。

○松澤委員 松澤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 財団法人大阪府都市整備推進センター理事長で元大阪大学大学院工学研究科非常勤講師の岡村委員でございます。

○岡村委員 岡村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 関西学院大学総合政策学部教授の角野委員でございます。

○角野委員 角野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

- 幹事（高橋） 京都大学大学院工学研究科教授の北村委員でございます。
- 北村委員 北村です。
- 幹事（高橋） 大阪市立大学大学院文学研究科講師の木村委員でございます。
- 木村委員 木村と申します。よろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 宝塚造形芸術大学大学院教授の志水委員でございます。
- 志水委員 志水でございます。よろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 大阪市立大学大学院法学研究科准教授の中原委員でございます。
- 中原委員 中原でございます。よろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 京都市立芸術大学准教授の藤本委員でございます。
- 藤本委員 藤本英子でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 大阪府立大学大学院生命環境科学研究科教授の増田委員でございます。
- 増田委員 増田でございます。よろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 大阪体育大学体育学部准教授の松永委員でございます。
- 松永委員 松永でございます。よろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 大阪大学大学院工学研究科教授の盛岡委員でございます。
- 盛岡委員 盛岡でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 続きまして、大阪市会議員の委員の方々でございます。
- 大丸委員でございます。
- 大丸委員 大丸です。
- 幹事（高橋） 黒田委員でございます。
- 黒田委員 黒田當士と申します。よろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 森山委員でございます。
- 森山委員 森山です。
- 幹事（高橋） 船場委員でございます。
- 船場委員 どうぞよろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 荒木委員でございます。
- 荒木委員 荒木幹男でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 坂井委員でございます。
- 坂井委員 坂井です。よろしくお願いいたします。
- 幹事（高橋） 福田委員でございます。

○福田委員 福田です。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 八尾委員でございます。

○八尾委員 八尾でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 青江委員でございます。

○青江委員 青江でございます。お世話になります。よろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 金沢委員でございます。

○金沢委員 金沢でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 土岐委員でございます。

○土岐委員 土岐恭生でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 瀬戸委員でございます。

○瀬戸委員 どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 寺戸委員でございます。

○寺戸委員 寺戸月美でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 稲森委員でございます。

○稲森委員 稲森です。どうかよろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） なお、学識経験者の飯田委員、楨村委員、市会議員の松崎委員、臨時委員の桶谷委員におきましては、本日欠席の連絡をちょうだいしております。なお、鳴海委員におかれましては、まだお越しいただいておりませんが、ご到着次第紹介させていただきます。また、本日は、臨時委員といたしまして、議題120号議案につきましては大阪市農業委員会会長職務代理の上田裕照様にご出席をいただいております。

○上田臨時委員 上田でございます。よろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 続きまして、本審議会の会議の傍聴につきまして、大阪市都市計画審議会傍聴規程に基づきまして先着順で定員10名となっておりますが、本日はさらに約2名の傍聴希望者がお見えになっているところでございます。つきましては、この定員を超える傍聴希望者の取り扱いにつきまして、審議会としてお諮りいただければと存じます。

○村橋会長 審議会長の村橋でございます。

ただいま幹事の方から説明のありました傍聴者の定員に関しましては、委員の皆様方にお諮りをしたいと思います。

傍聴規程では、傍聴の定員は10名と定めておりますが、今回限りの特例といたしまして、規定に定める定員を超えまして傍聴を認めてまいりたいと思いますが、いかがでござ

ざいましょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○村橋会長 ありがとうございます。

○幹事（高橋） では続きまして、新たな委員での初めての審議会でございますので、開催に当たりまして井越副市長よりご挨拶申し上げます。

○井越副市長 皆様こんにちは。副市長の井越でございます。

大阪市都市計画審議会の開会にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

皆様方には、平素から大阪市政の各方面にわたりまして格別のご尽力を賜り、心から厚く御礼を申し上げます。

地方分権を踏まえた都市計画法の改正を受けまして、平成12年に本審議会を設置して以来、8年目を迎えました。この間、委員の皆様方には、新しい時代にふさわしい大阪市の都市計画について、様々な観点からご審議をいただきました。皆様方に改めて心から御礼を申し上げますとともに、今回新たに委員をお願いいたしました皆様を含め、今後とも適切な都市計画行政の推進を図るため、よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

我が国では、都市の魅力と国際競争力を強化していく「都市の再生」が重要な政策課題となっており、大阪市におきましても平成14年度から大阪駅周辺や御堂筋沿道を初めとする都市再生緊急整備地域において、都市再生特別地区制度を活用した民間開発を促進するなど、都市機能や空間整備の充実に努めるとともに、回復基調にある大阪の産業、経済の活性化に力を注いでおります。

特に近年、社会経済情勢の急激な変化や少子・高齢化の進展、地方の厳しい財政状況、地球環境問題への関心の高まりなどに対応し、市民が安心して安全快適に暮らせるまちを実現するため、用途地域などの地域地区、道路・公園などの都市施設等の直面する課題を把握し、都市計画を適切に見直していくことが求められております。

このような状況に対応して、大阪市では現在、市域全体を対象に都市計画の課題を把握する調査を実施しており、平成20年度から都市計画の見直しに向けた素案を作成し、順次手続を進めていきたいと考えております。

委員の皆様方には、計画の総合性はもとより、個々具体的な内容につきましてもどうか忌憚のない活発なご意見をご審議を賜りますようお願い申し上げます、ご挨拶いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） ありがとうございます。

委員の皆様には大変恐縮でございますけれども、井越副市長は別途公務のため、この場を退席させていただきます。どうかご了承いただきますようお願い申し上げます。

○井越副市長 よろしく願いいたします。

○幹事（高橋） それから、ただいま大阪大学大学院の鳴海教授が参られました。ご紹介させていただきます。

続きまして、本審議会の要綱第7条によりまして、審議会の会務を担当いたします幹事を3人置いておりますので、順に紹介させていただきます。計画調整局長の北村幹事でございます。

○幹事（北村） 北村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） 同じく計画調整局計画部長の立田幹事でございます。

○幹事（立田） 立田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○幹事（高橋） それと、私、都市計画担当課長の高橋でございます。この3人が幹事をいたしておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、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」、それから説明資料といたしまして、条例規程などを収めました「大阪市都市計画審議会関係資料集」、「都市計画審議会及び都市計画決定権限について」また、本日ご審議いただきます予定の議案書といたしまして、議第120号「大阪都市計画生産緑地地区の変更について」、議第121号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、議第122号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、続く二つの議案は1冊にまとめてございますが、議第123号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、議第124号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」、続く二つの議案も一つの冊子にまとめてございますが、議第125号「大阪都市計画交通広場の変更について」、議第126号「大阪都市計画通路の変更について」、また、報告させていただくための資料といたしまして、「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）」、「大阪都市計画地区計画にかかる都市計画図書の補正について（報告）」を合わせまして11点でございます。

また、ご参考といたしまして、大阪市の都市計画の図面類等を掲載いたしております「大阪市の都市計画」というパンフレットを置かせていただいておりますので、ご確認をお願いいたします。揃っておりますでしょうか。

それでは、本日、新たに委員となられました方が約半数おられますので、審議に先立ちまして、都市計画審議会及び都市計画決定権限につきまして私の方からご説明をさせていただきます。参考としまして、お手元にごございます説明資料「都市計画審議会及び都市計画決定権限について」という資料によりご説明いたします。ございますでしょうか。

現行都市計画法では、大阪市のような政令指定都市につきましては都市計画審議会を必ず置くということになっておりまして、本市では、平成12年4月に大阪市都市計画審議会条例を制定し、本審議会が発足いたしました。

まず、大阪市の都市計画の決定権限についてでございますけれども、資料2ページの都市計画決定権限一覧表をご覧ください。二重線で囲んでおります指定都市決定欄及び市町村欄に丸印のあるものが大阪市都市計画審議会の議を経て大阪市が決定できる内容となっております。具体的に申し上げますと、左上の方から、用途地域などの地域地区、それから左中ほどにごございます大阪市道や府道などのいわゆる街路や都市高速鉄道などの都市基盤施設、それから、右側下の方にごございます市街地再開発事業や土地区画整理事業等の面的整備事業など、都市計画決定権限のかなりの部分が大阪市に属しております。

次に、都市計画決定の手続の流れについてでございますけれども、3ページに記載しております。基本的な流れといたしましては、都市計画案を作成いたしまして、公衆縦覧や意見書の受付を経た後、本審議会に付議させていただきますして、審議会のご承認を得た上で、(2)の指定都市が定めることとなる都市計画につきましては国土交通大臣の同意が必要とされておりまして、(3)の市町村が定める都市計画につきましては大阪府知事の同意のもとに、都市計画として決定あるいは変更することとなります。

ただ今説明いたしました都市計画法に基づくもののほかに、建築基準法など他の法令によりそれぞれ都市計画審議会の議を経ることが定められているものがございますけれども、案件としてご審議をお願いする際にご説明してまいりたいと考えております。

ご説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

続きまして、議題に入らせていただきます。

本日の審議会につきまして、第120号議案につきましては、臨時委員を含めまして31名中28名の委員の方々が、議第121号、議第122号、議第123号及び議第124号議案につきましては、臨時委員を含めまして31名中27名の委員の方が、その他の議案につきまして

は、30人中27人の委員の方々がお出席されておりますので、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、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、どうぞ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、ご多忙中のところご出席賜りまして、誠に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鳴海委員と黒田委員にお願いいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。また、会議が円滑に進行いたしますように、皆様方のご協力をよろしくお願い申し上げます。

それでは早速ですが、議案の審議に入らせていただきます。本日の議案といたしましては、大阪市長から付議のありました議第120号「大阪都市計画生産緑地地区の変更について」、議第121号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、議第122号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、議第123号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、議第124号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」、議第125号「大阪都市計画交通広場の変更について」、議第126号「大阪都市計画通路の変更について」の以上7議案でございます。

それではまず、議第120号議案につきまして、その内容について幹事から説明をお願いいたします。

○幹事（立田） 計画調整局計画部長の立田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、議第120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。

お手元の資料のうち、表紙に議第120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優れた環境機能及び多目的保有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ページの計画書の一覧表に記載いたしておりますように、合計30地区につきまして追加や区域変更及び廃止などを行い、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23ページの説明図にお示ししておりますが、その内容を取りまとめたものを議案書の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、井高野三丁目2号など3地区で約0.24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0.7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平野南二丁目1号の1地区で、約0.02ヘクタールの増、面積が減となるものが大桐五丁目5号など8地区で、約0.72ヘクタールの減となっております。さらに廃止は、豊里七丁目1号など18地区で、約2.06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2.52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12地区、約2.15ヘクタールと、今回変更のない583地区、約86.24ヘクタールを合わせまして、合計595地区、約88.39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120号議案につきまして、ご意見、ご質問は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 それでは、議第120号議案につきまして、ご異議ございませんようですので、原案どおり可決いたしたいと思います。上田委員、どうもありがとうございました。

続きまして、議第121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（立田） 議第121号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」を説明させていただきます。前のスクリーンをご覧ください。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5ページの位置図にお示しをしておりますが、J R大阪駅の東に位置する約0.7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、業務・商業機能の集積や学術・文化機能の導入を図るものでございます。また、地上・地下の歩行者ネットワークを拡充するとともにバリアフリー化にも十分配慮するなど、快適な歩行者空間の整備

による大阪駅周辺及び周辺市街地への回遊性のより一層の向上を行うことにより、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。

それでは、内容についてご説明させていただきます。

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が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7ページの説明図1をご覧ください。当地区は、JR大阪駅の東側に位置し、事務所及び店舗として利用されておりました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、老朽化した建築物の建て替えにより、業務機能を更新し、高度化を図るとともに、新たに学術・文化機能として建物内に2階分のスペースを確保して大学を誘致することにより、風格のある拠点の形成を図るものでございます。低層階には商業機能を導入し、にぎわいの創出と周辺市街地の活性化を図ります。さらに、計画建物内に地下街の防災センターを整備することや、地下街の設備の増強及び隣接する老朽化したアーケードの改修に協力することなどにより、安全・安心な市街地環境の形成と地域の活性化に貢献するものでございます。

また、地下街との接続階である地下2階において、地上4階までの6層吹き抜けの約450平方メートルの公共的立体広場を整備し、にぎわいと憩いの空間を確保するとともに、地下街との連絡通路の拡幅とあわせた地下の歩行者ネットワークの強化を図ります。1階におきましては、南北を通り抜ける約450平方メートルの歩行者空間を確保し、壁面の位置の制限による歩行者空間と連続した歩行者動線を確保するとともに、地下2階の屋内広場へのバリアフリー動線を確保することにより、地上・地下の歩行者の回遊性の向上を図ります。

それでは、今回定めようとしております都市計画内容をご説明させていただきます。

議案書3ページの計画書をご覧ください。今回定めようとしています計画は、位置が北区小松原町地内で、面積が約0.7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、「一」であらわしておりますが、これは指定されている商業地域内で供用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、10分の160、すなわち1,600%といたしまして、最高限度を800%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3ページの計

画書及び議案書 9 ページの説明図 2 をご覧ください。説明図 2 にございますように、安全でゆとりある歩行者空間を形成するよう、既設歩道と一体的に区域北側道路に沿って 2 メートル、区域西側道路に沿って 7 メートル、区域南側道路に沿って 4 メートル、区域東側道路に沿って 2.5 メートルの壁面の位置の制限による空地を確保するとともに、周辺から見た景観への配慮や周辺地区への影響等を考慮して、高層部及び中層部の壁面の位置の制限を行うとともに、高層部の高さの最高限度を 133 メートル及び 66 メートル、中層部の高さの最高限度を 33 メートル、低層部の高さの最高限度を 8 メートルにそれぞれ定めようとするものでございます。説明は以上でございます。

○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、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

○幹事（立田） すみません、ちょっと説明で読み間違えましたので訂正させていただきます。先ほど、容積率のところでございますけども、800%、これを最高限度というふうに申し上げました。最低限度の間違いでございます。すみません、800%が最低限度でございます。

○村橋会長 それでは、もう一度お伺いします。ただいま説明のありました議案につきましてご意見、ご質問はございませんでしょうか。

○八尾委員 八尾でございます。先ほどの説明でいうと容積率の拡充が大きく図られると。800%から1,600%に大きく拡充されるということで、事業者にとっては非常にプラスかなと。しかしながら、周辺の環境のマイナス面もやっぱり考えていかないといけないんじゃないかなということで、ここは特にほかの地域とは違って特区をしいていくため、ある意味、優遇しているということを前提にして質問をさせていただきたいなと思います。

ちょっと卑近な例で申しわけないんですけど、これは大阪にとってとても非常に重要な問題なので申し上げますけれども、自転車問題というのがあるんです、大阪には。大阪の自転車の保有台数というのが全国 1 位の保有台数になってまして、これがまた非常に大きな問題になってます。特に放置自転車という部分で問題になっているんです。これは交通にも支障を来しますし、安全面においても、また先ほど言われていました風格という面においても非常にこれは損なうような要素にもなっているということで、この自転車問題をちょっと取り上げたいなと思っております。

この後の議題になるかと思うんですけども、近鉄百貨店さんの方では、この自転車

問題に対して放置自転車の台数を調査されております。これは、独自で近鉄はやっているんですけども、富国生命さんの場合はこの辺の調査とかはされたんでしょうか。

○村橋会長 幹事の説明を求めます。

○幹事（高橋） 今回、事業者の方では、この周辺の違法駐車対策の調査は行っておりません。ただ、大阪市建設局の方で、市内全域の駅におきまして集まってまいります通勤・通学目的の自転車の駐輪状況を把握いたしますために、平日の午前、これは最近でいいますと平成19年2月でございますけれども、この午前中に調査を行っておりまして、この小松原町周辺では242台の違法駐車があることを結果として聞いております。

○八尾委員 今の言われたのが、富国生命では独自でやっていない。建設局で調査をしたら242台ですか、これ、今言われたように、調査の日時というのが非常に問題になるのではないかなと。特にこれ2月6日火曜日というふうに聞いてます。朝10時と。この時点で242台ということですけど、近鉄百貨店さんが調べた結果というのは、これ場所は違いますけれども、日時が違うところも違うのかということで、ちょっと参考になるかと思うんですけど、同じ平日の火曜日の朝10時に近鉄百貨店さんの周辺で調べられたら、自転車が76台とまっていたと。ピーク時は、これは実は日曜日なんですね。日曜日のピーク時には何と448台とまっていると。だから、火曜日は非常に少ない台数のときなんですね。日曜日のこれは15時半でも448台とまっているということですから、約5.8倍の台数になっている。非常に少ないときを選んでいいのかどうか知りませんが、結果的には非常に少ないときの台数やということで、これも南と北では場所が違いますけれども、同じ繁華街ということで、多くの放置自転車が並ぶのではないかなと思います。そういった意味で、まず、その実態もしっかり把握してほしいなと思います。建設局はそのある一部分だけを切り取っただけなんですけれども、本当の実態はすごい数が並んでいます。自転車、自動二輪も含めまして。こういったところをしっかりと見ていってほしいなと思います。大阪市では大規模な建物に対して事前協議の要綱があるわけですけども、この要綱の中での指導というのは非常に最低限の要綱の指導になっていると思うんですけども、まず、駐車台数をどれぐらい考えられているのか、ちょっとお聞きしたいなと思います。

○幹事（高橋） 自転車の駐車台数ということでございますけれども、今の委員からおっしゃいました大規模事前協議、これは、延べ床が例えば5,000平米を超えるような建築物に際しましては、建築確認申請前にこういった大規模事前協議を行う制度がございま

す。この大規模事前協議では、自転車の駐車につきましては、通常オフィスの場合、1フロアに1台というふうな基準で指導をしております、今回で見ますと約30台ぐらいがその指導台数になってまいります。

今回の計画におきましては、事業者の方においてはそういう違法駐車についても一定の改善を図っていきたいとの考えから、今回、駐輪台数として100台の確保を予定されております。

○八尾委員 それは最低限の話であって、実態にしっかり即した対応をお願いしたいなと思いますとともに、自転車をとめて放置をされないようにするためには、やっぱり工夫も必要かなと思うんです。というのは、自転車というのはやっぱり近くにとめるんですね。利便性にもちょっと配慮してほしいなと。

これは建設局さんでちょっと調査されたと思うんですけれども、目的地からどれぐらいの距離のところに自転車をとめられているのか、ちょっと教えてもらえますか。

○幹事（高橋） 建設局の方で調査いたしました自転車につきましては、瞬間の自転車台数だけでございまして、目的地までの場所の確定まではいたしておりません。ただ、ちなみに、私ども計画調整局の方で50ccを超えます自動二輪車につきましては、平成19年7月から9月にかけて市内で実態調査をさせていただきました。その中では、自動二輪でございすけれども、概ね駐車場所が目的地まで約30から80メートル範囲でとめられております。そういうような結果が、自動二輪でございすけれどもわかっております。

○八尾委員 今のお答えでしたら、自転車はとってないけれども、バイクだったら30から80メートルぐらいの範囲内でとめていると。バイクでさえ30メートルから80メートルの範囲であれば、自転車はなおさらもっと近いところへとめると思うんですね。これはあまり遠いところにとめて目的地に行くことなんてなかなか考えられないというか、そういうことはあまりしないと思うんです。そういった意味で、そういった利便性にも配慮したような設置をお願いしたいなと思っております。それと、まずこの建物というのは、先ほども説明がありましたけれど、そこのオフィスで働く人たちだけではなくて大学の研究室も入ります。また、一般の市民の人たちもどんどん利用されるというふうに聞いておりますけれど、自転車いうても、その建物だけで使うわけではなくて、いろんな使われ方をすると思うんです。こういったその当該の建物以外のところについても、ちょっと考えてほしいなと思ってるんですけど。特に今回、特区ということで、特区が

なければそこまで言いませんけれど、これは800%から1,600%という特区をしたという前提のもとで言うわけですが、その辺の配慮もお願いできますでしょうか。

○幹事（高橋） 自転車の建物利用者以外の利用についてというご質問でございますけれども、今回の計画では駐輪100台を確保する予定にされております。今後、事業者の方におかれましては、周辺状況を鑑みまして更なる増設の検討も始めていきたいと聞いております。また、こういったハード面の対策を検討いたしまして不十分な場合につきましては、駐輪場の運営につきまして、建物利用者の利用を基本としながらも、建物利用者以外の利用につきましても、ソフト面の対応を含めて今後検討していくよう事業者に申し伝えていきたいと思っております。

○八尾委員 更なる増設を検討するということですね。よろしくお願いします。

あと、今まで自転車のことを聞きましたけれども、自動二輪のことも非常に大きな問題になっています。自動二輪も車と同じように違反切符もとられますし、また、逆に言えば置くところがないんですね。違反はとられるわ、置くところがないわと、乗れるような状況ではないということで、これは全国的にも自動二輪の駐車対策というのは非常に叫ばれているところなんですけれども、こういったところも自動二輪の対策をしっかりしてほしいなど。特に、私もその前を通っていくと、バイクがずらっと車道に並んでいる状態を見ます。これは、非常に先ほどの風格のある大阪のまちには全然ふさわしくないような状態になっておりますので、こういった自動二輪の対策についても伺います。

○幹事（高橋） 自動二輪でございますけれども、昨年、駐車場法の改正がございまして、その駐車場法の中で自動二輪というのが位置づけられております。その結果、私も計画調局の方で、先ほど申し上げましたように、平成19年7月から9月にかけて市内で自動二輪車の実態調査を行いまして、その結果を分析いたしましてパブリックコメントを実施させていただいております。その中では、都心部の例えば百貨店とか店舗あるいは事務所であれば、総延べ床面積3,000平米ごとに1台の駐車場設置をお示しさせていただいているところでございます。

この今回の計画の具体的設置台数につきましては、建物計画が確定し、設置します基準が決まってから確定しますけれども、今考えられている基準で今回の計画ボリュームで試算させていただきますと、約20台の自動二輪の駐車施設が必要となってくるのではと考えておりまして、こういった建物の規模に応じまして必要な駐車施設を設置してい

ただくことによりまして、駐車需要に見合った適切な駐車施設の設置が可能になると考えております。

○八尾委員 非常に少ないなというのが私の印象なんです。道路上にそれ以上の台数のバイクが並んでいるという状態ですので、その辺はちょっとしっかりと考慮してほしいなと。できる前にあれやこれやもなかなか言いづらいことはありますけれども、これは建設ができ上がって完成後の話なんですけれども、完成後、もし今の計画が足りないということがわかれば、問題が生じれば、そのときにはしっかりと対応してほしいなと思っているんですけれども、いかがでしょうか。

○幹事（高橋） 今後ですけれども、建物内におきまして必要な自動二輪駐車対策施設を確保していただくように考えておりますけれども、建物建設後に問題が生じた場合につきましては、実態に即して適切に対応していただくよう事業者に申し伝えていきたいと考えております。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○稲森委員 大阪市会議員の稲森豊でございます。案件にかかわりまして、少し時間をいただきまして基本的な質問をさせていただきたいと思います。

この今日の都市計画審議会の要綱の4条に委員ということで、「建築及び都市計画等の自然科学等に関して優れた見識を有する者のうちから委嘱する」と、これが委員の役割でございますけれども、ご承知のように私たち大阪市会議員選出の委員というのは当て職でして、必ずしも専門的でないということで、的外れの意見も申し上げるかと思うんですけれども、前提にして何点かお聞きしたいと思います。

この本件の案件は、120号の生産緑地の変更を除いては、いずれも都市再生特別地区あるいはそれに関連する内容であります。私は過去、平成14年の12月におきましても、本審議会におきまして都市再生特別地区という考え方、これは究極の規制緩和であり、都市計画というまちづくりを誘導していくという考え方と矛盾すると、そういう批判的見地から意見を申し上げましたわけですが、それから5年経過し、事実で検証されている点もあります。本審議会でも、それらをめぐって専門家の皆さんからさまざまな意見も出されております。

そこで、共通しますので、後でも改めて質問する項目はあるんですけれども、大阪市の都市計画に対する基本的な姿勢と、都市計画法の第1条でこの都市計画の目的ということが書かれているわけでありまして、それを運用していく大阪市の計画調整局

の都市計画についての基本的なスタンス、姿勢について、まずお聞きしたいと思うんです。

それで、それに先立ちまして、毎年、国土交通省が都市計画の運用指針というのをを出していると思うんです。平成18年11月にも第5版ということで都市計画運用指針を発表しておりますけれども、その中で運用指針の趣旨とか都市計画制度の運用になったときの基本的な考え方ということ、そういう都市計画の意義という項目があるわけです。そこで述べられている内容、趣旨についてどう理解されておるのか、まずお聞きしたいと思います。

○幹事（高橋） ご質問は、市の都市計画の姿勢と、国が出されました都市計画運用指針に基づく考え方、この2点のご質問かと思います。

まず、これらは関連いたしますので、国の都市計画の運用指針の考え方をまずご紹介させていただいて、私どもの市の考え方をあわせてご説明したいと思います。

国が示しております都市計画運用指針といたしますのは、これから安定成熟した都市型社会にあっては、都市の状況に応じて既成市街地の再構築等により、都市構造の再編に取り組む必要があるが、その取り組みにおいては、他の都市との競争という視点に立った個性的な都市づくりへの要請の高まりにこたえていかなければならないこと、更に幅広く環境負荷の軽減、防災性の向上、バリアフリー化、良好な景観の保全・形成、歩いて暮らせるまちづくり等、都市が抱える各種の課題にも対応していく必要が高まっていること、このため、地域の実情を十分踏まえて都市計画を積極的に活用していくという趣旨が、都市計画の運用指針の中で都市計画の意義として記載されております。今、稲森委員の方から都市再生特別地区と都市計画の矛盾というご指摘がございましたけれども、その中で都市再生特別地区でございますけれども、これは都市再生の拠点としまして、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域である、こちらのパワーポイントに示しております赤い色の都市再生緊急整備地域、このエリアに限定いたしまして、これはそれぞれエリアごとで決まっております地域整備方針、これに沿った都市開発等を迅速に実現するために、民間事業者の創意工夫に基づく計画提案を踏まえて定めるものとされております。

また、この都市再生特別地区の運用指針におきましても、都市の魅力や国際競争力を高めるなど、当該都市開発事業が持つ都市再生の効果等に着眼した柔軟な考え方のもとに定めることが望ましいとされておまして、そういった都市再生特別地区を定めるに

当たりましては、交通施設及び処理施設等の容量や周辺地域に対する環境上の影響を検討し、当該機能に著しく支障をきたすことがないよう配慮することを基本に記載されております。

これを受けまして、私ども大阪市では、都市再生に向けましてこれまで蓄積してまいりました都市機能やインフラ、文化、歴史などのそういった優位性を生かしまして、まちづくりと経済振興、そういうハード、ソフト両面から規制緩和や重点事業をパッケージにして集中的に実施していきたいと考えております。そして、内外の企業に対してプロモーション活動を展開し、大阪圏の再生の牽引役を果たせるよう、国際的な競争力のある都市づくりや社会基盤づくりを行っていききたいと考えております。

都市再生特別地区の運用に当たりまして、民間事業者の資金力と創意工夫を生かしました多様な開発計画につきまして、地域整備方針などを勘案しつつ個別に協議、検討いたしまして、無秩序に容積率の緩和を行うのではなく、都市再生の観点から検証いたしまして規制を行っております。その際、オープンスペースでありますとか文化施設等の地域や市民全体に貢献いたします個々の要素についても評価して容積率を緩和しまして、あわせて環境負荷の軽減あるいは歩行者環境の改善など、周辺地域の環境に留意して指定を行っているところでございます。

○稲森委員 今お答えになられたことを記述されているわけですが、私なりにこれ理解しましたら、ここで書かれているわけです、基本的な考え方ということですね。安定、成熟した都市型社会にあっては、すべての都市がこれまでのような人口増を前提とした都市づくりを目指す状況ではなくなってきていると。都市の状況に応じて、既成市街地の再構築等により都市構造の再編に取り組む必要があるということで、そういう中で先ほど述べられたように、幅広く環境負荷を軽減していく、防災性を向上していく、バリアフリー化、良好な景観を保全していく、あるいは歩いて暮らせるまちづくり等、都市が抱える各種の課題に対応していく必要が高まってきているということで、こういう状況を地方公共団体に当たっては勘案して、都市計画を積極的に活用することが必要だと、こう述べられているわけですね。これは、従来のように経済成長を前提とした拡大型の都市づくりの見直しを示唆した中身であると私は理解するわけですが、一方、今日のテーマもそうでございますけれども、この間の大阪市の都市再生あるいは特別地区の基本的な考え方をして、都市間競争に勝っていくということで、産業の集積、投資の呼び込みとか経済成長を促す、そして、土地利用については容積率緩和など土地の高度

利用、建物高層化などが基調にあったということは、もう周知のとおりだと思うんです。それに関して、この審議会でも安全性の問題とか交通の問題、耐震の問題など議論になったわけですが、例えば、後でも議題になってまいります121号も関連するんですけども、梅田駅周辺の再開発についても、大阪市の都市再生特別委員会というこういう委員会があるわけですが、そこで大阪市としては、事業を計画的に展開することによって雇用の創出、新たな投資の誘発、その効果が全市的に及ぶような都市再生、国内外から広く知識、人材投資を呼び込み、それにより新しい知識、文化、新産業を生み出す、これをまちづくりの方針としているということで、土地の高度利用を前提とする都市再生の考え方を打ち出しておられるわけです。こういった姿勢と、最近、国土交通省の今回の運用指針で言われております、今の成熟した時代におけるこういった考慮せよというこの関係というのは、ちょっと方向性としては乖離してるように私は理解するわけですが、そういうことについて大阪市は、そういった成熟した社会での再開発の考え方との関連をどう考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

○幹事（高橋） 成熟化した社会の中での都市計画と、梅田駅を中心としたそういった都市再生特別地区を活用したまちづくり、この点についてのご質問かと思いますが、そういった成熟化した社会というのは、人口減少とかあるいは高齢化の急速な進行、こういった情勢を受けまして国の方で示されておりますのが、例えば中心市街地におきまして郊外でばらばらにまちづくりを進めるのではなく、都市の既存ストックを活用してさまざまな都市機能をコンパクトに集めたまちづくりの方向というのを、国の方では新しい都市計画の方針として示されております。

こうした中で私ども大阪市では、大阪市は関西の中核都市として広域的な役割を果たしながら、関西経済を牽引し、活力と創造に満ちた都市として、また市民の日常生活の場としてより一層発展していくことが求められていると考えております。このために、都市インフラが集積した大阪都心部の都市再生緊急整備地域、ここにおきまして開発投資を集積させ、高密度化したコンパクトな都心部の形成をめざしており、それによりまして持続的な発展が可能となり、また、これからの大阪の発展に不可欠な経済、産業、文化などの都市機能が集積し、大阪都市圏の発展を先導する活力と創造に満ちた拠点が形成されると、このように考えております。それぞれの開発の中におきまして、例えば歩行者環境の充実とか屋上緑化でありますとか環境対策、そういった対策も含めて高質な都市空間をつくっていききたいと、そのように考えております。

○稲森委員 整合性があるというような理解でのご答弁だったんですけど、お聞きしたいと思うんですけど、少し具体的にですね。この数字のように都市再生特別措置法、2002年3月に法律制定されたんですけども、この中では、都市再生特別地区に指定されずと民間事業者が既存の都市計画の変更を提案することができると。自治体は、6カ月以内にこれに応じるか否かを決めなければいけないということになったわけですね。今回の提案も、この流れに沿って事業者が大阪市に対して原案を示して、これを原案としてこの審議会にかけられておるんですけども、これはまさに都市計画法の形骸化につながるんじゃないかと。都市計画審議会も追認機関というか、こういうことに陥ると思うんですけど。そこでお聞きしたいと思うんですけども、今回、あと何件か特別区の変更事案が出されているわけですけども、事業者から原案が示されて、大阪市計画調整局としてどこかの変更なり意見を述べられて原案を修正されたという箇所はあったのかどうか、その点をお聞きしたいと思います。

○幹事（高橋） まず、委員の方から、都市再生特別措置法に基づきまして今回の特区が民間から提案されてきたと、そういうようなご質問でございますけれども、今回ご審議いただいておりますのは、国が申しておりますような提案制度によるものではございませんで、私ども大阪市の民間事業者から相談を受けまして両方で協議を重ねた上で、大阪市の案として今回、案をつくらせていただいております、ご指摘あるようなそういう都市再生特別措置法による民間提案制度に基づくものではございません。

それから、今そういった事業者と私どもとの協議の中で、先ほども申しましたように、私ども無秩序に容積率の緩和を与えているのではございません。それぞれの地域性を加味しながら、その地域に貢献していただくような施設とか機能とかそういったものをきちっととっていただくと、そういうことで容積率の緩和を今回、都市再生特別地区としてご審議を頂戴しているところでございます。

○稲森委員 重ねてお聞きしますが、この問題につきましては、以前、大阪市の都市再生特別委員会でもシンポジウムもやられまして、そのときにコメンテーターということで東京大学の先進科学技術研究センター教授の大西隆さん、この方がコメンテーターとして「逆都市化時代の都市政策」、都市問題研究にもこれは投稿されているんですけど、あの方はもうずばりラジカルに、都市再生法では都市は再生しないと。これは小泉さんのブレーンだった方なんですね。元の政府の。そういう方がずばりこういうことをおっしゃっていると。だから、やはりそういう国の都市再生にかかわられるような、ま

あ言ったら専門家でも心配なさっている問題なんですね。

先ほどのお答えでは、これはあくまでも事業者と大阪市の共同作業として協議した結果、提案しているので、決して事業者だけの提案でないというお答えがあったわけですが、1点だけ具体的な問題でお聞きしておきたいと思うんです。

先ほど容積率の問題が出てまいりましたんですけども、最近、今年は特に灼熱地獄というんですか、暑い時期でして、ヒートアイランドの問題が非常に大問題になりましたけれども、あるマスコミに、気象庁が最近調査した結果ということで、もし大阪のビル群がなければ、すべて原野というか農村地域であった場合をシミュレーションして、京都とかほかの奈良なども含めて、大阪のビル群が海風をさえぎって京都あたりも3、4度暑くなっていると、こういう研究結果を気象庁が発表されているわけです。

こういった今提案されていることというのは、ほとんど1,600%ということでありますから、一般は800%だと思うんですね、容積率の最高限度は。その倍の容積率で建てていくわけです。そういう場合に、東京の汐留でも同じような問題が起こっていましたが、こういった高層化による気象温暖化、ヒートアイランド問題、こういったことを今回事業者と協議するときに大阪市としては念頭に置いてされたんですか。そういう点についてお聞きしたいと思います。

○幹事（高橋） ご質問は、ヒートアイランド対策が今回のこれらのプランの中でどういう形で反映されているかという点でございますけれども、当然、私どもも地球温暖化等の対策としましては重要な問題と認識しておりまして、多くのエネルギーを消費する建築物にとってヒートアイランド対策というのはこれからますます重要になってくると考えております。個別の開発におきましては、その対策といたしまして、建物を更新するにあたりましては、省エネ機器を導入するなどによる人工廃熱の抑制、あるいは屋上緑化による灼熱環境の緩和、それからセットバックや建物形状等による風の通り抜けへの配慮、そういったような取り組みを開発計画の中で講じていただきまして、建物計画と環境対策、これをバランスよく取り入れる形で今回ご提案させていただいております。

○稲森委員 もう1点だけ聞きたいと思います。

今のお答えというのは、建設することを前提にして、その影響を軽減する工夫はなさっていると、こういうお答えだと思うんですけども、この高層化の問題というのは、私もちょっとこの間でいろいろインターネットなどで調べている中で、ルイス・マンフォードという、これは都市計画家だと思うんですけども、彼が世界各国の建物のいろんな

のを見て評論してるんですよ。その中で、いわゆる最近の超高層化によるカーテンウォールのやり方、これについて述べているわけです。

ガラスというのは、確かに建築家にとっては欠くべからざる材料だと。けれども、それは二つの大きな欠点を持っていると。一つは、細菌を殺し、皮膚から体内にビタミンDを補給する紫外線を大幅に減少させる。それゆえ、ガラスのはめ殺しよりは直接日光を取り入れできる開閉可能な窓の方が望ましいということが一つと、二つ目には、壁体、ウォールですね。壁体として考えた場合、暑い季節には過度に輻射熱を受容し、逆に寒い季節には内部の熱を過度に外部へ逃してしまう欠点があると。ガラスに壁体と窓の二つの役割を果たさせようと試みた近代建築家は、どちらの性能も満足にさせることができなかったということで、甚だしく不経済で、結局、性能の悪い時代のビル建築をつくり出したということで、うんと金のかかる暖冷房の設備を備えて初めて住める代物であり、美的には鈍重で技術的には不条理な代物。かなり辛口に表現されていました。

例えば今、ここにカーテンウォール、これはブラインドで遮蔽しなきゃいけないでしょう。これ何でかという、西日が入ってもう結構暑いですね。なおかつ、これブラインドをおろして蛍光灯をつけなきゃいけないと。まさにこれはマンフォードが指摘したもうひどい無駄だと。だから、やっぱり今の時点では、そういったことについても先見性を発揮して省エネのビルということを考えたらなとか、やっぱりつくることの前に、その構造自体が省エネ的にそういった機械的なエネルギーが消耗しないような考え方というのは、当然、都市計画として導入すべきじゃないかなと、このことを申し上げまして、まずは今の質問を終わらせていただきたいと思います。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

○土岐委員 土岐でございます。この小松原の地区につきましては、いわゆる大阪市の環境評価条例の対象には入っていないと、そういうふうに思いますが、具体的に周辺地域への影響ですね。特に、後ほど出てきますけれども、近鉄の方も同じでありますけれども、風害の対策、これについてはどのようなになっているか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○幹事（高橋） 環境対策の特に風害についてのご質問でございますけれども、本計画は、委員からご指摘ありましたように、大阪市環境影響評価条例の対象事業にはなっておりません。対象は高さが150メートルを超える場合というふうになっておりますけれども、今回は対象になっておりませんが、事業者の方におきましては、同じ内容の周辺

地域に及ぼす影響を確認するために、風害、日照、電波障害、景観に関する検証を行っていただいております。

このうち風害でございますけれども、風害につきましては、計画建物の建築前と建築後におきます周辺地域の気流の状況の変化を縮尺500分の1の模型を用いまして風洞実験をして予測しております。その予測に基づきまして風環境を評価しまして、必要な防風対策を講じていくということにしております。この風の環境評価としましては、このパワーポイントにお示ししておりますように、一般的に用いられております村上式、これは元東京大学生産技術研究所の教授である村上氏が提案された手法でございますけれども、強風の出現頻度に基づき、風環境評価尺度を用いまして評価を行っております。この場合、村上式では、風の10メートル毎秒、例えばごみが舞い上がる状況、あるいは15メートル毎秒、立て看板、自転車等が倒れる、歩行困難、秒速20メートル毎秒、風に吹き飛ばされそうになると、こういった最大瞬間風速の基準を設けまして、これに対する評価を4分類で行っております。これが村上式に基づきます分類でございます、例えばランク1につきましては、日最大瞬間風速、これは10メートル毎秒のところは37日以下である。あるいは15メートル毎秒が3日以下、20メートル毎秒が0.3日以下と、この場合についてはランク1ということになっております。それぞれランク2、ランク3、これを超える場合にはランク4ということで、四つのランクに分類されております。

今回、この村上式を用いまして風環境の評価を行いましたところ、まず、建築する前でございますけれども、建物の西側、阪急百貨店の南側に当たるんですが、こちらの方でランク3の部分がございまして、そのほかの領域ではランク1から2という状況でございます。建設後の状況でございますけれども、大体、建設内の敷地ではランクが1か2に納まっておりますけれども、先ほどの阪急百貨店南側につきましては、同様のランク3が出現する形になっております。

結論としましては、建設によります風系の変化が周辺地域に著しい影響を及ぼすものではないと考えておりまして、おおむね一般的な事務所街における風環境と同程度であると考えておりまして、そういった著しい風環境悪化は招かないと、そのように考えております。

○村橋会長 はい、どうぞ。

○土岐委員 わかりました。今回の小松原地区のこの特区については、いろいろお話を聞いておるわけですが、特にアーケードの改修とか地下街の設備の改善、さらには

この地域の活性化に寄与するというような点など、周辺地域にも配慮された計画になっているということで、一定の高度利用を図りながらさらに地域貢献していただいているということについては、一定理解ができるかなというふうに思っております。

したがって、今後とも引き続いて、先ほどお話が出ておりましたけども、駐輪、駐車問題ですね。駐輪問題等も含めて周辺地域との共存共栄、これを図りながら地域の発展に貢献していくというようにお願いをしたいというふうに、このことをご要望いたしたいと思います。以上でございます。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

○鳴海委員 先ほどの質問と多少かぶりますが、簡単ですので質問させていただきます。

今回の案件は、変更となっていますけれど、実際変更である部分と、それから追加の部分があるんですね。追加も変更には違いなんですけど、追加をするというのは非常に大きい考え方が問われるわけでございまして、既に決められていた特区をどういう理由で追加するのかということが余りよく説明がわかりませんでした。

これから、民間の提案によって開発が可能であれば、あちらこちらでこういう追加が出てくるおそれもあるわけでございまして、その辺について市として、こういう考え方で今回追加を提案するとか、そういう都市計画的説明がもう少し欲しいわけでございしますが、その辺について説明不足だと思いますので、ぜひよろしくお願いします。

○幹事（高橋） 今回、議案の方には都市再生特別地区の変更と書いておりますけれども、エリアの追加の案件でございます。都市再生緊急整備地域の中では、基本的には民間事業者の方が都市再生特別地区を使われて民間の創意工夫に基づく開発ができると、そういうような法律になっております。

私どもとしましては、そういった提案、相談がありましたときには、地域貢献あるいは近接地域全体、都心部のバランスなんかを勘案しまして、必要な地域貢献をしていただいて容積率緩和を認めていくと、そういう姿勢で今まで臨んできております。

今回の小松原町エリアにつきましては、大阪駅周辺というエリアでございますので、今後この大阪駅周辺につきましてはさまざまな開発計画・構想がございますので、今後、全体の構想計画をよく踏まえながら、その中で必要な貢献というのをきっちりしていただいて、都市再生特別地区を検討していきたいと、そのように思っております。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。本件につきまして、ご異議ございませんでしょう

か。

○瀬戸委員 私も素人なんですけど、今の説明はもう一つわかりにくいかなと思うんです。

要するに、既に特区で一たん計画を決めて、それをさらに追加して広げると。その追加するのはなぜかということで、今言われたのは結局、この大阪駅周辺でいろんな開発事業が行われているから、それに見合ったふうに考えたんだというようなことを言ったんですか。ちょっとよくわからなかったんで。

○幹事（高橋） 申し上げた内容としましては、まず、今回の小松原町地区につきましては、地域貢献というのを総合的に勘案いたしまして今回付議させていただいております。今後、こういった都市再生特区がこういった緊急整備地域エリアの中でどんどん出てくるだろうと。そのときに大阪市としてどういう対応をしていくのかと、そういうふうなご趣旨のご質問であったと思っております。

基本的にはこの都市再生特別措置法と申しますのは、民間からの提案があつて、民間の創意工夫を生かして展開していくと、そういった趣旨のものでございますので、この都市再生緊急整備地域の中で出てくるものについては、基本的には民間事業者と相談しながらそれぞれ進めていきたいと思っております。ただ、一部のエリアにつきまして、例えば大阪駅周辺とかそういったエリアにつきまして過度にいろんな開発が出てくる場合、これにつきましては、それぞれ開発が出てきた段階でそのエリアで持っている課題を解決していただくと、そういうことでもって都市再生特別地区を進めていきたいと、そのように思っております。

○瀬戸委員 民間事業者の最初、稲森さんの方から指摘もあつて、完全なる民間からの提案を審議しているわけではないと。民間から相談があつて協議したと。相談協議というんだけど、事実上、これは民間からの提案みたいなものだというふうに理解を私はするんです。それに対して、協議して協議してと言うんだけど、大阪市が何を注文したのかとか、どういう意見を出したのかということがもう一つ見えてこないような気がします。いわゆる大阪市としての都市計画の主体性があるんかというような気がいたしますので、ちょっともうこれ以上は差し控えますけども、そういう意見を申し上げておきたいと思います。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

○鳴海委員 先ほどのやつは追加ということでお聞きしたんですね。追加というのはどこでも追加できる可能性があるわけで、そういうのをその場所で事業が成立して公共的貢

献があればいいというその説明だけでどこでもいいという、そういうふうにとられてしまいうんですけれど、市としてももう少し確固たる姿勢がないと、将来ばらばらな開発が進んでいく可能性があるんですけど、その辺についてはいかがでしょうか。私の発言も、質問してもこれ以上はあれですので、これから単に民間と協議して、うまくいけそうな開発だからというのを、どういう項目でどういう場所で検討してこうなったかというのをもう少し透明性をもって説明していただかないと、ここで数分話を聞いてもほとんど内容がわからないわけですので、その辺、別途対応策を考えていただきたいと、そういうことであります。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。

○幹事（北村） 計画調整局長の北村でございます。先ほど来、都市再生というかわりの中におきまして、今回ご審議いただいていますような都市再生特別地区の指定のあり方についてのご質問が累々あったかと思っております。私ども、都市再生というのは、冒頭、私どもの副市長、井越の方から申し述べましたように、現下の大阪市の最大の課題であるというふうに思っております。その中で、都市再生特別措置法に基づくこういう特区の制度、さらにはそのベースとなります都市再生緊急整備地域の指定のあり方等につきまして、大変僭越な言い方でございますけれども、若干私たちの考え方とご質問するところのちょっとギャップがあるかなというふうに思っております。先ほど担当課長の方から質疑の中で若干ご説明させていただいた中で申し述べておりますけれども、この都市再生特別地区というのはあくまでも都市再生緊急整備地域の中でしか使えない制度であるということ。その都市再生緊急整備地域、大阪市内は4カ所指定をしております。それは、無秩序にといいますか、何もなく漫然と指定をしているのではなく、今パワーポイントでお示しをいたしておりますように、旧来の都心部と言われております船場島之内地域を中心とした地域、ここでは大阪駅周辺、中之島御堂筋周辺地域というふうに言っておりますけれども、この地域でありますとか、難波湊町地域、さらには阿倍野地域、次の議案でご審議いただく近鉄の付近でございます。それにあわせまして、臨海部の咲洲のコスモスクエア地域、この4カ所に限って地域の指定をさせていただいております。この地域の中で開発が起こったときに、公共貢献等も含めて周辺の市街地環境の整備、そういった観点も踏まえた上での開発計画として認められるといいますか、私どもとして、大阪市として開発事業者との協議調整を踏まえた上で、案としてご提案できるものに限ってご審議を願っているということでございます。

面積的な要件は説明しておりませんでしたけども、この都市再生特別地区につきましては、一応国の方の基準で0.5ヘクタール以上の開発でなければならないとなっております。これは土地の面積でございますけども、5,000平方メートル以上の土地の面積がなければだめだということで、これは、ある意味で申しますと、個別のいわゆるペンシルビルといいますか、そういったビルの開発をすると、それを是認するのではなく、むしろそういった狭小な敷地は敷地の共同化を行いながら土地の高度利用を図っていくという趣旨も踏まえておるかなというふうに思っております。

それと同時に、コスモスクエア地区はちょっと別といたしまして、ここに挙げておりますような地域につきましては、当然のことながらこれから都市の再編といいますか、つくりかえといいますか、ご承知のようにかなり老朽化したビルも多うございます。今日、この時点で小松原地区でご審議いただいておりますビルも、建設されてからかなり年数がたっております。そういった都市のインフラとしての建物類も老朽化をしていく。その老朽化を逆に新しく更新していくというそのときに、こういった特別地区の制度を使っていただいて、開発事業者の方で公共貢献もあわせてやっていただきながら、うまくまちづくりを進めていきたいというのが私どもの考え方でございます。

先ほど来、例えば開発事業者との関連の中で今回の案件につきましてどういった調整が大阪市の考え方として提案をして、それを開発事業者に受けとめてもらえたかという部分のお話でございますけれども、当然セットバックとか、歩行者空間の高質化といったものもございますけども、この小松原地区につきましては、地下街に直接接続をしているビルというそういう非常に特殊な視点もございまして、冒頭の説明の中でもございましたように、地下街の防災センター機能の一部をこのビルの中で受け持っていただくとか、あるいは地下街との接続につきましても、少々段差があるところをバリアフリー化して、その地下での歩行者ネットワークの充実強化にご協力いただくとか、そういった点での調整を、当初は開発事業者の方では考えていなかった部分も大阪市として依頼をしてそれを整備いただく、そういうやりとりをしてきたものでございます。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でしょうか。

○北村委員 簡単な質問をさせていただきます。先ほどの駐輪スペースですか、それからバイクの駐車スペースの話に戻るんですけども、この特区の中での新たな容積あるいは床面積の増加に対して、自動車の駐車能力、これはいわゆる付置義務というふうに

これまでもあったわけですがけれども、これはどういう考え方でやっていかれるか。個別のビルでどうするかというのも一つですがけれども、今後もどんどん出てくるわけですから、全体として、地域としてどういう考え方で臨んでおられるのか、ちょっとお聞きできればなと思うんですが。

○幹事（高橋） まず、このビルの自動車の方の駐車台数でございますけれども、まず、このビルが昭和39年に建築された建物でございます。その当時、容積率指定がなされていない時代の建物でございます。その際につくられた駐車台数としましては133台ございました。今回、新しい建物計画に合わせまして、駐車場の台数を算定させていただきますと約145台ということで、ほとんど現在あります駐車場の状況と変わらない状況にあります。そういうような点からも、小松原町地区のこの特区につきまして、周辺の交通への影響というのは少ないのかなと、そのように考えております。

それから、後半の方のご質問でエリア全体の交通問題、これにつきましては、今後これから想定されますようないろいろな開発計画なんかも加味しながら、一番危険の度合いのところでいろいろ交通量計測をさせていただいて、その上でこの部分についても交通上の悪化はないと、そういうような判断で、付置義務駐車場の面と、それから大阪駅周辺全体の交通計画のチェックと、そういう2点の方から交通処理については問題ないと、そういうふうに考えております。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

（発言する者なし）

○村橋会長 それではお諮りしますが、議第121号議案につきまして、ご異議ございませんでしょうか。

（「異議あり」と呼ぶ者あり）

○村橋会長 ご異議がありますということでございますので、それでは、議第121号議案につきましては採決いたします。

議第121号議案を原案どおり可決することにつき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 はい、ありがとうございます。挙手多数でございますので、本案は原案どおり可決されました。

続きまして、議第122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（立田） 議第122号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」ご説明いたします。表紙に議第122号と記載されております議案書及び前のスクリーンをご覧ください。

今回変更を行いますのは西本町一丁目地区でございます。本地区は、議案書の7ページ、説明図1で詳細な位置を示しておりますように、四ツ橋筋と中央大通りの交差点の北東角にあり、地下鉄本町駅と隣接する位置にあるものでございます。

本地区は、既存の都市基盤の蓄積等を生かしつつ、風格ある国際的な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の地域整備方針に沿いまして、地区周辺に業務機能が集積し、交通の結節点となっている立地特性を生かし、平成18年に都市計画決定いたしましたものでございます。今回の変更は、当初の都市計画決定後に生じた事業計画の変更に際し、当初目的としておりました土地の合理的かつ健全な高度利用に加え、地下空間の有効利用で確保されるオープンスペースを活用し、一層の歩行者空間の充実を図るために行うものでございます。

それでは、今回の主な変更点につきましてご説明いたします。議案書の3ページの計画書及び前のスクリーンをご覧ください。当初計画におきまして、建築物の高さの最高限度、中層部30メートルとして想定しておりました機械式立体駐車場につきましては、今回の事業計画の変更に伴い、自走式地下駐車場としての整備が可能となりましたことから、建築物の高さの最高限度においての中層部30メートルを削除するものでございます。

次に、議案書9ページの説明図2及び前のスクリーンをご覧ください。計画書と同じく、説明図におきましても、中層部30メートルを削除するとともに、中層部に係る壁面の位置の制限を削除いたします。これらの変更により確保された敷地東側のオープンスペースにおきましては、都市計画決定事項ではございませんが、新たに歩行者専用通路を設けることで敷地内における快適な歩行者空間の充実を図るものでございます。なお、当初計画決定時においては、都市再生に資する主な貢献として、インキュベーション機能や産学連携機能の導入、計画建物の地下階に直結する地下鉄連絡通路の新設を初めとしたバリアフリー対策、地下鉄連絡通路に接続した公共的立体広場の設置等を行うこととしておりましたが、これらについては実質的な変更はございません。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いたします。

○村橋会長 ただいま幹事から説明のありました議案につきまして、ご意見、ご質問ござ

いませんでしょうか。

(「ありません」と呼ぶ者あり)

○村橋会長 それでは、議第122号議案につきましてご異議ございませんので、原案どおり可決いたします。

続きまして、議第123号及び議第124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してもらいます。

○幹事（立田） 議第123号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」及び議第124号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」を一括してご説明させていただきます。前のスクリーンをご覧ください。本案件は、天王寺・阿倍野ターミナルに近接する立地特性を生かし、大阪の南の玄関口にふさわしい商業・娯楽・居住・宿泊機能等が複合した個性ある拠点的形成するという都市再生緊急整備地区内の地域整備方針に沿いまして、天王寺・阿倍野ターミナルにふさわしい商業業務機能の集積や文化機能の導入を図るものでございます。

また、歩行者ネットワークを拡充して安全で快適な歩行者空間を整備し、ターミナル及び周辺市街地への回遊性をより一層充実させて地域の活性化を図るとともに、鉄道機関の乗りかえ利便性を考慮して鉄道結節機能の強化を図り、都市の再生に貢献しようとするものでございます。

それでは、議第123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。議案書の11ページの説明図1をご覧ください。当地区は、JR天王寺駅の南側で近鉄阿倍野橋駅を含む地域でございまして、現在、百貨店等として利用されている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、老朽化した建築物の建て替えにより、商業機能を更新し、高度化を図ることにより、集客性の向上を図るとともに、当地区に新たに業務機能及び質の高い宿泊機能を導入することにより、にぎわいや風格のある拠点の形成を図るものでございます。さらに、建物内に美術館を整備するとともに、最上階には展望台を設けることにより、文化・交流機能の充実を図ります。公共的な空間整備といたしましては、1階において近鉄阿部野橋駅のコンコースとしても機能する屋内歩行者空間を整備し、壁面の位置の制限による歩行者空間とともに、安全で快適な歩行者空間の確保と周辺市街地への回遊性の向上を図ります。また、地下1階において、地下鉄駅と接続する部分に約730平方メートルの屋内広場を整備し、ゆとりある歩行者空間の形成を図ります。

次に、阿部野橋歩道橋レベルにおきましては、建物の外周部分の歩行者用通路、建物内を南北に貫く屋内通路及び地区の南側へ連絡する上空通路を整備し、歩行者の回遊性の向上を図るとともに、南北屋内通路に接して約700平方メートルの広場等を整備し、安全で快適な歩行者空間の形成とにぎわいの創出を図ります。

また、低層部2及び中層部2の屋上部分には、合計約900平方メートルの屋外広場を整備し、緑化に努めるとともに、快適な広場空間の形成を図ります。

これらの新たな機能の導入や公共的な空間整備などによりまして、地域の活性化を図り、都市の再生に貢献するものでございます。

それでは、今回定めようとしております都市計画内容をご説明させていただきます。

議案書3ページの計画書をご覧ください。今回定めようとしている内容は、位置が阿倍野区阿倍野筋一丁目地内で、面積が約2.3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「一」であらわしておりますが、これは、指定されている商業地域内で供用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1,600%とし、最低限度を800%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等につきましては、議案書の3ページの計画書及び議案書13ページから18ページの説明図2-1から説明図2-3をご覧ください。まず、説明図2-1にございますように、1階におきまして既設歩道と一体的に区域北側道路に沿って1.5メートル及び2.5メートル、区域西側道路に沿って3メートル、区域南側道路に沿って2.5メートルの壁面の位置の制限による空地を確保します。

また、説明図2-2及び説明図2-3にございますように、景観への配慮や周辺地区への影響等を考慮して高層部、中層部及び低層部の壁面の位置の制限を行うとともに、高層部の高さの最高限度を310メートル及び215メートル、中層部の高さの最高限度を140メートル及び95メートル、低層部の高さの最高限度を60メートル及び20メートル及び12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124号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」をご説明させていただきます。議案書の7ページから8ページ、資料の19ページから21ページでございます。

本案件は、都市高速鉄道近畿日本鉄道南大阪線に関するものでございます。当該路線は大阪東南部の通勤・通学に大きな役割を果たす路線で、昭和51年2月には、踏切の解

消や一体的なまちづくりを図るため、阿部野橋駅から針中野駅北側までの延長約3,770メートルの区間につきまして連続立体高速事業を都市計画決定し、平成2年9月に事業完了いたしております。

今回の変更は、阿部野橋駅におきまして、当駅の北側に位置するJR天王寺駅及び地下鉄御堂筋線天王寺駅との乗りかえでの中・東改札口の利便性を強化し、利用促進を図るため、駅プラットフォーム及び西改札口的位置を東へずらすとともに、中・東改札口付近におけるエスカレーターの増設などを行うものでございます。都市計画の変更といたしましては、起点を約30メートル終点側にずらし、区域の延長を約3,770メートルから約3,740メートルに変更するものでございます。阿部野橋駅の区間は地表式になっている部分でございますので、この変更に伴い、内訳の地表式の区間も約460メートルから430メートルに変更となります。説明は以上でございます。何とぞよろしくご審議をお願いいたします。

○村橋会長 ただ今幹事の説明のありました議案につきましてご意見、ご質問はございませんでしょうか。

○土岐委員 先ほどもご質問させていただきましたけど、当該、ここは300メートルを超えるということですから、150メートルを超えておりますので、環境アセスメントの対象になるんだろうと思いますけれども、どれぐらいの数値が出ているのか、そして風害対策をどのようにされているのか、ちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○幹事（高橋） この阿倍野筋一丁目地区におきます風害対策についてのご質問でございますけれども、この当該計画は高さが150メートルで、延べ床が10万平米を超える計画でございますので、ご指摘ありましたように大阪市環境影響評価条例に基づく環境アセスメントの対象事業になっておりまして、その技術指針の中で風害、日照、電波障害、景観について評価を行うこととなっております。

今後、環境アセスメントの手続等を行ってまいりますけれども、今回の都市再生特別地区を定めるに当たりまして、周辺地域に対する環境上の影響等を検討し、著しい支障を来すことがないかを確認するために、事業者が予備的にこれらをあらかじめ検証しております。これにつきましては、風害につきましては今回、コンピューターによる流体数値シミュレーションを実施しております。この評価につきましては、先ほどご説明しました一般に使われております村上式というのを採用させていただいております。

結果を申し上げますと、建設後でございますけれども、パワーポイントで示してまい

りますように、阿倍野筋の歩道、それからＪＲミオの歩道、それからＨｏｏｐ東側の歩道、北西部の歩行者デッキ上、それから阿倍野再開発のＡ１、Ａ２棟の東側、こういったところにおきまして、さっきご説明しましたランク４というふうな風害がきついエリアが見られております。これらに対する対策といたしまして、まず、今５点対策を考えております。１点目が屋上緑化による風の緩衝。２点目がバルコニーあるいはルーバーの設置による吹きおろしやはね返り風の低減。３点目が、建物の１５階、３７階、５８階には機械室がございます。その機械室の外周を開口とすることによる風の抵抗の軽減。４点目が、中高層階にテラスを設けまして吹きおろし、はね返り風の軽減を図っていく。５点目が、歩行者デッキ上に屋根を張ることで路上への風の影響を軽減すると、こういった対策が必要となります。こういった対策を講じることによりまして、ランク４がランク３以内に軽減されまして、概ね一般的な事務所街における風環境と同程度のようなというふうに結果が出てきております。今後、さらなる環境チェックを行うという意味で、大阪市環境影響評価条例に基づきまして風害等、技術指針に基づきまして評価を行っていく予定でございます。

○土岐委員 今のご説明では概ね３ということですが、まだ４のところは残るわけですか、これをやっても。最終的には、そのような風害の影響というのはきちっとクリアされるのでしょうか。

○幹事（高橋） 先ほどランク４の場所をお示しさせていただきました。五つの対策を講じることによりまして、いずれの箇所におきましてもランク３の程度に落ちると。ランク４は生じない形になります。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問は。はい、どうぞ。

○稲森委員 市会議員の稲森豊です。先ほどの高層化によりますヒートアイランドの問題とか、また省エネの問題、これは共通する問題があるわけですが、この今の案件につきましては、とりわけ高層化と防災の問題、そういう観点からお聞きしたいと思うんです。まず、容積率ですね。都市計画において決められておりますけれども、この容積率の制限というのはどういうところからこういう制限が求められているのでしょうか。そのねらうところというのは何でしょうか。

○幹事（高橋） 容積率の指定についてのお尋ねということですが、この阿倍野周辺につきましては、商業地域で容積率が８００％の指定を行っておりまして、これは、こういった都心部の都市活動とかあるいは商業業務機能の配置とか、そういった

ものを勘案して容積率あるいは用途地域を指定しております。

○稲森委員　やはり一定の安全性とかそういういろんな整備をする一つの条例として、そういう制限を求められておるものですね。ところが、これ先ほどからも都市再生特別地区で決められているから、こういう制度のもとで提案されるんだから仕方がないとそういう議論になって、大阪市としてはもう抗うことはできないというそういうニュアンスの答えがあったんですけれど、都市再生のあの法律が決まったとき、特別決議という附帯決議がなされてるんですよ、衆議院でも参議院でもね。これは、やはり地方自治体の一定の歯どめというんか、これは建前であるかもわかりませんが、やっぱり地方自治体としてノーと言うことも必要だということを附帯決議で書いてるわけです。ですから、そういう点で特別地区だからやむを得ないということではやっぱりだめだと思うんです。そこで、今度の提案でも、まさにフリーハンドで何でもできるという究極の規制緩和だと思うんですけれども、例えば先刻、私たち議会の方で東京丸の内の東京ビルディングを視察させていただきました。ここはもっと極端に、容積率の移転ということも行いまして、よその容積率をこちらへ積み上げてもいいということで、あそこはもう本来でしたら1,000%ですけれども、東京ビルの場合は1,720%とこういうことで、もう建ぺい率ぎりぎりの商業地域だと思われて建てられている、そういうところを見てまいりました。ここでも高さが164メートル、地上33階建て、地下4階、エレベーターが32台稼働してそういう動線を確認しているという、そういう説明だったわけなんですけれども。一方、今脚光を浴びておりますミッドタウンタワー、六本木を凌ぐと言われるこのミッドタウンタワーが、高さが247メートル、地上54階地下5階ということで、これも容積率が670%なんです。非常に周りに緑が多いという印象を受けました。これは、やっぱり今回、近鉄さんの社運をかけた、近鉄ブランド、阿倍野かいわいのブランドということを考えて提案されていると思うんですけど、やっぱり310メートルですよ、ランドマークタワー。容積率が1,600%ですね。本来、この付近の容積率は800%ですね。これ倍ですわ。だから、ずばり言って59階建てで、用途ですけど、今、写真が出ておりますけれども、どういった用途にこのビルが使われるのか、ちょっと今わかっている範囲でお答え願えたらと思います。

○幹事（高橋）　建物の用途につきましては、冒頭ご説明しましたように、低層部におきましては百貨店機能、それから中ほどで、パワーポイントで示しておりますように、このグリーンの部分が美術館、それからその上がオフィス棟、その上がホテル棟、それか

ら展望スペースと、そういうような用途になっております。

○稲森委員 これは、恐らくテナントビルだと思うんですね。ですから、これはやっぱりまちづくりという観点ではなしに、もちろん今、日本は資本主義の国ですので自由経済ですので、近鉄さんとしては先ほど言いましたように社運をかけた提案だと思うわけで、いいかげんな扱いは許されないと思うんですけども、隣の大阪市が今施工しております阿倍野再開発、ここは非常に苦勞してまして、約2,000億円という累積赤字を抱えて非常に苦しんでいるんですよ。その真隣にこれだけの高度利用のがつくられて、その提案理由が高度利用によってまちを活性化していくという理由が述べられているんですけども、当然、都市計画を担当されている局ですから、こういった阿倍野再開発とのリンクしている関連性とか波及効果とか、そういうことについては検討されたんでしょうか。

○幹事（高橋） 阿倍野再開発の関係のご質問でございますけれども、都市再生緊急整備地域のエリアとしましては、阿倍野再開発のエリアと今回ご提案させていただいております近鉄のターミナルビル、両方が入ったエリアになっております。

今、阿倍野再開発事業につきましては、町の東側が業務商業系で容積率が800%、それから、エリアの西側が住居系で容積率が300%から400%という指定になっており、都市再生緊急整備地域に入っておりますので、阿倍野再開発におきましてもこういった都市再生特別地区を使うということは可能なエリアにはなっておりました。ただ、阿倍野再開発につきましては、コスト縮減を図るとか、あるいは民間事業者の参画を得ながら事業採算性を考えていくとか、そういった視点から現状の容積率で開発が進められております。

今回は、ターミナル機能の強化でありますとかデッキを初めとした歩行者回遊性の向上を図るとか、そういった地域貢献をしていただきながら今回の特区のご提案をさせていただいております、こういったデッキなどを通じまして阿倍野再開発のエリアと今回のターミナルビルとが接続されまして、人の流れでも一体的に機能してまいりますし、それから、お互いに商業業務系ということで、お互いに効果を発揮し合うことで阿倍野全体のポテンシャルがアップされると、そういうふうに考えております。

○稲森委員 この阿倍野再開発については、本当にこれ、大阪市でいうたら今後どうするかという苦悩のまちづくりでして、やっぱりこういったところとの整合性というのをきっちりとマスタープランとしてやっぱり示していただかなければ、やはりいろいろの理

由を申されておりますけれども、これは企業が老朽化した設備を更新するために、その資産価値を高める、資産運用を高めるという、こういう内容の提案としか受け取れないと思うんですね。また、もともと話は戻りますけれども、この安全性の問題ですけれども、これは本当にまだ未解明の部分だと思うんです。例えば310メートルですけれども、ホテル、これは免震構造では無理でしょう。これだけ高層ですからね。耐震構造でつぶれはしないけれども、やはり揺れというのはものすごいと思うんですね。東南海地震が間近と言われているときに、ホテル機能としてこういう高さ310メートル近いところでの揺れがどうなるのかと、そんなことについてもっとシビアにこれ検討されているのかどうかというのも気になります。なおかつ景観という問題にしましても、通天閣は100メートルあるんですよ。昔、「通天閣は高い。高い煙突」とかそういう歌がありましたけど、まさにこういう大阪の景観という問題からしても、こういう何か近鉄さんとしたランドマークと言われるんだけど、そういう界隈の景観の問題というようなことも検討しなきゃいけないと思うんです。東京タワーは332メートルでしょう。もうこれに匹敵すると。エッフェル塔は324メートルあるわけですからね。そういうことで、大阪中であっちでもこっちでも、梅田の裏でも建つ、西梅田でも建つ、難波でも建つ、また近鉄だと、どれだけこれが建てられたのか。これ、合成の誤謬という経済学上の言葉がありますね。その単体としては有効だけど、そんなものがあちこちでできた場合、相殺されるというそういう理論ですけど、まさにこういうことを直感的に私は感じるわけですよ。

大阪市の計画消防委員会におきましても、御堂筋のスカイラインも徐々に壊される、こういったことも提案されて、本委員会でも認めてしまったわけですけども、やはり個々の今の議論を聞いてますと、これは都市計画の審議会というよりも建築指導の範疇での議論に私は聞こえるんですよ。だから、そういった面で、もう少し大阪全体のまちづくりとマスタープランという観点から納得のできる、しかも大阪一、通天閣を超えるようなタワーが建つということは、恐らく今日の審議会でマスコミの方が来られてますんで報道されると思いますけど、大阪市民は知りませんわ、ほとんど。だから、そういった市民合意という面から見ても、ちょっとやっぱりもう少し慎重にこれは扱っていただきたいなと思います。

それで、最後に引用させていただきたいんです。先ほどルイス・マンフォードの例を出しましたんですので、彼はまたほかでも建物の高さの問題について述べているんです。

高さというのが、たとえそれが建築として真に優秀なものでなくとも、その建物が輝かしく、かつ重要なものであるかのように見せるものであると。しかし、その高層ビルがたくさんの遠目に取り巻かれているときには、その高さゆえの特性も失なわれてしまうと。ビルは互いにその美を薄め合い、凡庸なマスがそびえ立って、その足元に残っているかもしれないすぐれた建築をすべて視覚的に踏みつぶしてしまうと、こういうことを言ってるんで、この中之島周辺でも、日銀の後ろはどうでしょうか。どこかの商社のビルが建ってますけど、北側が完全に日銀が存在感がなくなっていると。公会堂も、周辺がどんどんと高層住宅が建って、背景が非常に公会堂の美的なそれが消え去っているということも心配しているわけです。

最後に、ちょっと計画調整局長も今日来ておられますので、引用させていただきたいと思うんです。私ちょっとインターネットの中でおもしろい本を見つけまして、府立図書館で借りました。「サンフランシスコ都市計画局長の闘い」というこういう本があるんですよ。これはアラン・ジェイコブスという都市計画局長。このサンフランシスコの都市計画局というのは、行政と審議会の間になるような、プランニングと実行するそういうような性格で、直接的にはこういう比較はできないと思うんですけども、彼は1967年から1975年の間にサンフランシスコのそういう都市計画に携わってきた人で、その間に携わった問題、いろんなテストケースを何件か書いている中で、その中で私も注目したのは、トランスアメリカンビル。これ「場当たりの開発の課題と都市計画のプロセス」と、こういうテーマで論文を書いておられるわけです。

このトランスアメリカンビルというのは、1,000フィートですから304メートル、ちょうど大阪の今の提案のビルと同じだと思うんですけども、道路を挟んで二つの敷地がある。その二つの敷地をまたいでピラミッド型のビルを建てるという、こういう提案をしてきたわけです。そうすると、真ん中の道路を廃止せなあかんとかいろんな都市計画上の問題があって、そのときに彼が振り返って書いているのは、当時の都市計画の法律と手続を巧みにかいくぐり、場当たりの対応で既存の道路の廃止とピラミッド型の高層ビルを実現しようとする民間デベロッパーと、その計画の変更を求める都市計画局のプランナーたちとのやりとりをドキュメントにしているという、こういう内容なんです。

そこで、私が一番今日の問題でも先ほど感じている点で申し上げたいのは、今の議論というのは、最初、合成の誤謬と言いましたけれども、その敷地だけのプランニングとしては非常に効率的であり、事業者にとっては魅力ある計画だと思うんですけども、こ

ここで言ってますのは、場当たりの開発計画とは何かということを彼は書いているんです。つまり、その敷地だけに注目し計画された建物であり、これはアメリカの都市において都市計画に直接関係する大きな課題であるという、こういう認識で書いておられるんですよ。やはり都市計画の立場におられたならば、ぜひこういう個々のミクロの提案の功罪だけを議論するんでなしに、全体のマスタープラン、大阪の将来像というそういうマクロの立場でやっぱり判断していく。あえてこれ都市計画局長の戦いですわ。いろんな政治家との戦いとかいろいろ書いておられますけどね。

そういうことも私読みまして、大阪市、サンフランシスコ市と確か姉妹都市ですね。今、世界中から一番訪れたいまちです、サンフランシスコは。もうNo. 1、パリとかにそういう比較されてるんですけども。こういった姉妹都市の経験からしても、もう少し広域的な立場でさまざまな提案に積極的に抵抗もしていただいて、戦いもしていただいて、市民に誇れるようなやっぱり都市計画を誘導していただきたいのと、このことを最後に申し上げまして、あといろいろ提案ございますけども、やはりそういう基本的な観点からして、個々の問題についてはこれはやむを得ないなという点もあると思うんですけども、そういった都市計画の基本という点に立ち戻ったならば、無条件にこの提案というのは賛成しかねるということを申し上げまして、私の意見とさせていただきます。

○志水委員 稲森委員さんのマクロな立場からやりなさいというようなところで、非常に言いにくい質問なんですけど、この近鉄の横の交差点は非常に評判が悪いですね。どうしてかいうと、私、しばらくの間大阪市大におったんですが、市大病院がその西側にあります。患者さんとか体の悪い人が、地下は通れるんですが、あの大きな歩道橋をとにかく渡らないとだめだという場合があります。そのあたりは、今回は少しは改善される可能性があるのかどうかちょっと。非常にミクロな問題で申しわけないですが。

○幹事（高橋） ご質問は、ちょうど先ほどありました今回の近鉄ターミナルビルと隣の阿倍野再開発エリア等のつなぐところ歩道橋のお話で、ここにつきましては、阿倍野再開発事業の中でこの歩道橋の改築を今予定しておりまして、コンペを実施いたしまして、ちょうどこのあたりにございますけれども、今、優秀案を数案に絞っておりまして、その上で今後、優秀案の数案から最終案を決めていくと、そういう過程にあるというふうに聞いております。私ども、この近鉄ターミナルビル建てかえ計画に合わせまして、景観的にも調和したようなものになるようにお互いに協議調整していくと、そういうことでよりよいまちづくりを進めていきたいと考えております。

○志水委員 大阪駅前が歩道橋にエスカレーターがあって、非常に身障者の人にとっては便利な形になってます。ぜひとも特区の事業の中で、あそこのところにとにかく少しエスカレーターでもつくっていただくと、市民の方々がお喜びになるという。できるだけご努力をお願いいたします。

○藤本委員 今、歩道橋の件でお話があったので、私も追加でお話ししたいと思うんですが、15ページから16ページのところで、表現としては歩道橋レベルというあいまいな表現で、その高さに合わすということが書かれてるんですが、今回、ぜひ新しくできる歩道橋の高さと合わすということをどこかで担保できるような表現をしていただけないかというふうに思います。

○幹事（高橋） ちょっと表示がわかりにくくて申しわけなかったんですが、この資料の歩道橋レベルといいますのは、まさに、たまたまこちらの旧館と今あります新館、この階層が多少違いますので、それをちょっと説明するためにこういった歩道橋レベルというような名称をつけておりますけれども、実態は歩道橋と全く同じようなレベルで、この建て替え計画に合わせました外周の歩行者通路、これは全く歩道橋と同じでレベルでつながってまいります。

○村橋会長 ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

○北村委員 非常に大所高所からのご意見があった後、非常に私も申し上げづらいんですが、ただ、景観が全然議論されていないとかいうのは、私京都に住んでおりますので非常に意外な感じもしますし、今度、大阪でこういうビルができるから京都も暑くなっているんだという意味で、非常にあんなるほどなと実感しているところなんです。

ちょっと質問させていただきたいのは、先ほどの風の件です。屋上緑化によって、それから壁面の途中で植樹帯を何か入れるとか、そういうことで収めるということですが、地上300メートルでどれだけ風が吹くかご存じですか。それで、そこで葉っぱをつけてられる木なんかあるんかいな。ほんま、まじめに考えてるのかなという気がするんですよね。これは提案された折に、風害削減の手法、施策、これに現実性はほとんどどうかなと。これチェックした方がええやないかなと思います。

それとあと、パース図で見ると非常にきれいにビルの角っこがへっこんで、そこに木が植わっておるんですが、あれも一体、まず、あんなふうに木を植えられるのかということ、それから構造的にできるのかということ。それも構造的には何でも設計はやりませんが、また建築屋さんがやると思いますけれども、ただ、それがお金を考え

たときにできるのか。このあたりで、一応ああいう形で何とか手を出して、風のレベル4がなくなりましたということですがけれども、実際に建築が始まったら、ああやっぱりできませんなんていう話が多いんですよね。そのあたりは市の方として、これまでに出版されておる風対策の信憑性といえますか、偽装とは言いませんけれども、本当に効果があり、経済的に実行可能な策なのか、そのあたりはどうなのでしょう。

○幹事（高橋） 風対策についてのご質問でございますけれども、先ほどご説明しましたのは、都市再生特別地区を指定するにあたりまして、あらかじめ予備的にやらせていただいた調査でございます。正式には、また今後、大阪市環境影響評価専門委員会でも専門家の方から、景観も含めまして、この風対策も議論されてまいるかと思っております。今回、事前に予備的にやっていただいた結果としましては、通常使われております村上方式ということでシミュレーションさせていただきまして、その上で実際に実現可能な対策として、今回、先ほど申し上げました屋上緑化による風の緩衝等々五つの対策を講じることによって、今回の風対策については一定の著しい環境悪化は招かないと、そういう結果が出ておりますけれども、この検証につきましては、再度大阪市環境影響専門委員会の中で議論させていただいて、絵にかいたもちに終わらないようにきちっとその辺は私どもも監視していきたいと思っております。

○村橋会長 ほかにいかがでしょうか。ご意見、ご質問ございませんでしょうか。

○鳴海委員 高層部の最高限度の高さは310メートルという、大阪市内でいうとあの辺に1本だけぽつんと立って、非常に一発の大きいといえは大きいんですけれども、目障りといえは目障りなやつが建つんで、市として積極的にシンボリックなものをここでつくっていくんだとかそういう方針がなくて、無制限に高いの結構ですというそういう雰囲気では考えているのか、その辺の説明がほとんどないので、なぜこの高さかというのが理解できないんで説明していただきたいと思っております。

○幹事（高橋） この高さ300メートルのビルの件でございますけれども、まず、平成19年3月末に航空法が改正されまして、これまでの高さ規制が取っ払われたというのが一つ事実としてはございます。ただ、それがあったから今回300メートルを認めるというものではございませんでして、私どもとしましては、この阿倍野というエリア、ここが関西国際空港を初め、例えば大阪南部方面の玄関口になっている重要な交通の結節点でありますので、ここで新しい阿倍野の景観をつくっていくと、そういう視点が大事なかと考えておりまして、そういったことからこのエリアにランドマークとなるようなシン

ボリ的な建物を建築することというのが、先ほども申し上げていますような阿倍野地区のブランドイメージを高める、都市景観イメージを高めると、そのように考えまして、阿倍野全体の景観形成に大きな役割を担うとそういうふうに考えまして、今回、こうした高さの最高限度310メートルを提案させていただいております。

○角野委員 関連することなので伺いたいと思いますけれども、都市再生緊急整備地域でこの阿倍野地域というのは地区が位置づけられていて、そして今回の近鉄さんののは、その阿倍野再開発とともに緊急整備地域、今おっしゃった南地域の顔として、ターミナル機能として大きな都市機能を与えていきたいという思惑といいますか、そこはすごく理解いたします。理解するからこそ、緊急整備地域として、この阿倍野の緊急整備地域の将来像を、つまり阿倍野再開発エリアを先ほど従来の予想設計、それから少し気になるのは緊急整備地域の東側、つまり近鉄ビルの南側、もうちょっと細かく言いますとH o o pの東あたりとかこのあたりまでを含めた緊急整備地域のまちの像というのはどういうふうにしていきたいということがもう少し明快に示していただけると、例えばこのエリアのスカイラインがきつとこういうふうになっていくんだらう、していきたいんだというところの説明がありますと、このプロジェクトの意義がもうちょっと理解できるんですけども、やや先ほどからほかの方もおっしゃるように、単体の敷地のことばかりになっていて、エリアとしてどうなんだという。だからここにはそういう拠点なり、あるいはランドマークが要るんだというような説明が欲しいなと思うんですが、いかがでしょうか。

○幹事（高橋） 今、先生から、特に阿倍野の今回のターミナルビルの南側のエリアとの関連も含めたご質問かと思っております。私ども、この阿倍野ターミナルビルを進めていただく際に、今お示ししております阿倍野の南側、私ども常盤地区と呼んでいるエリアがございます。ここはまさに近鉄百貨店の南側でH o o pがあつたりとか、あるいは都心ですけども密集したエリアでございます。こういったエリアのまちづくりとこちらの近鉄のターミナルビルとの開発が一体的なものになれる形で今回、全体のマスタープランづくりのため地元の方とまちづくり構想研究会というのを立ち上げまして、人の流れ、動線というのを決めさせていただきまして、今回の開発プランの提案を出させていただいております。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問。はい、どうぞ。

○松澤委員 後の大阪駅の交通広場のところで申し上げようかと思ったんですが、関連し

ますのでちょっと。この阿倍野地区の再開発の計画については、以前に既に計画決定はしていると思うんです。今もう一度こういう新しいプランも出てきておりますので、この地区に実は、近鉄百貨店の西側にある電車通りから、ずっと阿倍野筋が伸びておりますけども、阿倍野筋にバス停が全然設けられない。天王寺は阿倍野橋というバス停になりますが、阿倍野橋からその次の阿倍野橋四丁目まで600メートルか700メートル近い距離があると思うんですけども、その間、道が狭くてバス停が全然設けられない。だから、天王寺にアプローチしようと思うと、特に東西の道路より南の方の地区ですね、この再開発地、ここへアプローチしようと思っても、ずっと四、五百メートル南でバス停をおりるか、あるいは、今度は越えてずっと北の動物園の入り口の方まで行くか、そういうふうな状況になっております。バス停というのを、もう少しこれから非常にこの地区内、さっき鉄道ターミナルだけからの移動線を考えるだけじゃなくて、この内部へいろんな市内からアプローチしてくる、あるいは内外でも移動可能な交通機関でいうと、バスあるいは路面電車もそうですが、少しバス停について、せっかく一体的な開発の計画の中で、意識的にそれを整備できるようにしていただければというふうに思います。

○村橋会長 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

(発言する者なし)

○村橋会長 ご意見、ご質問がございませんので、ではお諮りいたします。

それでは、議第123号及び議第124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 ご異議がございますようですので、採決いたします。本2議案は、相互に関連しておりますことから一括採決いたします。議第123号及び議第124号議案を原案どおり可決することにつき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 はい、ありがとうございました。挙手多数でございますので、議第123号及び議第124号議案は原案どおり可決されました。

続きまして、議第125号及び議第126号議案でございます。これらの案件につきましても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は幹事から一括して説明をお願いいたします。

○幹事(立田) 議第125号「大阪都市計画交通広場の変更について」、議第126号「大阪

都市計画通路の変更について」でございますが、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。表紙に議第125号、議第126号と記載いたしております議案書及び前方のスクリーンをご覧ください。西日本最大のターミナル地区であるＪＲ大阪駅周辺におきましては、大阪駅の改良、ＪＲ新北ビルの建設、大阪ターミナルビルの増床などの開発計画が進められております。これらの開発に対応し、駅前の広場機能、交通機能の改善を図るとともに歩行者動線ネットワーク機能を強化するため、平成18年１月に交通広場及び通路を都市計画決定いたしております。

本案件は、当地区における歩行者動線ネットワークのさらなる機能向上を図り、ターミナル地区としての交通結節機能を強化するため、交通広場と通路の都市計画の追加、変更を行うものでございます。

都市計画の具体的な変更内容につきましてご説明させていただきます。まず、大阪駅の南側において東西方向の歩行者動線を強化するために、既存の横断歩道橋と大阪ターミナルビル増床分の２階を接続する幅員約５メートル、延長約80メートルの２号大阪駅南口東通路を追加するものでございます。さらに、この通路の追加にあわせ、大阪ターミナルビル内の交通広場、３号大阪駅南広場の区域を変更し、これに伴い面積を約5,440平方メートルから約360平方メートル増の約5,800平方メートルに変更するものでございます。

当初計画では、駅北側のＪＲ新北ビルから１号大阪駅南北通路を経て当広場に至る動線と南側の地下街からの動線との結節機能を当広場の３階部において確保しておりましたが、先ほど説明いたしました２号大阪駅南口東通路の追加による２階レベルでの東西方向の動線の確保に合わせ、この結節機能を２階部に移し、南側の地下レベルからの流動、ＪＲを横断する東、北地区からの流動、さらには東西方向や１階からの流動に対応した歩行者交通の結節点としての機能の充実を図るため、広場２階部の区域の変更を行うものでございます。また、広場３階部につきましては、１号大阪駅南北通路から広場２階部に円滑に移動できるよう区域を変更するものでございます。これらの計画変更により、大阪駅南側において歩行者交通の東西方向の動線を強化し、さらに南北方向の動線と連携させることにより、安全で快適な歩行者動線ネットワークの形成を図るものでございます。

大阪駅北側のＪＲ新北ビル内の２号大阪駅北広場につきましては、当初、２階レベルの区域のみを都市計画決定いたしておりましたが、駅中央コンコースのある１階と大阪

駅北地区への動線が確保される2階との連絡機能を強化するとともに、1階レベルの空間を新たに広場として追加するため、区域の変更を行うものでございます。この変更により、面積は約1,310平方メートルから約1,210平方メートル増の2,520平方メートルとなります。

また、1号大阪駅南北通路につきまして、これら二つの交通広場の区域等の変更等と整合を図るため、延長約170メートルから約150メートルに変更するとともに線形を変更いたすものでございます。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 ただいま幹事から説明のありました議案につきまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

○稲森委員 簡単に言いたいと思います。この件につきましては、以前から人の流れということが非常に議論になっておりまして、どうさばくのか。それで、今回の提案というのは、またちょっと2階の部分で集中するようにして、上へも下へもエスカレーターで処理すると、そういう提案だと思うんですけども、この平面図と断面図を見てどういうものだとイメージしているんですけども、まるでパズルのようなね。今でも大阪へ来られたら、本当に地下へもぐったらどっちへ行くかもわからへん、地方の方はね。そういうようなときに、1点だけお聞きしたいんですけども、例えば大きな地震によって停電すると、ちょうど日中で、例えば日曜日で百貨店などが大入り満員だと、これからまだどんどん阪急も阪神も巨大化してまいりますんで、そういう時点でエレベーターも止まる、エスカレーターも止まる、火災が発生するというようなときにどういったパニックというのを予想するんですか。そういうようなところというのはシミュレーションされてるんでしょうね。その点だけが一番心配なんですけどね。

○幹事（高橋） 今回、私どもとしましては、大阪駅周辺の円滑な人の流れをつくるということで、地下の人の流れ、地上、それからデッキレベルと、3層で人の流れをきちっとつくっていききたいと、そういう意味で今回提案させていただいております。

今、委員からのご質問は、こういった人の流れを考える際に、防災面の中でパニックが生じた場合にはどういう形で人を流していくのかと、そういうようなご質問であったかなというふうに思っております。今、私どもとしましては、これからこの大阪駅周辺につきましては、例えば鉄道事業者でありますとか周辺の建物関係者、そういった方々で安全とか安心とか、あるいは景観とかバリアフリーとか、そういった問題で検討して

いただくような研究会というのを立ち上げていただいて、今後、そういった中でそういった非常時のことも含めて、当然大阪市も参画しますけれども、大阪駅周辺の人の流れについては今後検討していきたいなと、そのように思っております。

○稲森委員 今後どうするかというか、ちょっと本当にそういう提案であつたらまずまず……

（「心配ですね」と呼ぶ者あり）

○稲森委員 心配なんです。以前NHKで、確か1平米の中に人間が何人乗れるかということで、2人の場合は歩いていけると。4人、5人になってきたら身動きもできないですね。祭りのああいふことで、もう倒れてしまう。だから、3層で処理すると。これは信号機がついてエスカレーターも動いて正常にいつてるときはいいんですよ。それがすべてストップして、地下は停電、今は停電しても自家発電でやっている。前もコンピューターで制御したら提案がなされたことがあるんですけども、やっぱりいたずらに複雑化していくというのはまずいと思うんですよ。先ほど言いましたように、簡素化して、できるだけ安全に防災上、そういう流れからすれば明らかにこれは技術に凝ってしまつて、だれがこのプランを立てたのか、私も設計者を聞きたいんですけども。例えば線路上デッキを歩くでしょう。これはシールドされてなくて普通の欄干のような形で、列車が下を通っている。飛び込み自殺はせんだろうと思うんですけど。本当にこれ複雑怪奇やね。そういうことで、ちょっともう少しコンパクトな形に指導できなかったんかなという気はいたします。ちなみに、北ヤードの開発も今後議論になってきて、また人の流れも変わってまいりますんで、そういった長期的な問題について勘案していただいているのかなと。もう本当に目先だけで処理されていたんでは、そのころはもう局長もやめられて大阪に住んでおられないとは思いますが、将来、先を見越したようなそういう大阪駅に、表玄関ですからね。そういう提案なのかなということを心配するわけです。

最後に、これも引用で申しわけないんですけども、北ヤードの問題で、この場でも過密の問題を議論させていただいたこともあるんですけども、6月に関経連の会長が新しい下妻さんですか、その方が北ヤードの問題で、関西経済は疲弊していないということで、今の7ヘクタールの先行開発区域はおおむね内容が決まり、期待が持てると。問題は残りの17ヘクタールで、経済的効率化が高いビルばかり建てるようでは失敗だと。国際コンペで選ばれた作品は、川や緑がふんだんに盛り込まれており、その絵を具現化させたいと。高層ビルばかりになった東京都港区の汐留の再開発の失敗を繰り返さないよ

うにしたいと、明確にこういうことも述べられているわけで、直接今回、高層化の問題ではないんですけど、やっぱりまちづくりの視点として、もっとゆとりのあるまちづくりということを開経連の会長もおっしゃっているわけですから、こういったことも勘案していただきたいなと思います。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。

(発言する者なし)

○村橋会長 ごさいませんようですが、それではお諮りいたします。

議第125号及び議第126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 ご異議がございますようでございますので、採決といたします。本2議案は、相互に関連しておりますことから一括採決といたします。議第125号及び議第126号議案を原案どおり可決することにつき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 はい、ありがとうございます。挙手多数でございますので、議第125号及び議第126号議案は原案どおり可決されました。

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、はじめに説明がありましたように、報告案件であります大阪府都市計画審議会におきます大阪市関連議案及び大阪都市計画地区計画に係る都市計画図書の補正につきまして、幹事より説明を受けてまいります。

○幹事(高橋) 次に、12月21日でございますけれども、大阪府都市計画審議会に付議予定の大阪市関連案件がございますので、報告させていただきます。

お手元の表紙に「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)」と記載しております資料及び前のスクリーンをご覧いただきたいと思います。

資料でいきますと、1ページから5ページにお示ししております大阪都市計画道路の変更についてでございます。

阪神高速道路松原線と近畿自動車道吹田方面を接続しますジャンクションの整備及びその整備にあわせました大阪中央環状線の敷設を行うために、南部大阪都市計画道路1・3・217-1号大阪松原線及び3・1・217-1号大阪中央環状線の区域変更が行われますが、本案件は、この変更によりまして、大阪都市計画道路広路7号大阪中央環状

線の区域の終点が大和川左岸から大阪市と松原市の市域境界に変更となるものでございます。今回変更する区域につきましては、資料５ページの説明図にございますように、変更にかかわる区域のうち、変更外の区域につきましては黄色で表示しており、変更後の区域については赤色で表示しております。この変更によりまして、大阪都市計画道路 広路 7 号大阪中央環状線の総延長は、3,900メートルから約3,780メートルとなります。以上でございます。

最後に、建築基準法の改正に伴う都市計画図書の補正についてご報告いたします。お手元の表紙に「大阪都市計画地区計画にかかる都市計画図書の補正について（報告）」と記載しております資料をご覧ください。

平成18年 5 月31日に改正されました建築基準法が本年11月30日より施行されますが、本市で定める大阪都市計画地区計画32件のうち、お手元の資料に記載しております12件の地区計画に係る都市計画図書において、同法から引用をいたします条項がありますため、その一部に変更が生じることとなります。今回、建築基準法改正の施行にあわせ、計画書の記載事項について同法との整合のとれたものといたします。内容といたしましては、建築基準法別表第 2（ち）項の第 2 号の削除に伴い号数を繰り上げるものであり、都市計画として定める内容には変更はございません。報告は以上でございます。

○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ございませんけれども、もし何かご質問がありましたら伺いたいと思います。いかがでしょうか。

（発言する者なし）

○村橋会長 よろしゅうございますか。特にご質問もございませんようですので、それではこれで、長時間になりましたが、審議会を閉会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 3 1 分

大阪市都市計画審議会委員 鳴 海 邦 碩 ㊞

大阪市都市計画審議会委員 黒 田 當 士 ㊞