

尼崎市住環境整備条例施行規則別表に定める公共
施設等（自転車駐車場・ごみ集積施設・公園）の開発
基準の一部見直しについて

(答申) **【案】**

平成30年8月27日

尼崎市住環境整備審議会

はじめに

市は、住環境の向上、開発事業の適正化、中高層建築物の建築等に関する措置、事前協議制度、地区まちづくりへの住民参加等を目指して、昭和59年12月24日に尼崎市住環境整備条例（昭和59年尼崎市条例第44号。以下「条例」という。）を制定しており、開発事業を行う者は、当該開発事業の内容及び規模に応じ、開発基準に基づき、道路、公園、緑地、排水施設、消防の用に供する施設その他市長が必要と認める施設（以下「公共施設等」という。）を整備しなければならない（条例第16条第1項）。

この開発基準は、良好な住環境の形成を図り、秩序ある都市環境の実現に寄与することを目的として、それぞれの公共施設等ごとに、昭和61年4月1日に施行された尼崎市住環境整備条例施行規則（昭和60年尼崎市規則第61号。以下「規則」という。）第5条及び別表第1から別表第6までの規定において定められており、詳細かつ技術的な事項については、それぞれの開発基準に基づき技術基準が定められている。

この公共施設等ごとの整備基準は、条例制定前は昭和52年3月に制定された尼崎市開発指導要綱に定められていたが、条例化によって、上記の目的に対する市の姿勢を一層明確に示すことができた。

その後、社会経済状況の変化、規制緩和の影響等から、条例制定当時には想定されていなかった、内陸部の工場、社宅等の跡地から住宅地又は商業地への土地利用転換が相次いだこともあり、市は、より良好な住環境の形成を図るため、平成16年、当審議会の答申内容を踏まえ、道路、公園及び緑地の各開発基準（規則別表第1から別表第3まで）に係る制度を大幅に見直し、その見直しのほか、法令及び県条例との整合を図ることも目的として条例及び規則の改正を行った。

しかしながら、各開発基準のうち、ごみ集積施設及び自転車駐車場の開発基準（規則別表第6）については、これまで大きな見直しが行われておらず、また、公園の開発基準（規則別表第2）については、上記のとおり、これまで必要に応じて見直しが行われていたが、その後、後記1のとおり、それぞれの現行の開発基準について課題が生じていたため、その課題克服に向けてさらなる見直しが必要となってきたところである。

いずれの開発基準も、個々の住宅の建築に係る開発事業のほか、まちなみにも影響を及ぼすものであることから、それぞれの開発基準の見直しのための議論は、当該開発基準に係る技術的基準の改廃も含め、常に市域の住環境（景観を含む。）の向上を念頭に置いて行う必要がある。

こうしたことから、平成30年3月29日、当審議会は、市長から「尼崎市住環境整備条例施行規則別表に定める公共施設等（自転車駐車場・ごみ集積施設・公園）の開発基準の一部見直しについて」の諮問を受け、本審議会の会議において議論した結果、次のとおり答申する。

1 開発基準の見直しが必要とされた背景及び課題

今般自転車駐車場、ごみ集積施設及び公園の各施設の開発基準の見直しが必要とされた背景及び課題は、次のとおりである。

(1) 自転車駐車場

自転車駐車場は、現行の開発基準においては、住戸の数が10以上の共同住宅を建築する場合において、その戸数に相当する台数以上のものを、別に定める技術基準に従い整備することが義務付けられているが（規則別表第6第3項第1号）、当該共同住宅以外の建築物については、「開発事業の目的及び規模、事業施行区域の周辺の状況等を考慮し、住環境に支障を生じることのないよう相当な収容能力を有する自転車駐車場を設置するよう努めること」とされており、具体的な数値基準のない努力義務にとどまっていた（同項第2号）。

しかし、昨今から特に共同住宅の周辺における路上駐輪が問題化しており、その原因を探るため市域の一部において実態調査を実施したところ、特に10戸未満の共同住宅の周辺で路上駐輪が確認されたものについては、いずれも自転車駐車場が未整備であった。

これまで建築された10戸未満の共同住宅のうち自転車駐車場が整備されたものは少なくなかったものの、共同住宅の自転車駐車場の開発基準が現行のままでは、自転車駐車場が整備されないまま10戸未満の共同住宅が建築される可能性もあることから、今後の路上駐輪の増加が懸念された。

そのため、当該開発基準を見直す必要が生じた。

ところで、市は、自転車のまちづくりを推進していくため、平成29年3月9日に尼崎市自転車のまちづくり推進条例（平成29年尼崎市条例第1号）を公布し、同年10月1日施行後の平成30年3月には、同条例第7条第1項の規定により、様々な自転車施策を総合的かつ計画的に実施するため尼崎市自転車のまちづくり推進計画を策定し、放置自転車の防止に向けた取組を、同計画に基づく自転車施策の1つとして進めることになり、同計画の策定も、上記の開発基準の見直しの契機となった。

(2) ごみ集積施設

ごみ集積施設は、現行の開発基準においては、上記(1)の自転車駐車場の場合と同様、住戸の数が10以上の共同住宅を建築する場合において別に定める技術基準に従い整備することが義務付けられているが（規則別表第6第1項）、10戸未満の共同住宅のごみ集積施設については、明確な基準がなく、また、条例の規定による事前協議の対象外とされていたため、その設置及び整備については開発事業者の裁量に委ねられていた。

このため、10戸未満の共同住宅のごみ集積施設については、道路に接していない場所への設置、間口が狭いなどのいびつな形状、集積ボックスの設置等により大型ごみも含めた家庭ごみの収集に支障を来すもの等が増加してきていたため、ごみ集積

施設の開発基準を見直す必要が生じた。

(3) 公園

公園は、現行の開発基準においては、開発事業の施行地積（以下「事業施行地積」という。）が3,000平方メートル以上である土地において住宅を建築する事業を行う場合に、施行区域内に事業施行地積1ヘクタール当たりの人口に応じ一定規模以上のものを、別に定める技術基準に従い整備することが義務付けられている（規則別表第2第1項）。

市は、平成11年に策定された尼崎市緑の基本計画（以下「緑の基本計画」という。）を平成26年に改定し、本市の都市特性に応じた都市公園の配置及びその規模の基準を定め、当該基準に基づき、身近な公園の未充足地における公園の整備、充足地における子ども広場の廃止、都市計画決定後建設が長期に渡り未着手となっている都市計画公園の見直し等を進めているところである。

一方、一定規模の開発事業の施行に伴い整備される公園については、都市計画法施行令（昭和44年政令第158号）では、開発区域の周辺に相当規模の公園、緑地又は広場（以下「公園等」という。）が存する場合など、開発区域の周辺の状況を勘案して特に必要がないと認められる場合は公園等の整備を要しないとされているもの（同令第25条第6号ただし書）、市においては、条例及び規則の規定により公園の整備が義務付けられていることから、同号ただし書の規定を適用することなく、全て整備されている。

その結果、一定規模の開発事業においては、その開発区域周辺に公園が充足されていても、公園の配置基準に関係なく当該開発区域内に公園が整備されることになり、また、その整備される公園は、公園としての機能が不十分な小規模公園が多いことから、公園配置上、維持管理上及び公園の機能上課題が生じていた。

こうしたことから、緑の基本計画に定める本市の都市特性に応じた都市公園の配置基準及び都市計画法（昭和43年法律第100号）の規定による開発許可の基準とも整合が取れるよう、公園の開発基準を見直す必要が生じた。

2 見直しの案

当審議会は、自転車駐車場、ごみ集積施設及び公園の各施設の整備について、上記1のとおり課題が生じていたため、これらの施設の開発基準をどのような形に見直せばよいかについて、市の担当部局の現状報告及び素案の内容を踏まえて審議した結果、次のとおり見直しの案を考案したため、これを提言する。なお、公園の開発基準の見直しに伴い、緑地の開発基準の見直しも必要とされたため、その見直しの案も提言する。

(1) 自転車駐車場

共同住宅を建築する場合における自転車駐車場の設置及び整備の義務付けについては、その要件である戸数の下限を無くし、共同住宅を建築する全ての事業を対象とす

ること。また、台数（区画数）の数値基準については、現行で定める「計画戸数に相当する台数以上」とするが、これは様々な共同住宅がおおむね共有することができる最低限のものであるため、路上駐輪防止のために「住環境に支障を生じることのないよう相当な収容能力を有する」という字句も加えること。さらには、この見直しを機に、これまで策定されていなかった技術基準を制定すること。

技術基準には、ファミリー世帯向け共同住宅に設置される自転車駐車場につき3人乗り自転車その他の幼児座席付き自転車（以下「幼児座席付き自転車」という。）等の出し入れが円滑に行われるような設備の設置を義務付ける旨の規定、駐車区画のサイズの下限規定その他所要の規定を置くこと。

(2) ごみ集積施設

共同住宅を建築する場合におけるごみ集積施設の設置及び整備の義務付けについては、その要件である戸数の下限を無くし、共同住宅を建築する全ての事業を対象とすること。また、共同住宅におけるごみ集積施設の設置及び整備に係る技術基準についても、住戸の数にかかわらず、共同住宅を建築する全ての事業に適用させること。

技術基準については、現行の規定を踏襲しつつも、やむを得ない理由により規定により難しい場合の対応についての規定を置くほか、所要の改正を行うこと。

(3) 公園

事業施行地積が3,000平方メートル以上50,000平方メートル未満（※1）であり、かつ、その事業施行の区域からの最短の歩行距離が250メートル（※2）以内の区域内に街区公園、近隣公園、地区公園又は総合公園のいずれかが存在し、その面積の合計が2,000平方メートル（※3）以上であれば、公園の整備は不要とすること。

なお、事業施行地積が50,000平方メートル以上である場合は、これまでどおり公園の整備を義務付けること。

※1 都市計画法の規定による開発行為において公園等の整備を要することとなるその事業施行区域の面積の基準である（都市計画法施行令第25条第6号）。同法の規定による開発許可の基準と整合を図る目的で（上記1(3)）この面積基準を採用した。

※2 緑の基本計画に定める身近な公園の誘致距離であり、河川、鉄道等のような、誘致圏を分断する要素があることを考慮し、誘致距離は実際の歩行距離とした。

※3 緑の基本計画に定める街区公園の標準規模であり、開発区域周辺に対象となる公園等が複数存するときは、その合計面積とした。

(4) 緑地

(3)により公園の整備が不要である場合は、よりよい住環境の整備及び質の高い住宅地の形成に向けて、戸建て住宅以外の住宅を建築するときはその事業施行地積の10パーセント以上の、戸建て住宅を建築するときはその戸建て住宅の敷地ごとにその敷地面積の3パーセント以上の緑地の整備を義務付けること。

技術基準については、敷地内の緑地の設置場所及び緑地の面積に算入することができるものを規定するほか、所要の改正を行うこと。

3 当審議会からの意見及び要望

当審議会は、上記1で述べた課題を整理し、それぞれの課題解決に向けての自転車駐車場、ごみ集積施設、公園及び緑地の各開発基準の見直しの検討を行ったが、上記2の見直し案への補足事項として、次のとおり意見及び要望を述べたい。

(1) 自転車駐車場及びごみ集積施設

まず、自転車駐車場については、子育て世帯が入居する共同住宅では幼児座席付き自転車等、自転車自体が大型化していることから、円滑な出し入れが可能となるよう、駐輪区画の幅だけでなく、区画前のスペース（車路）も可能な限り広めに確保する必要がある。また、共同住宅周辺の路上駐輪は、既存の共同住宅のうち自転車駐車場が設置されていないもの又は設置されていても駐車区画が足りていないもののほか、鉄道駅に近い共同住宅の前でも起こりやすいため、引き続き今後の状況を観察していただきたい。

次にごみ集積施設については、接道の幅員が狭小な共同住宅の敷地、角地等でじん芥収集車による収集活動により渋滞、事故の危険等が予測される場所においては、事業者に対し、そのような事情を考慮して設置指導を行っていただきたい。

また、これらの施設は、いずれも形状又は配置によっては周辺の景観を損なうおそれがあるため、十分な配慮を求める指導をも事業者に行っていただきたい。

(2) 公園及び緑地

今回の公園の開発基準の見直しに伴い、緑地の開発基準も見直すこととなったが、特に共同住宅の建築において公園に代わり整備される緑地については、これまでの公園が有していた機能の代替として、地域の潤いの場として緑豊かなまちかどの創出が求められるため、建築の事前協議手続の際、市の緑政部局と景観部局との連携により、その誘導のための適切な指導が不可欠である。その指導に当たっては、その緑地が地域住民の生活を豊かにする空間となるよう、必要な方策を検討していただきたい。

また、一般的な戸建て住宅の敷地に緑地用地を捻出することの困難性に配慮した、中木の本数を緑地面積に換算する手法は評価するところであるが、単に緑の量を求めるということではなく、人の目にとまる場所での緑の確保が重視されるべきである。この視点による誘導がまちなみの景観を創出し、ひいては戸建住宅の質を高めることになる。

さらに、上記により整備された緑地については、その戸建て住宅の敷地の所有権又は占有権が他人に移転し、新たな住宅に建て替えられる場合にも存続されるよう、地区まちづくりルール制度の活用など、緑地確保の制度が地域住民間で取り決められ、それが地域住民の主体的なまちづくりとして受け継がれていくような方策についても

検討されたい。

(3) 技術基準について

市の各担当部局は、今回の開発基準の見直しに伴い、事業者に対し技術的な指導を行うためにこれらの施設の開発基準に係る技術基準を整備するものと思われるが、その場合にその技術基準の内容が詳細過ぎてしまえば、かえって運用の幅を狭くし、事業者の技能発揮や開発事業自体を阻害する要因にもなりかねないため、単に詳細な基準を定めるということではなく、ガイドラインを作成するなど、公平かつ柔軟な運用を目指したものを検討されたい。

(4) 終わりに

今回の各施設の見直し後の開発基準に基づいて開発事業を適正に誘導するには、市の担当部局の窓口は、建築しようとする建物の規模及び配置、その敷地の形状、その敷地に接する道路の幅員、入居者層その他の個別の事情、状況等に応じたきめ細かな指導及び点検を行う必要がある。その指導等の業務を持続させるためには、今回の見直しの趣旨を各担当部局の担当者が十分に理解し、次の担当者にその趣旨及び指導等の手法を引き継いでいかなければならず、そのために市内部の業務体制を整えていただきたい。

今後も市民が誇りを持って住むことができる良質な市街地が形成され、尼崎市の住環境がさらに向上することを期待する。

以 上