

平成19年度第2回
大阪市都市計画審議会
会議録

日 時 平成20年2月8日（金）
午前10時
場 所 大阪市役所本庁舎 P1階 共通会議室

平成19年度第2回大阪市都市計画審議会会議録

○日 時 平成20年2月8日（金） 午前10時開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 P1階 共通会議室

○議 題 議第127号「大阪都市計画地区計画の変更について」
議第128号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」

○出席委員 25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	飯 田 恭 敬		森 山よしひさ
	岡 村 隆		船 場 太 郎
	角 野 幸 博	欠	荒 木 幹 男
	北 村 隆 一		坂 井 良 和
	木 村 好 美		福 田 賢 治
欠	志 水 英 二		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
欠	松 永 敬 子		寺 戸 月 美
欠	盛 岡 通		稲 森 豊

開会 午前10時05分

○幹事（高橋） それでは定刻になりましたので、ただ今から平成19年度第2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ており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。どうぞよろしく願いいたします。

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

さて、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で定員10名となっておりますが、本日はさらに7名の傍聴希望者がお見えになっているところがございます。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 審議会会長の村橋でございます。

ただ今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、委員の皆様方にお諮りいたしたいと思っております。傍聴規程によりますと、傍聴の定員は10名と定めておりますけれども、今回は特例といたしまして、規程に定めております定員を超えましての傍聴を認めてまいりたいと思っておりますが、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 はい、ありがとうございます。それでは、今述べましたとおり傍聴を認めてまいりたいと思っておりますので、そのように取り扱うよう、傍聴希望者に事務局から伝えるように指示をいたします。

○幹事(高橋) それでは審議に先立ちまして、平松市長就任後、最初の審議会でございますので、開催にあたりまして市長よりご挨拶申し上げます。

○平松市長 おはようございます。大阪市長の平松邦夫でございます。

平成19年度の第2回の都市計画審議会、この都市計画審議会でございますけれども、私、初めて都市計画審議会委員の皆様とこういう形でお会いすることが出来まして、ありがとうございます。本当に、日頃大阪市のためにいろいろと皆様のお知恵をお借りしていることを、ここでお礼を申しあげる次第でございます。どうぞ今後ともよろしくお願い申しあげます。

皆様方には、様々な角度からこの都市計画についてご審議いただいておりますとともに、大阪市政の各方面にわたりまして格別のご尽力を賜りまして、心から厚く御礼を申

しあげる次第でございます。

今後、益々多様化する市民ニーズに的確に対応するためには何が必要なのか、そしてまちがどういう形で伸びていくべきなのかというところを、皆様、学識経験者を始めとしまして市会議員の皆様のお知恵をお借りするのがこの都市計画審議会の場であるというふうに伺っております。適切な都市計画行政の推進に、そういう意味では本審議会の果たす役割というものは、益々これから重要になってくるものだと思っております。

大阪市といたしましても、本当に元気がない、元気がないと言われている中で、私、キャッチフレーズに「元気アップ大阪」と、こういうことをずっと言い続けてまいりましたが、まちが元気になるということは、そこに住んでいらっしゃる皆さんが元気になる、そして、その住んでいらっしゃる皆さんの元気をいただきながら、更にまたまちが元気になるという、そういう好循環を期待しているものでございます。大阪市内に住んでよかった、大阪市内で働いてよかった、そして大阪市内で老後を暮らせてよかった、そうしたまちづくりをめざしてまいりたいと思います。

どうぞ皆様には、本日は議題となっております大阪駅北地区の先行開発区域をはじめとしまして、新しい時代にふさわしい元気な大阪のまちづくりを推進するため、様々な角度からの専門的かつ忌憚のないご審議を賜るようお願い申しあげまして、私のご挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○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が、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あげます。

○平松市長 よろしく申し上げます。

○幹事（高橋） 続きまして、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」、そして本日ご審議を頂戴いたします予定の議案書といたしまして、二つの案件を関連案件として1冊の議案書にまとめてございますが、議第127号「大阪都市計画地区計画の変更について」、議第128号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、それから「大阪都市計画地区計画の変更及び大阪都市計画都市再生特別地区の変更に対する意見書の要旨」、それと「参考資料」、以上の5点でございます。ご確認のほどよろしくお願いいたします。

これより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、30名中25名の委員の方々のご出席をいただいておりますので、本審議会が有効に成立していることをご報告させていただきます。

それでは、報道機関の方も、この時間を持ちまして、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。委員の皆さん方におかれましては、大変ご多忙中のところお集まりいただきまして、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増田委員と大丸委員にお願いを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。

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127号「大阪都市計画地区計画の変更について」、議第128号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」でございます。また、会議が円滑に進行いたしますように、委員の皆様方のご協力をよろしくお願い申し上げます。

本日の議案であります議第127号及び議第128号議案につきましては、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は幹事から一括して説明をお願いいたします。

○幹事（立田） 幹事を務めさせていただきます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127号「大阪都市計画地区計画の変更について」及び議第128号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」は、相互に関連した案件でありますので、これらを一括してご説明申し上げます。

前のスクリーンをご覧ください。これからご説明いたします説明の流れをお示しております。まず、当地区に関わりますこれまでの都市計画決定事項につきまして、続きまして、当地区を含む大阪駅地域における本市としてのまちづくりの基本的な考え方について、都市計画案策定に至るまでの主な経過について、それから、今回の議案でございます地区計画及び都市再生特別地区の変更内容について、最後に、都市計画案の縦覧時に提出された意見書の要旨と本市の見解についてご説明申し上げます。

まず、今回ご審議いただく区域でございますが、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す。そのうち黄色の線で囲んだ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、関西の産学官で構成する「大阪駅北地区

まちづくり推進協議会」での議論を踏まえ、平成16年7月に「大阪駅北地区まちづくり基本計画」を策定し、この基本計画を踏まえ、同年12月に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を都市計画決定いたしております。平成18年2月には、本地区の用途地域につきまして準工業地域から商業地域に、指定容積率200%から600%及び800%にする変更を、併せて準防火地域から防火地域への変更を行っております。また、これらと併せて、今回変更を行おうとする大阪駅北地区地区計画を都市計画決定しております。

ここで、地区計画と都市再生特別地区の内容を説明する前に、先行開発区域を始めとする大阪駅を中心とした地域のまちづくりにつきまして、本市の基本的な考え方をご説明させていただきます。

大阪駅を中心とした地域は、関西を代表するターミナルとしての立地特性を活かし、中枢業務機能、学術・研究機能、商業機能など様々な都市機能を高度に集積させることによって、アジア・世界へのゲートウェイをめざした国際的拠点としての機能強化と空間形成を図る必要があると考えております。現在、大阪駅北地区や大阪駅プロジェクトを始めとして、大阪駅周辺で大規模な開発が進行または予定されており、都市空間の整備と都市機能の充実が図られつつあります。

これらの都市機能を支えるために、地域全体におきまして都市基盤を充実・強化することが必要と考えておまして、とりわけ主要交差点における歩車分離として、歩行者、自動車を円滑に処理することが必要と考えております。このため、将来の新たな需要を踏まえた上で、交通結節点としての乗り換え利便性の向上、回遊性を高める歩行者ネットワークの整備やバリアフリーの強化を図る観点から、道路や広場、歩行者空間の整備を公民が連携して進めていく必要があると考えております。

大阪駅及びその南側では、JR大阪駅新北ビル建設やアクティ大阪ビルの増床、阪急百貨店の建てかえに合わせて既に都市計画決定いたしております大阪駅南北通路、東西方向の歩行者デッキや交通広場の整備及びバリアフリーの強化を図ってまいります。

今回議案となっております大阪駅北地区の先行開発区域でございますが、現在土地区画整理事業により整備されている道路、広場に加え、今回の開発地域内での歩行者空間の整備や芝田一丁目交差点などの交差点部における適正な歩車分離などにより、地下、地平、上空での重層的な歩行者ネットワークの形成を図り、円滑な歩行者、自動車の交通処理を行ってまいりたいと考えております。また、アメニティーを高める水と緑あふ

れるオープンスペースや交流スペースなどの公共的空間を整備するとともに、環境に配慮したまちづくりやユビキタス環境の実現などの先進的な都市環境の形成に向けた取り組みを行ってまいりたいと考えております。

これらの地区内の公共的な施設につきましては、公民連携しながら一体的で効率的な管理を行うために、タウンマネジメント組織、TMOを設置し、将来にわたって適切に管理運営を行っていく予定でございます。このTMOは、公共的な施設の管理・運営だけでなく、まちのプロモーションや交通対策等にも取り組む予定でありまして、その際、大阪駅北地区を含む周辺の広いエリアを視野に入れて取り組む必要があると考えております。

都市機能につきましては、知的創造拠点「ナレッジ・キャピタル」を中核として、創造、展示、集客・発信、交流等の機能を集積させるとともに、これらを支援する業務、商業、宿泊、居住などの機能を有機的に配置する計画としております。また、先端技術が中心となりますナレッジ・キャピタルにつきましては、その構成員が連携を密にして進めていく必要があると同時に、社会変化に対応した変革が必要であることから、ナレッジ・キャピタルのマネジメント組織、KMOを設立し、有識者等のアドバイスを受けながらその運営を行うことにより、知的創造機能の集合体としてのナレッジ・キャピタルの形成、発展が図られると考えております。

このような考え方のもと、今回先行開発区域におきまして大阪駅北地区地区計画を変更し、土地利用の方針、地区施設及びその整備方針と建築物等の整備方針を明確かつ詳細に定めるとともに、都市再生特別地区を定めようとするものでございます。

続きまして、今回の都市再生特別地区等につきましては、都市計画案の策定に至るまでの経過がございますので、その内容を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。

平成18年2月より、都市再生機構と鉄道・運輸機構との共同による開発事業者の募集が行われ、同年11月に当地区全体の開発事業者が決定されております。事業者募集時の提案、いわゆるコンペ提案での容積率は、指定容積率から平均して335%の割増しで提案されております。併せて、ナレッジ・キャピタル機能及びその支援機能、都市回廊、創造のみち、自然軸、ナレッジプラザなどのオープンスペース、屋上庭園などが提案されておりました。

その後、昨年5月には、事業者からコンペ提案の開発コンセプトをベースにしながら、

より効率的、有機的な都市機能の配置や公共空間の整備内容などを勘案した結果として、コンペ提案からの建物配置の変更や容積率の割増しなどの可能性について事業計画素案の申し出を受けております。その内容は、分譲住宅を他の建物から独立させて配置するとともに、コンペ提案でのBブロックとCブロックの一部を一体化したい、全体として指定容積率から750%の容積率の割増しを受けたいなどというものでございます。

本市といたしましては、機能面及び空間面につきまして専門的な見地からの意見もいただきながら、以後の事業者との協議を行うことといたしました。このうち、BブロックとCブロックの一部の一体化につきましては、ナレッジ・キャピタル機能が充実・強化されるとともに、より良好な住環境の確保が図られることから、建物配置の変更は妥当であると判断いたしました。また、容積率の割増しにつきましては、ナレッジ・キャピタル機能の一層の拡充など公共貢献要素の充実が必要であること、また建物の建て詰まり感などの課題があることから、継続して協議を行うことといたしました。

こうした本市との協議を踏まえ、昨年8月には、事業者から事業計画案の提示を受けております。その内容は、ナレッジ・キャピタル機能の拡充、とりわけインキュベーションサポート機能等を備えたコラボオフィスや多目的に活用するシアター、ナレッジリングなどの新設・拡充、Aブロックと阪急梅田駅方面とを結ぶデッキの整備と維持・管理、屋上庭園の充実、高層棟の断面縮小による建て詰まり感の改善などで、容積率につきましては指定容積率から670%の割増しに縮小したいというものでございました。

本市といたしましては、土地利用の方針や地区施設の配置など基本的なまちづくりの方針につきましては地区計画で対応し、容積率の割増しにつきましては都市再生特別地区で対応することといたしました。このうち地区計画につきましては、基本的な公共貢献要素が固まったことから、原案を作成し、地権者縦覧を行いました。また、都市再生特別地区に関わる内容につきましては、事業者と引き続き協議を行うことといたしました。

このような事業者との継続的な協議を経まして、昨年12月には、地区北東部に自然軸とつながるオープンスペースの確保や容積率の引き下げなどの提示を受け、本市といたしましては、ナレッジ・キャピタル機能の一層の拡充や阪急梅田駅方面とを結ぶ歩行者デッキなど新たな公共貢献要素も付加されていること、機能面、交通ネットワーク面での案の改善が図られており、コンペ提案に比べ、より公的意義を高めたものとなっていること、また建物配置についても工夫が図られていることなどを勘案いたしまして、地

区全体で指定容積率から620%の割増しを行うことが適当であると判断し、地区計画及び都市再生特別地区の都市計画案を策定し、公衆縦覧を行うこととしたものでございます。

それでは、まず議第127号「大阪都市計画地区計画の変更について」ご説明させていただきます。

変更内容につきましては、現行の地区計画について新たに追加及び一部変更を行い、地区計画の方針をより明確にかつ詳細に定めるものでございます。

議案書の3ページ及び前のスクリーンをご覧ください。まず、「土地利用の方針」につきましては、本地区では大阪駅北地区全体のまちづくりを進める公共と民間との共通・共有の基本指針である「大阪駅北地区まちづくり基本計画」に掲げる都市機能、都市景観、都市空間形成及びこれらとバランスのとれた適正な建物ボリューム等の方針を遵守し、土地の合理的かつ健全な高度利用を促進することとしております。

都市機能につきましては、国内外から新たに業務機能を呼び込むとともに、ナレッジ・キャピタルにおいては、将来にわたり適切に維持管理及び運営を行うマネジメント組織を設置し、また地区全体でナレッジ・キャピタルを支援する機能を配置することとしております。また、B地区については細区分し、B-1地区は大阪駅北地区まちづくり基本計画に掲げるナレッジ・キャピタル機能のさらなる集積を、B-2地区は主として居住機能の導入を図ることとしております。

歩行者動線につきましては、地下空間に接続を図り、JR大阪駅からA地区を経て、今後新駅が想定されるJR東海道線支線の地下駅に至る回遊性の高い歩行者動線を確保することとしており、地区周辺街区においても、交通混雑の緩和の観点からペDESTリアンデッキの活用などにより、地区内外の歩行者ネットワークの形成を図ることとしております。

また、地区全体における安全性、利便性の高いまちづくりをめざし、ユビキタス環境の実現を図ることとしており、その整備にあたりましては、様々なサービスに柔軟に対応出来るようにするとともに、景観面の配慮を行うこととしております。

さらに、防災につきましては、災害時における帰宅困難者への対策などに配慮した開発をすることとしております。

議案書4ページの「地区施設の整備方針」につきましては、地区中央にはナレッジ・キャピタルに関する発信・展示・交流機能の確保、にぎわいのある空間の創出が行われ

るよう約1,000平方メートルの多目的屋内空間「ナレッジプラザ」を、B-1地区とB-2地区の境界には、水と緑があふれ、様々な人々の交流の場となる約1,500平方メートルの多目的広場「自然軸」を、シンボル地区沿いには幅4メートルの多目的屋内通路「都市回廊」を、地区の中央を南北に結ぶ建築物の低層部には幅6メートル以上の様々な人々がまち歩きを楽しむ多目的屋内通路及び多目的屋内通路「創造のみち」をそれぞれ確保することとしております。また、周辺交通への負荷軽減、地下空間の有効活用の観点から、A地区内の駐車場とB地区内の駐車場とを結ぶ幅員7メートルの地下車路を確保することとしております。

「建築物の整備方針」につきましては、地区全体で調和のとれた建物配置やまちなみ形成を図るとともに、敷地内のオープンスペース、緑化・親水空間を積極的に整備し、これらをタウンマネジメント組織の設置により、将来にわたって適切に維持・管理を行うこととしております。また、緑化につきましては、建築物の中層部の屋上部分に面積約1万平方メートルの緑豊かな屋上庭園の整備を行うこととしております。さらに駐輪施設につきましては、地区周辺の駐輪需要に資するため、都市計画交通広場1号大阪北口広場の地下に駐輪施設を整備することとしております。

続きまして、議第128号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」ご説明させていただきます。前のスクリーンをご覧ください。

都市再生特別地区は、都市再生緊急整備地域内で定めることが出来る地域地区でございまして、本市では現在9地区を決定しておりますが、新たに大阪駅北地区を追加しようとするものでございます。

今回、都市再生特別地区を定める区域は、議案書15ページから16ページの説明図2の赤枠で示しておりますように、先ほどご説明いたしました大阪駅北地区地区計画区域のうち、大阪北口広場等を除いた区域となっております。今回、地区計画に定めます整備方針に基づきまして都市再生特別地区を活用し、容積率の最高限度及び高さの最高限度等を定めることによって、新たな都市機能の導入や公共的な空間整備を図り、もって関西経済の活性化と大阪駅前にふさわしい風格とゆとりある空間の形成を図り、都市再生に貢献しようとするものでございます。

それでは、議案書9ページの計画書をご覧ください。今回定めようとしております内容は、位置が北区大深町地内で、面積が約5.5ヘクタールでございまして、地区計画と合わせて地区を区分し、A地区は約1.6ヘクタール、B地区は約3.9ヘクタールとしてお

ります。誘導すべき用途につきましては、「一」で表されておりますが、これは指定されている商業地域内で許容されている建築物を建築していくという意味でございます。

「容積率の最高限度」は、A地区につきましては10分の160、即ち1,600%、B地区については1,150%とし、「最低限度」をA地区につきましては800%、B地区につきましては600%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。

今回の容積率に対応した交通処理につきましては、先行開発区域のまちびらき時点、全体開発完了時点の2段階において検証を行っております。先行開発区域のまちびらき時点におきましては、同時期に完成が予定されております大阪駅新北ビルや阪急百貨店など周辺の大規模開発に伴いまして発生する自動車交通量に現行交通量を加えて将来交通量とし、この時点で供用予定の道路が整備されるものとして配分を行っております。また、歩行者につきましても自動車交通量と同様に将来交通量を算出し、その時点で供用予定の歩行者ネットワークが整備されるものとして配分を行っております。

これらの予測結果をもとに、主要交差点におきまして、混雑率や飽和度を検証した結果、いずれの交差点も評価基準以下となっております。また、全体開発時点におきましても、全体の道路ネットワークの想定で将来交通量の予測を行った結果、適正に処理が出来るものと考えております。

「高さの最高限度」及び「壁面の位置の制限」につきましては、前のスクリーン及び議案書15ページから16ページの説明図2をご覧ください。景観への配慮や周辺地区への環境面について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、A地区では高層部の高さの最高限度を185メートル、中層部の高さの最高限度を50メートル、B地区では高層部の高さの最高限度を185メートル及び175メートル、中層部の高さの最高限度を55メートル、50メートル、35メートル及び15メートルにそれぞれ定めようとするものでございます。

また、地区周辺の円滑な歩行者、自動車の交通処理の観点から当地区と阪急梅田駅方向とを結ぶ歩行者用立体通路と、環境面への配慮等から建築物の中層部及び地区北東部の地上部分を庭園としてそれぞれ整備することとしております。

今回の都市再生特別地区の変更により、本市では10地区の指定となります。

都市計画案の説明につきましては以上でございますが、昨年12月28日から本年の1月18日まで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2通、2名の方からございましたので、その要旨と本市の見解を述べさせていただきます。

まず、一つ目の意見の要旨は4点ございます。

1点目は、大阪駅北口ドームからのインターフェースといたしまして、駅前広場がなぜヨドバシカメラ側と分断されなければならないのか。なぜ駅前広場は前面60度の視野しかないのか、視野角180度の空間が人々を癒す。なぜ水辺空間が大阪駅北地区の東西に沿ってちょろちょろとあるのか。大阪駅を背にするような開発ではなく、大阪駅の機能や景観を取り入れた大阪駅との一体的な開発が必要である。大阪駅北口ドームから見たインターフェースを再考しなければならないというものでございます。

2点目は、ドームからの眺望の確保として、大阪駅北口ドームからの大阪駅北地区への眺望性の確保が必要となる。ドーム北端から直線を意識して十三大橋を經由して、北摂の愛宕山をめざして広がる空間を確保する必要がある。景観法の観点から、大阪駅北口ドームから北側への眺望性の確保のため、Aブロックのビルの形状、大きさを規制しなければならないというものでございます。

3点目は、都市計画の形状として、先行開発区域Aブロックの形状はなぜ三角形なのか、駅前広場もなぜ三角形なのか。Aブロックのビルは大阪駅北ビルの間で150メートルの距離をとって設計する必要がある。Aブロックのビルは梅田全体の観点から考え、駅前広場が大阪駅北口ドームから南北の眺望軸とヨドバシカメラから四つ橋筋までの東西の眺望軸とで構成されると考えたビル設計でなければならない。Aブロックのビルの形状及び建設位置を規制しなければならないというものでございます。

4点目は、シンボルビルの超高層化の意義として、現在、航空法の制限によって当地区には181メートルを超えるビルは建てられない。しかしながら、政府総合規制改革会議の航空法による建築物等の高さの制限の合理化によって航空法の改正が議論されている。当該地区に300メートル超級のビルを建てるために、政府の総合規制改革会議に対して強く働きかけてもらいたい。航空法の改正を待つて300メートル超級の超高層ビルを建設しても遅くはないというものでございます。

これらのご意見に対する本市の見解でございますが、まず1点目のJR大阪駅との関係などございますが、大阪駅北地区では、大阪駅北地区まちづくり基本計画に基づきまして、北口広場とA地区の開発及びJR新北ビル開発が一体となり、大阪、関西の玄関口としてふさわしいシンボル性を持つとともに、人々の交流、憩いの場として活用出

来る空間を創出しようとするものでございます。

2点目及び3点目のJR大阪駅北口からの眺望や北口広場の形状等についてでございますが、北口広場はシンボル軸と一体となった空間形成を図るとともに、JR大阪駅中央コンコースからの動線を確保しつつ、その動線や視線を地区中央方向への誘導を図るため、シンボル軸に沿った三角形の形状とすることとして既に都市計画決定いたしております。

また、Aブロックの建築物につきましては、沿道や北口広場における圧迫感を軽減するため、その形状は基壇部とセットバックした高層部で構成し、良好な景観形成をめざしたものでございます。

4点目の航空法による建築物等の高さ制限につきましては、国におきまして平成16年から18年にかけて、専門的、技術的観点から現行の制限表面の見直しについて検討が行われました結果、航空機の離発着の安全を確保するために、本地区が含まれる円錐表面については現行どおりとされました。

次に、二つ目のご意見の要旨でございますが、3点でございます。

1点目は、都市計画決定までの手続についてございまして、都市計画法第16条によれば、都市計画案の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会を開催するなどしてあらかじめ住民の意見を反映させるものとするがあるが、大阪市ホームページ上等の記録からはその経過を読み取ることが出来ない。

2006年に開発事業者を募集した際には、容積率の緩和をあらかじめ見越し、現行800%から1,200%並びに現行600%から1,000%の内容で既にコンペを実施しているとあるが、都市計画としての計画変更にはあたらないのか。またそのとき、都市計画法上どんな手続をとられたのか。今回の手続は、都市計画法第17条に基づく都市計画の内容変更に対する縦覧である。容積率は800%から1,600%並びに現行600%から1,150%まで、さらに引き上げて変更される。私のこの意見書の内容はどのような扱いで反映がされるのか。

このたびの変更を通し、住民の意思は、いつ、どの段階で反映されるのか。大幅な都市計画の変更の内容である。そのような重要な事柄が一度も市民に相談されることなく決まってしまうのか。公聴会等席上で住民がその意思を発言出来る大事な機会を割愛した理由を聞かせてほしい。縦覧以降の手続等が単にセレモニーとして行うだけとすれば、バランスを欠く行政スタンスと言わざるを得ないというものでございます。

2点目は、大阪駅北地区の開発にあたり、大阪市が目指す開発構想、基本理念についてでございます。大阪駅北地区まちづくり推進協議会の議事録からは、将来、大阪駅北地区を大阪市の都市計画としてどう活かすべきか、総合的かつ基本的な視点から語る全体構想、あるいはそれを実現すべき具体的展開手法等に関する議論の記述が全く見受けられない。

まちづくりはビルづくりではないとして、容積率を緩和し、大阪梅田に巨大な超高層ビルを林立させることについて、なぜそうしなければならないのか、あるいは、なるほどそうすべきであると率直に市民が納得出来る資料が見当たらない。超高層ビルが建ち上がることがまちづくりであるという論理が理解出来ないというものでございます。

3点目は、100年先を見据えた都市計画事業として求められる政治的大英断として、今、世の中はすべての人、物、金が東京を中心に動いている。かつての栄光を引き戻すべく盛んに大坂復権が叫ばれているが、実際している行動は東京と同じことをしているように見受けられる。大阪だけはそれをやめるべきであるというものでございます。

また、これらにつきまして、参考としてお手元にお配りしております意見書の要旨の17ページから18ページに私案が添付されております。

これらのご意見に対しまして、本市の意見を述べさせていただきます。

まず、1点目でございますが、今回の都市計画案につきましては、先ほどの説明のとおり、コンペ提案から経過を経て、今日都市計画審議会にお諮りするもので、開発事業者を募集した際に都市計画上の手續を踏んだものではございません。意見書の取り扱いの点につきましては、都市計画法第19条第2項の規定に基づき、その要旨が都市計画審議会へ提出され、審議に際しての資料となっております。

公聴会等の開催につきましては、都市計画法第16条第2項では、地区計画等の案は、意見の提出方法その他政令で定める事項について、条例で定めるところにより、その案に係る利害関係を有する者の意見を求めて作成するものとするとしておきまして、同条第1項では、第2項の規定による場合を除くほか、都市計画の案を作成しようとする場合においては、必要があると認めるときは、公聴会等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとするとしておきまして、

これに従いまして、大阪駅北地区の地区計画の案の作成にあたりましては、同法第16条第2項に基づく「地区計画等の案の作成の手續に関する条例」に基づき、地区計画の案の内容となる事項、すなわち原案につきまして平成19年8月24日から9月7日まで公

衆縦覧を行うとともに、縦覧終了後1週間後の9月14日まで利害関係を有する者を対象に意見書の受け付けを行いましたところ、意見書の提出はございませんでしたので、原案のとおり都市計画の案を作成いたしております。

また、都市再生特別地区の変更に係る都市計画の案の作成にあたりましては、地権者である事業者との協議を経て都市計画の案の作成に至ったものであり、本都市計画に係る利害関係人は限られていたことから、公聴会等の開催は必要でないと判断し、都市計画の案を法第17条の規定に基づき平成19年12月28日から20年1月18日まで、地区計画に係る都市計画の案と併せまして公衆縦覧及び意見書の受け付けを行ったところでございます。

2点目の大阪駅北地区の基本構想等につきましては、地権者、学識経験者、経済界、行政等で構成する大阪駅北地区まちづくり推進協議会における議論を、会議開催の都度、その内容を記者発表を行っております。さらに、これまで数多くの市会での議論、本市の公聴手続などによる様々な機会を通じ、幅広くご意見をいただき、これらの情報提供を行っております。こうした議論を経て、平成16年7月に大阪駅北地区開発の基本的な考え方を示す大阪駅北地区まちづくり基本計画をとりまとめております。

また、容積率を緩和するにあたっての市民が納得出来る説明や資料が見受けられないなどにつきましては、都市再生特別地区の計画書に変更にあたっての理由をお示しして、公衆縦覧いたしております。

3点目につきましては、当地区の開発にあたり、水都大阪を象徴する水をふんだんに取り入れ、大阪の新しい顔となる歩行者中心の駅前広場を整備するなど魅力ある都市環境を創出するとともに、都心における人、技術の交流により、新たなビジネス商品を生み出すナレッジ・キャピタルの形成を目指すなど、これまでにないコンセプトを取り入れたものと考えております。

以上でございます。よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

○**村橋会長** それでは、議第127号及び議第128号議案につきまして、ご意見、ご質問をいただきたいと思っております。ございませんでしょうか。

○**金沢委員** 大阪市会議員の金沢一博でございます。今日はちょっと質問の前に、ここは非常に寒いんですけどもね、今何度ぐらいあるんでしょうかね。ただ、やはりこういう議論するところ、もう少し快適にした方がいいんじゃないかと、ちょっとそのことだけお伝えします。

私は、都市計画の専門家ではございません。したがって、今提出されておりますこの都市計画案の必要性とか妥当性につきましては、専門の先生方のご意見を聞かせていただき、そしてまた幹事の方々の説明を参考にして判断していきたいと、このように思っております。

しかしながら、今説明いただきましたこの都市再生特別地区の変更では、容積率が平成18年の2月の都計審で可決されました指定容積率、Aブロックが800%、Bブロックが600%、Cブロックが600%、この容積率を上回るだけでなく、平成18年の11月の開発事業者のコンペの条件、これをも大きく上回っているというのは、そのコンペそのものの公平性という点で問題があるのではないかなど、そんなふうに思っております。コンペが行われた後に、こういった重要な条件を大きく変えるというのは不公平ではないかと、そんな思いがしております。そういった観点から幾つか質問させていただきます。

まず、この2006年の11月のコンペの評価について、何がどのように評価されたのか、この点について先にちょっとお聞きしたいんですけれども。

○村橋会長 説明を求めます。

○幹事（高橋） 2006年11月ですけれども、最終の事業者が決定いたしました。その際には、このコンペ主催者は鉄道機構と都市再生機構でございまして、最終案につきまして、水と緑を生かしたまちをつくるとか、あるいはナレッジ・キャピタルを誘導していくと、そういった視点が評価されて最終案が決定されたというふうにお聞きしております。

○金沢委員 今お聞きしましたら、なぜ選ばれたか、ちょっと今の説明ではよくわからなかったんですけれども、それはそれとして、コンペの後で重要な条件の変更があった例がこれまであるのかどうか。例えば東京ミッドタウンはどうやったのか、そしてまた東の汐留、西の梅田貨物駅と言われたことのあるその貨物駅跡地を開発した汐留地区はどうだったのか、この点についてちょっとお尋ねいたします。

○幹事（高橋） コンペ後に、そういった条件を変えた場合の都市計画があるかというご質問でございすけれども、まず、東京ミッドタウンでございすけれども、これは東京の防衛庁の跡地を売却したものでございす。これは、平成13年の4月に都市計画決定、地区計画を決めております。その後、平成13年の9月に入札が行われまして、その後開発が進められております。

また、汐留につきましては、これは平成4年の8月に当時再開発地区計画、今は地区計画の中に内包されておりますけれども、この再開発地区計画を平成4年8月に決定い

たしまして、その後平成9年の4月に土地の公開競争入札が行われて売却されております。

○**金沢委員** 今、ミッドタウンと汐留については、要するにそういう条件が決めた後でコンペが行われて、その条件というのは変更されていないと、こういうお話でした。要はこのコンペの公平性ということからいいますと、やはり大きな条件変更がそのコンペの後であるというのは、やはり非常に不透明な部分が残ってくるのではないかなと、そんな思いがしております。

このことは、今後のことにつきましても、こういう開発のプロセスの上で大きな問題になるんじゃないか。こういうやり方というのは、事業者にとっても大きなリスクを持つというふうに思います。都計審で例えば審議が長引いてしまう、そういったときには、その事業者は大きな金利負担を持たなあかんというようになる訳ですし、さっきのご意見でも、もっと高うした方がいいのではないかと、あるいはもっと高くせえへん方がいいのではないかと、そういう価値観いろいろありますのでね、そういったことに左右されて事業者のリスクが非常に大きいと思いますのでね、これはちょっと考えないかなんじゃないかなと、そんなふうに思っております。

コンペの方法についてはこれで置きまして、それでは、この容積率アップでどれだけ床面積が増えて、開発事業者、企業にどれだけのメリットがあるんでしょうか、その点についてお伺いをします。

○**幹事（高橋）** 今日、お手元にお配りしております参考資料の方をご覧いただけたらと思っております。参考資料の別紙1でございますけれども、この中で、一番上がコンペ提案でございまして、全体のコンペ時には、当時の全体延べ床といたしましては37万5,600平方メートルと、そういった規模でございました。それで、今回の都市計画案としてご提示しております内容につきましては、全体の延べ床面積が48万3,600平方メートルということで、約10万平方メートル増えております。

図の右の方に各それぞれの用途をお示ししております。コンペ提案ではオフィスが約15万平方メートル、それから今回私どもが一番重要視しておりますナレッジ・キャピタルという部分、これが5万4,100平方メートルで全体の14%を占めております。

それから、一番下でございますけれども、今回ご提案してる内容につきましては、このナレッジ・キャピタルが8万2,300平方メートルで全体の17%を占めております。私ども、このナレッジ・キャピタルと申しますのは、大阪の次の新産業を創造するための

拠点と考えておりました、大学とか研究機関、あるいは企業の研究施設に集まっていた
だいて、そこでいろんな交流、コラボレーションのもとで新しい産業を生み出していた
だくと、そのような場と考えておりました、そういった収益を生む施設ではないと考え
ております。

ですから、こういった非収益的な施設を支える観点から、どうしても民間事業者の方
でも、それを支える収益施設として必要な床が必要だと考えまして、そのナレッジ・キ
ャピタルの床とオフィスの床のバランス、そういったことを考えまして、私ども今回の
都市計画提案についてご提示させていただいております。

○金沢委員 今、ご説明いただいたんですけれども、その企業にとってのメリットがどの
ぐらいあるかについては、床面積でいえば約10万平方メートル強が増えてるということ
だと思うんですけれども、それに対して、今のお話では、ナレッジ・キャピタルの部分
等が増えてるということをおっしゃっているんですけれども、この都市再生特別地区とい
うのは、都市再生に対する貢献の度合いに応じた容積率等の緩和を認めていくと、こう
いう制度だと思うんですけれども、その今の説明では、大阪市への貢献がどの程度で、
そしてまた企業のメリットがどの程度でということが極めてわかりにくい訳なんです。

先ほどいろいろ説明があったときに、その追加の公共貢献要素の説明、これは聞かせ
ていただきましたね。しかし、その容積率等の具体的な設定方法、こういったことにつ
いて説明していただきたいと思うんです。それで、その貢献に見合ってるものなのかど
うか、その辺についてはちょっと今の説明ではわからなかったんですが。

○幹事（高橋） 先ほどご説明しました参考資料の別紙2というところがございますけれ
ども、一覧表を示させていただいております。私ども、こういったまちづくりを考えて
いきます上で重要な視点としましては、大阪駅の周辺でございますので、大阪のこれか
らの発展を支えていくために必要な機能として、都市機能がこういった形で充実してい
くのか、そういった観点からナレッジ機能の導入というのを大きく評価させていただ
いております。

それから冒頭、部長の方からご説明しましたように、この周辺の交通環境の改善、そ
ういった観点から、まず歩車分離の関係から歩行者ネットワークをいかに形成してい
くのかと、そういったことで私どもとしましては、地区内の歩行者ネットワーク及び地区
外との歩行者ネットワークとの整備、そういった点を評価させていただいております。

それから、公共的空間といたしまして、出来るだけこういった都心の一等地でござい

まして、水と緑あふれる広場をつくっていただくと、そういった観点から、オープンスペースをいかにとっていただくのかといった点を評価させていただいております。

あと、環境対策といたしまして、近年いろいろ言われておりますヒートアイランド対策として、屋上緑化をどの程度していただくのか、あるいは環境負荷の低減をどれぐらいしていただくのか、そういったことを総合的に勘案させていただきまして、今回の620%を提案させていただいております。

なお、私どもこれまで、これは都市再生特別地区でございますけれども、その以前に地区計画に基づきまして、こういった公共貢献要素につきまして総合的に判断して、容積率のご提案させていただいております。他地区と比較いたしましても大きな容積率のアップにはなっておりません、そのように考えております。

○金沢委員 今お聞きしましたけれども、やはりこの620%が上乘せされた、その理由が今の説明ではなかなか、ほなそれが600%やったらどやねんと、700%やったらどうやねんと、そういったことには全然つながってこないように思うんですね。やはり企業が収益でどれだけ儲かる、それで、大阪市あるいは地域に対しての貢献がどうなっているのか、そういった具体的な、それがぴったり合っても、そういう指標というものが必要ではないかと、こんなふうに思います。それで、そのときそのときの定性的なものだけでこういったことが決められるというのは、非常に不透明さが残ると、このことをちょっと申しあげておきます。

今、ナレッジ・キャピタル機能が重要ということでございますが、その内容について協議したことをやはり公開すべきだと、こう思うんですけれども、コンペ時と増床したナレッジ・キャピタルの中身について答えていただきたいと思います。

○幹事（高橋） 前のパワーポイントをご覧いただきたいのでございますけれども、まずナレッジ・キャピタルでございますけれども、先ほどご説明いたしましたように、次世代の大阪産業を支える新産業創出の目的で整備するものでございまして、今回コンペ提案時には5万4,100平方メートル、先ほど申しあげましたようにご提案ございました。その中には、次世代のロボットを研究しますロボシティコアでありますとか、メディアアートを情報発信するサイバーアートセンター、それから食とかを含めまして人間の癒しを研究する五感体験ラボとか、こういったものがまずコンペ提案時にはご提案されておりました。

新たに今回約2万8,000平方メートル追加されますけれども、その中身としましては、

ナレッジオフィススペース機能と書いておりますけれども、これは中小企業の方、あるいはベンチャー企業の方がこちらに来られて、大学と交流出来るような、小規模のそういったオフィスを用意する、あるいはここで研究されたものを映像で市民の方、あるいは企業の方にご提示して、ここに来れば最新のロボットの情報がわかると、そういったことをご提示するようなシアター、あるいはそれを実際に見て、触ってもらうようなマーケティングセンター、こういったものを2万8,300平方メートル追加させていただくということで今考えております。

○**金沢委員** 大阪市とそれから都市再生機構の募集したナレッジ・キャピタルコア施設というのが発表されておりましたけれども、これは35件で面積にすると4万5,750平方メートル。この中にNOVAが入って入居して、それを除きましたら約3万平方メートルぐらいなんですね。それで、今回の計画は8万2,300平方メートルということですので、この残りについて、今いろんな項目は出てきとったんですけれども、その具体性があるのかどうか、やはりその点についてもちょっと知りたいんですけれども。

○**説明者（安藤）** ナレッジ・キャピタルのまず内容でございますけれども、今おっしゃられましたそのNOVAを含めた35件につきましては、今から約2年前に、あらかじめナレッジ・キャピタルに入居を希望する事業者を募集した際に認定されました、いわゆる登録事業者というふうに我々呼んでございますけれども、その事業者でございます。

そういった登録事業者をベースといたしまして、開発事業者の募集の際に、改めて開発事業者コンペ応募者の方々が入居希望をされて、どういったコア事業者が入居するのかということをご精査された上で提案されておるところでございます。したがって、35件がすべて開発事業の、開発事業計画のプランに盛り込まれていた訳でもないというところがございます。

そういったあらかじめ入居希望を表明された事業者、それから開発プランを提案時に開発事業者が独自に入居協定をされ開発の中に盛り込まれた、そういった事業者を合わせますと、床面積に換算いたしますと、先ほど事務局からご説明申しあげました5万4,000平方メートルになっておったということがございます。

○**金沢委員** 今の入居の具体的な話をお聞きしたんですけれども、中身については全然したら聞いておられないということなんですね。

○**説明者（安藤）** 中身につきましては、開発事業者が決定した段階でその概要が紹介されております。その時点におきましては、まず登録事業者、あらかじめ入居希望を表明

された登録事業者でございますけれども、ロボシティコアですとか、それから大阪大学、奈良先端技術大学といった方々が盛り込まれております。

それから、事業者の方で新規にナレッジ・キャピタルに盛り込まれた内容につきましては、先ほど来出ておりますサイバーアートセンターですとか、それから京阪神の3大学を中心といたしました教育コンソーシアム、それから関西文化学術研究都市にございますATRのサテライトラボ、あるいはアジア太平洋研究所といった内容が盛り込まれております。

○金沢委員 今、聞いておりましたが、やはりその具体性がもう一つわかりません。やっぱりこの辺もっと公開していただきたいと思います。といいますのは、やはりこういった都市再生の特区をやった場合、その事業の遂行能力といいますか、そういったことが非常に大事になってきます。そういったことを判断する上におきましても大事な要素になる訳ですので、そういう思いがいたします。

このナレッジ・キャピタル機能が今いろいろ具体的にあるとして、確実にその実行されるかどうか、担保されているのかどうか、これが実際一番大事なことなんですけれども、後で見たら、そのナレッジ・キャピタル機能の部分がオフィスになってしまったとか、あるいは収益性をこれは考慮せずに取り組んでもらう部分であるのに家賃が上がってしまってるとか、そういったことでは困る訳なんですけれども、これらの点は、事業者との間で、例えば賃料は幾らぐらいにするとか、そういった協定等を結んで公開するかどうか、この点についてお尋ねします。

○幹事（高橋） このナレッジ機能の担保というご質問でございますけれども、まず機能面で申しあげますと、先ほど申しあげましたように、ここでいうナレッジ・キャピタルにつきましてはKMOという組織、このナレッジ・キャピタルというのが先端技術に絶えず取り組んでいくことが求められますので、そうした時代に即した変化が必要でありますので、その専門家から成りますような組織、こういったものをつくってまいりまして、そこから外部の有識者を入れまして、アドバイスを頂戴しながらその運営を行っていくと。その際には、その活動条件につきまして絶えず積極的に情報公開していくと。そういったことによりまして、将来にわたっても、質の高いナレッジ・キャピタルの形成を図っていききたいと、そのように考えております。

それにつきましては、私ども大阪市としても、積極的にそういった運営がなされますように事業者に対して積極的に働きかけていききたいと、そういうふう考えております。

また、手続面でございますけれども、まず本日お示ししておりますこの都市計画の議案書にもございますけれども、この地区計画の計画書の中の土地利用方針、こちらにおきまして、その土地利用方針の1番で、B地区で展開されますナレッジ・キャピタル機能、これにつきましては、将来にわたり適切に維持管理及び運営を行う組織を設置するということを明言しております、まず都市計画としてこの組織の確保というのを、まず法的に担保させていただいております。

更に、手続面で申し上げますと、本日の審議会の議論を十分踏まえながら、本市としましては、確認申請という建築行政の前に大規模事前協議制度あるいは地区計画における行為の届け出という手続がございます。そういった中で、この事業者からの提案内容というのを再度精査いたしまして、この機能の実現というのを担保していきたいと思っております。

それで、先生おっしゃってました賃料の金銭的な面につきましては、これまでこの開発者を募集いたします際の一つの事例といたしまして、一定の面積を区切ってという条件がございますけれども、大体建設投資見合いということで、月坪1万2,000円というふうな賃料のめどが開発事業者の募集条件の中で提示されておりますので、私どもとしましてはそういったことも踏まえまして、出来るだけ低廉な家賃で入っていただけるように事業者に対してきちっと申しあげていきたいと、そのように思っております。

○**金沢委員** 今、都市再生特別地区におきましては、やはり資金計画なども含めて、その事業の遂行能力がなければその計画決定しないということになっておるんですけれども、今回今都市計画案、例えば事業計画素案から見ましたら、今のやつは容積率の割増しはうんと下がっておりますし、またナレッジ・キャピタル分でいいますと大幅に増加させている訳ですね。これ、事業者から見たら収益面で大丈夫何かかと、こういう一方では心配もあります。

また、ナレッジ・キャピタルの中身も、今聞いていたら床面積1万2,000円ぐらいという、そういう一つのめどはあるようですけれども、中身、どんなものが入るのか、まだまだ十分なようには思えません。これで本当に大丈夫なんかかと、そんな思いがする訳でございます。まあ心配したからいうて、その民間の事業者のことやからという訳には、やはりこれいけない訳で、私たちはやっぱりこの大事な大阪に残された最後の一等地の活用というのは重要だと思っておりますので、今本当にこれで大丈夫なのか、その辺を心配してるんですが、これ本当に大丈夫なんですかね、どんなふうにご考えておら

れるんですかね。

○幹事（北村） 計画調整局長の北村でございます。ただ今、金沢委員の方からご質問ございました点、恐らく最後にまとめてお示しいただきましたように、開発をやるに当たってのいわゆる民間事業者の取り組みの熱意と、それに対する我々の思い、その部分の兼ね合いの問題かなというふうに思っております。

この開発事業につきましては、先ほど担当の課長がご説明申しあげましたように、ナレッジ・キャピタルのコア事業者の選定から始まりまして、UR都市再生機構の所有しておりましたいわゆるBブロックの第1次の開発コンペ、それからA、Cブロック、ちょうどBブロックを挟んでということになりますけども、南側と北側のいわゆる鉄道・運輸機構が持っておりました土地の開発コンペ、第2次開発コンペということで、全体で足かけ3年といいますか、実質2年弱取り組んでまいったところでございます。

コンペに至ります前も、冒頭、計画部長の方からご説明いたしましたように、大阪市長が会長を務めておりますまちづくり推進協議会の中で、まちづくりの基本計画につきまして議論を重ねてきております。そういう意味で私ども、やはり言葉だけでなしに、大阪の将来を占うといいますか、先導するといいますか、大きなプロジェクトとしてとらえてまいっております。

それで、実際のところ本当にそれが担保出来るかということについて、私自身、これは100%出来ますということのお約束といいますか、そういったことは今の時点では出来ませんが、これまでの経過を踏まえながらの議論が、何年間かけて民間の方も初め、東京の方面でいいますと国土交通省始め国のご担当の方々にも浸透してきているというふうに私は思っております。

今回開発事業者の方々、ちょっと固有名詞を出すとあれかもしれませんが、非常に日本の企業界におけますビックネームの方々にご参画をいただいております。そういった意味で、このところは大阪市としての指導力、これから発揮させていただかないといけない部分もございますし、ただ、これまでも市会でもご議論、あるいは都計審でもご議論いただきましたけども、市がしゃしゃり出過ぎると、これはまた民間の知恵と工夫が出てこないという部分もございます。その辺を見計らいながら、どうやってやっていくかということにつきまして、私どもこれからも真剣に、また真っすぐに取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○金沢委員 私は、この都心に残された最後の一等地が、やはり関西、大阪の活性化に最

大限に生かしていくために、この容積率を上げて高度利用することに反対していると、こういうことではございません。富国ビルとか近鉄百貨店も同じで、その企業の増益と見合ったそういう都市再生に対する貢献を評価する、そういう評価項目とか評価方針、これをしっかり定めていただいて説明出来るように公平な物差しをつくらなければならないと、このことを申しあげている訳でございます。

今後もうこういう特区、計画調整局と企業が決めて、議会や審議会にあと認めてくださいと、こういうことでは困るということを強く申しあげまして、私の質問を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

○村橋会長 ほかにご意見ございますか。はい、どうぞ。

○稲森委員 市会議員の稲森豊でございます。昨年10月31日の本審議会におきまして、私は、大阪駅の交通広場及び通路の変更、そして阿倍野筋の一丁目地区の都市再生特別地区の追加案件に対しまして、土地の高度利用、あるいはビルの高層化に伴う環境負荷の問題ですね、あるいは防災上の問題、こういった建築物の構造という立場から、いろんな実例も引用させていただきまして、批判的な見解を表明させていただいた訳であります。

今回は、同質、同じような質の案件として今回の提案ですね、北地区の地区計画変更、特別地区の変更について提案されてる訳ですけれども、前回同様、この高度利用に伴う問題点を指摘しなければならないと思うんです。今回はちょっと角度を変えましてね、都市計画法あるいは建築基準法というまちづくりに関する基本的な法律の目的とか精神、そういう立場から見て今回の提案はどうなのか、意見と質問させていただきたいと思えます。

それで今、金沢委員の方からもご意見ございまして、重複するところは避けてご意見なり質問させていただきたいと思えます。私も、今回のこの参考資料にございます容積率の変遷ですね、前回、ほかの委員の方からも事業者の言いなりになってんじゃないかと、この不透明だから解明しなさいというご意見がございまして、今回こういう形で経過が説明されてる、これは私は非常によいことだと思う訳ですけれども、この中で、先ほどの質問にございましたけれども、コンペの時点ではこの容積率が1,200%、1,800%と、おのおのA、B、Cブロック、そういう数字がコンペの結果出てきた訳ですね。

ところが実際は、その案が出されてきた段階では1,600%、1,400%、1,000%と、プラス750%という、こういう事業者から出てきたと。これにつきましては先ほど説明が

なかったんですけども、今、金沢委員もこのコンペの公平性というか、何のためにコンペやったんだと、そういう精神が生かされてるんかという、そういうご意見だったと思うんですけども、これは計画調整局の担当者にお聞きしますと、コンペのいいとこどり、何件か出てきたんですが、いいとこどりをして決めたのが、この事業者を決めたのがこの案でありますと、こういう提案、ご説明でした。

そして、それが調整局としては、ちょっとこれは750%はひどいじゃないかと、もう少し勘案しなさいということで670%に下がったと。そして最終的には620%と、こういう提案になったんだという説明を受けております。

私は、特に都市計画とか建築と、こういう工学関係の問題というのは極めて情緒的になってはいけないと思うんですね。非常に絶対的な数値というのが確固たる判断基準の根底になけりゃいけないと思う訳であります。そこで、今のご議論を聞いてましてね、この社会的貢献度とか抽象的な内容を勘案して決めたんだと言われるんですけど、これはやっぱり今後前例となる訳ですから、やはり確固たる座標軸が要ると思うんです。

取えてお聞きしたいんですけども、計画調整局としては、今後こういった提案が出されてきた場合、数値的なものでもって、これを限度とするとかしないとか、そういう方針というのは現在は持っておられないのでしょうか、その点だけまずお聞きしたいと思います。

○幹事（高橋） 今、資料におつけしましたコンペの提案時から今回都市計画案に至る経過についてのどういう形で容積率を落としていって評価したのかと、そういうようなご質問だと思います。

それを具体的に、その数値的にどういうふうに評価するのかということでございますけれども、私ども、この都市再生特別地区の運用につきましては国が指針を定めております。これにつきましては、この都市再生緊急整備地域というエリアの中で、国が定めます地域整備方針、これに沿った開発事業を誘導するようという指針が定められております。ここで書いておりますように、整備の目標でありますとか増進すべき都市機能に関する事項、それから公共・公益施設の整備に関する事項、それから市街地調整に関する事項、こういった項目が定められておまして、そういった観点から、私どもそれぞれの事業につきまして評価させていただいております。

例えば、大阪駅につきましては、大阪駅にふさわしい風格のある国際中枢拠点をつくっていく、あるいは大阪駅周辺の歩行者空間の充実、あるいは交通結節点機能の向上、

大阪の駅前にふさわしい景観をつくると、こういった点が国の方から方針として示されております。こういった方針に従いまして、具体的なプロジェクトについて総合的に容積率の評価というのをさせていただいております。

○**稲森委員** 今、国の指針だとおっしゃってるんですが、国の指針自身が今パワーポイントで示されておりますように、明確な数値というのが示されてない訳ですね。そのいろいろ勘案した結果が数値としてこうなったというふうな意味だと思えるんですけども。それで、お聞きしたいんですけども、今回最高1,600%まで可能な変更がなされた訳ですけども、もともと建築基準法第52条におきまして商業地域はマックスが1,300%ですね、これはもう確固とした数字としてある訳ですよ。

しかし、都市再生特別措置法によってこれを緩和するということでもって、それ以上のものが可能であるとなった訳ですけども、大阪市の都市計画の用途地域ごとの容積率、例えば条例で商業地域においては最高が10分の100、要するに1,000%以下と定められている訳ですけども、ちなみに、この今の北ヤードについては600%、800%とおっしゃっておられたんですけども、この最高の1,000%が適用されている地域というのはどの地域なんですか、大阪市においては。

○**幹事（高橋）** 今の容積率、大阪市、最高限度の1,000%を指定しているエリアのご質問でございますけれども、大阪市内の都心中枢業務機能が集積いたしますこの大阪駅周辺でありますとか、御堂筋、中之島、それから難波に至るエリア、まさに大阪の都心の南北軸、それと一部東西軸に関するところ、この部分につきまして容積率1,000%が指定されておまして、この大阪駅周辺で申しあげますと、大阪駅の南側のところで容積率1,000%というのが指定されております。

○**稲森委員** 今この図にありますように、やはりこういった条例で決めてるということは、それなりの根拠があって、大阪の基本的なこの姿としてこういう容積率が決められてる、バランスなどを配慮されてると思うんですね。ところが今回、その本来600%なり800%だったところが1,600%になるという訳ですからね、これはやはり大きくバランスを崩す内容であると言えると思うんですね。

それと、そういった大阪市独自のまちづくり、都市計画の容積率がありながら、今回都市再生特別地区では無制限と、そんなことで事業者の計画に基づいて策定出来るというふうになった訳です。まさにこの地域においては、都市計画なり建築基準法のこの容積率については治外法権ですね、いわゆるアウトロー、そういう地域になった訳ですね。

そういう場合、際限なき規制緩和に対して、前回も私こういう危惧申しあげたところ、北村局長さんは、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区の中でしか使えないと、限定されてるもんだと。この地域の中で開発が起こったとき、公共貢献等も含めて周辺の市街地環境の整備など開発計画として認められるもの、開発事業者との協議調整を踏まえた上で提案してるということで、こういった公共貢献などすべて勘案したんだと、そういう議事録、先刻お配り、お届け願った中で見解を述べられている訳ですけども、そこで、この認められるもんだだけを提案してるんだと言うけども、この開発計画として認められるか否かの判断基準が極めて抽象的で、私らでも正直言って、この案について是非を判断する指標を持ち得ないんです、物差しを。

そういう中で、私が申しあげたいのは、緊急整備地区といえども、これは市民の皆さんの生活空間である訳ですからね、これを、特に容積率というのは建物の安全性、防災上にリンクしていきますんでね、青天井というのはやっぱり許される訳ではないと思うんです。それで、都市再生特別措置法においても、最終的にはこの各地方自治体の本審議会などで地区計画を決めなさいと、こういうことで責任を、そこに責任があるんだということと言っておられる訳ですから、まさにこの審議会の責任というのは重大だと私は認識しております。

それで、その場合、今言われたきちっとした座標軸がない、本来アウトローやから、こういうところに提案してくることがナンセンスなんです。何でも許すと基本的に決めていながら、やったことについて是非を問うというのもちょっとおかしい話でね、論理的に。だから、しかしながらこういう提案された場合、やはり私は間違いを起ささないためには、この都市計画法とか建築基準法の問題とか目的にね、これに立ち戻って判断しなけりゃならないと私は考えております。

ところで、そこでお聞きしたいんですけども、この建築基準法第1条では、この法律は最低の基準を定めると、こういう記述されてるんですけど、これはどういった意味なんでしょうか。

○幹事（高橋） 建築基準法第1条でございますけれども、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とするということが書かれております。

○稲森委員 まさに、これ建築基準法とか都市計画法というのは、財産権とこれ乖離する、対立する問題ですんでね、建築基準法などでは、極力この緩い、ハードルを低くする、

そういう形ですね、出来るだけ緩やかな最低これを守っていただきたいという、こういう考え方だと思うんですね。文字どおりもう最低の基準だという訳ですから、その以下の、より低いものというのは許されない、これが法律の趣旨だと私は理解すべきだと思うんですね。

それで、最低の基準と言いながら、今回の容積率の緩和については、それをより緩和すると。しかも、これ800%を1,600%、倍ですよ、すごい緩和ですね。そういった面で、いかに小泉さんが決めたからといって、これはもう上からの方針だから逆らえないと言うんだけど、やっぱり地区計画については計画審議会なり自治体で自主的に判断しなさいと言われてる訳ですから、こういった最低の基準をさらに下回る提案を大阪市はなぜこれを受け入れるのかと。これは、先ほど紹介しましたように、大阪市の用途地域にかかわる条例すらも否定するのではないかと。そしてまた、この本審議会のやっぱり存在基盤に係る重大な問題やと思うんですね。

それともう1点、建築基準法の問題。私も以前、もう数十年前に学んだことですが、建築基準法は第2章で表現されておりますいわゆる単体規定、建物の性能規定ですね、構造、耐震の強度とか、そういう単体規定と、第3章で規定されております集団規定、この容積率なども集団規定に入ると思うんですけども、こういうこの集団規定というのはどういった目的で定められてると計画調整局としてはご理解いただいているのでしょうか。

○幹事（高橋） 幾つかのご質問ございましたので、分けてご説明差しあげますと、まず冒頭、都市再生特別地区と都市計画との関係ということでご質問あったかと思えます。まずそれについてお答えさせていただきます。

まず、この都市再生特別地区の趣旨でございますけれど、もう一度申しあげますと、この都市再生特別地区につきましては、国が定めてる方針と申しますのは、先ほど申しあげました地域整備方針に示された方向に沿って、土地の合理的かつ健全な高度利用を図ることが求められていることから、容積率及び高さの制限、高さ最高限度、壁面位置の制限等について特定の緩和が行われるということなんですけども、これにあたっては、その従来型の、例えば有効空地を確保するとか導入施設を必要とするとか、そういった積み上げ型の運用ではなく、都市の魅力や国際競争力を高めるために、都市の再生に必要な効果、そういうことに着目して柔軟に対応しなさいというのが国の方針になっております。

私どもといたしましては、先ほどから申しあげておりますように、国の方針はこういうふうに柔軟に対応するようになっておりますけれども、私どもとしては各種公共貢献要素というものを、今どれだけ地域に貢献していただいているか、こういった点から、一応積み上げ方式的な考え方で容積率を指定してきてしております。

それから、その都市再生特別地区の指定にあたりましては、当然私ども無秩序に容積率の緩和をしてるのではありませんでして、当然これを指定するにあたりましては、交通機能及び供給処理施設の容量及び周辺地域に対する環境上の影響、こういったことを十分に勘案した上でご提案させていただいております。

あともう1点、この都市再生特別地区が都市計画を乱すのじゃないかという点のお答えといたしましては、私ども、この指定にあたりましては、こういった環境面のチェックのほかに、特に地域の抱える課題、まちづくりにとって地域の抱える課題が特に非常に重要な場合につきましては、必要に応じて今回のように都市再生特別地区と併せて地区計画を定めまして、その地区計画の中でまちづくりの目標、土地利用の方針、公共施設の整備方針などを決めまして、これまで築き上げてきました都市計画との調和を図れるように、地域特性に応じた良好な市街地形成をめざしてきたと、そのように考えております。これが都市計画における都市再生特別地区の私どもの考え方でございます。

それから、2点目の建築基準法における集団規定に対する件でございますけれども、私どもの理解としましては、都市における土地利用の調整と環境保護を図るための都市計画的な建築基準と、そのように私どもは理解しております。

○稲森委員 今、お答えがありましたように、やはり国の方針とか言われてるんですけども、全体的な数値で判断基準がまだ示されていないと思うんですね。私も余り当て外れの質問してはまずいということで、改めてこの集団規定とは何かということで、ちょっと書店を探し回ってきましたがね。

「まちづくりのための建築基準法集団規定の運用と解釈」ということで、柳沢厚さんという大学の教授が編さんされたそういう書籍をたまたま見つけた訳ですけども、そこで非常に、これはこの方の見解ですんでね、普遍的な考え方ではないかと思うんですけども、集団規定の成果区分として、建築の単体性能のうち安全性等の観点から必須とされるものが単体規定だと、性能規定ね。しかし、その単体規定の成立を保証するための敷地外空間条件を定めるのが集団規定と、こういう単体規定が成立するのは、そういう集団規定が守られてこそ初めて単体規定。これは二つが、よりお互いに必須条件とし

て成り立つもんだと、こういうことを書いておられます。

それで2点目に、単体規定の定めはないけれども、その地域で必要とされる高い建築物単体性能、性能水準について、設計者が、いわゆる事業者が発する場合に、それを実現出来るための敷地条件を定める集団規定。要するに設計者がいろいろ望んできた場合、この基準でもって対応するというもの、これが集団規定だと。

3点目には、建築物単体性能とは関係ない、関係が薄いけれども、建築物の集団によって形成される市街地環境のあり方を定めるのが集団規定だと、こういう三つの解釈、私はこれは妥当な見解だと思うんですね。

やはり、ここにありますように、まちとして成り立っていくための最低守るべき建築物相互の関係、これを定めたもんである訳ですからね、だから単体規定については今厳しいですよ、あの姉齒さんの問題がありましたように、耐震偽装ということで、もう刑事告発されるような、こういう単体規定は非常に厳しい、規制緩和なんかされる訳はない訳ですけども、ところがこの集団規定については、非常にこういう形で特別法という形で、私はこれはもうはっきり申しあげまして小泉さんの判断の間違いだと、これ何でこんな国が容認したんかと思う訳です。

ですから、もう集団規定を外したならば、まちはむちゃくちゃになると、そういうのが私の見解です。しかし、大阪市はそういう立場に立たないと言われる訳ですからね、やはりこの歯どめをかけるのはこの審議会だと思うんです。

それで、先ほども議論ございましたんで、少し具体的な問題で申しあげたいと思います。私は一番心配してるのは過密やと、もう空が見えないなということ、そういうことを言ってるんじゃないですよ。過密によって一番心配なのは防災上の問題、あるいは建物の倒壊とかそういうことを心配してる訳です。そこで超高層ビル、先ほどの議論では、かなりいろんな要素を取り入れて、ゆとりのあるようなもんだという、そういうようなニュアンスで提案されてるんですけど、私は先ほどの写真にもあったように、もう既にあの大阪駅周辺というのは過密に過密をもう重ねてると理解してる訳ですけどね。

そういった面で、これまでの、前回の本審議会におきましても、超高層建築物における環境負荷の問題、エネルギーの代謝の問題とか安全性の防災上の問題についても、確固たる見解はなされなかったと私は思ってる訳ですけども、改めて今回の提案、用途を商業地域、それとか高さがAブロックが185メートルあるでしょう、それでBブロックが175メートル、最高、それでB-1ブロックが185メートルということで、用途は商業

施設、宿泊施設、分譲住宅になってる。

断面図とかそれが示されてませんので、どういう建物が建つかちょっとわからないんですけども、そういった場合、大阪市の防災計画でも東南海・南海地震の発生の確率がもう30年以内に50%から70%と、もう明日でも来る可能性もある訳ですけども、そういった高い建物、防災計画もこれ見直しがなされてる訳ですけども、今提案されている、こういった建物を建てられるか、構造計算もなされてない訳ですけども、そういう中で、超高層建築物の安全性や災害発生時の避難などについて、やっぱりきっちりとシミュレーションを行う必要があるんじゃないかと思うんです。

ナレッジ・キャピタルでも、これから問題になっていくと思うんです。特にこの建物の場合、これだけのものを建てるんだったならば、東南海・南海地震に耐えられると、そういうような建物であるということは確認されてるんでしょうか。

○幹事（北村） 計画調整局長の北村でございます。先ほど来、建築基準法と都市計画法との関係についてのご質問のところも含めまして、私どもの局の考え方といいますか、たまたま昨年の4月に、皆さんご案内のように、計画調整局におきましては、都市計画部門と建築確認を行います建築指導部門、この二つが一緒になりまして、それを統括して業務を司っておるところでございます。そういった関係からも、若干先ほど来、稲森委員の方からご指摘のある点につきまして、私どもの考え方につきましてご説明をさせていただきます。と思っております。

確かに建築基準法につきましては、法律の条文上、単体規定並びに集団規定という規定のされ方をされております。ただ、委員ご案内のように、この建築基準法につきましては、旧法の名称でいいますと市街地建築物法という、いわゆる建築物それぞれの個々の建築の基準なり水準といいますか、そういったものを定める法律でございます。それに対しまして都市計画法は、その兄弟の法律ということで制定をされた法律ではございますけども、市街地建築物法がある時代から都市計画法がございまして、その中で用途地域あるいは容積率といった規定を行える法律として成立をいたしております。

したがって、私ども、国が決めたということではなしに、そういった法律の制定の趣旨からしまして、建築基準法が持つ建物個々の安全性を追求する法律と、まちづくり全体とを見て、用途地域並びに容積率等を指定していく法律が相並立しながら、それぞれの相互連関の中でまちづくりをやっていくというのが、一つ大きな仕事としてあるのではないかと思っております。

具体的には、建築物個々の規定につきましては、先ほど来の委員のご質問の中では、その敷地規模に関しての観点が若干ご言及がなかったかなと思っております。都市再生特別地区につきましては、国の基準で定められておりますのが、この地区の指定につきましては、5,000平方メートル以上の敷地を対象にして都市再生特別地区を指定すべきであると。つまり、個々の100平方メートルとか50平方メートルとかいういわゆる狭小宅地に対して、無秩序、無制限にこういった容積率の緩和をすべきではない。

一定5,000平方メートルと申しますと、今回のAブロック、Bブロック、Bも2つの部分に分かれますけども、七、八千平方メートルから1ヘクタールぐらいの規模を持っております。かなり大きな敷地ということで、我々これはスーパーブロック的な街区と呼んでおりますけども、そういった街区の中でこういった都市再生特別地区を指定して、一定の公共的なスペースとか、あるいは周辺の市街地環境に与える影響、具体的に言えば自動車交通がどうなるかといったことのチェックをした上で、容積率の算定をするというのを私どもの基本に据えております。

実は、こう言いますと無制限に容積率を緩和するというように聞こえるかもしれませんが、周辺の市街地環境に与える影響という面からのチェックで申しますと、公共貢献で例えばオープンスペースをとれば、500%可能な、割増しが可能な案であったとしても、周辺の自動車、今回もちょっと冒頭ご説明しましたように、交差点処理等を考えたときに、自動車交通の面からは300%ぐらいしか適当でないという結論が出てくるような地区もございます。そういう意味で、両方相まってチェックをしながら私どももやってるということをご理解賜りたいというふうに思っております。

それから、ご質問ございました超高層建築物におけます防災性、安全性という問題でございますけども、これは都市計画の決定をいただいた後の手続の中で、建築確認等の中で、これこそ専門的・技術的見地からの検討が加えられ、安全性に確認をされたものについてだけ建築確認をされていくということになってございます。

したがって、稲森委員のご質問の中にごございましたけど、上限とするという表現がございます。私ども1,600%なり1,150%といえますのは、あくまでも建築物が建てられる上限の容積率を決めてるものでございまして、これが建物の安全性、防災性の方から一定の制限が加わってきて、結果として例えば1,500%しか使ってないとか、そういったこともあり得るということで、安全性を二の次にするのではなく、実際の建築の活動あるいは開発の事業といったのは、そういう形で進んでいくということもご理解いた

だけたらと思っております。

○**稲森委員** 今そういう点についても十分考慮されてるということだったんです。私ももう少し時間いただきたいと思うんですけども、取り越し苦労で先起こるか起こらんことを今あれこれ議論しても、これは意味がない訳ですけど、問題は、ちょっと私、衝撃的な体験というか、知ったんですけど、この2月2日に、実は大阪の建築物災害対策推進協議会主催で「地震とかしこく付き合う、待ったなし耐震化」ということで、こういう講習会が、大阪建築物災害対策推進協議会によって行われた訳です。

この推進協議会というのは、大阪府下44の自治体、当然大阪府も大阪市も入っております。それで建築団体26団体、業者団体18団体。そこで、私も聞きに行きたかったんですが、実はちょっと都合が悪かったもので、後、議事録の内容を聞かせていただいたんですけども、この講師は名古屋大学大学院教授の福和伸夫さんという方ですね。

経歴を読ませていただきますと、日本建築学会賞を2003年にとられてまして、「構造物と地盤の振動現象の解明と都市地震防災への活用に関する研究」と、これで日本建築学会賞をとられて、あとまた、これは非常に有名なんですけど、体感振動実験ということで、いろいろ教材を、箸を使ったりダンボールも使ったりして、これは小泉さんとか安倍さんも、この講習会、何か講義を受けてる模様が写真で示されておりましたけれども、非常にこういう点からいけば国においてはオーソリティーだと思うんですね。

その方がいろんなことを述べられてるんですけど、私が一番注目してますのは、耐震基準が見直された昭和56年以降の建築物、あの阪神・淡路大震災ですね、その安全という論があるけれども、阪神・淡路大震災の被害状況、兵庫県では直下型で周期が短い地震があった訳です。それで、この直下型というのは超高層ビルには有利というか、余りむしろ遠くから揺れの大きいのに弱いと言われてる訳で、直下型でしたんで、まだ有利だったとは言われているだけけれども、実はこの1982年ごろの建築物でも多大の倒壊などがあったということで、こういうグラフも出されてる訳ですよ。

特に注目すべきは、1982年以降建てられたビルでも、8階、9階、10階建てという231戸がこれ被害を受けた訳です。このうち20%がもう大破したり倒壊したりしてる、こういうことを言われてるんですよ。なぜこういうことなのかというと、実はこの新しい耐震基準も震度6半ばを想定してると。しかし、震度6強になると耐えられないし、微妙なとこなんですけどね。そういう結果、この新しい耐震基準でつくられても、これは安心出来ませんよと、こういうことを述べられております。

そして、あと実例としては、この大阪オークビル、これは大阪市が建てております高さが200メートルね、ここにおきますこの阪神・淡路大震災の折の振幅、揺れの大きさ、ペントハウス部分で、何とこれマックスが片揺れで2.73メートルですから、5メートル、6メートル近い揺れがあったという、こういう記録がなされたんです。幸いなことに倒壊はしませんでしたけども、あの阪神・淡路大震災で港区においてこういう揺れがあったということを紹介されてる訳です。

それと、これは私も映像でちょうどあの阪神・淡路大震災のときに見たんですけども、芦屋浜の、これは非常に構造に強いと言われる建築会社が建てた鉄骨づくりの高層マンションです。ここの支柱が裂断してるんですね。これはもうなぜか理解出来なかったんですよ。業者もメンツがあるんで、それ以後報道もされないで修復されたようですけどね、これもこの福和さんですね、写真入りで紹介されております。だから実際、この超高層ビルについては非常にもっと慎重でなければいけないと言われてる訳ですね。

なおかつ、先ほど言いましたように、今の耐震基準が震度6の真ん中ぐらいを基準にしてると、震度6強以上になると高い建物ほど倒壊の危険があると。また、免震構造についても、直下型地震に対しては免震構造は有効だが、東海・東南海・南海地震のように遠くの海で発生した地震で徐々に共振し、免震構造も万全でない。それで阪神・淡路大震災と、これから遭遇する南海トラフでの巨大地震の決定的な違いというのは揺れ方の違いであると。ゆっくりとした長周期の揺れが長い間続くと。私たちの周りに多くの長周期構造物が存在する、これらは過去の巨大地震のときには存在しなかった構造物であり、検証されてないということで、非常にシビアな見解を述べられています。

併せて、この駅前の再開発についても述べられておりますので、紹介させていただきたいと思うんです。この北ヤードの問題では、昔の蒸気機関車は煙や火を吐いて走るから、人が嫌がり沿岸部に走らせたんだと。それは今、埋立地となって、例えば東京の八重洲、八重の洲が八重洲とか、大阪駅もこれは実は昔は「埋田」、田んぼを埋めた。いずれも地盤の軟弱なところに建っていると。

これは辛らつな表現ですけど、大阪駅前を再開発しているが、これはばかな行為やと、ここまでおっしゃってるんですね。止めないと大変なことになる。都市集中と軟弱地盤の拡大、家屋の高層化、密集化家屋に囲まれて揺れる部屋、自然への畏敬の念の減退、こういうことを述べられて警告されてるんですよ。恐らく計画調整局でも、私も質問、こういうふうにさせていただきますけど、この前申しあげますんで、こういった国のそ

ういう権威ある専門家が具体的に述べてる、こういうことについて調整局としてはどう判断されてるんでしょうかね、その点、1点聞きたいと思います。

○幹事（高橋） ご質問ありました2月2日に開催されましたシンポジウムの件、これは大阪建築物震災対策推進協議会というところが主催されたとお聞きしております、耐震診断、耐震改修の必要性を建物使用者に訴えることが目的でございます、そのために、そういう地震の危険性について強く訴えられた内容というふうにお聞きしております。

その中で、こういう超高層建築物における私どもの考えでございますけれども、そういう建築物の安全性を確認するために、一般の建築確認に先立ちまして、国土交通大臣の指定を受けた指定性能評価機関におきまして、学識等の専門家によります構造安全性の評価を受けまして、その評価に基づいて国土交通大臣は認可を受けることになっておりますので、今回の計画も同様の手続を受けることと聞いております。

また、先生おっしゃってました長周期の問題でございますけれども、この構造計算におきましても、南海・東南海地震を想定した長周期成分を有する模擬地震動に対する検討を行う予定と聞いておまして、具体的な構造計画に関しましては、A、B-1棟のオフィス、ホテル、ビジネスの部分につきましては、この長周期地震動に対しても有効な制震ダンパーを効果的に配置するということによって、その耐震性能を高めていくと。

また、住宅棟につきましては、居住空間でもあるということも加味しまして、より耐震性能を高める目的で、免震構造あるいは制震構造による構造計画を検討中と、そういうふう聞いておまして、今回の計画につきましては、そういった超高層建築物に対する安全性というのは確保されていくと、そのように考えております。

○稲森委員 もう最後の質問にさせていただきたいと思うんですけど、ちょっと私失望しました。やはりこれだけの警告が出されているにもかかわらず、なおかつそれを真摯に聞き入れる立場じゃなしに、ダンパーをつけるとか免震構造でこれをクリア出来るんだと。事実、東南海地震でそれだけのこと起こってるんですよ。それで、追悼式が先日も行われてましたけど、こういうことを絶対に繰り返してはいけないというのは、もう日本の国民の願いだと思っております。

だから、やはり選択肢がある訳ですから、そういうリスクを冒して高層住宅を建てるんじゃないしに、やはり安全の側でまちづくりを進めていくと、こういうスタンスが今計画調整局に求められると私は思う訳です。そういった面では、こういう根拠のない楽観

論に基づく見解というのは私は非常に遺憾だと思います。

最後に、これはちょっと実は私、この問題を扱うにあたりまして、この数年間、北ヤードについてマスコミなどでどういった報道がなされてるかということで、かなり今までの記録をこの数年間、マスコミ報道を見た訳です。その中で、これは2007年ですね、6月14日、去年の6月の日経新聞で、この高層ビル乱立をどう防ぐという、こういう特集記事が出されてるんですけど、そこでJR貨物駅跡地の再開発は失敗だったと大阪市の都市計画審議会会長の村橋正武立命館大学教授は悔しがると。しかし、これは大阪の北ヤードのことではございません。汐留の再開発のことなんだと。

それで、村橋教授はこの汐留の初期開発に携わられたということで、こういった巨大開発したビルが無秩序に重なってまちに大きな壁をつくることになると思わなかったということで、開発事業者の利益を優先し、乱開発を許した結果だと、こういうことをおっしゃってるんです。

新聞報道ですので、実際にこういう正確におっしゃられたかどうか、私、つぶさじゃないんですけども。あと続けて、大阪では汐留を教訓にして乱開発を避け、景観や周辺環境への配慮、交通渋滞対策も考えたいと審議会会長の立場から強調されると。しかし、北ヤードを含む梅田地区では同じ愚が繰り返されているという、そういうこともおっしゃっておられまして、これは6年間この本都市計画審議会を務められた土井幸平大東文化大学の教授も警鐘を鳴らすということで、同じ愚が繰り返されてるとい、こういうことが言われてる訳ですね。

実はここだけじゃなしに、阪急百貨店の方に2,000%ですか、こういうことを認められてる訳ですね。こういう中で、やっぱり上積みされた容積率をフルに使って、各社勝手に思い思いのビルを建てるとい、その結果、一つ一つのビルは立派だが街区全体のバランスを欠いたまちづくりになるという、こういう生々しい発言をなさっておられる訳なんです。

当然だと私は思うんですけども、是非こういったことも考えて、今日はこれの是非を問う訳で、私はやっぱり今申しあげましたように、素直に、はい、よろしいということで、この案を私は認める訳にいかない。反対ということもこれは短絡的ですので、是非出来れば、今私が懸念申しあげましたいろんな問題について再度事業者の側からきっちり説明を受けて、改めて我々がこれはゴーサインを出しても大丈夫だとい、そのために、今日、私は態度は留保させていただきたいと、そういうことを申しあげまして私

の発言を終わります。

○**村橋会長** 私、会長ではありますが、実名で私の新聞の記事についてとり上げられましたので、一言だけ、私の見解を述べさせていただきます。

新聞に書かれていることの大半はそのとおりの発言をいたしました。具体的に言いますと、汐留の開発、私、担当しておりました。実際に担当したのは、基盤整備の区画整理の事業計画を立てるところまでです。建物計画のときは、実はもう立命館大学の方にかわっておりました。

それで、何をあのときに指摘をしたかといいますと、今日のこの北ヤードと全く違う話として、あそこを持っていますJRTTが個別に宅地を分割してこれを売却いたしました。その結果、ご存じのとおり超高層ビルが林立をして、新橋から汐留側を見ますと、超高層ビルが重なって、ほとんど天空が見えないような市街地が出来ています。これは、個別に宅地を切り刻んでつくったがためにこうなったという意味で汐留は失敗だった。

それを北ヤードについては、大阪市の先ほどのご説明のように、北ヤードの基本計画をおつくりになって、大ブロックで全体としてのまちづくりのあり方をきちっと方向づけをして、その土地の処分から計画を詰めておられるというところは、あの汐留の反省をここに生かしておられる、私自身はそういうふうにとめております。

そういう意味では、あの新聞の前半は、私の言ったことはそのとおりの言葉ではありませんが、今ご指摘あったような意味で私は今申しあげてるのではなくて、今この北ヤードは北ヤードなりの取り組み方をなさっているというつもりで書いたつもりでございます。以上でございます。

では、ご質問、ご意見いただきます。はい、どうぞ。

○**福田委員** もう時間も随分経過いたしましたので、いろいろお聞きしたかったんですけども、2点ほど絞ってお聞きいたします。

今日のこの都市計画案が出されておりますのは、容積率はその指定容積率からプラス約620%緩和されるということになりますと、そのコンペのときの提案から、特にこのナレッジにつきましては14%から17%、3万平方メートル近くが増加するということになる訳であります。このナレッジが今回のこの計画のコアとなる、中心になるという、さっきも議論ありましたし、このUR都市機構のパンフレットの中にも、ナレッジ・キャピタルから始まるまちづくりと、こういうことで位置づけが出ております。

私は、ただ、一つだけ危惧しておりますのは、これに参加をしておりますのが、多く

の企業が参画しておりますけれども、その企業が開発に当たってそれぞればらばらに進めていっている。また、まちが出来上がった後も、それぞれがその施設の運営管理を行うということになりますと、一体性を欠く、せっかく出来上がったものが一体性を欠く管理運営がなされるということになりますと、このUR機構に書いてありますA、B、Cブロック一体でまちの風格と界限性を兼ね備えた都市空間を創出するという立派なコンセプトが書いてありますけれども、これにやっぱり問題が出てくるのではないかという、そういうことを私は実は危惧をしております。

したがって、この点について、先ほどの事務局の説明では、TMO、タウンマネジメント組織でもって、そういうことに一体的な開発に当たっていききたいと、先ほどスライドで説明がありました。そうなりますと、そのタウンマネジメント組織、TMOはどのような組織をつくるのか、どのような組織を、例えば法人格を持たすのか、任意団体にするのか、法人格であったら株式会社にするのか公益法人にするのかと、そういうTMOの中身について、将来出来上がった後も一体的に管理運営が出来るためには、どういったTMOにしていくのか。

あるいはまた、今聞いてるところでは、三菱グループがA・Cブロックであり、オリックスがBブロックと聞いておりますけれども、それぞれブロックごとのTMOにするのか、その辺についてのTMOに対して大阪市がどういう考えなのかをお聞きをしたいと思います。どうですか、その辺。

○説明者（安藤） 計画調整局大規模開発担当課長の安藤でございます。よろしくお願いたします。まず、TMOについてのお尋ねということでございますけれども、ただ今委員からご指摘ございましたように、まちの一体的な開発、そして管理運営を行ってまいります上で非常に重要な役割を担うものであるというふうに考えております。こうしたことから、TMOにつきましては各ブロックごとに設けるということではなくて、この先行開発区域全体で、ここに参画する事業者が共同で一つのTMOを設立するといったことを考えております。

それから、TMOの具体的な取り組みの内容でございますけれども、事務局の冒頭の説明にもございましたけれども、広場などの公共施設の管理でございますとか、まち全体を活用したイベントの開催、あるいは来街者への案内のサービス、一体的なサインですとかアートなどによりますまちの環境演出といった取り組みをすることを想定しております。

それから、このTMOは法人格を持つか否かということでございますけれども、そのTMOの役割というものは、非常にこの開発の重要なポイントになるというふうなことから、私どもといたしましては法人格を持つということが適当であろうと考えておりました、事業者におかれましても法人化を前提に検討を進められてるところでございます。

なお、法人の種類につきましては、例えば株式会社でありますとか公益法人といったことが考えられますけれども、これらを含めまして現在幅広い検討を行っているところでございます。

○**福田委員** それじゃ、法人格になるということにいたしましても、私が申しあげたかったのは、先ほど北村局長は答弁の中で、これは民の力でやる計画だから、余りしゃしゃり出たらあかんとかいうような意味の話がありました。ただ、そのしゃしゃり出てもらったら困ると思うんですけども、やっぱりその組織が出来るなりしましても、大阪市の市の考え方なり市民の気持ちというものが、せっきくのこの計画の中に生かされるように、そういう取組はやっぱりしてもらわなあかんと思います。

そのためには、その組織の中に入っていくのがいいのかどうか、あるいはまあお金を出すことはちょっと問題があるかもわからんけれども、そういうことも含めた検討をよくしてほしいと。後々の問題がむしろ大事でありますので、そのことを特にお願ひしておきます。

それから、最後に1点、この1月27日の新聞報道によりますと、このBブロックから住友商事が企業連合体から撤退をしたというのが新聞に出ておりました。いろんなこれは憶測を呼んでるそうであります。それから2日後の1月29日には、今度は新たに関電不動産がこの企業体に参画をするというようなことも報道をされておりました。

せっきく企業体が参加をしているということが今回の計画の前提でありますけれども、撤退をしたり参画をするというようなことで、特にこの離脱があつたりした場合は、先ほど申しあげましたようにいろんな憶測があつて、関西のこの最後の一等地と言われているこの北ヤードで、次の第2期計画もある訳でありますけれども、この再開発事業の進捗に、そういうその企業の出入りがあることによって支障があつては絶対ならんと思うんでありますけれども、この点についてどうのお考えか、最後にこの1点質問しときます。

○**説明者（安藤）** お答えいたします。今回の都市計画案におきまして、大阪駅北地区開発のまちづくりの目標ですとか、それから事業者からの提案を踏まえまして、地区計画

におきまして、土地利用や地区施設の整備の方針、それから建築物の用途の制限などについて規定しております。また、都市再生特別地区におきましては、容積率の最高限度ですとか、建物の壁面の位置の制限などについて定めておりまして、これらの案が確定いたしますと、その内容に基づいて開発が進められることになるということが、まず基本かなと考えております。

また、今後の事業者の構成の変更という点でございますけれども、基本的には、それにつきましては本市が関与すべき内容ということではないと考えておりますけれども、仮に変更が生じたといたしましても、譲渡先に対しましてはTMOへの参画を条件とし、かつ北ヤードの事業目的、果たすべき責務を理解させた上での譲渡となりますよう事業者を指導するなど、本市としても引き続き努めてまいりたいと考えております。

○瀬戸委員 市議員の瀬戸一正です。せっかく審議の専門家の皆さんがおられる中で、市議員の方の質疑が続いてちょっと恐縮しておりますけれども、少しだけ質問させていただきたいと思います。

これ、先ほどから都市再生の方、小泉さんのね、そしてこの地域が緊急整備地域、緊急整備地域ですか、これに設定をされてるということで話があるんですけどね、一つだけ確認しときたいんです。この緊急整備地域の中における容積率の緩和とか、例えば高さ制限を外すとか、いろんなことあるんですけども、この法律、この法体系の中でのまちづくりについても、民間の事業者が提案をしたものを基本的に間違っていなければ受け入れなければならないという、そういうスタイルのやつと、それから、あくまでもそのまちづくりの法的な、法的なとか実質的なのは別にしまして、法的にはあくまでもその自治体が主体を持つてる。

つまり、何が言いたいのかといいますと、今度のこの特区申請も、結局その大阪市のこの審議会の同意を受けて特区申請をするんですね。この事業者の方が言われたとおりにやる訳じゃないんですね。そこらだけちょっと確認しときたいんです。

○幹事（高橋） 都市再生特区措置法という法律の中には、先生おっしゃいましたように提案制度というのがございます。今回は、こういった参考資料にお示ししておりますように、私ども事業者と協議いたしまして、最終的には今回のプラス620%という提案させていただきます。これにつきましては、事業者からの提案ということじゃありませんでして、大阪市からこの620%というのを提案させていただきます。

○瀬戸委員 形はそういう形をとってるんですね。だからこれは大阪市が、まあ民意と言

うたら、どない言うんですかね、ある意味で民意ですね。大阪市がこれ申請をして、特区を最終的に決める、最終的にこの審議会の議を経て、そして市長が知事や国土交通大臣の同意を得て最終的にこれを決定する訳ですね。それぐらいこの審議会というのは重い意味を持つてるということであります。

だから、今度のこれ、ちょっと話がまた少しそれますけどね、これ三菱地所とオリックス不動産ですか、これが二つの中核だというふうにお聞きをしてるんですね。これ、もともとの北ヤードというのは、たしか国鉄の清算事業団の用地だった訳で、当時莫大な赤字を抱えておまして、この赤字の穴埋めするということで、こういうものも土地利用を考えられてるといふふうにお聞きしてるんですね。

ところが、この肝心かなめの、じゃあ三菱地所やこのオリックスの今度の企業体ですね、事業体これ決まっております、もう土地も譲渡されているんだと思うんですけども、幾らの価格で譲渡されたのかということは発表されてるんですか。

○幹事（高橋） 新聞報道等では、そういった売却価格については発表されておられません。

○瀬戸委員 大阪市、知ってるんですか。

○幹事（高橋） 存じておられません。

○瀬戸委員 これも、先ほどの東京ミッドタウンですか、あれは防衛庁の敷地の事実上払い下げですよ。それで、今度の場合だってそういう国鉄いわゆる清算事業団というけども、もともとが国民の国有地でありまして、それを幾らで、金額で事業者に売られたかも明らかにされない。

こういう中で、いわばこの先ほどの都市再生、まあ時間がありませんからあれですけども、もともとこれの発端になったのは国の経済戦略会議というところなんですけども、その重要メンバーにその森不動産の社長が入って、そういう大手デベロッパーの思うままのまちづくりが進められるように法改正されてるといふ中での事業なんだということ、指摘をしておきたいというふう思うんですね。

もう一つ、別の観点で質問いたしますけれども、この今回の都市計画見ますと、大阪におけるヒートアイランドということについて随分考慮した、考慮したというようなことが書かれております。具体には、地区全体で効率的なエネルギーの活用配慮したと。もう一つは、ヒートアイランド対策、環境への負荷軽減に配慮したと、この二つを言うてるんですね。

一つ目のこの効率的なエネルギーの活用について言えば、エリアエネルギーマネジメ

ントシステムというんですか、このエリア全体でのエネルギーの効率化をめざすんだと、余り無駄なエネルギーの使い方をしないんだということをおっしゃられた。もう一つのヒートアイランド対策、環境負荷軽減、何をやったかといいますと、中層屋上緑化で1ヘクタールの緑化地域をとった、二つの多目的広場で合わせて、これでいきますと3,800平方メートルぐらいですか、をとったと。こういうふうには、これがヒートアイランド対策、環境への負荷軽減だと言ってる訳ですね。

じゃあ端的にお聞きしますけども、この地区全体で使用するエネルギーの総量はどのくらいあるんですか。もう一つは、じゃあこのヒートアイランド対策と緑地は、確かにほかのこれまでの開発に比べてもとってることは、そのとおりでしょうけども、ではこのヒートアイランド対策のいわゆる緑地を設けることによって、ここの建物や敷地が蓄熱する蓄熱量だとか、あるいは放熱量を上回ってそれを抑えるようなものになるんですか。この二つ、どうですか。

○説明者（安藤） まず、この地区でのエネルギー消費量ということでございます。これは、これまでの建物の事例から、例えばその用途ごとの、オフィスであればどのぐらいだとか、ホテルであればどのぐらいだとか、そういった原単位というものが一定出ております。それを単純に面積に掛けますと年間で約100万ギガジュールということになります。ただ、具体的にここでどのぐらいの温度が発生するのか、どのぐらいの気温の熱が発せられるのかということにつきましては非常に予測困難でございまして、把握はいたしておりません。

○瀬戸委員 あとの質問、もう1問聞いたでしょう。

○幹事（安藤） 失礼いたしました。ヒートアイランド対策として屋上緑化をいたします訳でございまして、その効果でございましてけれども、例えば過去の事例ということで、なんばパークス、あるいは福岡にございますアクロスという建築物がございまして。そこでの事例を申し上げますと、夏季におきまして通常の舗装面に比べまして12度から15度ぐらい、表面温度の低下が見込まれるという報告がございまして。

○瀬戸委員 最初に指摘をした供給にするエネルギーについては、ここでは報告されてない。後の方の話で言われたのは、その難波の屋上ですか、その区域についてそこが舗装であるよりはその10何度は下がる、それはわかりますよ、だれが考えても。そうじゃなくて、この地域の開発全体でどういう影響を持つのかということをお聞きした訳ですけども、回答がないと思うんですね。

それで、ヒートアイランド現象については、なかなか十分にわかってるようでわかってないとも言われてるんですね。この事前に環境局にも聞きました。それで、計画調整局にちょっと認識お聞きしたいんですけども、この都市におけるこういうビル群というか建物群ですね、これはヒートアイランド現象にどの程度の寄与をしてるということを認識されてますか。

○幹事（高橋） まず、ヒートランドにつきましては、この平成17年3月に大阪市ヒートアイランド対策推進計画というのが作成されております。この中では、ヒートアイランドの原因としては、気温を上げるもの、気温を下げるもの、そういったものが原因として取り上げられておまして、そういった気温を上げる要因として、ビルの排熱というようなのが考えられております。

こういったことの対策といたしまして、その推進計画の中では、公園や屋上緑化による緑化の推進、省エネルギーなどの人工排熱の低減、高反射材による人工被覆の低減などの対策が出されておまして、私どもといたしましては、省エネルギーに資するようなその高効率機器の導入や、氷や冷水を利用した蓄熱システムの導入とか、雨水や排水の雑用水への利用などによりましてビルの消費量を下げていきたいと考えておりますし、ヒートアイランド対策といたしましては、先ほど申しあげた屋上緑化に加えまして、水を利用した表面、地表面温度の低減、あるいは打ち水効果のあるような保水性舗装、ビル高所からの排熱による生活環境への環境の抑制と、また熱を蓄えにくいガラスやルーバーの活用と、そういったことを総合的にこの中で導入をしていただいて、環境に優しいまちをここで実現していただきたいと思っております。

○瀬戸委員 あのね、答弁するときは冗長な答弁は避けていただきたい。しかも、私の聞いたことに全く答えてない。私は都市における建物群というのはどの程度ヒートアイランドに寄与してるのかと、分からないなら分からないと答えた方がいいですよ、これは。

実はあなたたち計画調整局、勉強不足だと思いますよ。前回の一定審議会で稲森委員が、気象庁が最近発表、最近調査した結果についてということでシミュレーションやったと、すべてこの大阪が原野とか農村地域だった場合に比べたら、このビル群が出来てどうなってるかとかいう、これなってるんですね。それで、これは簡単なことなんですよ。ホームページで気象庁がヒートアイランド監視報告という、この分厚いものを出してるんですね。

この中で見ましたら、具体的に、一つは都市部における土地利用、これは主にアスフ

アルト舗装ね、コンクリート道路と。土地利用に関係をして大体2度ほど上がってるのではないかと。そして建物をいっぱい建てる、このコンクリート中心の建築物ですね、これで大体2度ぐらい寄与してるん違うかということは、これはもう気象庁が膨大な予算を使って、費用も使って、まあいわば計算されてる訳ですね。こういった見地を抜きに次々と特区でこういったものをつくろうとしてる。

これね、その当初の800%、600%ですか、600%、600%ですか、これでこの地域計算しますと大体24万平方メートル、24、25万平方メートルの床面積しか出来ないんですよ。それが約48万平方メートルということだから2倍なんですね。そこからビルに蓄熱されるものとか、あるいはそのエネルギー使用によって排熱というのはものすごく大きいですよ、こう思ってます。そういう見地が十分じゃないと一つは思いますので、それは指摘をしておきたいというふうに思うんです。

さて、もう一つ、今回のこの48万平方メートルですね。それでナレッジ・キャピタル、ナレッジ・キャピタル言うけども、8万平方メートルほどですわね。あとの残りはホテルをつくり、商業施設をつくり、オフィスビルをつくる訳でしょ、まあいわばね。もうその別にここでなくたって、その周りでやられてる開発と全く変わらん訳ですよ。それで、コアが結局ナレッジ・キャピタルというんですよ。じゃナレッジ・キャピタルで、いろいろ言われてますけども、これね、関西再生の起爆剤、関西の再生リード、これほどの評価出来るもんですか。

○幹事（高橋） 大阪駅北地区開発でございますけれども、関西、大阪の玄関口としまして、まず水と緑あふれる風格のある国際ビジネス拠点の形成をめざしていくということで、国内外からブランド力のある企業の誘致をねらっていくことをまず考えております。それから、21世紀の大阪の発展を支えます新産業を創出する仕組みとしましてナレッジ・キャピタルの導入を考えております。

この主要なテーマでございますロボットで申し上げますと、ロボット工業会のレポートによりますと、2005年に今7,000億円の市場規模がございます。これが、2010年には約2兆円に大幅に増大する見込みがございます。この市場を大阪に取り込んでいきたいと、そういうことで、この先端技術を持つ大学研究機関、企業の集積によりまして大阪への集積を高めていくと、そういうふうに考えております。

特に、このロボット産業といいますのは、裾野が広くて企業が多いということと、また大阪北地区に集積されますこのロボット研究開発拠点と関西一円に広がります大学研

究機関と連携が強まりますので、こういうことによりまして関西全体の底上げがなされ、大阪の発展に貢献すると、そのように考えております。

○瀬戸委員 今の質問に、答えに対する私の見解を申しあげたいんですけども、その前に、先ほどの今のヒートアイランド現象のことを言いましたけどね、結局そういう気象庁が専門的に考えてみて、しかも本当に一つのビルがどれだけの熱を出すかとか、その太陽光の影響をどれだけ受けるかというようなことは、確かにまだ十分ヒートアイランド対策も考証されてないというのは確かなんですね。

しかし、今の例えば地球温暖化問題なんか見ましたら、結局その科学者の警告が国際社会や世界政治を現実に動かしつつあるところまで来てる訳ですよ。その意味では、ヒートアイランドについても、もう少し考えを研究していただきたいということもつけ加えておきたいというふうに思うんです。

さて、その今のお話のロボットでどれだけ裾野があるのかとか、僕も詳しいことはわかりません。しかし、これまで大阪市の都市計画が、都市計画の段階で大阪市の大阪のまちづくりの起爆剤、こう言われた事業はいっぱいあるのね。そして不発弾に終わったものがいっぱいあるんです。例えば湊町のセンタービル、MDC、いわゆるOCATですね、これ大阪の南の玄関口と言われました。しかし、経営的に大赤字を出しただけではなくて、CAT機能としては完全に破綻をいたしました。

USJの開発はどうでしょうか。単なる集客施設ではない。大阪市が公金をなぜ使うのか、単なる集客施設ではないと、あれは、あそこを中心に大阪の第二次産業革命が起きるんだと、これは助役が言うた言葉なんですね。映像産業の集積なんて全然ありません。ATC、WTCもそうです。国際経済交流拠点とされましたWTCは、今や雑居ビルであり大阪市第2庁舎であります。ATCの方は中小企業輸入促進拠点、今や大型家具店とアウトレットモールに変身してる訳であります。だから、私は余り大言壮語してもそんなことにはならないよということを指摘をしておきたいというふうに思うんです。

私の最後の質問ですけども、じゃあ、あなたはどうかこの地域の開発を考えてるのかということに関係があるんですけどね、これはコンペ、国際コンペがやられておりますね、約1,000近くのコンペが、案が出されたそうであります。外国からのコンペ案も相当来ておると言われております。私の中で、オランダから、オランダのチームが大阪トレードマークという作品を提案をしたそうなんですけども、どんな内容だったんでしょうか、なぜ採用されなかったんでしょうか。

○幹事（高橋） 国際コンペにつきましては2002年9月に実施されておりました、2003年の3月31日に最終作品の審査結果が発表されております。全体で966点の応募がございまして、国外から363点と、そういうことを結果聞いております。それで、いろいろ最終優秀賞、佳作等が決められておるんですけども、今先生のおっしゃいましたオランダからの作品につきましては、今手元には資料ございませんので、お答え出来ません。

○瀬戸委員 事前に聞いても、この363点の提案については、966、全部ですごいですけどね、膨大なものであって保管してないという話らしいんですけどね。

それで私、オランダ案を少し研究しているものを読みまして、こんなことになってますね。オランダ案は、24ヘクタールの敷地いっぱい到大公園を配して、その中にミュージックホールやミュージアム、レストハウスなど文化施設を散在させた計画で、大阪の都心を公共空間を取り戻し、大阪人が誇り得る理想像ですね、シンボル、象徴としながら都市の魅力を回復させる戦略拠点とすると。

これに、しかもそれにとどまらずに、これに御堂筋や淀川の河川敷や市内の旧河川、主要な緑地やオープンスペースを遊歩道へ結びつけて、これをネットワークする、ネットワーク化するいわば水と緑のネットワーク構想の起点をまちづくりに据える計画だったんですね。

確かに、これ大半がその高層ビルの林立計画だったと思います。しかし、だから率直に言って、財界や大阪府、市が目指す方向と余りにも乖離してるから選ばれなかったというのが理由だというふうに思うんですよ。けれども、21世紀にふさわしい大阪のまちの再生を検討したときに、どちらが未来志向であるかというのは明らかだというふうに思いますね。これまでの流れからすると現実離れしてるかのように見えるでしょうけれども、荒廃をきわめる大阪の将来に歯どめをかける逆転の発想の一つの案であったことは事実なんですね。

その案すら今どこに行ったかわからないと、見たこともないというのでは、大変背筋が寒くなる思いをしますということを申しあげて、私の意見といたします。

○八尾委員 大阪市会議員の八尾でございます。もう時間も長くなっておりますので、私の方からは、ちょっと簡潔にお伺いしたいと思います。

この北ヤードの地域ですけども、この北ヤード、当然周りは梅田という地域です。梅田の地域も含めて、南の地域も含めて、この北ヤードの開発も一体的に当然考えていかなきゃいけないという話も、今までずっと出てると思います。私もそう思います。じ

やあ現在の梅田の地域がどういう形になってるのかといいますと、特に特徴的に言うと地下街が非常に発達しております。日本一の地下街のネットワークだとも言われております。

この地下街のネットワークが非常に発達してるんですけども、実はこの北ヤードと結ぶ地下の通路が1本もありません。全くない状態で、まあ地上は当然ありますけれども、分断されたような状態になってます。北側の北ヤードと今までの梅田の地域との部分が、分断されてて本当にいいのかどうかということを、ちょっと問題提起させていただきたいなと思います。

全国の地方都市を見てみても、よく皆さんも見られると思いますけど、東の地域と西の地域、東の改札口と西の改札口が全く違う、また北の改札口と南の改札口のその地域の発展性が全く違うというのは皆さんも見られてるかと思います。決してそうあってはならないと思うんですよね。一体的に当然考えていかないといけないということを提起したいと思います。

特に、この地下街が非常に有効に活用されていない部分で、特に先ほどからずっと話ありましたけれど、歩車分離の観点からいっても、全然この平面を歩くというのは、1階地上部分を歩くというのは、歩車分離という観点からいっても非常によくはないんじゃないかなと。安全性の確保も出来ないし、また交通渋滞のもとにもなってしまう。今現在見ても、ヨドバシカメラから、大阪駅の方から横断歩道を渡る人たちの数を見ていただいたらわかると思うんですけど、ものすごい数の人たちがどっとこの青信号を待って渡ってます。あの状態がこれはまた続く訳ですよね。

それで今回、デッキ部分が出来るということですけども、これもその直前で出来る訳ではなくて、アクティのずっと手前の部分から少しずつ上がって行って、それで地上1階、2階、最終的には3階まで上がって行って、向こうの北ヤードの方につながるという、そんな感じになってます。非常にバリアフリーからいうても、全然この辺考えていただけてるのかなという感じがします。また、防災の面においても、こういった上へ行ったり下へ行ったりというのは非常によくはないんじゃないかなと思いますね。

それで、この辺でちょっと全くこういった地下通路が繋がってないということなんですけれど、ちょっとは考えられたと思うんですけど、ご見解をお願いしたいと思います。

○説明者（角田） 大阪駅周辺開発担当課長の角田でございます。ご指摘の地下通路の件

も含めました歩行者ネットワークの形成というご質問と思います。ご覧いただきますように、これが平面図なんですけど、ちょっと色が見にくいかもしれませんが、緑色の部分が、これはいわゆる本日ご提案申し上げております案にあるデッキでございます。

ここがアクティでございます、ちょうどこのあたりがディアモールでありまして、地下道が通ってきまして、このアクティが増床される分でございますが、ここの部分に広場を確保しまして、地下から地上、あるいはデッキレベルに上げて、大阪駅、今回改めて上空の改札も出来ますことから、そことつなぐ形でデッキを渡しまして、これがJRがつくっております大阪駅新北ビルに連絡しまして、大阪駅北地区で今回の案にあるデッキにつないでいくという計画になってございます。

委員ご指摘の地下道の点につきましては、南側アクティまで来ておりまして、JR大阪駅の下に通路がないと、こういうことかと思っております。これにつきましては、私どもやはり重層的なネットワークの形成という観点から、そういったことが可能かどうかというふうな点につきましても考えたことございます。実のところ、これホームが現在6面ございます。それに線路が11線ございます。現状は一部今工事中で一線閉鎖しておりますので10線ございます。

大体幅150メートルぐらいこの間隔がある訳ですが、この大阪駅は非常に古い駅で無数の杭がかなり密度の高い形で入っております。仮にここを地下でつなごうといたしますと、こういった古い構造物を受けかえるなど、これだけの長い区間に渡って、非常に大変な工事といいますか、ほぼ不可能に近い工事になるということで、JR西日本からもそういうふうな見解を聞いてございます。こうしたことからこの地下道がなかなか実現が困難であるということでございます。

○八尾委員 図をそのまま映しといてほしいんですけど、確かにこのちょうど大阪駅のホームの下には杭がたくさん入っていて、それを取り除くという工事は大変な工事になると、数百億円の工事になるということも聞いております。それで、その部分は確かに大変な工事になるので、なかなかしんどいなとは思いますが、ちょうどあの北口広場ありますね、下の方の。北口広場の西側の部分ですけど、矢印がちょうど重なってるところですけど、その部分が新しい新駅が出来ます。

この新駅というのは地下です。地下の新駅というのが出来るんですね。ここの地下の新駅が出来るということで、これもまたつながらないんですね、こっち側の南の梅田側と。それで、確かに今ホームの下の方は杭がたくさん埋まっているんですけど、ちょう

ど北口の広場のちょうど下というか南のところに、ちょうど矢印が縦に並べてますけれど、その新北ビルの西の部分に、ちょっと見えにくいですが道路が走ってます。この道路は杭はないはずですが。この道路は使えると思うんですね。この辺の見解はどうでしょうか。

○説明者（角田） 今ご指摘いただきましたのは、この部分かと思います。ここは、いわゆる四つ橋線の延伸部でございます。この道路の真ん中に杭が1列入っておりますが、その両側にも杭があるということで、駅下ほどは杭が入ってない、事実関係はそういうことでございます。

実際、ここで地下動線を確保しようということになりますと、現時点で供用中の道路の下であるとか、その周辺に施設が入っている高架下を使用して工事するようなこと、それと既存の大きな下水管等の地下構造物が支障するといった、そういった技術的な課題、あるいは事業費の確保とかどういうふうな事業主体でやるのかといった事業面の課題があると考えております。

ただ、いずれにいたしましても、大阪駅北地区、大阪駅南口、あるいは西梅田といったエリアの連絡につきましては、歩行者ネットワークの強化という点で、全体の活性化につながり重要と考えております。今後大阪駅北地区の2期地区や、そういったところや西梅田の開発の動向をとらえまして、地上、地下、上空のルートの持ちますプラス面・マイナス面、あるいは歩行者流動の特性、それとやはり事業のフィージビリティ、また短期的な中期的な視点から各ルートの課題も踏まえて幅広く検討すべき事項であると認識しております。

○八尾委員 当然課題は多いと思うんですけど、非常に有効な手段かなと、またホームの下よりもはるかに何十分の1の事業費で済むかと思うので、その辺をしっかりと検討をお願いしたいなと思います。

あと一つだけつけ加えて言いますと、そのデッキ部分ですけど、将来的にはデッキ部分で全体、四つの隅を全部結ぶと思うんですけど、これ、全部屋根ついてますよね。

○説明者（角田） ご指摘ありましたように、アクティ大阪は全部屋内でございまして、JR大阪駅にも大屋根がかかる予定になってございます。また、こちらの大阪駅北地区の南北デッキにつきましては今後のことで、まだ詳細決まっておりません。今後の検討ということでございます。

○八尾委員 こっちは、ヨドバシカメラ側は。

○説明者（角田） それも含めまして今後検討することになってございます。

○八尾委員 屋根がなかったら全然意味ないですからね、梅田の地下街が何で発展したかという、暑さ寒さも耐えられるし、雨も関係ないし、そういった意味で非常に発展したと思うんです。それが雨ざらしの中でデッキを歩かないといけないなんていうたら、だれも歩かないと思いますよね。それも当然考えてるようで考えてないのではないかなと思いますので、ぜひその点も考慮していただきたいなと思います。以上でございます。

○鳴海委員 時間も迫ってますので、簡単に申しあげます。一つは、先ほどもいろいろご意見がありましたけど、あの鉄道清算事業団の、次の2期の工事のことも含んで考えていただきたいという趣旨で申しあげます。

ご存じのように、清算事業団の土地はあの高い人に売るという原則、何か法律で決まってるそうでもあります。そうすると、2期も高い値をつけた人に売っちゃうということに、そういうふうになることを今何か考えられる訳ですよ。

ですけど、それをあらかじめ、例えばURとか市とかが取得することによって、高い値をつけた人ではない開発者に土地の使い方を委ねることが出来る訳で、今日、いろいろ問題になってるのは、清算事業団に高い、一番高い値をつけた人に売っちゃうという、それが非常に大きなこういった状況をもたらしてる一つの背景にありますので、2期の事業をやるに当たって、同じような仕組み、高い値をつけた人が事業をやるという、そういうことを、そういう仕組みでない方向に改善する努力を、これから少し時間かけて、市として取り組んでいただきたいということと、その方針をどう考えてるかということでもあります。

それから、容積率を緩和する方法というのは、皆さんご存じのように総合設計制度とかいろんなものがありまして、その中で一番高い割増しをしてるのはこの特区の制度である訳ですよ。それで、特区の制度は1,600%、1,800%というのがありますけど、最初にたしかあれ名古屋の駅前で1,600%というのが始まったんですけども、それが何か、これ1,600%、1,800%、それくらいだったら大体いけそうだという、そういうんで、全国的に東京、名古屋、大阪でそういうのが起きてきた訳で、余り技術的な背景がどれくらいあるかというのははっきり検証されていないというのが事実だと思うんですね。

それで、特区の制度によって、この先ほど来のお話、大阪駅の南側も北側も5,000平方メートル以上であれば、どんどんこれからもやっていける可能性がある訳ですよ。ところが、第2期というのは非常にまた広大な土地が残っていて、そこも同じような特

区をやっていくという、先ほどの一番値をつけたところがやると、特区でより高い容積が欲しくなるのは決まっています。今の1,600%とかという周りで起きてる開発はインフラの先取りしてるから出来るんですよ。

ただ、最後に残ったあの大きいエリアが、これからも1,600%とかというのを開発業者が提案してきたときに、それを大阪市としてもっと下げなさいとかという、ある指針を持っておかないと、競争が過大になってしまう訳ですよ。

そのことを今からも既に予想出来る訳でありまして、その辺の方針を開発者が提案してくるのを待ってそれから考えるのでは時間が足りません。ですから、そういう状況にならないために、今すぐでも、次の2期をどういう発想でどういう容積の配分でやっていくかという、市として指針を示さないと、また同じことになる。だから、今のところは早い者勝ちですからいけるかもわかんないんですが。次同じことやったら潰れますから。

そういうことになっては、この大大阪の玄関口の開発として非常にまずいことになりますので、その辺について、市としてどういうふうに取り組んでいこうとしているのかを決意を表明していただきたいことと、それからその清算事業団等に、高く値をつけた人に売るというその方針を変えてもらうことと、これ連動してますので、それについても市として方針をお聞きしたいと思います。

○幹事（北村） 計画調整局長の北村でございます。今回ご審議いただいている先行開発区域とは別の2期についてのご質問でございます。正直申しあげまして、2期につきましては、私どもこの今見ていただいています、まちづくりの基本計画の土地利用方針というのはご審議、ご議論いただいて、この方向でとは思っておりますけども、個々具体の方策については今後の課題というふうに思っております。

それで今、鳴海委員の方からご指摘のありましたように鉄道・運輸機構の方の土地の売り方と、2期エリアのまちづくりの展開、この辺が非常に大きな課題になるかと思っております。ただ、売却の方法につきましては、今回先行開発区域でUR都市機構と共同でコンペを実施したように、これまでの鉄道・運輸機構の土地の売り方とは違った方策を鉄道・運輸機構の方も模索をしていただき結果としてそうなっていると私は思っております。

最終的に、やはり入札価格との兼ね合いの中で、やはり高く売りたいというご意思はお持ちですんで、それとの兼ね合いという意味では微妙なバランスのところはございま

すけれども、ただ単純に高く売りたいということだけであればコンペは実施しなかったであろうとは思っておりますので、そういった意味で、この先行開発区域での土地の売却処分のありようが2期の方にも踏襲をされる、あるいは、それをよりよい形で、鉄道・運輸機構の方のご理解をいただきながら実施することが可能ではないかなというふうに思っております。

それと、2期の方の土地利用そのものをどうしていくかにつきましては、こういう基本計画ベースでの方向性は出しておりますけれども、これを踏まえた上で、今後2期の用途地域なり容積率がどうあるべきか、あるいはそこに持ってくるべき都市機能はどうあるべきか。こちらの都市機能の方が先行した議論になると思いますけれども、そういったものを踏まえながら、具体的な計画をつくっていきたいと思っております。

ただ、ここで一つだけご理解賜りたいのは、この2期の部分につきましては、委員の皆様方ご承知のように、まだ現在貨物駅として稼働をいたしております。私ども、この貨物駅の移転につきまして鉄道・運輸機構から聞いておりますのは、吹田、それから百済もございますけれども、平成23年の春ぐらいをめどに受け入れの方の貨物基地の整備が出来て、現実この2期の方の線路が撤去出来るのは23年一杯までかかるであろうというふうにお聞きいたしております。

具体的に、2期の方で今先行開発区域でやっております道路や公園といったインフラ整備が実施可能なのは、早くても平成24年の年当初ぐらいになるかというふうに思っておりますので、若干その間の間で、今ご指摘のあったような事柄について検討を加えていきたいというふうに思っております。

○鳴海委員 すみません、私の申しあげたのは、第2期の開発において開発者がどういうふうな考えて持ってくるかというのはこれからのことになりますけれども、市として同じ特区ですから、また事業者が提案してくる訳ですよね。そのときに、こういう考え方で受けとめるというある種の指標というか基準を持っておかないと、また混乱というか過剰な競争がそこに起きてくる可能性がありますので、ある程度の基準になるような数値というか、そういったものを持つような検討を開始していただきたいという、そういうことなんですけれど。

○幹事（北村） すみません、ちょっと私の方が言葉足らずで申し訳なかったですけど、その分を含めて検討というふうに思っております。当然のことながら、都市再生特別地区を使った形での開発をイメージするのかどうかということも含めて、2期の土地利

用のあり方については今後検討していきたいと、そういうつもりでお答えさせていただきました。

○村橋会長 ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

ございませんでしょうか。

(発言する者なし)

○村橋会長 ごございませんようでしたら、お諮りいたしたいと思います。

それでは、議第127号及び議第128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 ご異議がございますようですので、採決といたしたいと思います。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127号及び議第128号議案を原案どおり可決とすることについ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127号及び議第128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。決議いたしました案件につきましては、直ちに必要な手続を行わせてます。

大変長時間になりましたが、それではこれで閉会といたします。どうもありがとうございました。

閉会 午後0時53分

大阪市都市計画審議会委員 増田 昇 ⑩

大阪市都市計画審議会委員 大丸 昭典 ⑩