

自治体に対する要望

項目【根拠法】	現 状	要望内容【期待される効果】
(44)都市計画法や開発指導要綱等による、いわゆる開発指導（規制）の緩和 【都市計画法29、32条、近畿圏各行政庁制定開発指導要綱等】	近畿圏では、都市計画法に基づく地元行政の開発指導・規制により、関係各部署（局・課）・消防署・教育委員会・水利組合等、そして近隣住民の指導・要望内容の協議・調整・同意取得を事実上事業主に義務づけており、その申請や協議に膨大な労力と時間を費やしている（3ヵ月～1年、時には数年）。しかも、多くの部署ではただ書類が経由するだけであり、指導内容がどの物件でも同じであったりする。その結果、事業主等には大きなコスト負担が生じ、また特に分譲マンションのような不動産事業においては、昨今の市況悪化	各部署にまたがる行政内の開発指導の窓口を一本化する。また、期限を切って早急に審査・指導することを明確にルール化する（建築確認のみ民間参入を認めて期間短縮しても、全体の申請期間はほとんど縮まっていない）。 【事業開始から一般ユーザーへの商品供給までが短縮されることにより、タイムリーな商品企画が可能となり、よりユーザーのニーズに合致した商品（住宅等）となる。また土地保有コスト（金利等）や申請コストの削減により、リーズナブルな価格の商品が供給でき、ユーザーの満足度も上がり、事業主側の利益機会も増す】
(45)環境アセスメントに関する規制の緩和 【大阪府、大阪市の環境影響評価条例等】	大規模建築物（延べ面積10万㎡以上かつ高さ150m以上）は環境アセスメントの対象物とされており、煩雑で時間のかかる手続きが必要である。そのため大規模な都市開発及び再開発を速やかに実施することが困難と	自治体の環境影響評価事例の内容に関して、対象物の緩和（例えば、発電所や工場以外の「建築物」を対象としない）するよう、環境アセスメントの手続きについて見直す。 【都市再生の迅速化】
(46)大阪市・御堂筋沿道建築物まちなみ誘導に関する指導要綱（平成7年）、建築基準法第59条の2（総合設計制度）による公開空地整備ガイドライン（平成7年）等の規制緩和	[公開空地整備ガイドラインの規制緩和]公開空地整備ガイドラインは500㎡以上の敷地が対象となるが、老朽化したビルディングの多い御堂筋沿道において、まちなみ誘導に関する指導要綱と公開空地整備ガイドラインの両方が適用されると2m～4mのセットバックが求められ、ペンシルビルしか建てられない。容積（1000%）を埋めるためには、計算上は50mを超える高さが必要であ	総合設計制度に基づく公開空地整備ガイドラインの対象敷地面積を拡大する。 【大阪の活性化が叫ばれる中で現状のままでは御堂筋は発展する周辺地域（西梅田、北ヤード、中之島、新大阪）に取り残されていくだけである。老朽化した建物が地権者の望む規模での建替えが実現していけば、機能的な風格あるビジネス街として大阪経済の中心としての機能を維持していくこと
	[建物高さ規制、隣地斜線制限の緩和]御堂筋沿道の建物には高さを50m（ただし、50mを超える部分は10m以下として御堂筋側の外壁から10m以上後退すること）とする基準があり、さらに隣地斜線制限が適用され、ワンフロア当たりの面積が小さくなるなど指定容積率（1000%）を消化しきれない。老朽化したビルディングの多い御堂筋沿道の各企業（築40年以上のビルディングが10社以上ある）にとっては、現状規制では各企業が望む規模の建替えを進めにくく、街区の狭い地権者にとっては厳しい規制になっている	容積率を消化しきれぬ高さに緩和する。隣地斜線制限を緩和する。 【容積率1000%を確保できれば、事業収支も改善され、貸テナントとして低賃料の設定が可能となる。老朽建物の建替えが促進される。隣接建物との間の隙間を減らすことができ、建物のスカイラインの連続性を高めることができる】

<p>(47)総合設計制度の許可基準の明確化【建築基準法59条の2（総合設計制度）、建築基準法施行令136条、大阪市総合設計許可取扱要綱実施基準等】</p>	<p>総合設計制度は許可制度として事前協議の場を通じて行政の指導を受けるが、許可基準が明確化、客観化されていないため、審査の際に担当者の主観的な判断によって指導内容が変わったり、手続きが長引くケースがある。</p>	<p>総合設計制度の運用指針を明確にし、許可基準を客観的・具体的に明文化する。 【許可基準を客観化、明確化することにより、審査内容の平等化、審査手続き期間の短縮化を図ることができると考えられる】</p>
<p>(再掲) (25)駐車場附置義務規制の緩和【駐車場法、大阪府条例（昭和39年）】</p>	<p>商業地域、近隣商業地域等では駐車場整備地区が定められているが、公共交通機関の整備されている地域においては、駐車場を整備しても使われず、過剰感がある。また、駐車場計画が建築計画に与える制約も大きい。</p>	<p>公共交通機関が整備されている地域のビル（公共交通機関へのアプローチが直接できる建物など）については、規制を緩和する。 【公共交通機関と建物との接続の奨励及び、公開空地などへの民地提供など良好な街区形成が進み、空間を効果的に活用する事ができる】</p>