

大阪市都市計画審議会専門部会 御堂筋の活性化に関する検討調査 報告書

平成25年3月

【目次】

はじめに	1
概要版	3
I．大阪都心の活性化の方向性に向けた御堂筋エリアの現状と課題	6
II．御堂筋エリアのビジョン	11
III．めざす姿の実現に向けた取り組みの方向性	14
IV．誘導方策	22
V．指摘事項と課題への対応方策	27

【参考】 パブリックコメントにおける質問要旨と本市の見解

目 的

1. 本調査の背景

■グローバルな都市間競争の激化。都市を牽引する都心の再構築の必要性

グローバル化、少子高齢化社会の進展等、都市を取り巻く環境は大きく変化している。都市の国際競争が激しくなる中、大阪が競争力強化を図るためには、これらの環境変化に応じた都心の再構築が必要と言える。

■大阪府市における「グランドデザイン・大阪」の策定。重点エリアとして掲げられる御堂筋

このような中、本年6月に大阪府市で策定した「グランドデザイン・大阪」においては2050年の大阪の将来像を示すとともに、象徴的なエリアの1つとして、御堂筋及び周辺地域を挙げている。

2. 御堂筋における現状

■御堂筋エリアは現在も大阪一の業務集積地区。しかし近年、業務地としての相対的地位が低下。うめきたのオープンなどにより一層の低下が懸念

御堂筋は現在も大阪一の業務集積地区となっている。しかし、近年、大阪駅周辺地区、中之島地区等における開発の進捗により、その相対的地位は低下しつつある。

2012年の中之島におけるフェスティバルタワー、2013年のうめきたにおけるグランフロント大阪など、周辺エリアにおいて大型開発のオープンが進んでいる。このような中、御堂筋エリアについてはその相対的地位の一層の低下が懸念されており、エリアの再構築に向けた早急な対応が必要となっている。

3. 本調査について

■『大阪都心の活性化の必要性』や『御堂筋の相対的地位の一層の低下の懸念』が高まっていることを踏まえ、今後の御堂筋の活性化の方向性を検討調査。

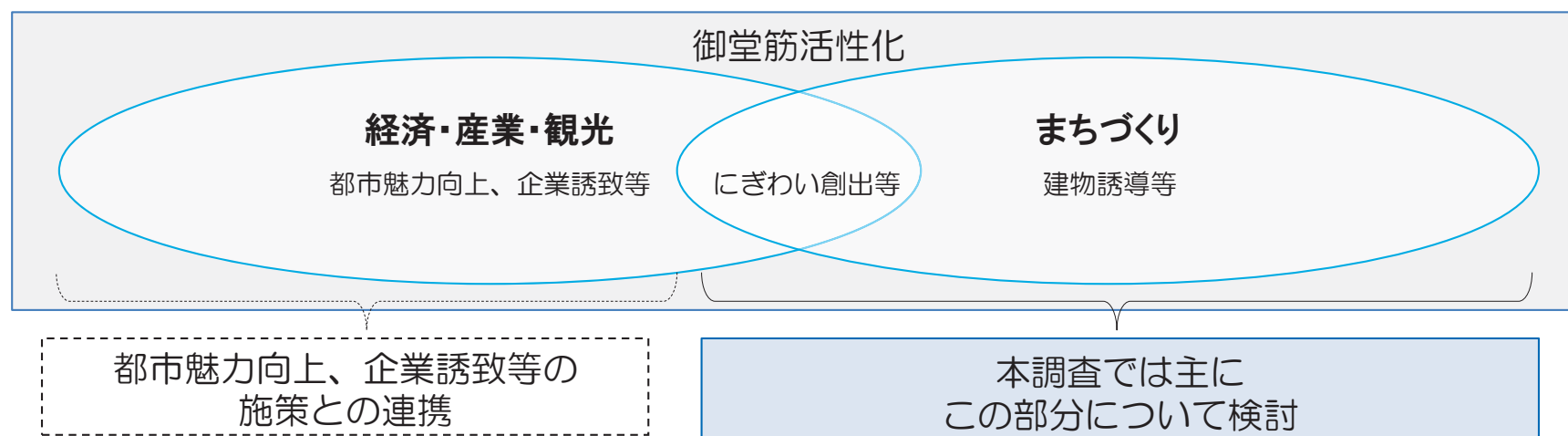
大阪都心の活性化の必要性や御堂筋の相対的地位の一層の低下の懸念が高まる中、大阪市都市計画審議会に専門部会を設置し、御堂筋エリアに関して、今後求められる役割や再構築の方向性(ビジョン等)を明らかにするとともに、その実現に向けた誘導方策について検討調査を行なうこととした。

■本調査では御堂筋の活性化に関する「まちづくり」的な側面に焦点

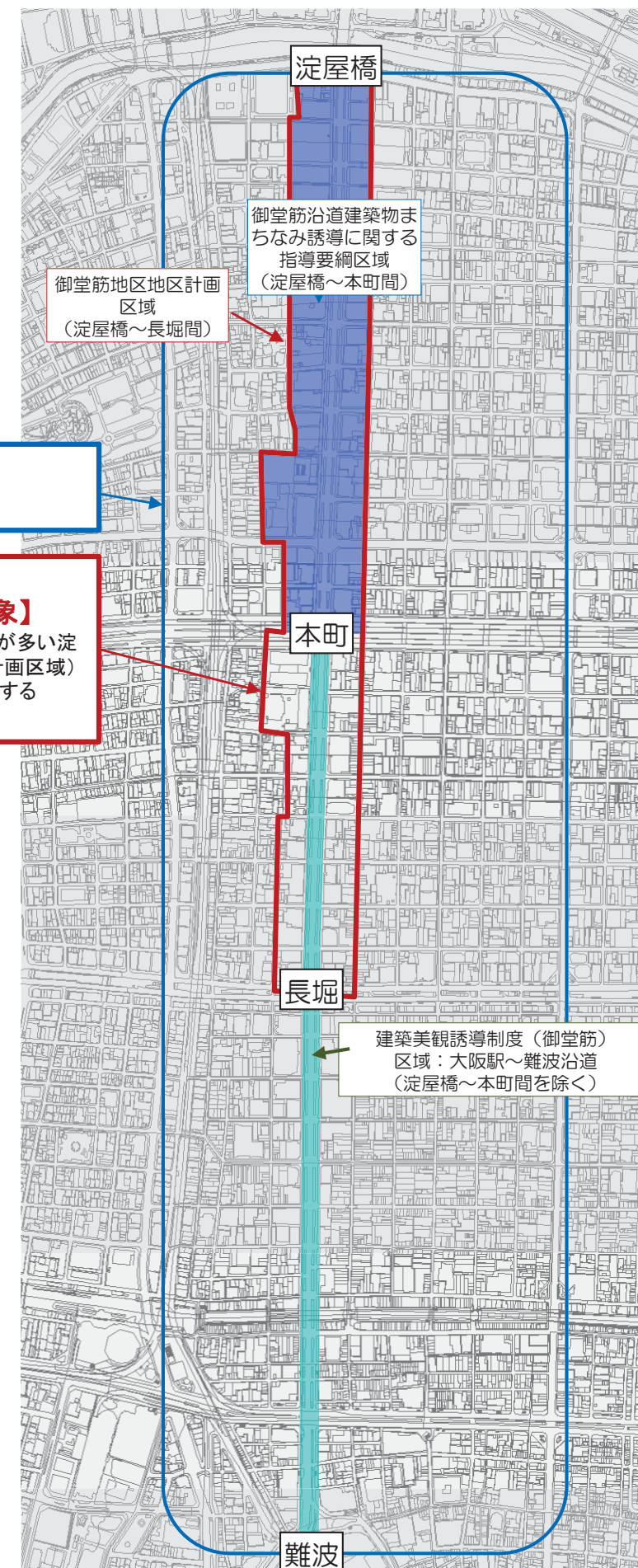
御堂筋の活性化は企業誘致などの経済・産業・観光施策とまちづくりの施策を連携させて進めていく必要がある。本市においては、経済・産業の活性化に向け、2013年1月に「大阪の成長戦略」を策定するとともに、この4月からは府市が一体となって世界中から人、モノ、投資等と呼び込むために、経済戦略局を新設することとしている。都市計画審議会専門部会の本調査では、御堂筋の活性化に向けた今後の「まちづくり」の方向性や誘導方策を中心に検討を行い、経済・産業・観光施策との連携を十分に図り活性化施策を進めていくものである。

■誘導方策については、『淀屋橋～長堀間』の沿道を対象

また本調査においては、今後のビジョンについてはエリア全体を対象とし、誘導方策については、現在、規制誘導が多く存在する『淀屋橋～長堀間』の『沿道』を対象とする。



本調査の検討対象



【本調査の検討対象】

御堂筋沿道及び周辺エリア全体

【本調査の誘導方策の検討対象】

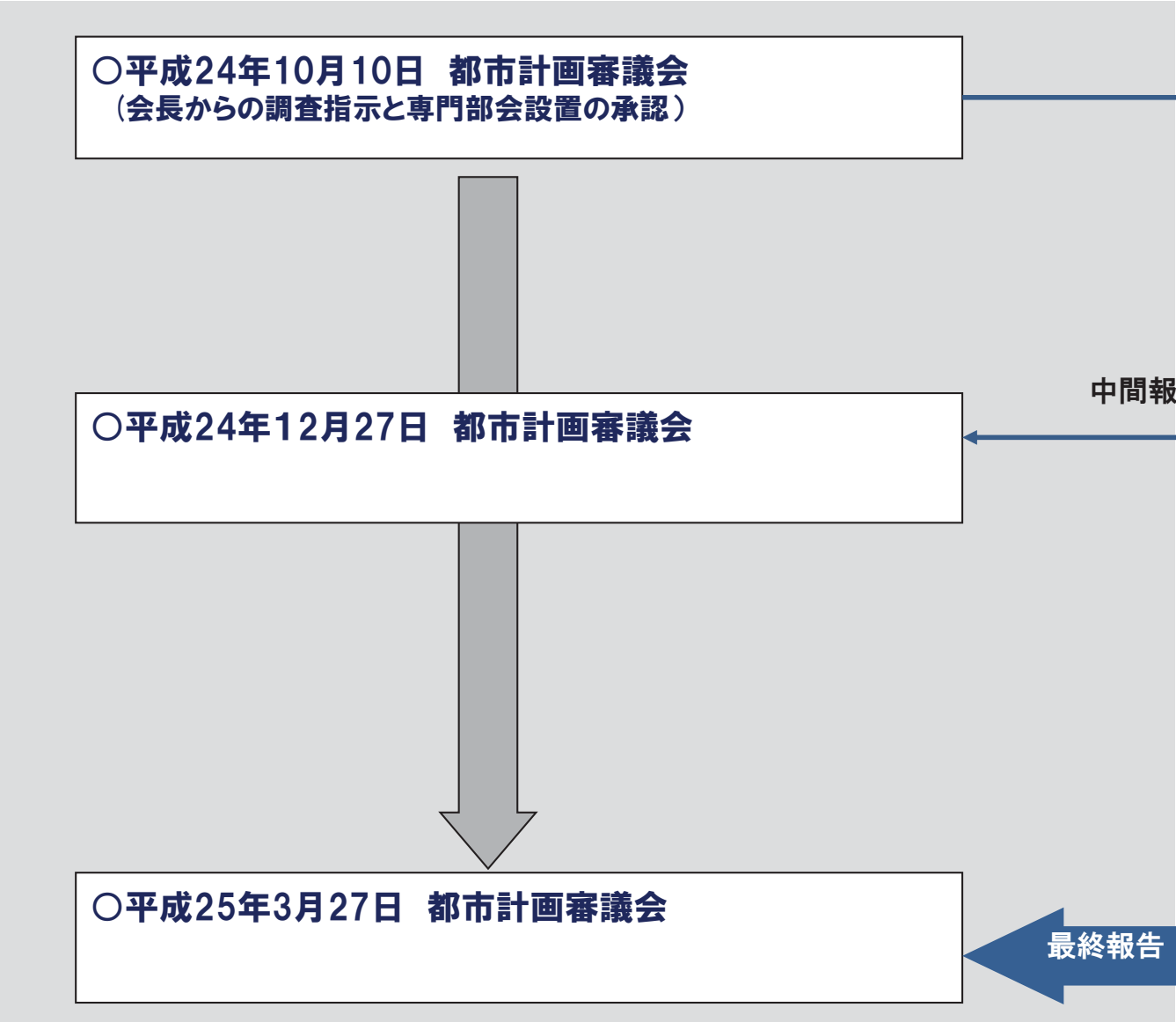
現在、地区計画や指導要綱といった規制誘導が多い淀屋橋～長堀間沿道(現在の御堂筋地区地区計画区域)を本調査における誘導方策の検討対象とする

大阪市都市計画審議会専門部会委員名簿

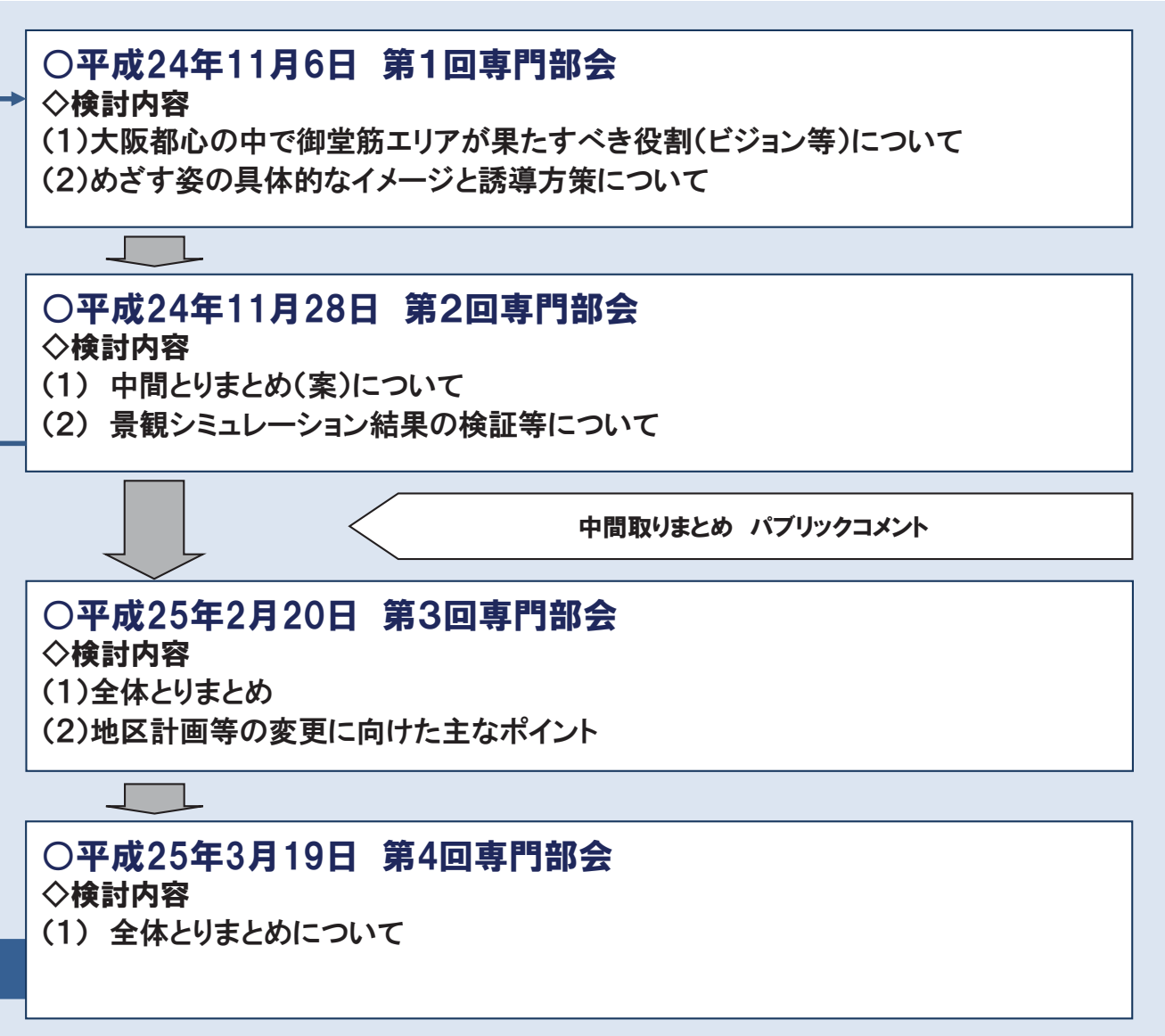
大阪市都市計画審議会委員	☆橋爪 紳也	大阪府立大学21世紀科学研究機構教授
	嘉名 光市	大阪市立大学大学院工学研究科准教授
	塚口 博司	立命館大学理工学部教授
	長町 志穂	京都造形芸術大学客員教授
大阪市都市計画審議会 専門委員	加藤 晃規	関西学院大学総合政策学部教授
	北 修爾	大阪商工会議所常議員
	櫻内 亮久	関西経済連合会理事
	佐藤 博之	大阪ビルディング協会会長
		(☆:部会長)

検討経過

■ 大阪市都市計画審議会の予定



■ 専門委員会の流れ(想定)



概要版

- ・グローバル化や少子高齢化社会の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く状況が大きく変化する中、大阪の成長に向けてはそれを牽引する都心の活性化が不可欠であり、そのためには、これからの都心では、高度かつ多様な都市機能の集積や安全・安心への対応と圧倒的な都市魅力の創出につながる高質な都市デザインを備えた都市空間を構築していくが必要である
- ・大阪駅周辺地区や中之島地区など周辺地区では開発の進捗に伴い高層化が進展するとともに、御堂筋では沿道の隣接街区においても都心居住の進展に伴い高層化が進む中、沿道では、建替えが進まず、淀屋橋～本町間のまちなみは31mと50mの建物ラインが混在し、周辺との埋没感が否めない状況にあり、キタとミナミを結ぶ大阪都心の中央に位置しながら、そのポテンシャルが充分発揮されていないと認識している。
- ・建替えが進まない要因の一つには、淀屋橋～本町間でスカイラインの形成をめざした現行基準がビルの高規格化や多様化に対応しづらい形態規制であることが挙げられ、特に、昨今、うめきたなどの周辺開発が進む中、沿道の相対的地位が一層低下している状況にある。
- ・こうした状況を踏まえると、先達が御堂筋を建設した時代の理念に立ち返り、50年単位の時間軸で、次世代の御堂筋を考える必要があり、御堂筋への開放感を意識したこれまでのスカイラインの形成から、50mの軒線の統一・壁面の連続性やデザイン性を意識したまちなみの形成へと方向転換するなど、長期的な戦略としての将来像の設定と、伝統を継承しつつそのポテンシャルを最大限を活かす観点から、規制誘導方策の抜本的な見直しを行うものである。

【コンセプト】 大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランド・ストリート ～歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ

【今後の御堂筋の方針】 1. 安全・安心かつ複合的な都市機能を備えたまちへ

2. 御堂筋の強みをより発揮した大阪の顔にふさわしい世界的なまちへ

【各分野における取組方針】

都市機能(産業)

1. 世界を魅了する個性豊かな「にぎわい」の形成
～御堂筋フェスティバルモール化

2. 多様な機能をあわせ持つ「ビジネス」地区の形成

都市デザイン



3. ヒューマンかつ高質な「都市環境」の形成

【誘導方策】 (淀屋橋～本町) (基本的な方向性) 高度かつ多様な都市機能の集積と高質な都市デザインを備えた次世代の御堂筋の実現をめざす
～沿道の有するポテンシャルを活かした経済性の発揮とスカイラインの形成から50m軒線の統一の継承へ～

●御堂筋のポテンシャルを最大限活かす

①形態制限：民間の自由度確保に向け形態制限を緩和

- ・建替えに併せてオフィスビルの高規格化・複合用途化など、民間の自由度が確保できるよう形態制限を見直し。
D : H = 1 : 1 (50m部分後退距離10m以上、最高高さ60m以下)
→50m部分後退距離4m以上、後退距離に応じた最高高さのルール化 (D : H = 1 : 2の範囲内)

②容積率：望ましい機能誘導に向け容積率の最高限度1,300%に

- ・沿道全体にわたり望ましい都市機能の誘導を図るべく、誘導用途、にぎわい形成、セットバック、防災・環境配慮等の積上げによる容積率割増を行う地区計画を適用 (容積率の最高限度：1,300%)。ただし、0.5ha以上の区域では都市再生特別地区の適用により地域貢献に応じた容積緩和が可能。

●伝統を継承しつつ発展的なまちなみを形成する

③デザイン誘導：50m軒線の統一とデザインコントロール

- ・これまでのルールにより形成されつつある50mの軒線の統一・壁面の連続性を継承しつつ、壁面の意匠や低層部のデザイン誘導をメリハリのあるものに

④仕組みの構築：行政指導から都市計画に基づく誘導へ。民間が主体となったエリアマネジメントの推進体制の構築

- ・まちなみ指導要綱による指導から地区計画による誘導へ。よりきめ細やかなデザイン等のコントロールをガイドラインによりルール化。
- ・行政主導から民間主導への誘導へ徐々に転換。一定のデザイン誘導のもと民間活動の自由度を高め高質な都市デザインを実現する仕組みを構築し、あわせて、公的空間の利活用を図りつつエリアマネジメントの推進体制の構築を促進

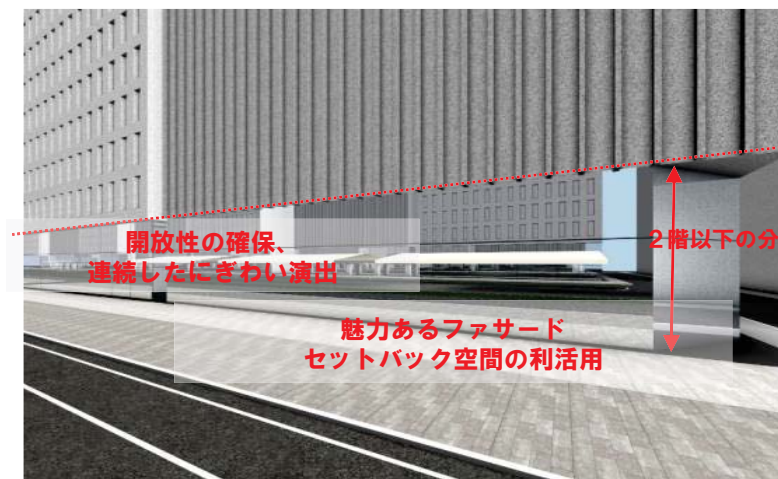
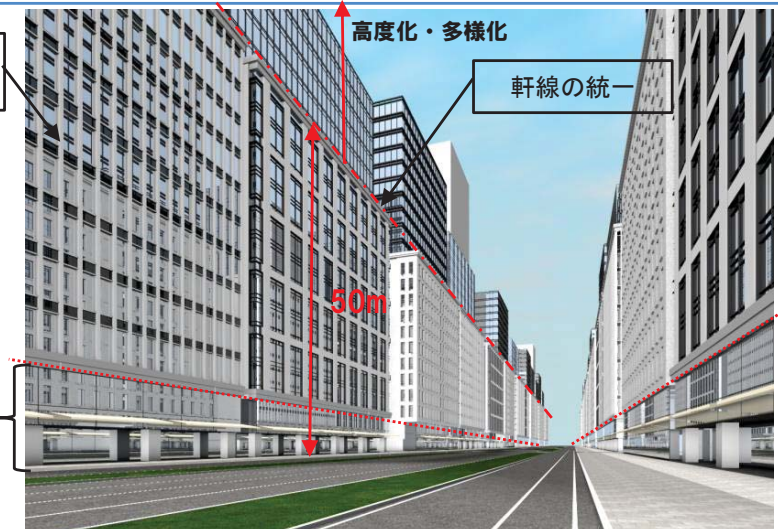
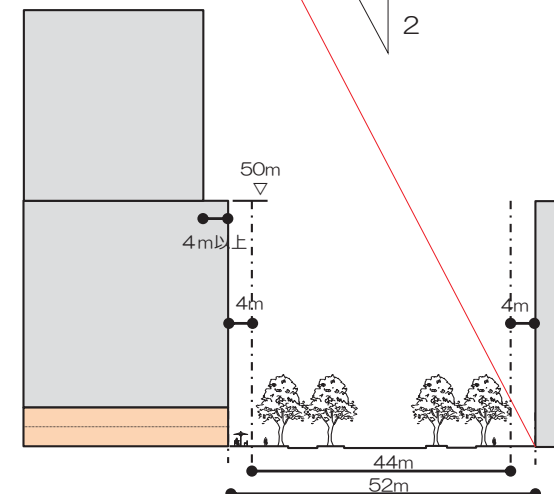
質の高い品格のある
色彩、素材

高度化・多様化

軒線の統一

30m

2階以下の分節化



開放性の確保、
連続したにぎわい演出

魅力あるファサード
セットバック空間の利活用

概要版 ゾーン毎の将来像と誘導方策(案)

① 将来像:淀屋橋～本町・沿道

○上質なにぎわいと風格あるビジネス地区

・国際的な業務機能と上質なにぎわいが調和する、風格あるビジネスエリア

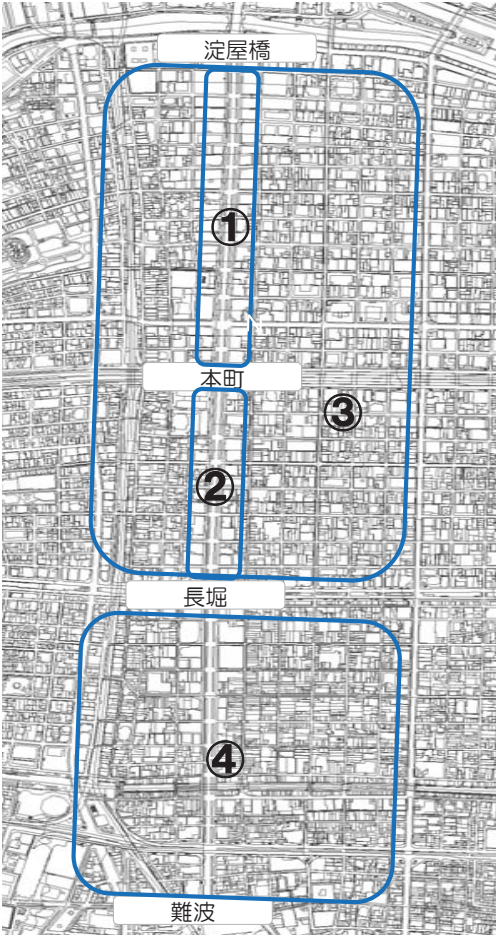
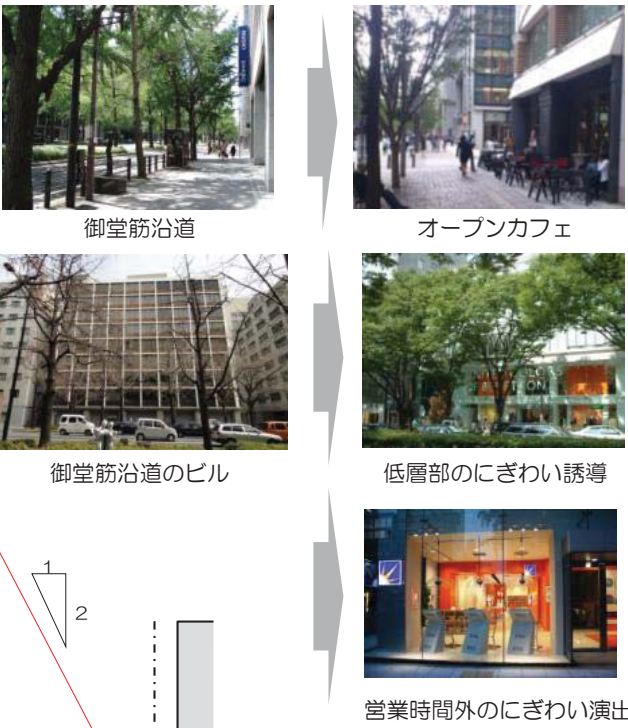
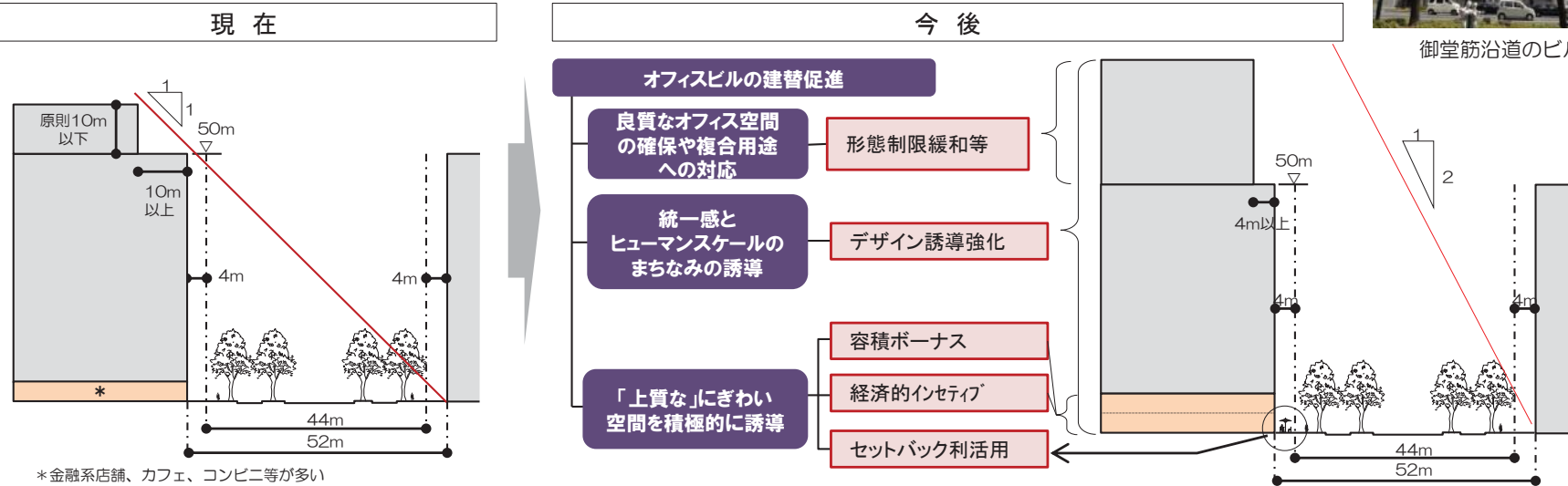
誘導方策

○オフィスビルの建替を促進するため、良質なオフィス空間の確保や滞在・宿泊機能といった複合用途への対応が可能となるような形態制限等の緩和等、低層部へのにぎわい施設の導入促進のための容積ボーナス

○既存ビル等への「上質な」にぎわい施設導入を促進するための経済的インセンティブ制度の創設

○まちなみの統一感を継承するとともに、足元でのヒューマンスケールなまちなみを誘導

○よりきめ細かな用途誘導・デザイン誘導のための第三者委員会等の設置等の検討やエリアマネジメントの実現



② 将来像:本町～長堀・沿道

○特別な時間を愉しむことができる落ち着いた複合地区

・特別な時間を愉しむことができる落ち着いた複合地区

・「淀屋橋～本町」間と「長堀～難波」間の機能が融合し、時代のニーズに合わせて表情を変える多機能複合空間。

誘導方策

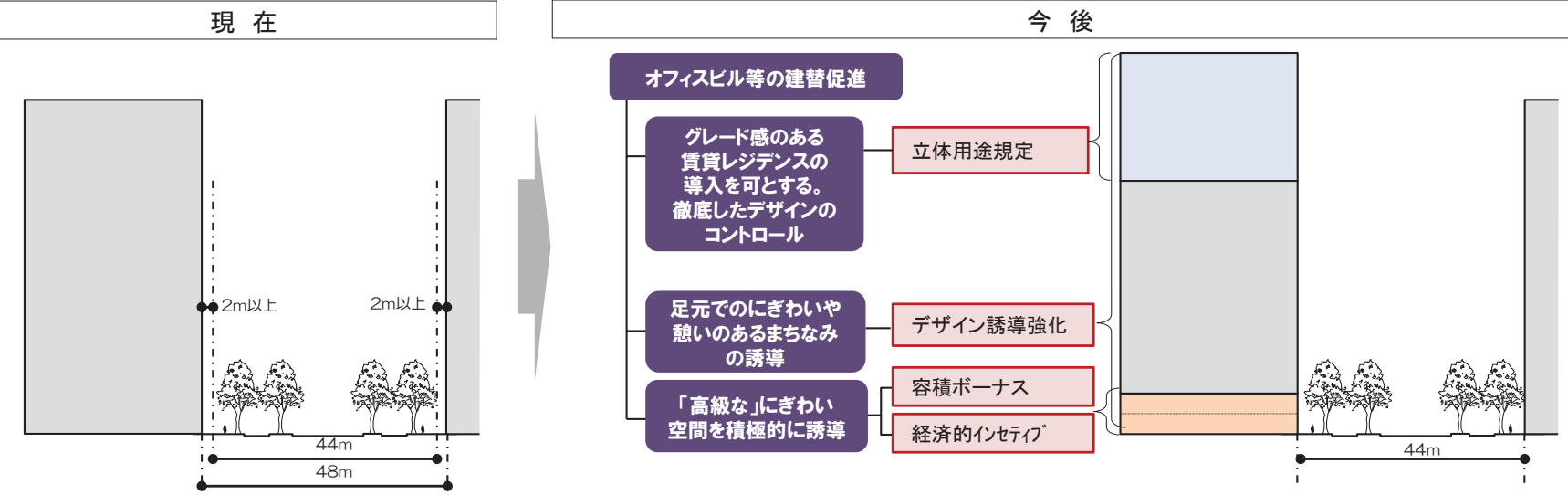
○オフィスビル等の建替えに関して、低層部へのにぎわい施設の導入促進のための容積ボーナス

○高層部にビジネスサポートとしてのグレード感のある高級賃貸レジデンスの導入を可とする。

○既存ビル等への「高級な」にぎわい施設導入を促進するための経済的インセンティブ制度の創設

○足元でのにぎわいやたまり空間など多様なオープンスペースを形成しにぎわいと憩いのあるまちなみを誘導

○よりきめ細かな用途誘導・デザイン誘導のための第三者委員会等の設置等の検討やエリアマネジメントの実現



③ 将来像:御堂筋周辺(船場地区)

○船場スタイルとしての職・住・遊近接型のコンパクトな街

・船場スタイルとしての職・住・遊近接型のコンパクトな街

・歴史的資源や個性あるショップ等を、回遊して楽しめる街

今後の検討課題(例)

総合設計容積ボーナス制度による居住施設の立地を促進するとともに、

○敷地の共同化等に対するインセンティブの付与、駐車場附置義務の緩和、にぎわい施設の誘導策などを検討

④ 将来像:長堀～難波

○大阪を代表する活力ある集客・観光拠点

・大阪の集客観光の核として、ファッション・商業、観光資源が集積する拠点。

【現在の地域における動き】

○エリア毎の特性を活かしたまちづくり団体の活動やルールづくり

〔例、なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会、宗右衛門町活性化協議会、心斎橋筋まちづくり協議会、久左衛門町及び三津寺町まちづくり協議会〕

○道路空間の再編の検討(側道の利活用)

難波駅前にぎわい空間化(都市魅力戦略会議資料)

今後の検討課題(例)

○建築美観誘導制度による2m以上の壁面後退の扱いなどを検討

Ⅰ．大阪都心の活性化の方向性に向けた御堂筋エリアの現状と課題

I. 御堂筋におけるまちづくりの歴史的経緯

■昭和12年に幅員約44mの御堂筋が完成。 国際的な視野で都市の近代化を誘導する、全国最大の街路事業。 ～約75年前～

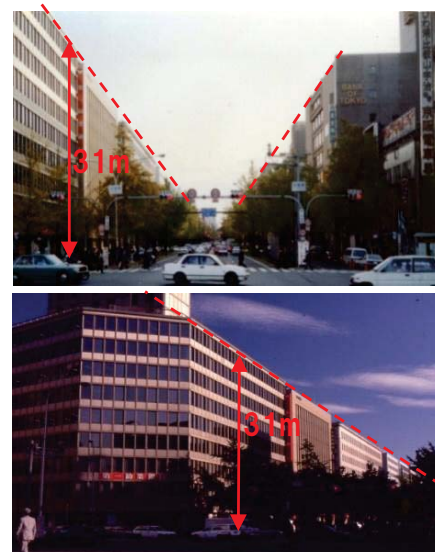
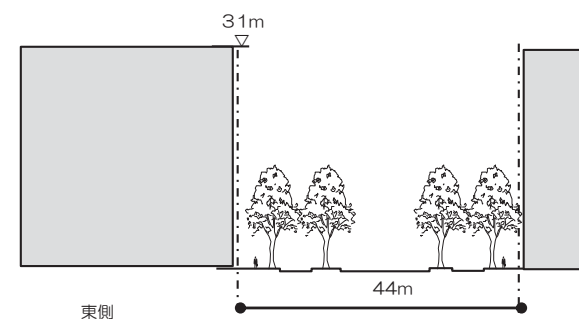
- 御堂筋は、江戸時代に作られた幅員約6mの通りだったが、昭和の初期に都心を南北に貫く大動脈として、受益者負担による多数の市民や企業の協力を得ながら、建設された。
- 延長約4.4km、幅員約44m、銀杏並木や地下鉄の建設など画期的な規模で、近代都市の基礎を形作る大阪のシンボルストリートとして昭和12年に完成した。
- 御堂筋建設は、「本市最高の機能」の向上と、「大大阪の中心街路たる恥じざる幅員と体裁とを具備」した大阪の顔づくりにより、欧米に負けない近代都市づくりを志していた。
- 御堂筋が拡幅整備された当時、沿道では大正9年の市街地建築物法により百尺（31m）までの建築物を建てることができたが、昭和9年の美観地区において、南北交通の重要幹線である、御堂筋地区を将来の高層建築地帯として位置づけ、近代都市景観を創造することとした。



出典：（財）大阪市都市工学情報センター

■高度成長期に結果として31mのスカイラインが形成 ～約40年前;経済性の発揮～

- 昭和25年の建築基準法施行後も、この高さ31mの制限は継承され、御堂筋沿道の淀屋橋から中央大通間では、高度成長期の昭和30年代から40年代にかけて、この制限の限度一杯に業務単一用途のオフィスビルが建てられ、結果として31mによるスカイラインが形成された。（約30棟）
- 当時、大阪では突出した高層建築地帯で、東京の大手町に匹敵する風格あるビジネス地区が御堂筋の完成から約30年後に実現した。
- その後、昭和44年の建築基準法の改正で、容積地区が指定され、31mの高さ規制が廃止されたが、淀屋橋から本町間が統一な景観が形成されていたことから、大阪都市計画地方審議会の附帯意見にもとづき、31mは行政指導により継承された。



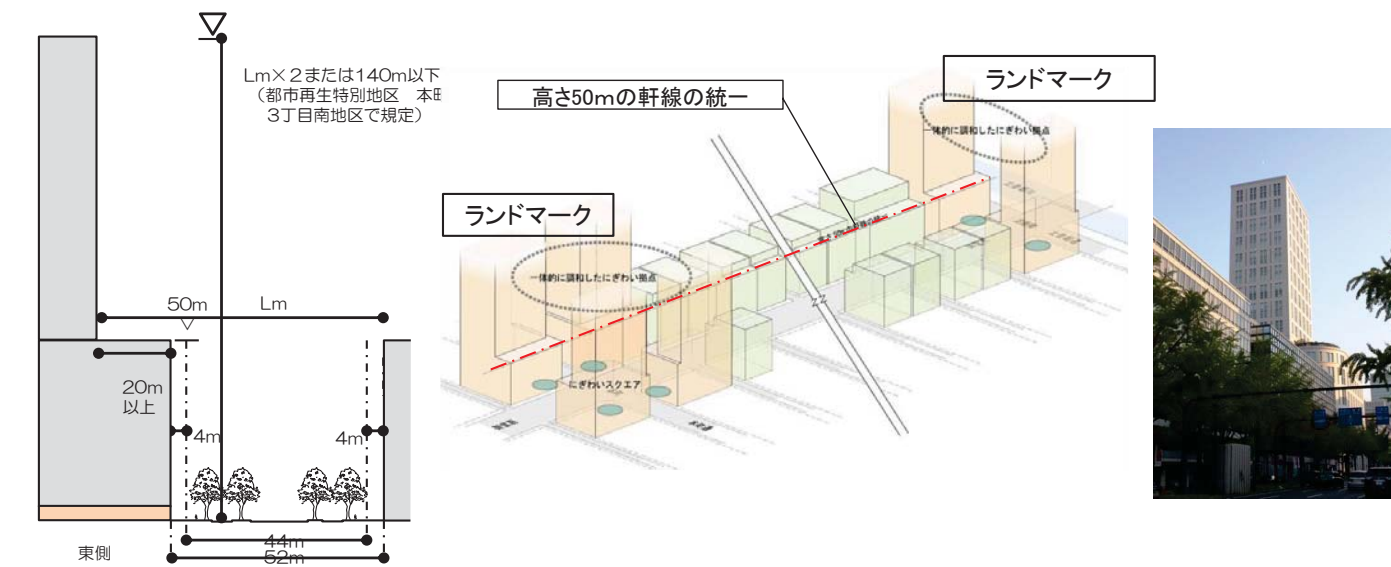
■国際化・高度情報化への対応や建替え需要を背景に新たな50mのスカイラインの形成をめざした「御堂筋まちなみ誘導制度」を創設。 ～20年前;経済性とまちなみの調和～

- 平成に入り、国際化や高度情報化に対応した大阪のシンボルストリートとしての役割が求められていたことや、御堂筋のこの区間のオフィスビルが建替えの時期を迎えるものが多いことなどを背景に、沿道における高さ規制の見直しが求められた。
- 平成7年からは新たな50mのスカイラインの形成をめざし、淀屋橋から本町間において、新しいルールとして「御堂筋まちなみ誘導制度」を創設した。
- 高層化による圧迫感の軽減と道路幅員などに対して1：1のスカイラインを確保すべく御堂筋に面した壁面を4mのセットバック、軒の高さを50mに揃えとともに外壁位置から10m以上後退した場合に高さ制限を10m以下とした。
- その後、11棟の建替えが進み、沿道建物による50mの軒線の統一と壁面の連続性といったまちなみが形成されつつある。



■バブル崩壊後の景気低迷を背景に、金融機関の統廃合や本社流出に歯止めがかからず、相対的地位が低下。規制緩和に求める動きが活発化。都市再生特別地区により拠点的に高さ制限を緩和。 ～約10年前;拠点性の発揮と50m軒線の統一の継承～

- バブル崩壊を契機として、金融機関の統廃合や本社流出など御堂筋エリアの相対的な地位が低下するなか、平成16年には都市再生特別地区を活用し、御堂筋を代表するビジネス拠点や魅力あるにぎわい空間の創出すべく、淀屋橋odonalにおいて1：1のスカイラインを確保しつつ高度利用を図った（約70m）。
- また、平成19年には、これまでの整然としたまちなみの伝統を継承しつつ、通りの結節点である淀屋橋や本町の交差点部には都市の再生に資する機能を導入し、あわせて高度利用を図ることで、御堂筋に結節点やランドマークの機能を配置すべく、本町ガーデンシティにおいて140mへの緩和を図った。こうした高度利用に伴い、御堂筋の活性化に一定の効果はあるものの、沿道全体への波及には未だ至っていない。
- 当時御堂筋まちづくりネットワークから「御堂筋の新しい規制のあり方」の提言あり（平成14年）



1. 大阪都心の活性化の方向性に向けた御堂筋エリアの現状と課題

2. 御堂筋エリアの現状と課題

(1) 業務機能の動向

御堂筋は、都市の中心部に位置しながら、高さ規制の影響により都市機能の更新が停滞し、そのポテンシャルが発揮されていない状況。
今後、周辺開発の進捗により、さらなる低下が懸念

■御堂筋エリアは現在も大阪一の業務集積地区

- 沿道は統一的なまちなみが保全され、業務中枢機能に特化して発展してきたシンボリックなビジネス街。
- 周辺も含めてエリア全体では様々なオフィススペースを提供できる面的構造であり、エリア全体の企業集積率は市内一。

■近年、業務地としての相対的地位が低下

- 近年、他の拠点において開発が進み大型かつ高規格のオフィス供給が行われるなど、御堂筋エリアの業務集積地としての地位は相対的に低下。

■関西一のビジネス中心エリアのメインストリートにも関わらず、高規格オフィスが供給できない状況

- 淀屋橋～中央大通間には43棟の建物があるが、1970年竣工以前の建物が延べ床面積で約45%を占めるなど、ビルの更新が進んでいないことが窺え、また、建替わっていないビルの中には耐震強化を図る必要があるものが多い。キタとミナミを結び大阪都心の中央に位置する関西一のビジネス中心エリアのメインストリートにも関わらず、高規格オフィスが供給できないなど、そのポテンシャルが充分発揮されていない状況にある。

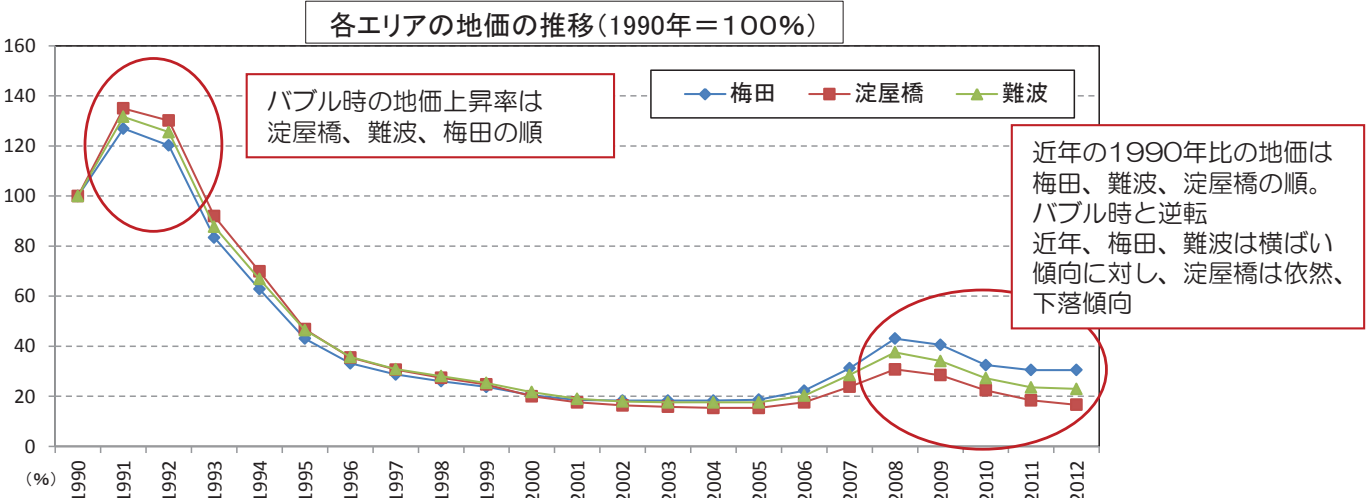
■企業等による御堂筋の再評価の動き

- しかし、近年、企業が御堂筋を再評価する動きも見られる。関西を代表する金融系企業、製薬系企業が、御堂筋エリアに事業所を集約し、拠点化する動きがある。
- また、御堂筋エリアからアクセスの良い大阪駅周辺エリアへ移転する一方、大阪駅周辺エリアから御堂筋エリアへ移転する企業も存在するなど、「双方移転」の傾向が見られる。
- ビル事業者が大型のテナントだけではなく、中小規模のテナントにオフィスを貸し出す傾向も見られ、淀屋橋～本町間の御堂筋沿道のオフィスビルのフロア稼働率は、昨年度12月に底を打ち、現在、上昇傾向にある。

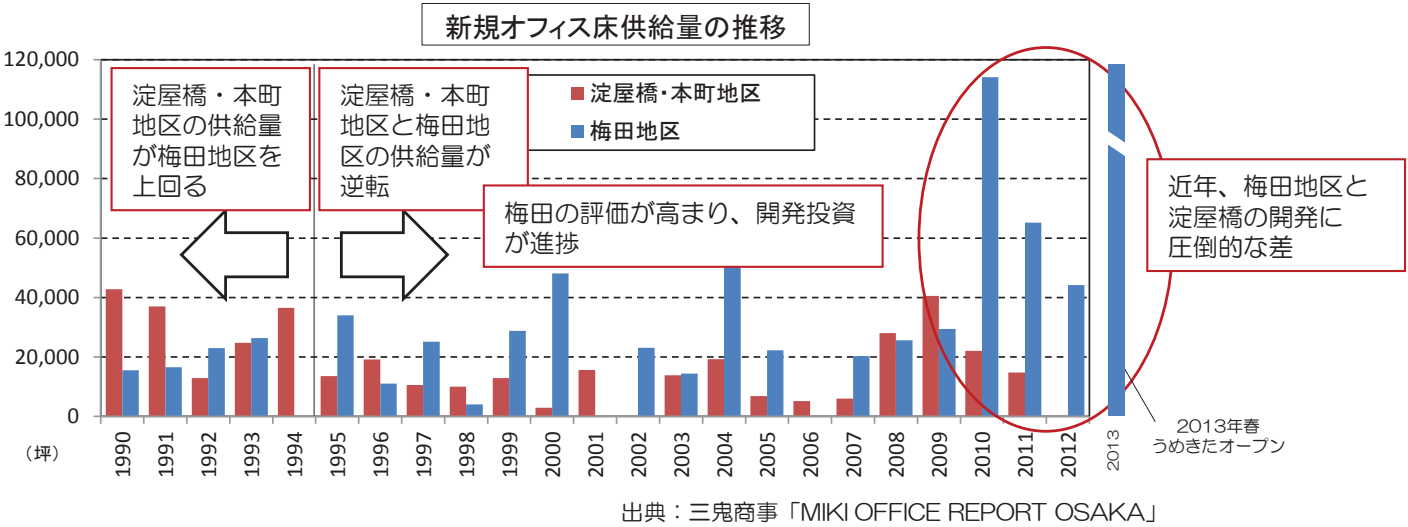
御堂筋エリアの事業所数・従業者数				
	事業所		従業者	
	実数 (事業所)	市に占める 割合(%)	実数 (人)	市に占める 割合(%)
大阪市	230,630	100.0	2,454,646	100.0
北区	32,450	14.1	446,897	18.2
大阪駅周辺地区	10,981	4.8	210,312	8.6
中之島地区	840	0.4	38,153	1.6
中央区	39,866	17.3	574,156	23.4
御堂筋周辺地区	17,153	7.4	319,818	13.0

出典) 総務省「平成21年 経済センサス」

グランフロント大阪において供給される延べ床面積				
名称		Aブロック	Bブロック	Cブロック
敷地面積		約10,571m ²	約22,680m ²	約4,666m ²
延床面積		約187,800m ²	約295,100m ²	約73,800m ²
用途別内訳	事務所	約236,800m ²		
	商業施設	約80,700m ²		
	ナレッジキャピタル	約88,200m ²		
	ホテル・サービスアパートメント	約38,900m ²		
	分譲住宅	約65,400m ²		
容積対象面積		約168,800m ²	約260,600m ²	約53,700m ²
容積率		約1600%	約1150%	約1150%



出典：国税庁「路線価図」

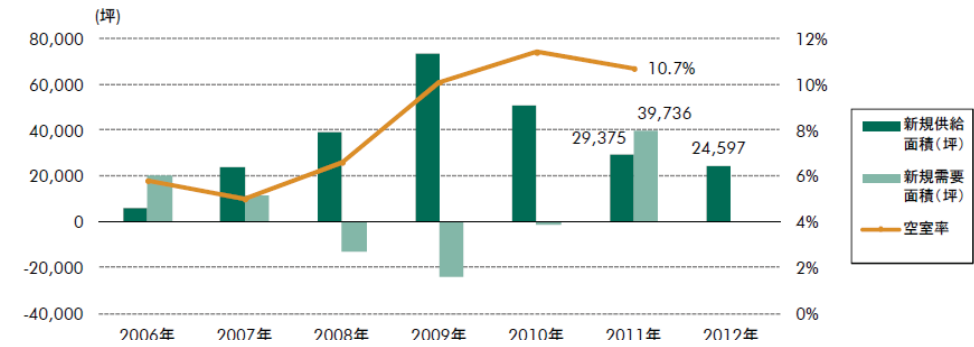


出典：三鬼商事「MIKI OFFICE REPORT OSAKA」

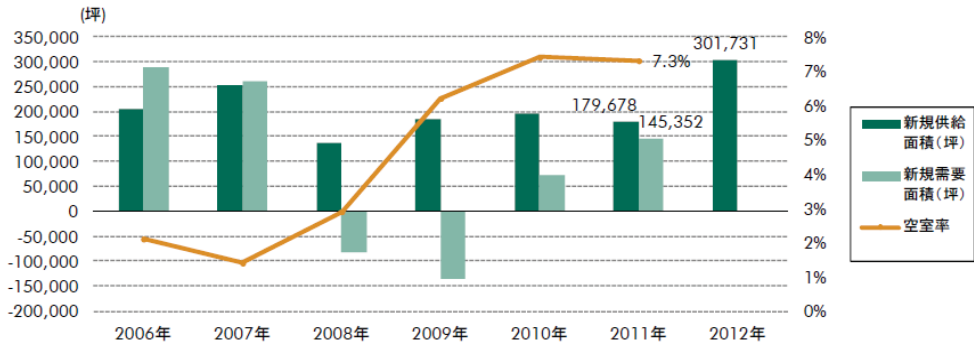
I．大阪都心の活性化の方向性に向けた御堂筋エリアの現状と課題

大阪・東京のオフィス需給バランス推移

大阪市 需給バランスの推移



東京23区 需給バランスの推移



出典) CBRE「オフィスビューポイント(2012年2月)」

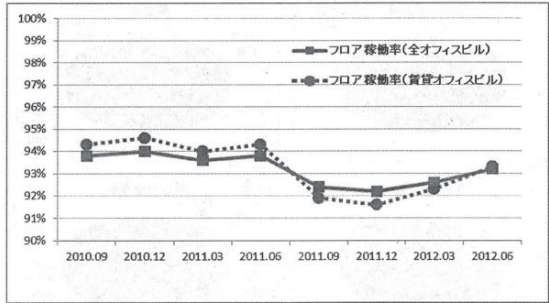
1981 年以前に竣工したオフィスストックの比率

	東京区部	大阪	名古屋	札幌	仙台	さいたま	千葉
竣 工 1981 年以前	1548(937)	519(341)	181(115)	106(106)	64(74)	9(17)	39(40)
竣 工 1982 年以降	3864(1784)	835(492)	330(229)	143(138)	153(145)	94(86)	155(64)
年 築年不詳	35(27)	17(12)	6(5)	1(1)	2(2)	0(0)	0(0)
1981 年以前の比率: %	28(34)	38(40)	35(33)	42(43)	29(33)	9(17)	20(38)

	横浜	京都	神戸	広島	福岡	全国
竣 工 1981 年以前	88(98)	43(49)	57(62)	57(74)	152(130)	2863(2043)
竣 工 1982 年以降	402(273)	68(84)	126(110)	108(119)	198(229)	6475(3753)
年 築年不詳	1(2)	0(0)	2(2)	6(5)	0(1)	70(57)
1981 年以前の比率: %	18(26)	39(37)	31(36)	33(37)	43(36)	30(35)

出典) 一般財団法人 日本不動産研究所「全国オフィスビル調査結果(2012 年1 月現在)」

御堂筋沿道(淀屋橋～本町間)オフィスビルフロア稼働率



フロア稼働率(全オフィスビル)	2010.09	2010.12	2011.03	2011.06	2011.09	2011.12	2012.03	2012.06
	93.8%	94.0%	93.8%	93.8%	92.4%	92.2%	92.2%	92.2%
フロア稼働率(賃貸オフィスビル)	94.0%	94.0%	94.0%	94.3%	91.9%	91.6%	92.3%	93.3%

出典) 株式会社アークス不動産コンサルティング「オフィスビル利用状況観測調査 ～御堂筋いオフィスビル稼働率(2012年6月期)～」

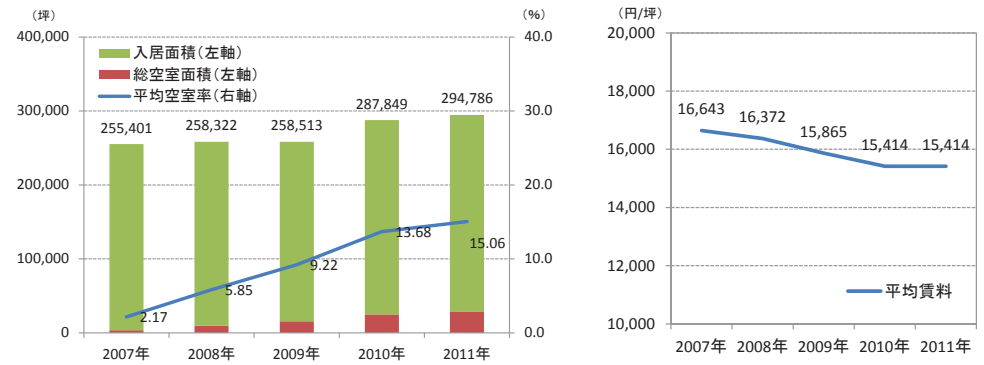
御堂筋沿道建物建設年度表

年代	淀屋橋～本町	本町～長堀
1930～	2	
1940～		
1950～	6	
1960～	13	4
1970～	5	5
1980～	3	12
1990～	3	3
2000～	10	5
2010～	1	2
	43	31

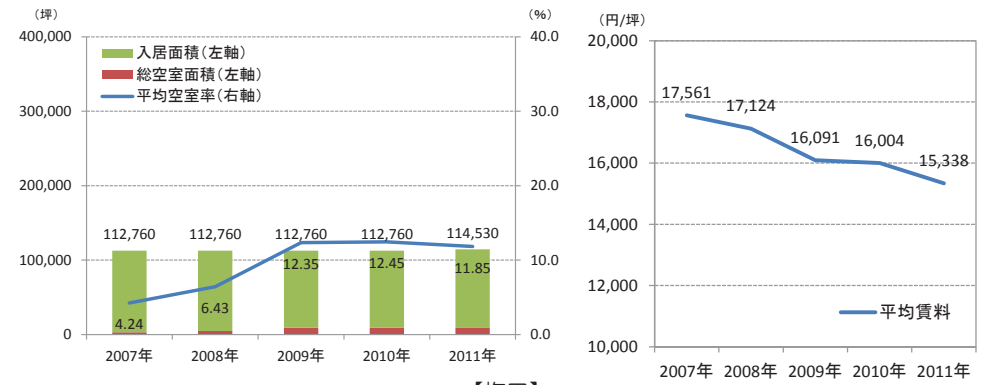
築後30年以上

御堂筋沿道オフィスビルと梅田の空室状況と平均賃料

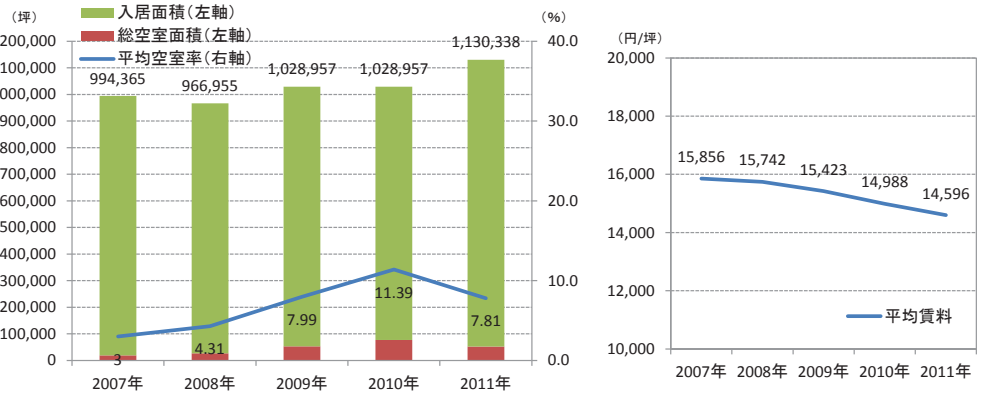
【御堂筋沿道・淀屋橋～船場3北】



【御堂筋沿道・船場3北～難波】



【梅田】



出典) 三鬼商事 提供資料

御堂筋地区・梅田地区のオフィス供給等の動向について

御堂筋地区

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
延床面積(坪)	934,520	946,838	940,670	928,776	932,342	948,952	1,000,286	1,019,920	1,035,934
貸室面積(坪)	633,655	641,539	638,003	630,070	632,266	642,917	677,680	684,844	695,363
空室面積(坪)	68,190	61,905	50,460	36,433	25,938	39,887	66,987	79,515	71,845
空室率(%)	10.76	9.65	7.91	5.78	4.10	6.20	9.88	11.61	10.33
空室のあるビル比率(%)	79.38	76.55	69.86	65.05	53.29	69.31	77.70	82.03	78.25

梅田地区

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
延床面積(坪)	902,291	931,969	993,657	975,260	994,365	966,955	1,028,957	1,085,957	1,130,338
貸室面積(坪)	597,792	617,189	644,753	632,676	645,214	627,285	667,725	676,403	670,242
空室面積(坪)	52,090	54,796	34,172	23,652	19,349	27,058	53,347	77,044	52,349
空室率(%)	8.71	8.88	5.30	3.74	3.00	4.31	7.99	11.39	7.81
空室のあるビル比率(%)	81.29	80.50	66.67	64.33	57.50	72.61	79.01	84.38	84.71

I. 大阪都心の活性化の方向性に向けた御堂筋エリアの現状と課題

(2) 商業機能の動向

■ミナミを中心として御堂筋は大阪を代表する商業集積地区

- ミナミを中心として御堂筋エリアは大阪を代表する商業集積地区となっている。
- 御堂筋エリアが主に立地する中央区の小売業の販売額は1兆139億円で市域の22.3%を占める。
- 商業統計でみると、中央区の小売業の年間販売額は、平成16年から19年にかけて増加に転じている。

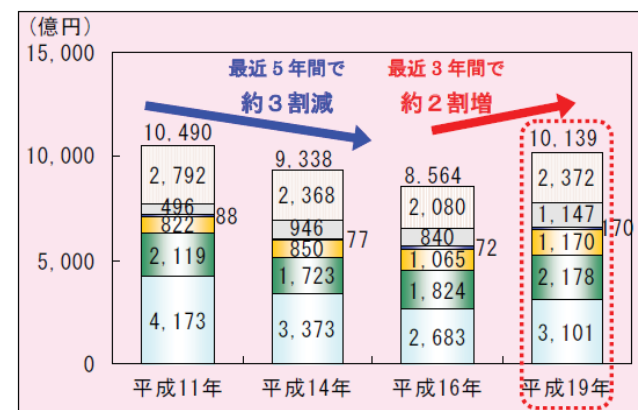
■商業の集積が進む大阪駅周辺地区や阿倍野

- 2011年に大阪駅周辺地区（北区）において、大丸梅田店（大阪ターミナルビル）が大規模増床、JR大阪駅に三越伊勢丹やLUCUA（ルクア）が新規オープンした。また2012年には阪急百貨店うめだ本店が日本最大級の商業床面積でリニューアルオープンしている。
- また阿倍野区においても、あべのマーケットパーク キューズモールがオープンしている。2014年春には近鉄百貨店阿倍野本店本館が増床でリニューアルオープンする予定である。

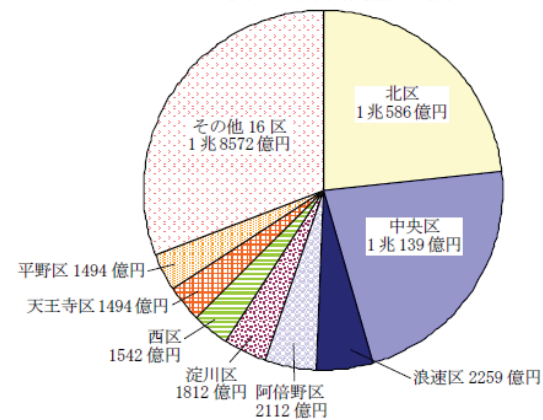
■相対的地位は低下しつつも、御堂筋を再評価する動きが存在

- 大阪駅周辺地区や阿倍野に集積が進む中、御堂筋エリアの相対的地位は低下している。
- しかし、2011年に難波の高島屋大阪店増床等の動きがみられ、心齋橋筋商店街等、ミナミのエリアでは中国人等の観光客が増加している。
- 本町～長堀間については、高級車のショールームの進出が相次ぐなど、御堂筋沿道を商業地として再評価する傾向がみられる。

中央区の商業の販売額の状況

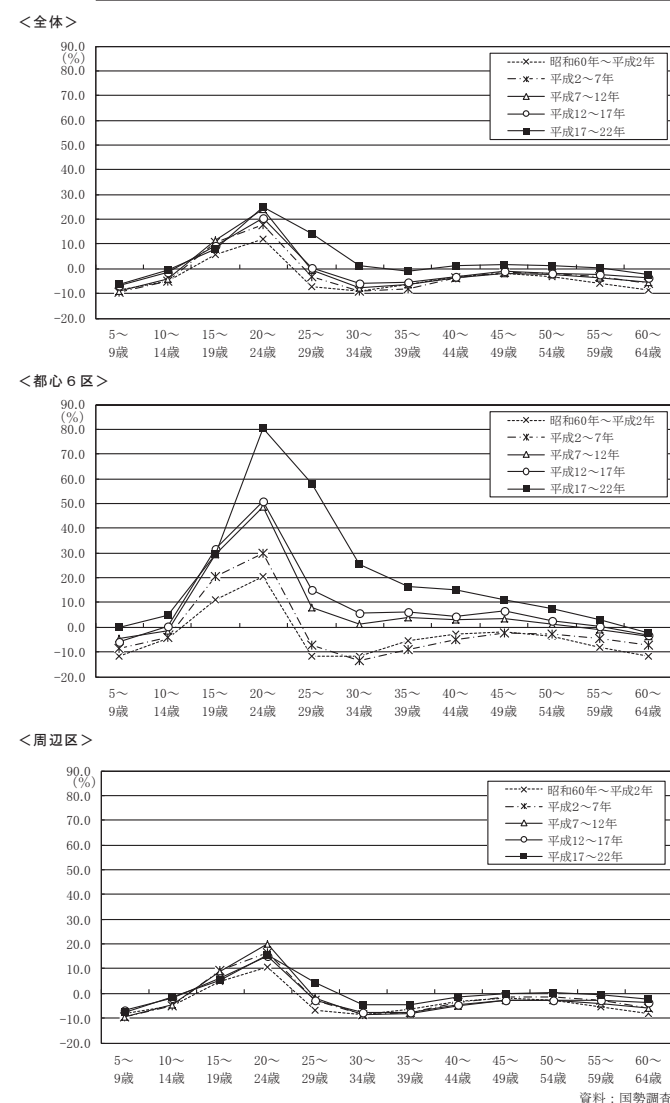


小売業区別年間商品販売額



出典) 経済産業省「商業統計」

年齢別人口増減の推移



注1: 都心6区は北区、福島区、中央区、西区、天王寺区、浪速区を示す。出典) 総務省「国勢調査」
注2: 周辺区は都心6区を除く18区を示す。

(3) 居住機能の動向

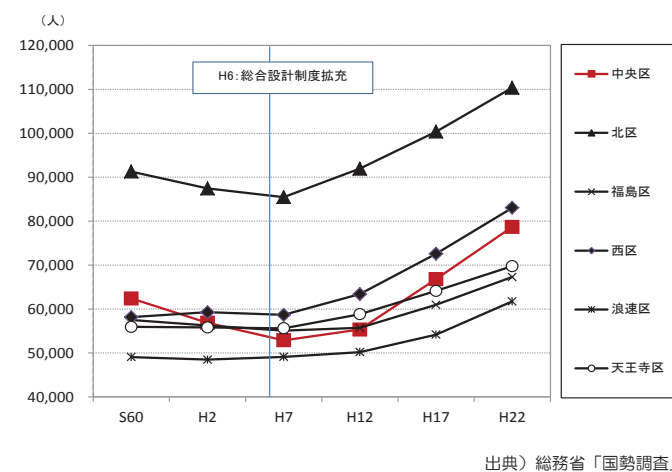
■市においては都心居住が進捗

- 都心6区以外の人口が減る一方で、都心6区では人口が増加。特に通勤先の近さや生活の利便性を求める20歳代・30歳代の若者の居住者が増加。
- なかでも人口の増加率の高いエリアは中央区。堺筋・松屋町筋・谷町筋沿いなどの幹線道沿いで東に拡大。一方、なにわ筋から四つ橋筋へ東側にも拡大
- 子育て世代は、上町台地界隈、うつぼ公園周辺など良好な都心居住地を好む傾向がある。

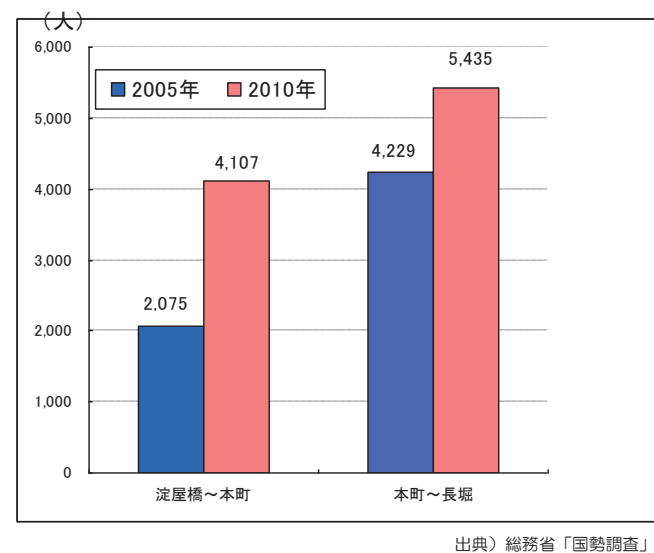
■御堂筋エリアでも沿道から一筋入った周辺においても都心居住が進捗

- 地価の下落により、御堂筋周辺では、賃貸マンションやタワーマンションの建設が進み、人口も増加している。賃貸マンションは20代・30代の若者の居住者が多いが、分譲タワーマンションは地価との関係で高額であり、必然的に高額所得者、セカンドハウス利用、DINKS、シニア世代が多い傾向がある。

都心6区の人口推移

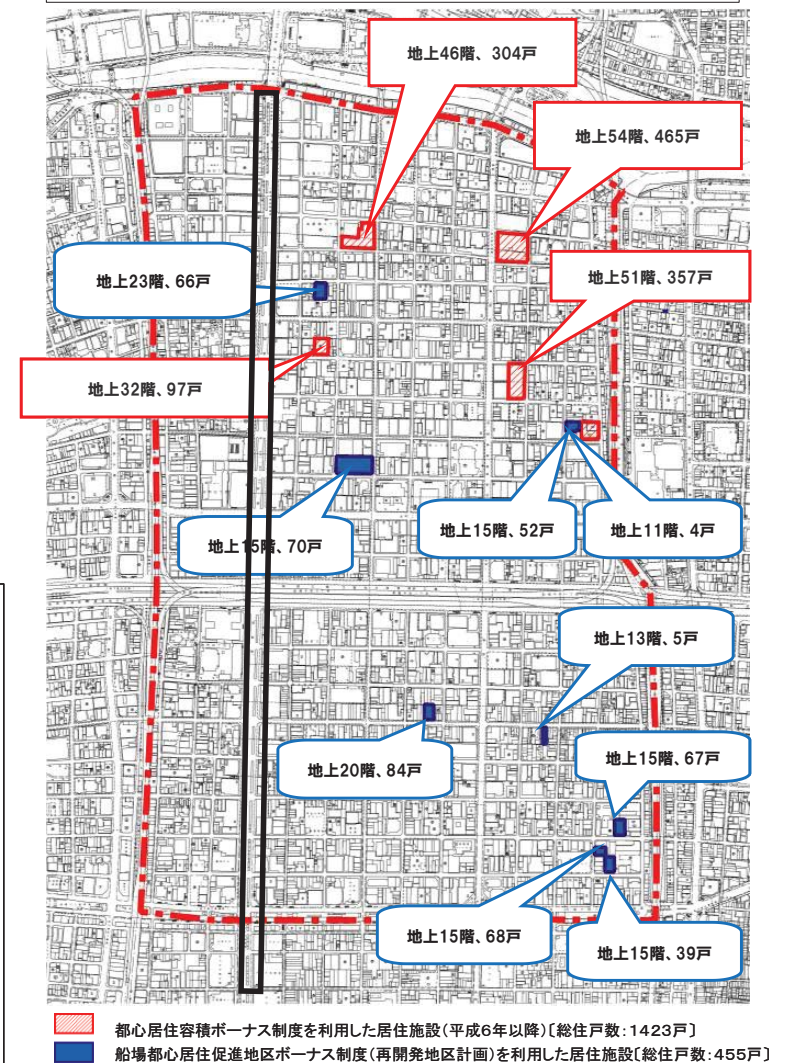


御堂筋周辺の人口推移



出典) 総務省「国勢調査」

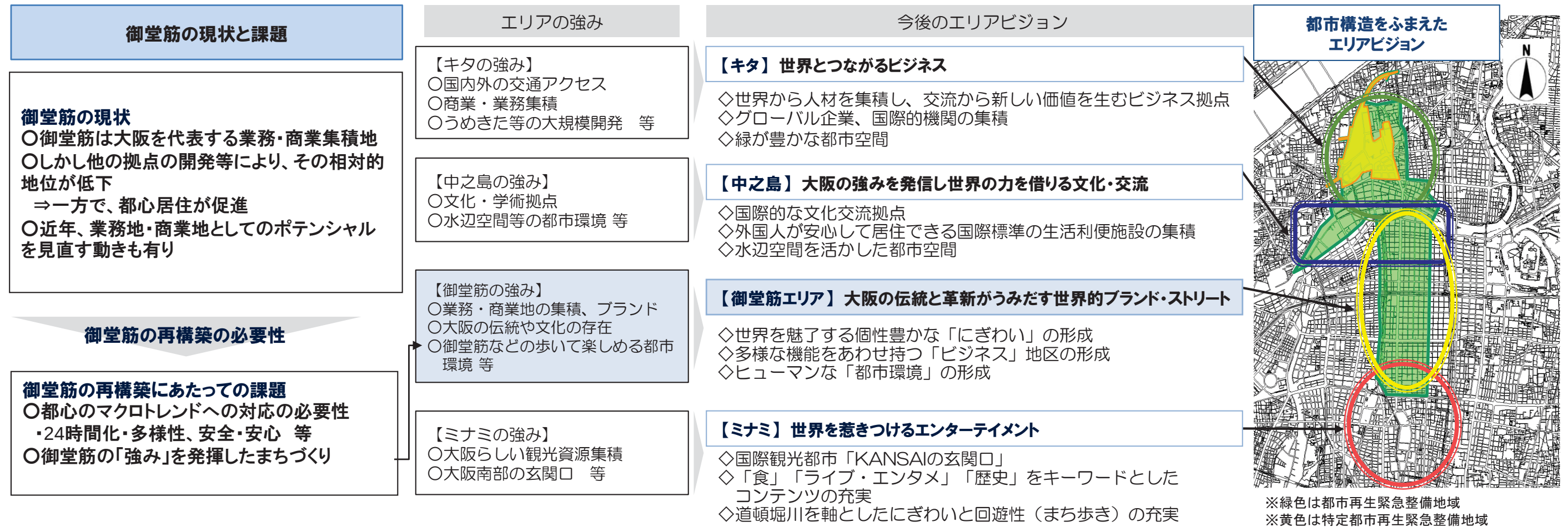
御堂筋周辺(船場地区)における高層マンション



都心居住容積ボーナス制度を利用した居住施設(平成6年以降)[総住戸数:1423戸]
船場都心居住促進地区ボーナス制度(再開発地区計画)を利用した居住施設[総住戸数:455戸]

II. 御堂筋エリアのビジョン

II. 御堂筋エリアのビジョン



御堂筋エリアのビジョン

【コンセプト】

大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランド・ストリート ～歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ

【今後の御堂筋の方針】

1. 安全・安心かつ複合的な都市機能を備えたまちへ

2. 御堂筋の強みをより発揮した大阪の顔にふさわしい世界的なまちへ

【各分野における取組方針】

都市機能(産業)

1. 世界を魅了する個性豊かな「にぎわい」の形成 ～御堂筋フェスティバルモール化

・世界を魅了する大阪・関西一の「ハレ」の場として、クオリティの高いデザインストリートの実現などにより、キタからミナミまで各エリアの個性をいかした多様なにぎわいを形成することで、御堂筋のブランド力向上を図る。

2. 多様な機能をあわせ持つ「ビジネス」地区の形成

・エリアのブランドや歴史・風格ある都市環境等を強みとした大阪を代表する業務集積地を形成する。
・業務機能を軸としながらも、業務機能の強化に資する多様な機能（商・学・住等）の導入を図る。
・また、防災性能・環境性能の向上を図り、エリア全体として国際レベルの都市機能を備えたビジネス地区の形成をめざす。

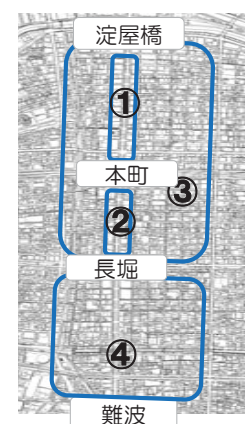
都市デザイン

3. ヒューマンかつ高質な「都市環境」の形成

・統一感のある都市景観を継承しつつ、ヒューマンスケールのまちなみ形成を図るとともに、人中心の道路空間への再編の動きと連動しながら、ヒューマンかつ高質な「都市環境」の形成を図る。



II. 御堂筋エリアのビジョン



御堂筋の各ゾーン毎の将来像(案)

	①淀屋橋～本町・沿道	②本町～長堀・沿道	③御堂筋周辺(船場地区)	④長堀～難波
現状	■業務集積地としての相対的地位が低下 - 近年の社会経済情勢の影響や周辺開発の進捗にともない、沿道ビルのオフィス賃料等は下落傾向 ■近年一部では質の高いにぎわいも充実 - 近年、淀屋橋odonaや本町ガーデンシティ等、魅力ある施設も見られるが、全体としては乏しい。	■業務と商業が混在 - 淀屋橋～本町の業務エリアと長堀～難波の商業エリアに挟まれ、業務と商業が混在するエリア ■ブランドショップ、高級車のショールーム等の立地 - 長堀通りに近いエリアにおけるブランドショップの立地とともに、昨今、沿道ブランドの評価から高級車のショールーム等の立地が相次ぐ	■居住系への土地利用転換が進捗 - 船場地区ではオフィス需要の低迷等により、居住系の土地利用への転換が目立つ ■歴史資源等を活かした取組の進捗 - 三休橋筋の整備、ライトアップなど歴史を活かした取組みが進捗	■商業地としての相対的地位の低下 - 梅田や阿倍野において商業の集積が進み、相対的地位が低下 ■外国人観光客の増加 - 国内の観光客はもとより、一時的な減少はあったものの近年は中国人や韓国人観光客が増加傾向 ■マンションやSOHOの立地 - 堀江地区等では、マンションやSOHO等の立地が進む
強み	■業務地としてのブランド - 相対的地位は低下しつつあるが、現在も大阪一の業務集積地区であり、沿道は大阪経済の顔 ■大阪の上質な歴史・文化 - 沿道には、大阪の上質な歴史文化を代表する資源が存在 ■風格ある都市景観 - 統一されたまちなみなど風格ある都市景観を形成	■空間的な落ち着き - 都心でありながら、空間的な落ち着きを持ち合わせている地区 ■時代のニーズに合わせて表情を変える多機能複合空間 - 御堂筋沿道であるブランドは保ちつつ、淀屋橋～本町、長堀～難波間の機能が融合し、時代のニーズに合わせて表情を変えることができる多機能複合空間	■業務機能の集積 - 企業の流出は進むが、現在も金融や製薬、商社等、大阪を代表する企業が集積 ■大阪の上質な歴史・文化 - 適塾などの歴史資源や船場文化など、船場地区では、大阪の上質な歴史文化が存在	■大阪・関西を代表する集客・観光資源 - 道頓堀等、大阪・関西を代表する集客・観光資源が集積 ■活力ある多様な商業集積 - 国内外、世代を問わず、様々な人が楽しめる活力ある多様な商業集積の存在
課題	■土日や夜間のにぎわい - 業務機能が大半を占め、土日や夜間も含めエリアのブランド力向上につながるにぎわい形成が課題 ■エリアの再構築 - 業務地としての相対的地位の低下を踏まえ、エリアの再構築の必要性	■業務エリアと商業エリアを結ぶエリアとしての役割の発揮 業務エリアと商業エリアを結ぶエリアとして、強みをいかした特色のさらなる発揮	■業務機能の充実強化 - 沿道同様、業務地としての相対的地位の低下を踏まえ、エリアの再構築の必要性 ■土日のにぎわいの充実と回遊性の向上 - 土日のにぎわいも含め、にぎわい形成や回遊性向上が課題。	■商業地としての新たな魅力の充実・創出 商業地としての相対的地位低下を踏まえ、新たな魅力の充実・創出の必要性
方針	業務を軸としつつ魅力あるにぎわいの積極導入によりエリアを再構築	落ち着きのある空間の強みをいかし、都心の多様性、多機能化といった時代のニーズに合わせた特色の発揮	職住近接を支えるエリアとして多機能化	個性や活力をキーワードとし集客・観光の拠点性を向上
将来像	＜淀屋橋～本町・沿道＞ 上質なにぎわいと 風格あるビジネス地区	＜本町～長堀・沿道＞ 特別な時間を愉しむことができる 落ち着きある複合地区	＜淀屋橋～長堀・周辺(船場地区)＞ 船場スタイルとしての 職・住・遊近接型のコンパクトな街	＜長堀～難波・沿道及び周辺＞ 大阪を代表する 活力ある集客・観光拠点

Ⅲ. めざす姿の実現に向けた取り組みの方向性

III. めざす姿の実現に向けた取り組みの方向性

1. 世界を魅了する個性豊かな「にぎわい」の形成に向けて

【めざす姿】 1. 世界を魅了する個性豊かな「にぎわい」の形成 ～御堂筋フェスティバルモール化

・世界を魅了する大阪・関西一の「ハレ」の場として、クオリティの高いデザインストリートの実現などにより、キタからミナミまで各エリアの個性をいかした多様なにぎわいを形成することで、御堂筋のブランド力向上を図る。

めざす姿に向けた課題

■各ゾーン毎の沿道特性を活かし御堂筋のブランド力向上につながるような、沿道全体のにぎわい機能の強化が必要。

■特に淀屋橋～本町・沿道は当該エリアの特性であるビジネス機能とも調和するような土日や夜間のにぎわい形成が課題

○淀屋橋～本町間に関しては「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」により、主に建物高さなどの形態や意匠を中心に魅力ある景観形成を誘導している。

○現在、低層部では、銀行店舗からカフェ、スーパー、ショールームなどのにぎわい施設への用途転換がはかられているが、全体的にオフィスワーカーを主なターゲットとした施設が多い。

＜1階が商業店舗の建物＞

H4：3棟/43棟 H23：16棟/43棟

○加えて、都市再生特別地区を活用した淀屋橋odonaや本町ガーデンシティが立地するなど、現在、土日や夜間も含めて人が集まるエリアとして芽が出始めた段階にある。

○しかし、低層部の建物の形態については、にぎわい施設に面してピロティやポルティコを設けるように誘導をしてきた結果、大きな柱によって商業店舗などのファサードの視認性が悪くなっている。

○今後は、さらに魅力的なにぎわい施設の導入を図るため、強固な誘導方を策定するとともに、魅力あるファサードが沿道に面してデザインされ、4mのセットバック空間が利活用されることによりにぎわいの創出が図られるよう形態意匠の誘導方策の見直しが必要である。

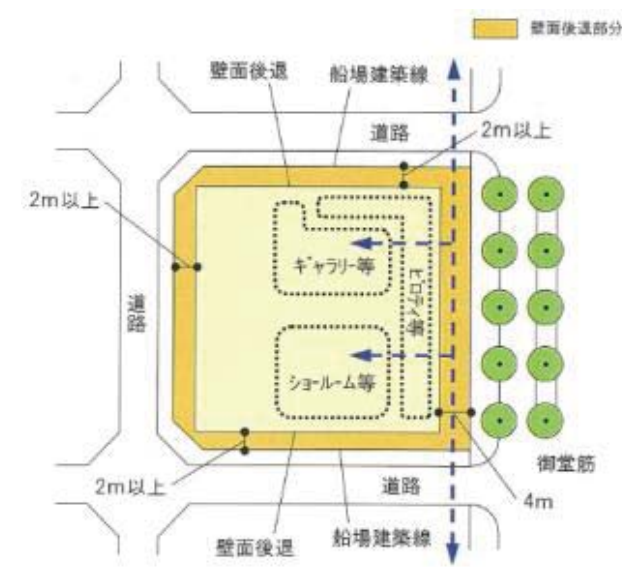
取り組みの方向性

■沿道の各エリアにふさわしい「にぎわい空間」をエリア毎のにぎわいのコードを考慮しながら積極的に誘導(淀屋橋～長堀・沿道)

淀屋橋～本町における指導要綱による
建物と主なテナント



淀屋橋～本町における低層部の活用状況



III. めざす姿の実現に向けた取り組みの方向性

各エリアのにぎわいのコード



III. めざす姿の実現に向けた取り組みの方向性

2. 多様な機能をあわせ持つ「ビジネス」地区の形成に向けて

【めざす姿】 2. 多様な機能をあわせ持つ「ビジネス」地区の形成

- ・エリアのブランドや歴史・風格ある都市環境等を強みとした大阪を代表する業務集積地を形成する。
- ・業務機能を軸としながらも、業務機能の強化に資する多様な機能（商・学・住等）の導入を図る。
- ・また、防災性能・環境性能の向上を図り、エリア全体として国際レベルの都市機能を備えたビジネス地区の形成をめざす。

めざす姿に向けた課題（形態制限）

■オフィスビルの建替えが進まない要因の一つである形態制限

- ・近年、他の拠点において開発が進み大型かつ高規格のオフィス供給が行われている一方、御堂筋はアクセスは比較的良好ものの、大阪駅周辺等と比較すると劣ることや、高さ制限等があり建替えを行っても十分な天井高（階高）を確保できず、また 50mを超える部分での有効な床が確保しづらいことなどが原因で、建替えが進まず、その地位は相対的に低下。

■建替えの促進に向けた形態制限見直しや一般商業地に比べ厳しい容積率緩和の上限の見直しに対するニーズ

取り組みの方向性（形態制限）

■数多くある古い建物の建替え需要を喚起しながら、高規格オフィスの実現など業務機能の高度化やエリア全体の多機能化・複合化、さらには、まち全体としての防災性能・環境性能の向上を図り、ビジネス地区としての新たな魅力を創出し大阪を代表するビジネス地区へと再生

■このため、建替えを促進し良質なオフィス空間の確保や複合用途への対応が可能となるような規制緩和（淀屋橋～本町・沿道）

- ・形態制限を見直し高規格なオフィス空間の確保や複合用途への対応といった自由度を確保。
- ・都市再生特別地区などを活用し他の商業地と同等以上の土地活用が図られるよう容積率を緩和。

これからの都心に求められる都市空間

都市機能の高度化・多機能化

高質な都市デザインの実現

伝統を継承しつつ沿道のポテンシャルを最大限活かす
観点からの現行制度の見直し

御堂筋の活性化

【現行の制度の課題や取り巻く状況】

【今後の方向性】

①形態制限の見直しについて

【現行の制度】

- （D：H＝1：1）
- 沿道からの4mの壁面後退、軒高さ50m
- 50m部分の後退距離10m以上、最高高さ60m以下

（適正で競争力のある階高）

- 指定容積の1000%を前提とすると、一般的には地上部の50mまでで12階の床を確保する必要があり、適正で競争力のある天井高（階高）のオフィス床の確保や魅力的な低層部の店舗の誘導がしづらい【参考①】参照（用途の自由度）
- オフィスを前提とした形態制限であるため、ホテルの導入などの自由度が確保しづらい。（事業性）
- 50m部分での10m後退距離により、特に東側の奥行きが薄い街区では使い勝手が悪く、また、有効率の高い計画が実現しづらい。【参考②】参照
- D：H＝1：1の形態制限により、現状の基準容積率前後の既存建物に関しては、総合設計制度により多少の容積緩和があっても、容積率を使うには地下階をつくることになるため、建替えに対するモチベーションが高まらない。（隣接街区との関係）
- 都心居住の促進に伴い隣接街区では高層建築物の立地が進展【参考③】参照（貴重な景観資源）
- 平成7年以降に建替えられた沿道建物による50mの軒線の統一と壁面の連続性といったまちなみが形成されつつある

②50m部分での後退距離について

- 50m部分の後退距離については、建築計画の合理性や事業性などの観点から後退距離を「0m」とすることが望ましいが、一方で、後退距離が「0m」となると、軒線の視認性や建物の圧迫感が懸念されることから、第2回の専門部会で第1次景観シミュレーションを実施し景観面での検証を実施。
- 後退距離については、他都市の事例や壁面の後退距離が4mであることなどを勘案し、「4m以上」と設定した。【参考④】参照
- 第2回のシミュレーションにより、一定のセットバックにより、軒線の視認性の確保や圧迫感の低減につながることを確認。【参照⑤】参照

「御堂筋沿道のポテンシャルを最大限活かす観点から、」

D：H＝1：1の見直し
→高さ50mを超える部分：
後退距離4m以上、後退距離に応じた最高高さのルール化
（D：H＝1：2の範囲内）

「伝統を継承しつつ発展的なまちなみを形成する観点から、」

50mの軒線の統一と壁面の連続性の継承

軒線の見え方・圧迫感とオフィスの有効率等の検証の上、

後退距離「4m以上」の設定は適切

形態制限見直しの考え方

【参考①】 階高の考え方

〈現行誘導基準の想定〉

1 階：5m 2 階：5m
50mまでの基準階：4m×10 パラペット等
(天井高：2.6m)

※現在の適正で競争力のある階高が確保しづらい。

〈見直し案の想定〉

1 階：5.5m 2 階：5m
50mまでの基準階：4.2m×9 パラペット等：1.7m
(天井高：2.8m)

御堂筋まちなみ誘導制度による建築物

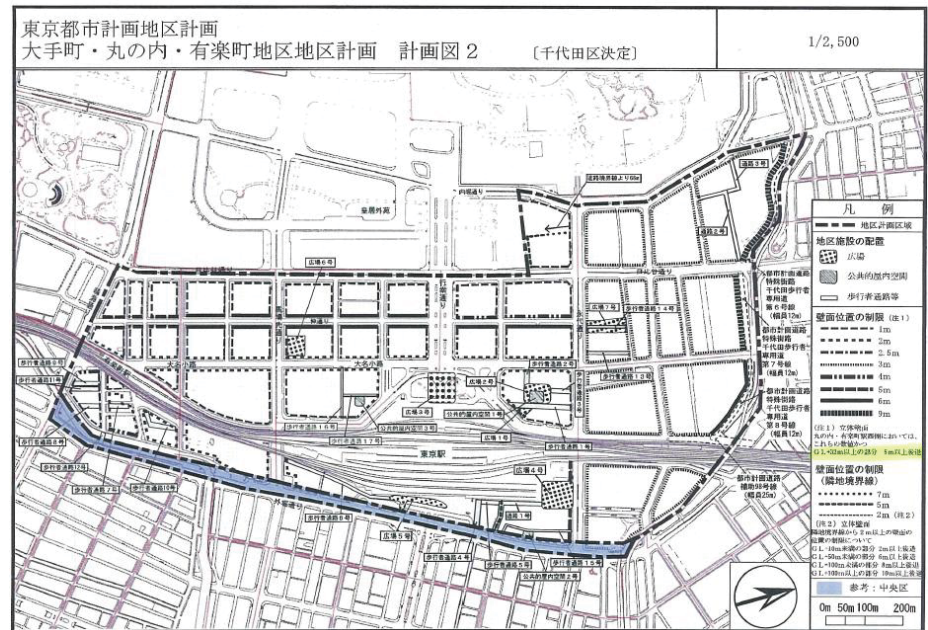
No.	竣工年月	容積率	階数(地上)	階数(地下)	階高(m・基準階)
1	H11.3.	999%	13 階	B2 階	3.95
2	H13.7.	1062%	14 階	B3 階	4.0
3	H15.1.	873%	14 階	B1 階	4.0
4	H15.1.	1075%	14 階	B3 階	3.9
5	H17.3.	834%	11 階	B2 階	4.3
6	H19.3.	979%	14 階	B1 階	3.95
7	H21.	996%	13 階	B2 階	3.95
8	H21.2.	1000%	14 階	B1 階	4.0
9	H26.6(工事中)	987%	14 階	B2 階	4.0

都市再生特別地区の指定による建築物

No.	竣工年月	容積率	階数(地上)	階数(地下)	階高(m・基準階)
1	H20.1.	1285%	16 階	B3 階	4.0
2	H20.2.	1293%	16 階	B3 階	4.0
3	H22.10.	1292%	27 階	B2 階	4.1

【参考④】 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画

- ・高層階での後退距離：2.5m、3m、4m
(丸の内・有楽町駅西側エリア)



【参考②】 10mの後退距離



【参考③】 隣接街区の高層建築物



【参考⑤】 後退距離のシュミレーション

後退距離0mの場合



後退距離4mの場合



最高高さについて（淀屋橋から本町間）

■まちなみ形成の考え方

- ・競争力のある階高やビルの複合化といった民間の自由度を確保しながら、建替えを促進し沿道の活性化と新たなまちなみの早期実現を図る。
- ・新たなまちなみは、建物低層部ににぎわい機能を連続させ、人中心のあるいて楽しめる空間としていく。
- ・そのため、採光や通風などの確保や御堂筋への開放感・快適性を意識した街路幅員と建物高さの関係を考慮した誘導策が必要

■最高高さを定める新たなルール

- ・新たな絶対高さを設定するのではなく、採光や通風といった観点や御堂筋の開放感・快適性を考慮して斜線ルールを導入。

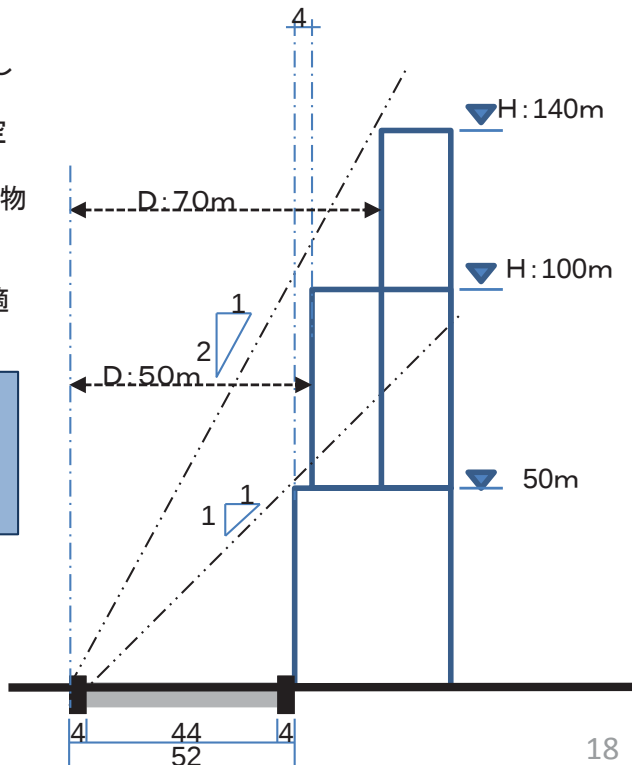
【新たなルール】

$$D:H = 1:2$$

D: 道路44m+セットバック距離(両側4m×2+50mを超える部分の後退距離)

H: 高さ

- ・今回想定している、容積率1300%、1500%では、オフィス用途では概ね高さは100m程度、複合用途(オフィス・ホテル等)では、一般的に140m程度の建築物となることが想定される。



Ⅲ. めざす姿の実現に向けた取り組みの方向性

めざす姿に向けた課題（居住機能）

■御堂筋周辺での住宅立地の実態と評価

- ・前述のとおり都心居住に関して御堂筋周辺に対する需要は高く、近年高層マンションの建設が進んでいる。
- ・都心部で働くワーカーがマンションを購入しているケースが多く、職住近接のビジネスサポート的機能を果たしている。また居住者の増加により、御堂筋沿道・周辺エリアの飲食や物販施設への需要が増加し、エリアのにぎわい形成にも寄与している。
- ・高級マンションに関しても需要が高く、御堂筋周辺やうめきたの高級マンション販売が好調。高級賃貸マンションについては、デベロッパーからは、「東京ほどの需要は見込めないものの、御堂筋のブランド力を活かし差別化した物件であれば大阪においても一定の需要は見込める」との指摘がある。

■御堂筋沿道・周辺での居住機能導入促進にあたっての課題

- ・御堂筋沿道に関しては住宅開発のポテンシャルは高いと評価されている。一方で、沿道への居住機能の導入に関しては、下記の観点から様々な懸念事項がある。こうしたことから、居住機能導入にあたっては、これまでの行政指導による制限ではなく、導入の条件を明確化する必要がある。
- ・御堂筋周辺エリアに関しては、昨今では住宅に適したまとまった土地が出てくるケースが少なく、また、間口もしくは奥行き狭小宅地が数多く存在し望ましい方向での土地利用の更新が円滑に進んでいない傾向がみられる。
- ・建替えが進んだ建物では、狭い間口にもかかわらず附置義務駐車場の出入り口の併設が必要となり、1階の沿道のにぎわいの阻害要因の一つ
- ・快適で安全な歩行者空間の確保

取り組みの方向性（居住機能）

■エリア全体で居住機能、滞在・宿泊機能の導入を促進

- ・都心の多様性や都市活動の24時間化に対応すべく、エリア全体でビジネスサポート機能としての居住機能、さらには滞在・宿泊機能の導入を促進
- ・ただし、御堂筋沿道での居住機能の導入については、ゾーン毎の特性を考慮するとともに、まちのブランドの維持し都市活動への支障を回避するような条件を付与

【沿道に居住機能を誘導するにあたっての懸念事項】

■沿道企業・沿道空間等が有するブランド価値への影響

- 分譲住宅の立地した場合には区分所有の私的空間が混在することから沿道企業・沿道空間等の有するブランド価値の低下や企業活動へ支障が出ることが懸念される。

■統一感のあるまちなみへの影響

- 住宅立地により、住宅特有の形態（タワー型等）を有する大規模な建築物が立地する可能性があり、周辺への影響や銀杏並木とともに希少性のある観光資源ともなっている統一感のあるまちなみへの影響。現在、立地している高層マンションについては必ずしもデザイン性の高いと言えないものもあることから、エリア全体の質の向上に向けて、適切な誘導方策が必要。

■エリアマネジメントの実現への影響

- 沿道企業等と連携し道路空間・オープンスペースの利活用をはじめとするエリアマネジメントによるにぎわい創出をめざすなか、一度住宅立地を認めると沿道での住宅乱立が想定され、エリアマネジメントの実現に支障になることが懸念される。

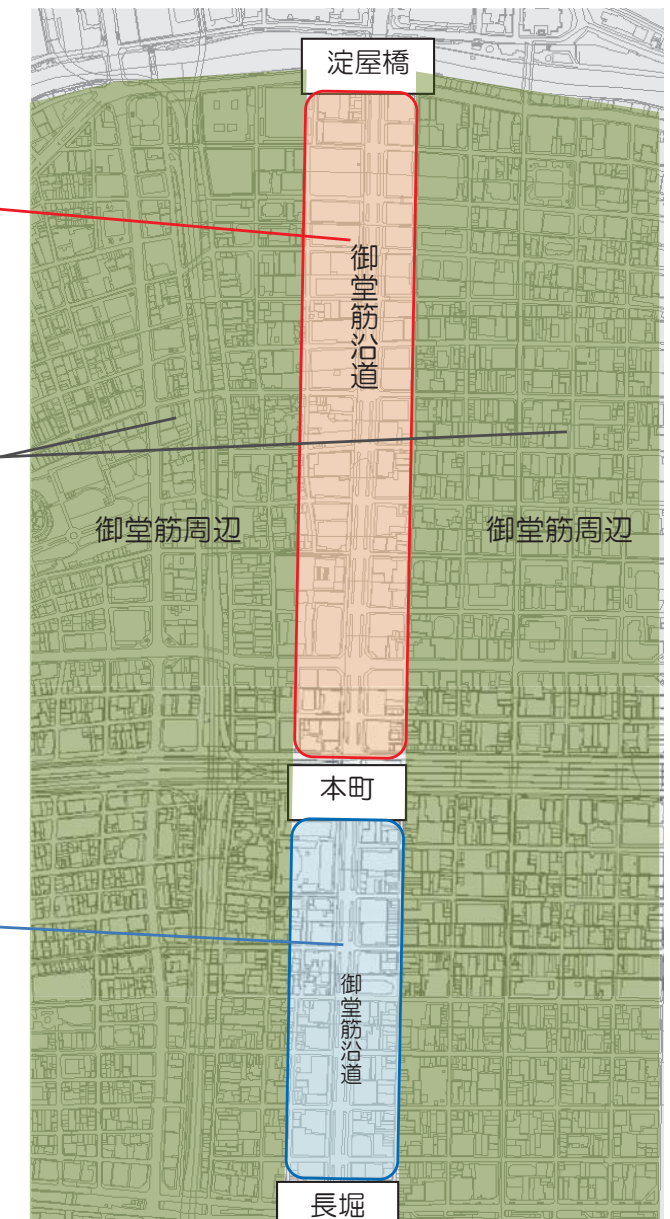
■ビジネス空間としてまち全体の更新への影響

- 分譲住宅が立地した場合には将来的には建物更新が期待できず、他のオフィスビルの建替えが進んでも、沿道のまち全体の更新がなされず都市活動に支障となることが懸念される。

＜淀屋橋～本町・沿道＞
本区間が有している大阪の顔としてのビジネス街としての高いブランド価値に影響するとの判断から、
多機能化をめざし、にぎわい、滞在・宿泊機能を積極的に誘導（原則、地区計画において住宅を禁止）

＜御堂筋周辺＞
ビジネスサポート機能としての多様な都心居住を促進するため、
居住機能を誘導

＜本町～長堀・沿道＞
大阪の都心ならではの複合地区を代表する本区間にふさわしいビジネスサポート機能としての居住機能の導入を図るべく、
一定の条件のもと居住機能を導入
【条件】
① 適正な規模を立体用途として誘導
② グレード感のある賃貸レジデンスを誘導
③ 徹底した外観デザインのクオリティコントロール
（地区計画において、住宅を高層部に限定するとともに、住宅用途の容積は全容積の1/3ないし1/4程度までとする）



Ⅲ. めざす姿の実現に向けた取り組みの方向性

3. ヒューマンかつ高質な「都市環境」の形成に向けて

【めざす姿】 3. ヒューマンかつ高質な「都市環境」の形成

- ・統一感のある都市景観を継承しつつ、ヒューマンスケールのまちなみ形成を図るとともに、人中心の道路空間への再編の動きと連動しながら、ヒューマンかつ高質な「都市環境」の形成を図る。

めざす姿に向けた課題

■多機能化に伴いこれまでのまちなみの連続性を継承しつつヒューマンな視点からの都市空間の形成が必要

- これまでは統一感、連続性のある都市景観の形成をめざしてきた。
- 「淀屋橋～本町間」では、平成7年に制定された「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」により、高さ50mのスカイラインの形成を目指し、これまで、11件の建物が建替えられてきた。
- 「本町～長堀間」では、平成7年度に策定した建築美観誘導制度で2m以上の壁面後退をし、花や緑の設置に努めるよう誘導してきた。しかし、現状では低層部の利用状況に応じて多様な状況にある。（御堂筋美観誘導路線（淀屋橋～本町間を除く）において、平成7年以降の新築建物30件中16件で壁面後退は2m未満となっている）
- 今後、新たな魅力を備えたビジネス地区の形成や建物低層部でのにぎわい形成等を一層推進する中では、まちなみの連続性を継承しつつ「ヒューマン」な視点からの都市空間の形成が必要。

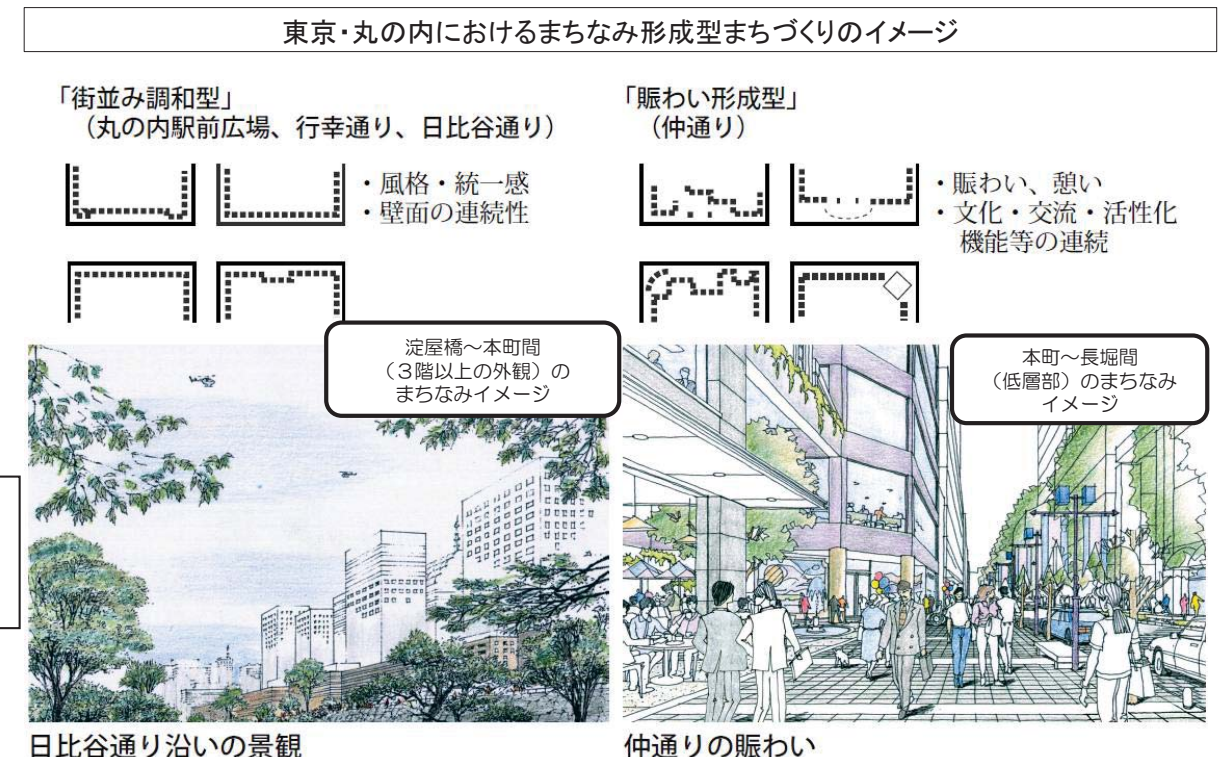
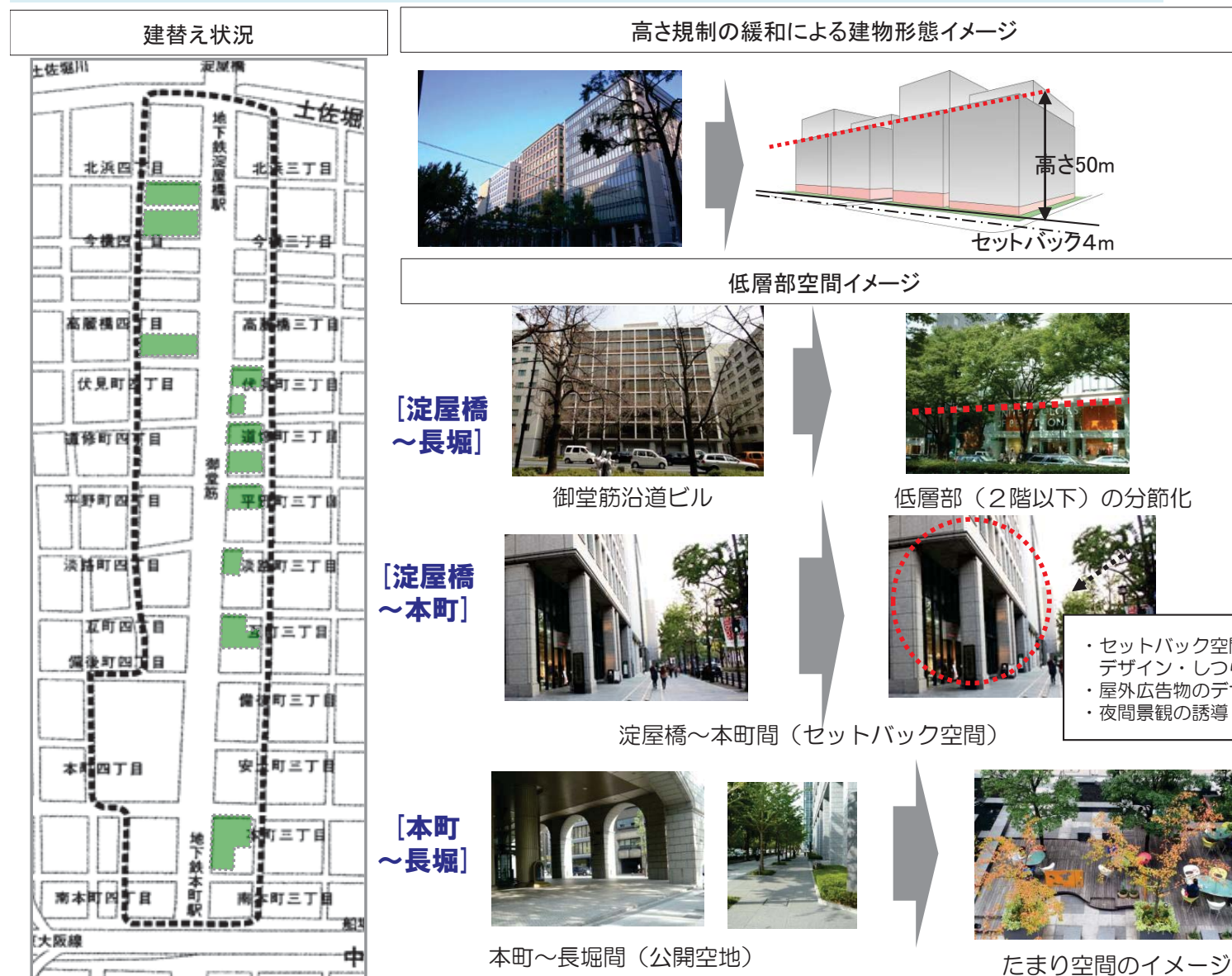
今後の具体的な方向性

■「淀屋橋～本町間」 これまでの都市景観を継承しつつ、街路と建物の親密感や一体感を醸成

- これまでの都市景観形成の歴史を活かし風格や統一感といったまちなみの連続性を継承しつつ、街路と建物の親密感や一体感を醸成させるために、50mの軒線を継承するとともに、壁面のデザイン誘導を強化する。
- 歩いて楽しいにぎわいを感じるヒューマンスケールのまちなみを形成していくため、低層部における機能誘導をとともに、デザインや屋外広告等についての誘導のあり方を見直す。

■「本町～長堀間」 にぎわいや憩いのあるまちなみを形成

- 今後は、低層部のにぎわい施設や商業単独ビル、さらには多機能な複合ビルなど一層の多様なにぎわい形成が図れるよう、形態的な制限や一律のセットバックを求めることはせず、建物のクオリティを確保しながら、様々な表情の外観を連続させ、低層部は沿道に面したにぎわい施設の配置を誘導し、個性豊かなまちなみの形成をめざす。また、必要に応じて地区計画のインセンティブにより広場空間の創出を誘導し、にぎわい施設と憩いの空間が連続したまちなみを形成していく。

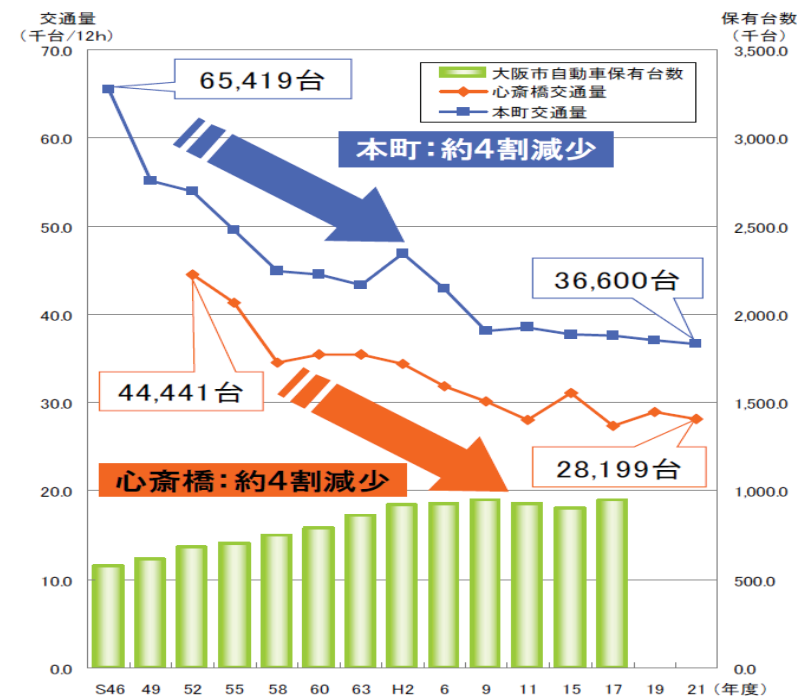


出典）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」

主な現状と課題

■「車」重視の道路空間

- 御堂筋の交通量はS40年代に比べ4割減少
 - ・御堂筋の交通量S40年6万5千⇒H21年3万6千〔台/12h〕（本町）
- 歩行者・自転車の通行空間に関する課題
 - ・自転車と歩行者の混在・自転車走行マナー・放置自転車・看板等
- 沿道価値向上に関する課題
 - ・上記課題等による御堂筋の沿道価値の低下



資料：道路交通センサス（H15、H19、H21年度は大阪国道事務所調査）
自動車保有台数は大阪府HP

南北4幹線道路（御堂筋、四ツ橋筋、堺筋、松屋町筋）の一方通行による交通形態

＜当面＞

緩速車線を活用した歩行者系空間の
社会実験

緩速車線を活用し社会実験



資料）新宿区・新宿3丁目モア4番街

＜中短期＞

御堂筋側道の歩行者系空間化
・緩速車線の利活用など

緩速車線を歩道・にぎわい空間として整備



資料）「御堂筋空間利用検討会」資料より

緩速車線を自転車レーン等として整備



＜長期＞

全面みどり化
・環状道路整備にあわせた自動車交通の排除



写真：ランドデザイン大阪

今後の施策（案）

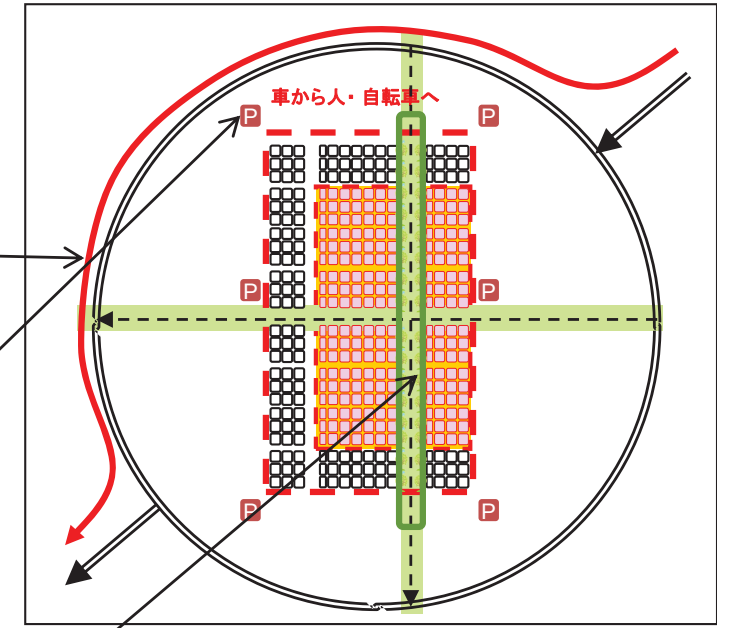
【広域的な都市構造】

(1)都心部への自動車流入 （通過交通）の抑制

①環状道路の整備により、都心部への不要な通過交通を抑制

②ビルへの駐車場設置の規制緩和

○集約駐車場整備制度の活用により、都心部への車の流入を抑制。



【都心拠点での先行的な取り組み】

(2)人中心の道路空間へ

③次世代の御堂筋にふさわしい道路空間へ交通需要に対応して段階的に再編

『中短期』 側道を「歩行者系空間」として再編

○区間特性に応じて試行的実施を踏まえ、合意形成の図れた区間から段階的に「歩行者系空間」として、再編を実施

『将来』 御堂筋を人中心の道路空間へと再編

○「クルマのための機能」を抑え、「人のための機能」を高めるなど、道路空間を再編

IV. 誘導方策

Ⅳ. 誘導方策

1. 淀屋橋～本町・沿道

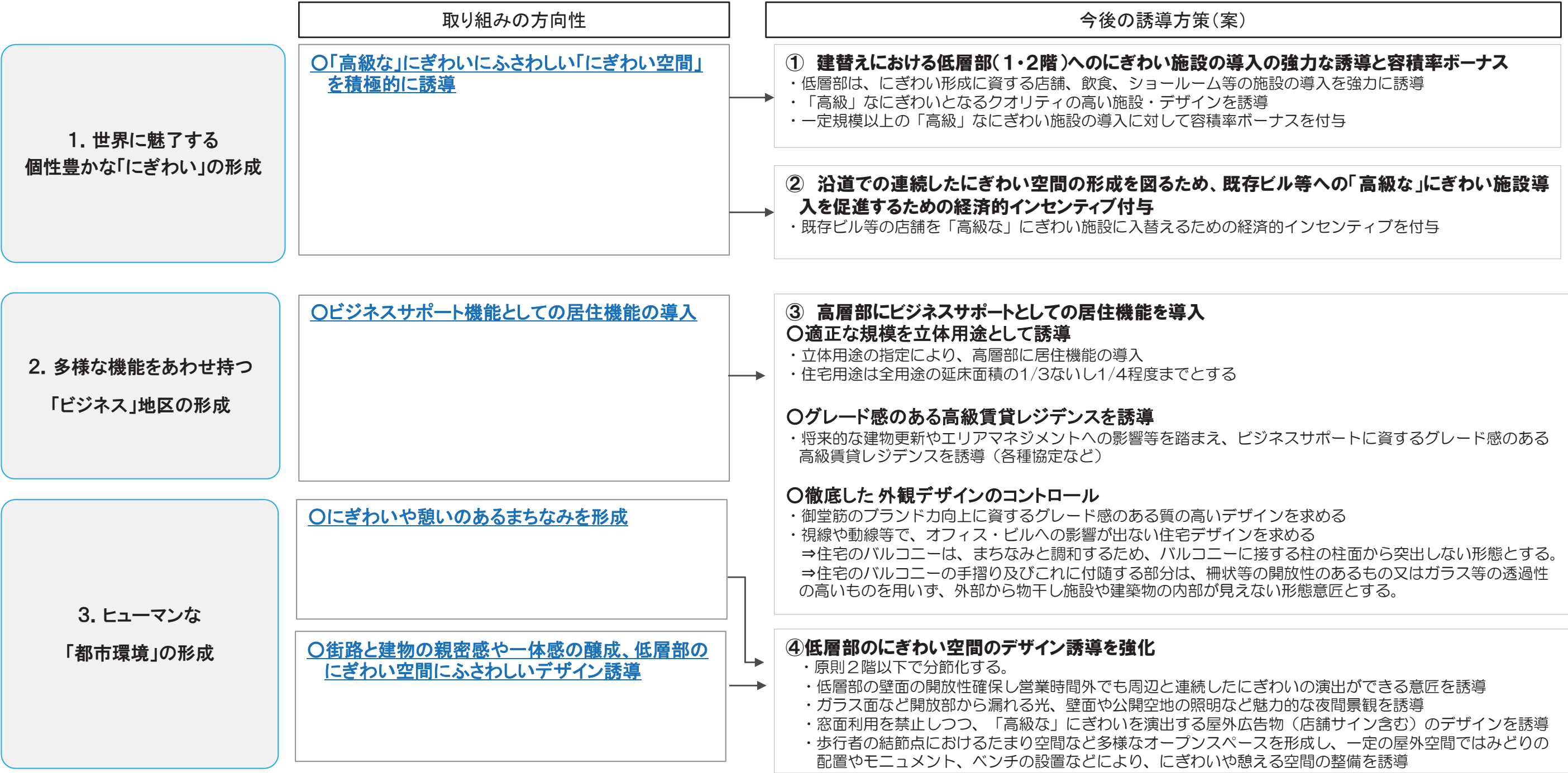
	取り組みの方向性	今後の誘導方策(案)
1. 世界に魅了する個性豊かな「にぎわい」の形成	<u>○「上質な」にぎわいにふさわしい「にぎわい空間」を積極的に誘導</u>	① 建替えにおける低層部(1・2階)へのにぎわい施設の導入の強力な誘導と容積率ボーナス ・低層部は、にぎわい形成に資する店舗、飲食、ショールーム、文化施設等の施設の導入を強力に誘導 ・「上質」なにぎわいとなるクオリティの高い施設・デザインを誘導 ・一定規模以上の「上質」なにぎわい施設の導入に対して容積率ボーナスを付与 ② 沿道での連続したにぎわい空間の形成を図るため、既存ビル等への「上質な」にぎわい施設導入を促進するための経済的インセンティブ付与 ・既存ビル等の店舗を「上質な」にぎわい施設に入替えるための経済的インセンティブを付与 ③ ①、②と連動したにぎわいのある沿道環境を創出するため4mセットバック部分の利活用の促進 ・4mセットバック部分に関して、一定のルール化の上で、実証実験やエリアマネジメント等による利活用の促進。
2. 多様な機能をあわせ持つ「ビジネス」地区の形成	<u>○建替えを促進し、良質なオフィス空間の確保や滞在・宿泊機能といった複合用途への対応が可能となるような規制緩和</u>	④ 形態制限や容積率の緩和とデザイン誘導の強化 ○壁面位置の指定などにより壁面と50m軒線の統一を確保 ・都市景観の継承の観点から4mの壁面位置の指定と外壁等の高さを50mとすることで、壁面と50mの軒線の連続性を確保 ○50mを超える部分は適度な後退距離を確保するとともに後退距離に応じた最高高さのルール化 ・50mを超える部分の後退距離を10m以上とすることは有効なオフィス床を確保することが困難であることから、4m以上へ緩和するとともに後退距離に応じた最高高さのルール化(D:H=1:2の範囲内) ・50mの基壇部分においては、みどりの配置などを誘導 ○同時に中高層部の色彩や素材などのデザイン誘導を強化、屋外広告物を規制 ・連続して調和した壁面を構成するため、中高層部の色彩や素材などの意匠の誘導を強化 ⇒御堂筋らしい落ち着いた色のある色彩、素材を用い質の高い外観を誘導 ・3階以上での屋外広告物の設置を禁止(ただし、一時的なものでにぎわいを創出し、デザイン性の高い広告物は除く) ○都市再生特別地区などを活用し容積率を緩和 ○住宅用途を禁止
3. ヒューマンな「都市環境」の形成	<u>○これまでの都市景観を継承</u>	
	<u>○街路と建物の親密感や一体感の醸成、低層部のにぎわい空間にふさわしいデザイン誘導</u>	⑤ 低層部のにぎわい空間のデザイン誘導を強化 ・原則2階以下で分節化する。 ・低層部壁面の開放性を確保し、営業時間外でも周辺と連続したにぎわいの演出ができる意匠を誘導 ・ガラス面など開放部から漏れる光、壁面や公開空地の照明など魅力的な夜間景観を誘導 ・窓面利用広告を禁止するとともに、「上質な」にぎわいを演出する屋外広告物(店舗サイン含む)のデザインを誘導 ・セットバック部分について、舗装は、周辺や歩道と調和したものとし、歩道と段差が生じないものとする。また、「上質な」にぎわい施設と一体的なにぎわい空間が形成されるようなしつらえの工夫やみどりの配置などを誘導 等

●誘導方策の制度設計
地区計画等による建築誘導等に際し、外観デザインのコントロールをはじめ、よりきめ細かなデザイン誘導・用途誘導を図るべく、第三者委員会等の設置等を検討

●エリアマネジメントの必要性
地域主体の一体的なオープンスペースや道路空間などを活用したにぎわい創出や、自主的な外観デザインやにぎわいに関するコードづくりなどを図るべく、仕組みの構築や関係者との調整を進めながら段階的なエリアマネジメントを展開 《課題》・財源の確保(例;日本版BIDなど)、・地域の実情に応じた母体組織の組成

IV. 誘導方策

2. 本町～長堀・沿道



●誘導方策の制度設計

地区計画等による建築誘導等に際し、外観デザインのコントロールをはじめ、よりきめ細かなデザイン誘導・用途誘導を図るべく、第三者委員会の設置等を検討

●エリアマネジメントの必要性

地域主体の一体的なオープンスペースや道路空間などを利活用したにぎわい創出や、自主的な外観デザインやにぎわいに関するコードづくりなどを図るべく、仕組みの構築や関係者との調整を進めながら段階的なエリアマネジメントを展開 《課題》・財源の確保(例;日本版BIDなど)、・地域の実情に応じた母体組織の組成

御堂筋沿道における都市機能及びまちなみ誘導の基本的な考え方

これまでの「まちなみ誘導要綱」から「地区計画」を活用したまちづくりへ

○建替えに併せて、望ましい高度かつ多様な都市機能の集積をめざすとともに、淀屋橋～本町間における高さ50mの軒線の統一と壁面の連続性を継承するため、「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」を見直し、地区計画での対応を基本とする。

- ・建物低層部のにぎわい機能の導入を義務化するとともに、望ましい都市機能を誘導すべく、建築物の用途を特定するなど貢献内容に応じた容積率加算が可能な地区計画を適用。ただし、0.5ha以上の区域では都市再生特別地区の適用により地域貢献に応じた容積率緩和が可能。
- ・高さ50mの軒線の統一と壁面の連続性などまちなみの統一感を継承し良好なまちなみを誘導すべく、壁面の位置の指定や斜線制限を緩和。
- ・加えて、歩いて楽しいにぎわいを感じるとともに、ヒューマンスケールのまちなみを形成すべく、低層部におけるにぎわい機能の誘導に併せて、デザインや屋外広告物等の誘導の在り方を見直すなどメリハリのあるものに。

より決め細やかなデザイン等のコントロールはガイドラインによりルール化【デザインコントロール】

- デザイン等のコントロールについてはルールの特観性を重要視するのではなく、時代や場所の文脈に応じたデザイン等や提案を受け入れられる弾力的な仕組みを構築することを基本
- ・当初は官民が連携しながら、（仮称）御堂筋ガイドラインを策定し、それをもとに第三者委員会を運用しながらデザインコントロール。将来的には、エリアマネジメント組織による自主運用をめざす。

御堂筋地区計画【都市計画】

■地区計画の方針

（地区計画の目標）：・【御堂筋の活性化に関する検討調査 最終とりまとめ】の内容を反映
（建築物等の整備方針）：地区計画の目標を実現するうえで別途【御堂筋ガイドライン（仮）】を定め、良好な市街地の形成を誘導していく。

■地区整備計画【淀屋橋～本町】

（用途規制）

- ・御堂筋に面する低層部（1階）のにぎわい機能の導入を義務化
- ・住宅の禁止

（形態制限）

- ・壁面の位置の制限の指定（高さ50mの基壇部の形成）
- ・建築物の高さの最高限度（高さ50mの基壇部と50mをこえる部分での後退距離に応じた最高高さのルール化（D：H＝1：2の範囲内））
- （建築物の容積率の最高限度：1,300％）
- ・誘導用途の導入やにぎわいづくり、環境面・防災面への配慮など、貢献内容に応じて積上げによる容積率緩和を行う。

（建築物その他の工作物の形態又は意匠の制限）

■地区整備計画【本町～長堀】

（用途規制）

- ・御堂筋に面する低層部（1階）のにぎわい機能導入を義務化
- ・住宅を立体的に建物上層部に限定（一定規模以下）

（建築物の容積率の最高限度：1,300％）

- ・誘導用途の導入やにぎわいづくり、環境面・防災面への配慮など、貢献内容に応じて積上げによる容積率緩和を行う。
- （建築物その他の工作物の形態又は意匠の制限）

整合

更なる公共貢献が認められるプロジェクトの場合、

既存ビルのリニューアルを対象とし、ビルオーナーからにぎわい創造の事業計画の提出をもとめ、第三者委員会+会計士、弁護士等からなる審査会で「御堂筋のブランド価値向上への寄与度を審査（審査基準例）
・理念、デザイン性の良さ、先駆性、話題性、集客性、公的空間の利活用含めた地域への貢献、事業性等

市が認定したプロジェクトは

経済的インセンティブを付与

0.5ha以上の敷地を対象とし、

「都市再生特別地区」の適用による容積緩和が可能（地域貢献に応じ約1,500％程度を目途）

当初

補完

■御堂筋ガイドラインの策定について

- ・第三者委員会の準備会（有識者会議）を立ち上げて、地域の意見を取り入れながら、ガイドラインの内容をまとめる。

御堂筋ガイドライン（仮）【要綱】（⇒民と連携し行政が作成、進化するガイドライン）

【指標、基準等】淀屋橋～長堀間を対象

■低層部のにぎわい施設や高層部の居住施設に関する指標

■建物全体のデザインに関する基準

- ・建物の形態及び外観、配置等に関する基準
例）外観の色彩基準など
- ・オープンスペースにおける工作物の形態意匠の基準
例）夜間の照明計画基準など
- ・広告物の形態意匠の基準
例）ビジュアル基準、面積制限など

【運用】

■建築行為を行う者との事前協議

- ・必要な法令手続（地区計画の届出、建築確認申請）を開始する前の事前協議とすることを規定
- ・専門家からなる第三者委員会で意見を求め、事前協議を行うことを規定
- ・協議による合意事項を遵守することを規定 等
- ※建築確認を伴わない場合（店舗の入替え等）、屋外広告物条例による届出と連動し、ガイドラインの趣旨にそった施設内容となるよう協力依頼

将来

地域のまちづくり団体の組成、設立

移行

にぎわい創造の実証実験

御堂筋まちづくりガイドライン（⇒地域毎のまちづくり団体等主体で作成）

【指標、基準等】

- ・上記の行政作成のガイドラインを地域毎に進化させたいガイドラインの内容とする。
- ・地権者の合意のもと、自主協定等によりルール化する。

【運用】

■建築行為を行う者との事前協議

- ・必要な法令手続を開始する前の事前協議とすることを規定
- ・専門家からなる第三者委員会で意見を求め、事前協議を行うことを規定
- ・協議による合意事項を遵守することを規定 等



V. 指摘事項と課題への対応方策

IV. 指摘事項と課題への対応方策 ～各専門 家等からの意見・課題とその対応方針～

項目	意見・課題	反映内容、今後の対応方針
形態制限の見直しの必要性について	(第1回) ・高さ制限を見直す際には景観が焦点。今までの施策との整合性も含めて慎重に議論した上で結論を出すべき。 (第2回) ・景観シミュレーションについて、4mセットバックにより50mの軒線が統一されても高いビルが建っていることに変わりはなく、景観面からの判断が必要。 ・後背地の高層化に伴い、現行基準によるスカインの形成は現実的には破綻。オフィスの建替え更新などの観点から見直すべきとのこと。基本的には平成7年当時の方針を踏襲しながら、最近の社会潮流も考慮し見直していく方向性である。 (第3回) ・高さについて、シミュレーション結果を見ての印象は、現状より良くなっているとは思わないが、現状のままだと建替えが進まず活性化しないということであれば、50mの軒線を維持し、御堂筋の活性化につながる方向であればよい。 ・景観については考え方の問題。これまでのスカイラインの形成は、御堂筋への開放感を意識したものだったが、今回は垂直性を意識したまちなみの形成になり、景観に関する考え方の方向転換となる。築いてきたまちなみの証として基壇部を残すという考え方は評価できる。 ・高さの緩和については制限なしは気になる。最高高さを決めるにあたっては、ファースードを考慮した詳細な景観シミレーションを行うべき。 (第4回) ・50mの軒線を確保することと、地域の活性化に資することは良い。50m以上を4mセットバックして、D／H＝1／2とすることで軒線を強調する効果がある。 ・高さの誘導や基壇部の決め方についての都市計画手法を検討すべき。 ・50mのラインは文化遺産的に残し、50mを超えて建てることには賛成である。 ・沿道環境を保全する面からもD／H＝1／2で良い。 ・高さ50mの軒線スカイラインをそろえながら、50mをこえる部分に高層建物が出てくることについて、景観的には、現行制度より良くなるとは思わないが、御堂筋の活性化やにぎわいの誘導のために必要なものであり、また景観について一定の配慮がなされるのであれば、総合的に判断すると、この案について賛成である。 ・基壇部(50m)の上と下のデザインの切り替えについては、選択制でいいのではないか。	・形態制限の見直しの必要性やその方向性、最高高さについて、第2回～第4回において、形態制限の見直しに伴うCGやパース(ファサード付き)による景観シミュレーションを実施し、沿道全体のまちなみの検証や50m部分での4m以上のセットバックの有効性の検証しながら検討し、報告書としてとりまとめた。 ・基壇部と高さを誘導する都市計画手法については今後検討する。 ・基壇部(50m)の上と下のデザインの切り替えについては、頂いた意見を踏まえ、今後地区計画やガイドラインの策定段階で検討する。
居住機能・周辺の活性化に関して	・御堂筋エリアの多機能化、24時間化を促進することには賛成。 ・船場地区で居住を促進することは良いが沿道に分譲のような居住施設を入れることは疑問 ・住宅については、大阪では高級賃貸が成立しにくいのではないか ・今回は御堂筋沿道が中心であるが、これを機に御堂筋に直行する東西の通りはそれぞれに特徴があったので、東西の通り、船場全体の活性化も検討してほしい。	・沿道での居住施設導入の方向性については、沿道企業やデベロッパー等へのヒアリングを実施するとともに、これからの都心に相応しい御堂筋の在り方と沿道への居住施設の誘導による懸念事項を総合的に検討し報告書としてとりまとめた。 ・詳細な高級賃貸レジデンスの誘導方策については、今後検討する。 ・船場地区の活性化は報告書の中でも今後の検討課題としており、引き続き、取り組んでいきたい。

IV. 指摘事項と課題への対応方策 ～各専門 家等からの意見・課題とその対応方針～

項目	意見・課題	反映内容、今後の対応方針
道路・交通に関して	・沿道のビルの高さを緩和し容積率も緩和した場合の交通面の検証を実施すべき。 ・ヒューマンスケールの観点では、緩速車線の扱いや自転車対策なども含め道路空間再編の方向性と同時に議論すべきでは。	・別途、容積率緩和に伴う都心部における道路交通ネットワークの調査を実施し、大きな影響が無いことについて概ね了解を得た。 ・今後、道路空間再編の方向性の検討とあわせて、関係局と調整していく。
防災・環境面に関して	・防災面を強調すべきである。また、耐震化が進むようなインセンティブも考えて欲しい	・今後の御堂筋のめざすべき方向性に安全・安心の観点を加えるとともに、地区計画における容積率緩和の貢献内容の一つに防災や環境面へ配慮を盛り込むことを検討することで報告書としてとりまとめた。
誘導方策に関して	・ガイドラインや第3者委員会等、議論する場が重要。 ・ガイドラインについて、将来民間主導に切り替えていった段階で行政の目標との適合をどのように担保するのか。 ・低層部のにぎわい誘導について、にぎわい施設の2層での分節を義務化するのか、また、広告看板などについては御堂筋に相応しいものにすべき。 ・経済的インセンティブについては、民間とも意見交換してほしい。	・第三者委員会等の具体の制度設計や民主導のガイドラインの担保については、今後検討する。 ・低層部のにぎわい誘導については、頂いた意見を踏まえ、今後、地区計画やガイドラインの策定段階で検討する。 ・来年度具体的な制度設計を進める中で、民間ニーズの把握に努める。
推進体制に関して	・エリアマネジメントが重要でありエリアマネジメントを検討し、沿道で自主的にクオリティの高いものを作るよう、地元組織の組成や仕組みづくりに取り組んでもらいたい。 ・実効性を高めるためにも、建替えに向けた協議を進めてほしい。建替えの推進にあたっては、街区の一体化の方向でも進めて欲しい。	・エリアマネジメントの重要性は認識しており、仕組みの構築の検討や関係者等との調整を進めていく。 ・これまでも建替え需要等については、沿道企業等と意見交換を実施してきたところであるが、引き続き協議を進めていく。

■専門部会長からの主な検討課題

①基壇部と高さを誘導する都市計画的手法

②高級賃貸レジデンス誘導方策

③第三者委員会の具体の制度設計

④ビル建替えの動向把握

【参考】パブリックコメントおける質問要旨と本市の見解

■パブリックコメントにおける質問要旨と本市の見解【参考】

質問要旨	見解
①御堂筋エリアの今後の方向性(他エリアや周辺地域との関連)	
・大阪が国際競争に打ち勝つためには」とあるが、大阪は他国を打ち負かす必要があるのか。 ・市民の都市でる大阪は他の国々と協調しつつ、共存していく道を選ぶべきであり、そのための空間として御堂筋を活用すべきである。	・社会のグローバル化や少子高齢化社会の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く環境が激化する中、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識しております。そのことで、世界中から人、もの、投資を呼び込むことができ、大阪の経済活性化、市民生活の安定につながるものと考えている。こうした視点から、都心部の一つのエリアである御堂筋エリアは歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ再構築し、大阪の顔にふさわしい世界的なまちにしていきたいと考えております。
グレード感・高級感・上質などの形容詞が頻繁に用いられているが、あえて地域差をつくり出すという策か？そのような都市観を憂う。	・多様なエリアが存在することが大阪の魅力と考えております。今回の検討では、御堂筋エリアの魅力高める観点から、歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ再構築し、大阪の顔にふさわしい世界的なまちをめざしたいと考えています。そのことで、経済面、観光面等での周辺への波及効果・相乗効果が期待されエリア全体ひいては大阪全体の経済活性化につながるものと考えております。
建替や高層化を促進し、市内のオフィスや店舗の面積をさらに増加させることが、大阪市全域の活性化につながるのか、経済性、市場性等をよく吟味して、市外からの流入を促すことができる実効的なビジョンであることを示してもらいたい。	・社会のグローバル化や少子高齢化の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く環境が激化する中、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識しております。 近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大規模かつ高規格のオフィス供給が行われる一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。
梅田と難波が活性化すれば、否が応でも御堂筋は活性化するのはないでしょうか。	こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。 こうした都心のエリア毎の強みを活かしたまちづくりを進めることは、大阪全体、ひいては、関西全体の活性化につながるものと考えております。
市絡みの開発プロジェクトがオーバーストア・過剰床供給に加担するのは如何なものか。ただ拡大をめざす無鉄砲な策としか読み取れない。	ビルの建替えが進んでいない御堂筋沿道において、オフィスビルの高度化・複合用途化など、建築計画に自由度が確保できるよう、形態規制(高さ制限)を見直すものです。また容積率につきましては、御堂筋にふさわしいにぎわい機能の導入など沿道にふさわしい都市機能の集積や景観形成等に寄与するものに対して割増すものであり、その貢献内容につきましては、事業者側で選択する仕組みを検討しており、過剰な(不必要な)床の供給にはつながらないと考えております。
・21世紀以後の都市の活性化は容積増を前提に考えるのではなく、他にない特徴を活かし、市民の愛着をベースに進めるべきです。多様な用途の導入による活性化は、船場地域全体で図られるべきであり、御堂筋はその中でのシンボル空間としての価値を高めねばならない。 ・御堂筋のメリットだけを考えた規制緩和は後背地船場の活性化に悪影響をもたらす。	・今回の検討では、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識し、都心のエリア毎の強みを活かした今後のエリアビジョンを示しております。その1つが御堂筋の沿道及びその周辺エリアであり、エリア全体のビジョンとして、歩いて楽しめ、24時間稼働するエリアをめざすこととしおります。 また、近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大規模かつ高規格のオフィス供給が行われている一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。 今回、こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現し、エリア全体の活性化を図っていきたいと考えております。

質問要旨	見解
②形態制限の見直しの必要性について	
・「御堂筋の強み」とは、イチヨウ並木、ビル、ビルの間隔、スカイラインが観光資源ともなりあえるメイン構成要素と考える。 ・建替えることのために容積率緩和をする発想は戦後ずっと右肩上がりの時代にやってきた手法であるが、御堂筋にそれを導入することは、世界に誇るべき最大の強みを欠くことになる恐れを強く抱く。	・社会のグローバル化や少子高齢化の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く環境が激化する中、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識しております。 近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大型かつ高規格のオフィス供給が行われている一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。 こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。 ・御堂筋の備える歴史的認識を十分認識したうえで、次世代の御堂筋のあり方を提案したものでありますが、ご指摘の歴史的認識については、説明を最終とりまとめに記載いたします。
・「御堂筋の強みを発揮」という課題認識や将来イメージである「御堂筋フェスティバルモール化」など、評価すべき点がある。「伝統と革新」というコンセプト設定も評価する。 ・しかしながら、「伝統」とりわけ御堂筋の歴史的な空間の枠組みに対する認識および評価が弱い。 ・御堂筋沿道の建物の高さや形態制限は、一朝にしてできたものではない。それが成立してきた過程と今日的な意義を十分に検討・検証する必要がある。	平成7年に50mスカイラインを目途とする改定があり、順調に運用されているという記述にもかかわらず、今回は制限を外すものとしている。本町以北の現行制度を以南地域に適用する程度でよいのではないか。
・50m軒線ラインの継続は重要であるが、50m軒線から上の高さをフリーにすることは、御堂筋市街地の立面モジュールを混乱させ、問題が大きい。 ・高さのフリーな緩和ではなく、新たに70m軒線ライン、90m軒線ラインを設定するなどの工夫が必要である。立面高さのモジュールを設定していただきたい。 ・規制緩和により超高層化できる敷地の確保は限定されていると考えられるので、それぞれの敷地ごとのデザイン誘導できるような仕組み、一件審査誘導の仕組みを考えていただきたい。	・御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。 その具体的な誘導方策としては、沿道の有するポテンシャルを最大限活かす観点から、最高高さ60m以下など形態制限の見直す一方で、伝統を継承しつつ発展的なまちなみを形成する観点から、これまでのルールにより形成されてきた50mの軒線の統一は継承していきたいと考えおります。 こうした誘導方策による景観面での検証については、一定の条件のもと建築ボリュームを検討し、景観シミュレーションを行い、当該部会においてその検証を行っております。 ・ご指摘のデザイン誘導については、1件毎にデザインコントロールを行う仕組みが必要と考えており、最終とりまとめに記載いたします。
・今より高層化せざるを得ないのであれば、わずかでも暗くないようにしていただきたい。 ・壁面を暗い色にすることや窓ガラスをスモークにすることはやめてほしい。 ・鏡のように光が反射するもので統一するなど、景観においては少しでも明るくて、威圧感のない御堂筋になるように希望する。	・ご指摘の点については、1件毎に、デザインコントロールを行う仕組みが必要と考えており、最終とりまとめに記載いたします。
・「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」を、いまだ活用の有効性を持っているにもかかわらず安易に変更することは、魅力のある都市空間を形成するうえで望ましくない。 ・基壇部の後退距離の4mは極端に短い。4mとした時の景観的な評価を詳細にするとともに、有効なオフィス床を得るためになぜ4mでなければならないかを、実証的に示す必要がある。また、どのような建物用途を想定した場合そうなるのか、そのような用途の開発敷地がどの程度発生するのか、実証的に検討する必要がある。	・社会のグローバル化や少子高齢化社会の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く環境が激化する中、今後も大阪が成長していくためには、それを牽引する都心の活性化が不可欠であると認識しております。 近年、大阪駅周辺エリアなどにおいて開発が進み大型かつ高規格のオフィス供給が行われている一方、キタとミナミを結び大阪都心の中心に位置する御堂筋エリアでは沿道の規制等により建替えが進まず、その地位が相対的に低下している状況にあります。 こうした状況を踏まえ、御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。 ・ご指摘の50mの基壇部のセットバックの距離の考え方等については、最終とりまとめに記載いたします。

質問要旨	見解
・大阪の伝統としての御堂筋の風格は、歴史的に形成された空間―景観モジュールにあると考える。 ・16～17世紀に建設された城下町の80m×80m街区構成による市街地平面モジュールと幅員43mスケールの御堂筋、高さ31m軒線ラインが連続する立面モジュール(10年前の緩和策により50m軒線ライン)の並行した町並み景観を形成しつつあります。 ・この平面と立面のモジュールによる立体空間構成、すなわち歴史的に形成された空間―景観モジュールが、御堂筋の風格を感じさせるベースであり、これを保全、継承させる必要がある。	・御堂筋沿道では、建物の建替え需要を喚起し、業務機能の高度化やエリア全体の多機能化を図るとともに、御堂筋沿道の強みである風格あるまちなみなどの伝統を継承した高質な都市デザインを誘導することで、次世代の御堂筋を実現したいと考えております。 その具体的な誘導方策としては、沿道の有するポテンシャルを最大限活かす観点から、最高高さ60m以下など形態制限の見直す一方で、伝統を継承しつつ発展的なまちなみを形成する観点から、これまでのルールにより形成されてきた50mの軒線の統一は継承していきたいと考えております。 こうした誘導方策による景観面での検証については、一定の条件のもと建築ボリュームを検討し、景観シミュレーションを行い、当部会において景観面の検証を行っております。
・本町～長堀沿道において、昭和57年依頼長きにわたって実施されてきた「建築美観誘導制度」示してきた「外壁は街路から2メートル以上後退する」という方針は安易に取りやめるべきではない。 ・誘導基準の「2m以上の壁面後退」の意図は必ずしも壁面の位置を揃えることにあるのではない。ゆとりを生み出すねらいである。	・2m以上後退することを誘導してきた「建築美観誘導制度」において、その実績に乏しいことから、「2m以上の壁面後退」の考え方等については、最終とりまとめに記載いたします。
③にぎわい形成に関して	
・超高級感はシンボリックですばらしいが、実際の庶民感覚と離れてしまうショップばかり並んでは実は何も楽しめない。市民が楽しく集い、外国人もそのような空間を楽しむ、という視点も忘れないようにしていただきたい。 ・具体的なプランを立体的に可視化して議論を深めるべきと思う。御堂筋全体をまず立体データ化してみてもどうか。	・御堂筋沿道ではキタからミナミまで各エリアの個性をいかした多様なにぎわいを形成することで、御堂筋のブランド力を図っていきたくと考えております。そのことで、市民や外国人をはじめ、多様な主体が楽しく集い、楽しめる空間形成につながるものと考えております。 ・具体的なイメージの可視化につきましては、最終とりまとめにおいて、将来の御堂筋のイメージが分かるパース図を盛り込みます。
活性化への盛りあげ方法として土・日・祭日を歩行者天国にしてほしい。（難波⇄本町、梅田⇄淀屋橋）	・これまで春の御堂筋フェスタや秋の御堂筋Kappoといったイベント開催時に、御堂筋を歩行者に開放し、多彩なプログラムを実施しているところですが、しかしながら、御堂筋を土・日・祝日に完全に歩行者天国とすることについては、現段階では交通処理等の面から困難な状況にあると考えております。
「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」制定以来の1階部分の利用状況の検証・評価が必要である。	・ご指摘の点については、最終とりまとめに検証・評価を記載いたします。
ストリートにきれいなカフェ街(パリの様な)を作ってほしい。	・ご指摘の点も含め、にぎわいの創出につながるオープンスペース等の利活用を、積極的に誘導していきたいと考えております。
カフェ併設の銀行とはどういうイメージか。銀行だけでは不十分という意味か。	・淀屋橋～本町間においては、業務機能が中心であり、土日や夜間のにぎわいが少ない状況にあることから、今後、御堂筋沿道のにぎわいづくりに向けて誘導することが望ましい建物低層部での利用形態の1つのイメージを例示したものです。
④周辺地区の活性化に関して	
土地の利用転換を図る中で、建替えを対象とした容積率の緩和のみならず、既存ビルについても優良な店舗構築にあたり、経済的インセンティブを与える点は高く評価できます。	・今回の調査検討においては、都心部の活性化の観点から、都市再生緊急整備地域に指定されている御堂筋の沿道・周辺地域を検討対象としていることから、四ツ橋筋沿道西側、堺筋沿道東側については、今回の検討対象とはしていません。
四ツ橋筋沿道西側、堺筋沿道東側についても御堂筋周辺(船場地区)に加えるのが望ましい。	
淀屋橋～本町は、現状のオフィス街で十分魅力的。土日の賑わいは不要で現状の魅力を低減させるだけ。 ・表通りだけ華やかにしても、裏路地が現状のままでは、にぎわう町にはならない。	・御堂筋周辺の活性化も重要であるとの認識のもと、最終とりまとめにおいて、今後の検討課題としており、ご意見は今後、検討を進める上で参考とさせていただきます。
御堂筋のなかで最高の好立地にありながら、華やかさも風格もない無味乾燥な市役所から始めなければならないのではないか。府市統合を機に、市役所は南港に全面移転し、にぎわい施設への転用を図る。	・ご意見は今後の参考とさせていただきます。
地盤沈下の激しい谷町筋等の再開発を行う方が効果的ではないか。	・ご意見は今後の参考とさせていただきます。

質問要旨	見解
⑤居住機能に関して	
・本町～長堀間の用途規制緩和については、居住機能のグレードや規模の条件づけが開発促進の効果を低減することが懸念されます。 ・高級賃貸市場を喚起する公的事業と両輪で実施するか、街路環境を考慮しながら大胆な緩和を検討する必要があるかと思います。	・ご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。
・マンション立地が地域の活性化にどのように貢献しているか、実態に基づき評価を行う必要がある。 ・居住機能の導入にあたっては、都市計画戦略として確かな知見を持ったうえで提案すべきである。	・ご指摘の実態や評価、今後の方向性等については、最終とりまとめに記載いたします。
居住機能を導入するにあたって、教育施設との整合は図られているのか。	・御堂筋沿道では、ビジネスサポート機能としての賃貸住宅を限定的に導入する一方で、周辺では都心居住の促進が望ましいと考えています。この居住の増加に伴う教育施設等の必要性については、今後の検討課題と認識しております。
⑥道路に関して	
側道におしゃれな市電を走らせ(北行・南行)てはどうか。楽しい雰囲気のパスでもよい。	・ご意見については、今後、道路空間の再編に向けた検討を進める上で参考とさせていただきます。
・御堂筋のオフィス需要の停滞は、関西経済の停滞が原因であり、建物規制とは関係ない。 ・交通処理など都市全体の交通ネットワークの方向性は早期に課題抽出と解決策を検討し、実験的な交通処理、道路の歩道化を行うことが望ましい。	・都市全体の交通ネットワークについては、本市と府、国土交通省等が連携し、順次、整備を図っているところです。 ・歩行者系空間化を含めた側道(緩速車線)を利活用した道路空間のあり方については、沿道の特性や交通上の課題などそれぞれの区間特性をふまえながら検討を行っているところです。
2012年11月に国土交通省と警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」にそって自転車レーンを整備し、歩行者と自転車が安全、快適に通行できる空間を整備することを明確にして欲しい。 【提言】御堂筋を双方向通行に戻す。 ・両側の緩速車線を自転車レーンにする。 ・歩道の自転車通行を禁止する。	・御堂筋においても、歩道内で自転車と歩行者が輻輳しており、交通ルールの周知などとあわせて、自転車の通行環境の適正化を検討していくことが重要である認識しております。今後、歩行者・自転車の円滑な交通の確保といった観点も含めて、歩道や側道を含めた道路空間の再編の検討を進めていきます。
・都市の活性化にあたり、社会の変化に合わせ、人の移動・交通ネットワーク構造を再構築することは不可欠 ・緩速車線を活用し、御堂筋を中心に大阪全体に拡がる自転車走行ネットワークを整備すべき。 ・駐輪スペースについても戦略的に整備し、自転車を活かしたまちづくりを進めることで「自転車文化タウン・大阪」を世界にアピールしてほしいと思います。	
にぎわい施設等、低層部の誘導機能施策立案とあわせて、緩速車線等の御堂筋将来整備計画・整備スケジュールを早期に確定いただきたい。	・道路空間の再編については、交通への影響、地域との調整などを十分ふまえて実施する必要があり、これらの結果も踏まえながら、今後の実施時期について検討をすすめていきたいと考えております。
「中短期」「将来」の構想がかかれていますが、それぞれをいつまでに達成するか、または達成したいのかがまったく書かれていません。目標を明確にしてください。	道路空間の再編については、交通面への影響、地域との協議等を十分踏まえて実施する必要があり、現段階で実施時期についての明示が困難な状況です。

質問要旨	見解
⑦防災・環境面に関して	
御堂筋の下に断層があるなか、高層化を進めることが適切なのか。対策を十分行うべきである。	・上町断層や桜川撓曲につきましては、新しい地層に覆われて、断層地形が地表で確認されていないため、詳細な位置や、実際にどの程度動くのかといったものが明確に示されておりません。 ・道路や建築物などの構造物の安全性につきましては、それぞれの法令に基づき、地震に対する安全性を確認することとなっております。
・目的で述べられているような「国際競争に打ち勝つエリアとしての再構築」を実現するためには、多重分散化されたエネルギーインフラの整備やBCP対応が不可欠であり、それらについて現状の課題として具体的に明記すべきと考える。 ・国の防災基本計画に沿った形で御堂筋のBCPやDCPが推し進められることを御願しいたい。	・個々のビルごとの建替えに応じて、環境性・防災性の向上が図られるよう、地区計画における容積緩和の貢献内容の一つに環境や防災への配慮を盛り込むことを検討していきたいと考えております。 ・また、BCPやDCP対応やエリアの環境性の向上については、取組みを実践できる仕組みや民間団体等が存在すること、かつ、そこでの議論の動向を見極めながら、行政としてどういった支援が望ましいのかを検討してまいりたいと考えております。
・オフィス、商業ともに淀屋橋～心斎橋から梅田周辺へのシフトが進んでいることから、御堂筋沿道・周辺地域の空洞化を回避し、再活性化を図る案は適切と考えます。 ・過密度の高い地域を居住系に利用転換することから、防災力を高める誘導もあわせて行うことが望ましい。 ・「災害対策、安全、安心」、「低炭素化対策、省エネ対策」こうした技術力が大阪のブランドを形成するように思います。 ・例えば、既存ビルの耐震化や、空き事務所の備蓄倉庫への転換に経済的インセンティブをあたえるなどが考えられる。	
御堂筋エリアにおいてエネルギーの融通を促進するような、電気、中圧ガス、冷水、温水等複数のライフラインを収納するネットワークを敷設する、あるいは複数建物単位でのエネルギー供給システム構築など、長期的な展望にたった大胆なインフラ整備が必要ではないか。	・ご指摘のようなエネルギーインフラ、防災インフラ等がエリアに導入されることは望ましいと考えておりますが、御堂筋は既存市街地であり、また土地所有者も多岐に渡ることから、新規開発地や大規模街区の一体的開発が行われるエリアと違い、土地所有者等の意向が非常に重要となると考えています。このため、取組みを実践できる仕組みや民間団体等が存在すること、かつ、そこでの議論の動向を見極めながら、行政としての支援のあり方を検討してまいりたいと考えております。
・新幹線や関空、都市圏へのアクセス改善など公共交通インフラの革新導入。 ・エコインフラ、ヒートアイランド対策、新エネルギーシステムの新機軸導入などによる、御堂筋新時代を支える革新的なインフラ提案も不可欠。	・ご意見は今後の参考とさせていただきます。
・容積率、特にここではビルの高さ制限を緩和することでの緩和を行った場合、大気の流れが変わり、特にキタ地域におけるヒートアイランド現象が生じないか不安である。 ・規制緩和を行うことで、現行の御堂筋では不可能であった都市空間の創造が可能となるかもしれないが、それにより大阪全体の環境が悪化しては、大阪自体の魅力を削ぐ結果にならないかと考える。	・ご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。
・ヒューマンな「都市環境」とは、緑や建物や街路巾や天空率によって形成され则认为る。 ・長期的には「全面みどり化」が謳われている「グランドデザイン」との整合性は大丈夫なのか。緑のための十分な日照は担保されるのでしょうか？ ・道路と建築物のみでなく、緑との関係性にも思いをはせた都市計画が、街路計画の基本だったのではないかと考える。	・最終とりまとめに記載いたしますとおり、ヒューマンな「都市環境」とは、歩いて楽しいにぎわいを感じるヒューマンスケールのまちなみを形成していくこととしており、特に、低層部におけるにぎわい空間やデザインの誘導を図っていきたいと考えております。 ・緑についてですが、御堂筋は南北にわたるストリートであり、日照は一定確保されているものと考えており、50mの基壇やセットバック部分などではみどりの配置を誘導していきたいと考えております。

質問要旨	見解
⑧誘導方策に関して	
・建替え等の促進を図るためには、街区をまたぐ一体開発を促進する等、隣棟間の連担性を高めて御堂筋の個性を磨く施策の導入を期待する。	・街区をまたぐ一体開発につきましては、地権者間での同意が前提となりますが、要望があれば、街区間の道路の位置づけの検討などを含め、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。また、敷地の共同化による一定規模以上の区域での開発につきましては、都市再生特別地区の適用により、さらなる高度化も可能となるため、これについても要望があれば積極的に取り組んでまいりたいと考えております。
・共同化して高度利用する際のインセンティブと単独事業によって受けるインセンティブとのバランスや公平性を考慮すべき。 ・淀屋橋、本町の2地区については、共同化を義務とせず、単独建替も選択できる内容とすべき。	・敷地の共同化により一定規模以上となる区域での開発につきましては、都市再生特別地区を適用することにより、現在検討しております地区計画を適用する場合よりも、さらなる高度利用を図ることも可能と考えております。 ・淀屋橋、本町の2地区につきましては、敷地の共同化を促進し、高度利用を図ることにより、御堂筋と東西軸とのクロスポイントにおけるランドマーク的なまちなみを形成するため、定めているものです。（なお、既存敷地をそのままの利用形態で建替える場合には、除外する規定も設けております。）
・現行の御堂筋地区地区計画の淀屋橋、本町地区の高度利用の誘導策と、今回の規制緩和策の目的の違いと関係性を明確にしていきたい。 ・両地区内については、共同化か単独かを選択できるルールにすることが望まれます。	今回の規制緩和策は、ビルの建替えが進まない御堂筋沿道において、オフィスビルの高度化・複合用途化に対応できるよう建築計画に自由度を持たせ、建替えを促進しながら、大阪のシンボルストリートにふさわしいにぎわいの形成を図るものです。 淀屋橋地区、本町地区につきましては、御堂筋と東西軸とのクロスポイントにおけるシンボリックなまちなみを形成するため、敷地の共同化によるまとまりのある一体開発を促進し、都市再生特別地区の適用による高度利用と公共貢献整備の実現を可能とするもので、今回の規制緩和策の制度設計後もその精神を引き継ぎ、敷地の共同化を誘導してまいります。
・容積率について、どの程度の緩和を考えているのか、それは「都市再生特別地区」と同様の条件にするのか、前提として示す必要がある。 ・「都市再生特別地区」の制度はいつまで継続されると考えているか、市の認識を明らかにすることが必要である。	・容積率については、誘導用途、にぎわい機能の導入、形態誘導による景観形成などを評価し、割り増しを行うことを考えており、既存の都市再生特別地区と大きく離れない方針で検討しているところです。 ・都市再生特別地区につきましては、根拠法令である都市再生特別措置法が平成23年4月に改正され、施行後5年を経過した時点で必要に応じて所要の措置を講ずるものとされているため、平成28年4月までの時限的な制度と認識しております。
にぎわい施設の導入による容積ボーナスや経済的インセンティブについては、その評価基準や評価の主体、方策の導入時期等については早期に情報開示いただきたい。	・ご指摘の点については、今後具体的な制度設計を進め、熟度が高まった段階で情報開示していきたいと考えております。
・従来、対象地域へのオフィスニーズが弱まるなか、路面店を想定した商業の回遊性、職住近接へと誘導する方向性は適切と考えます。 ・既存ビルへの経済的インセンティブは、現案では御堂筋沿道のみ明示されていますが、回遊性を他高めるために個性的な中小店舗の集積や、居住系への誘導に呼応する生活利便施設(食品スーパー等)立地を想定すると、御堂筋周辺(船場地区)まで拡大することが望ましい。	・御堂筋周辺の活性化も重要であるとの認識のもと、最終とりまとめにおいても今後の検討課題としており、ご意見は今後の検討を進める上で参考とさせていただきます。
居住機能、滞在・宿泊機能の導入促進とあるが、それらを導入した場合は都市再生特区等を活用した際の容積ボーナスの貢献要素として評価されるのか。	居住機能、滞在・宿泊機能の導入について必ずしもすべてを評価するのではなく、国際的なビジネス都心の形成やにぎわいの形成に資するものについて評価する仕組みを検討中です。評価にあたりましては、都市再生特別地区を活用する場合との整合を図ります。
御堂筋周辺(船場地区)には未開発のまま、駐車場等に利用される遊休地が数多くみられます。本計画が目指す居住機能の誘導により、にぎわいが取り戻されることを期待する。 ・御堂筋周辺(船場地区)に居住機能を誘導する場合、地域内に都市公園が少ないため、都市公園の整備を誘導もしくは整備する政策を進めるのが望ましい。	・淀屋橋-本町間につきましては、御堂筋からのセットバック部分でのにぎわいを、本町-長堀間につきましては、敷地内で一定規模以上のにぎわいに資する屋外空間の整備を誘導してまいりたいと考えております。 ・なお、都市公園の整備につきましては、関係局と調整してまいりたいと考えております。
容積率移転による御堂筋沿道建物の建て替え促進を考えていただきたい。	・御堂筋沿道の建築物は高さや壁面が揃ったまちなみが形成されています。今後もこのまちなみを継承するため、敷地間で容積率を移転させる手法ではなく、建築形態を揃え、かつ土地の高度利用を図ることのできる手法を検討しています。

質問要旨	見解
ビルへの駐車場設置の規制緩和について、さらなる誘導方策とは何か。	・都心部への車の流入を抑制することを目的とした集約駐車場整備制度の活用など、ビルごとの必要駐車台数の緩和についても検討してまいります。
沿道以外の周辺部に集約駐車場を建設した場合の残容積を御堂筋沿道開発へ容積移転するなどの柔軟な対応を考えていただきたい。	・都市計画手法(都市再生特別地区や地区計画など)を適用することにより、ご意見のような手法も可能であると考えております。そのような提案があった場合には、柔軟に検討してまいりたいと考えております。
⑨推進体制に関して	
・大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランドストリート、というコンセプト、御堂筋フェスティバルモール化、多様な機能をもつ「ビジネス」地区、という位置づけは、悪くないと思います。 ・大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランドストリート、というコンセプト、御堂筋フェスティバルモール化、多様な機能をもつ「ビジネス」地区、という位置づけは、悪くない。 ・しかし、御堂筋フェスティバルモール化の推進役、推進機運、推進組織、をつくれるか、課題である。	・推進体制につきましては、エリアマネジメントが重要であると認識しており、今後、仕組みの構築の検討や関係者等との調整を進めていきたいと考えております。
・市民が参画して大阪市のシンボルである御堂筋をどのように活性化するのか、市民の意見を取り入れる取り組みが見えない。 ・行政や一部商業施設の意見の押し付けのように感じられる。 ・市民と行政、企業が一体となって御堂筋活性化プロジェクトを推進できる体制を構築していただきたい。	・市民等の皆様の意見を聴く機会として、パブリックコメントを実施するとともに、その他にも様々な機会を捉えて、まちづくり団体、企業等との意見交換を実施してきております。 ・推進の体制についてきましては、エリアマネジメントが重要であると認識しており、今後、仕組みの構築の検討や関係者等との調整を進めていきたいと考えております。

■各団体等との意見交換会の実施

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