

第2回住環境整備審議会
会 議 録

平成30年3月29日

尼崎市住環境整備審議会

1 日 時

平成 30 年 3 月 29 日（木）午前 10 時 00 分～11 時 50 分

2 場 所

北館 4 階 4-1 会議室

3 出席委員

学識経験者	赤澤 宏樹	岡 絵理子	川口 丹子	曾和 俊文	吉田 哲
市議会議員	小村 潤	武原 正二	開 康生	別府 建一	
市民代表	西方 祥子	野村 恭子	水野 佐和子		
産業界代表	入江 恵資	小坂 圭一			以上 14 名

4 事務局出席者

市長	稲村 和美
都市整備局長	芝 俊一
都市整備局次長	福田 薫
環境部長	藤川 浩義
都市計画部長	山本 敏史
土木部長	田尻 和行
業務課長	氏丸 善行
開発指導課長	樋上 喜宏
公園計画・21 世紀の森担当課長	金子 智子
業務課係長	鎌田 直
業務課係長	中原 俊哉
開発指導課係長	森田 恭章
開発指導課係長	矢野 弘美
公園計画・21 世紀の森担当係長	村本 次正

5 傍聴者 なし

6 審議会の経過

(1) 審議会開会

事務局より出席委員は 14 名、所定の定足数に達している旨報告。

(2) 赤澤委員自己紹介

(3) 会議録署名委員の指名

岡会長より、会議録署名委員に小坂委員、曾和委員を指名。

(4) 諮問文

市長より諮問文の読み上げ。

(5) 審議

・審議事項

「(諮問) 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、ごみ集積施設及び公園)の開発基準の一部見直しについて」

7 審議内容

(森田開発指導課係長、鎌田業務課係長より諮問事項 資料 1 及び 2 について説明、引き続き事例紹介)

(質疑等の要旨)

会長 : 本日は 2、3 階までのエレベータがなく間口が狭い等の小規模な共同住宅において、駐輪場とゴミ置場を設置していただくことを決めていこうという審議内容になります。

委員 : いずれも問題が起きていることに対して誠実な調査をしており、良い条項や規定が新しくできると評価しています。

提案として、ひとつ目は、改正案にある「住環境に支障が生じることはないよう」という部分について、もう少し説明してもいいのではないかと思います。

ふたつ目は、10 戸未満のところでは駐輪場設置が増えると、問題が減っていく一方で、鉄道駅周辺だと鉄道利用者が、増やした駐輪場に停めていくことが考えられます。10 戸未満で新しく整備するものについての指導を進めながら、同時に駅利用者が停めに来ないような指導を鉄道事業者にするようなことも併せて行い、全体として住環境上支障がないようにすればいいのではないのでしょうか。条例そのものについては異論はありません。

事務局 : 事前協議の届け出があった際に、市として業者に指導できるということと、建物が完成し住民が入居した後に路上駐輪があった場合にも指導できる担保がほしい、という思いで今回この文言を追加しています。

1 台の不足でも住環境上支障があるのかというより、近隣住民から苦情があった際に、市の関係部署と調整して指導にいけるような表現にしています。厳密な表現にするより、周辺の方と共存できるようにという思いでこういった表現にしています。

事務局 : ふたつ目の内容について、市では“自転車のまちづくり推進計画”を定めており、その中に、「駐輪スペースの確保に取り組んでいく。」という項目があります。具体的な対策として、駐輪施設の設置基準を見直すことにより、違法駐輪問題の解消を図るという取組みの一環として、共同住宅の駐輪場不足が原因となっている路上駐輪を解消しようというのが当案件ですが、一方で、駅前の商業系用途地域における業務系施設の駐輪施設の基準は、この住環境整備条例施行規則ではなく自転車法に基づいた市条例を定めており、こちらも強化していこうということで、並行して手続きを進めています。

会長 : 駅の方で駐輪場を充実させていただくのはもちろんですが、駅利用者が共同住宅に停めることもあるのですね。

事務局 : 駅前駐輪スペースについては、市の直営で駐輪場の整備を行っています。また自転車法には鉄道事業者にも設置義務が定められており、鉄道事業者にも働きかけて整備を進めていますし、

民間の駐輪場設置についても補助制度により整備を促すことにより、駅利用に基づく駐輪台数の増加に対応しています。

会長：一定量があつてそれがどこに動くか、両方から攻めていかないと解決しません。

委員：「住環境に支障を生じることのないよう～」という新たな文言の趣旨ですが、最低限の計画戸数の台数以上必要であるという規定は前からあつて、それに付け加えたということは、1戸で2台3台自転車に必要な世帯があるという現状を考え、しかし機械的ではなく実情に合わせて規制強化をしたという趣旨で受け取っています。

事務局：マンション建設後、入居者の家族構成や人数が変化するため、最大限の台数を確保すると逆に余ることも考えられます。最低限の基準値を定め、それ以上必要である見込みがあれば追加で設置していただくような運用ができる基準としました。事前協議のデータから、駐輪場が設置されていない共同住宅の9割が1LDK以下の間取りでした。1LDK以下であれば1戸に1台というところが標準的な数値と考えられるため、基準値として1台以上、必要があれば「住環境に支障を生じない範囲で」確保していただくとしています。

事務局：数値基準のみの場合、1LDKでも4LDKでも1戸に1台以上あったら基準をクリアしているからいいということにもなり、そういう指導もありえるとは思いますが、しかし、数値基準はクリアしていても、住まわれる方が子育て世代で3～4台の自転車が見込まれるのであれば1台でいいという数値基準だけでは適切であるとは言えないと考えています。マンションを建てる事業者として、建物のグレードやマーケティング等による想定の上で、仕様が決定されていくはずですので、最低の数値基準を決めそれ以上とした上で、路上駐輪が起こらないよう必要な台数は確保してくださいという意味合いの表現としたいと考えています。

委員：今回の基準はマンションを建築する場合の業者に対してのものですが、建築後このマンションにはもう少し駐輪場がいるのではという時の指導の基準にも準用されるのですか。

事務局：この基準は新築の建築確認の前の事前協議の際に、その基準に沿って建築してくださいというものなので、既存建物には適用されません。しかしながら、このように基準を改正すれば、市としてはこういう趣旨で新築の際の駐輪場の設置基準を見直しているという説明することで既存建物に対しての指導の背景にはなり得ると思います。

委員：既存のものが含まれないとしても、なんらか支障が生じたときには対応しますといった話が条例の改定の説明の中に加わると、いろんな協議がしやすくなると思います。新しいものはどんどん駐輪場設置がされていくとして、5、10年前にできたものについても声をかけやすい素地ができればいいと思います。

事務局：実際に路上駐輪があれば、その路上駐輪をやめてくださいと指導をしますが、今回の改正前に建っているものに遡及して対応することは困難です。しかしながら、指導の際、尼崎市のスタンスがこういったものになりましたと理解を求めて指導する可能性はありえます。

委員：改正案の中で「相当な収容能力を有する」とありますが、自転車のほかに原付バイクもあります。この間隔は自転車の面積なのですか。

事務局：今回見直す基準が自転車の駐輪場に関する基準なので、自転車を駐車するスペースを想定しています。

委員：色々ニーズがある中で、自転車でもロードバイク等、色々な大きさ等あるかと思いますが、

10 戸以上の場合でも基準は特にはないのですか。

事務局：技術基準などで明確にサイズが記載されているものはありませんが、商業系地域で店舗等に駐輪場を整備する場合の条例に 40×190 センチ以上という基準があるのでそれを準用しています。

会長：バイクの他に、電動車いす、乳母車といったものも駐輪場に置かれると思います。それなりの場所をキープするという意味で余裕をもたせて空間を持っていただくという必要はあるかと思います。

事務局：原付自転車は自転車に入りますが、中型以上のバイクは自転車に入らず、バイク置場の設置の義務付けがないのが現状です。具体的な基準を定めたら絶対に守らないといけないということにもなりかねないので、自転車でもバイクでも路上に駐車しない、という改正の趣旨を窓口で十分説明しながら、基準に適合するように指導していきたいと考えています。

委員：原付バイクも大きなバイクに乗る人も、単身者の方が多いと思います。バイクを停める場所がないと聞きますし、街中でもバイクを停める場所は少なく感じます。

単身者向けは、バイクのスペースが必要であることを、建てる方も認識してほしいです。自転車も子供を乗せる場合、自転車の後ろに子供を乗せる動作も加わるのでファミリー対象のマンションにはそういったスペースが必要ではないかと思います。

会長：駐輪場に置かれる自転車も様々なので対応が難しいですね。

委員：商業系のところだと駐車場の併設も兼ねており、駐車場も自転車置き場も作らないといけない中で、商業地での建築は敷地が小さく間口狭いこともあり、両方を兼ね備えるのが難しいのが現状です。

会長：10 戸未満については駐車場の設置基準はありませんので、駐車場の設置は自主的に事業者が行っているということになると思います。

委員：ごみ置場についても間口が小さい、2 戸から対象になります。ごみの集積施設の設置基準というのが公道に面してごみの奥行きが間口の 1/2 以下で、間口を大きく取りなさい、という規定がありますが、狭小間口の場合は駐輪場とごみ置き場とエントランスを兼ね備えることになり、ごみ置き場が主になると駐輪場の出入り口がとれないといった声もあります。その辺の配慮はどうなっていますか。

事務局：基準のなかで接道要件、奥行き、間口の要件を一定定めていますが、それは定期収集に支障を生じないこと、共同住宅においては臨時・大型ごみの排出場所としても利用するということを想定しています。ただ、戸数や入居する世帯によりごみの排出も様々な形態があります。構造についてもコンクリート造り等定めてはいますが、集積ボックスやコンテナといったものの設置も想定はしています。そういったものについては収集のしやすさ等も含めて一度業務課に相談してほしいというのが実情です。入居者にどういった形でごみを排出していただくか、そこに対してどのようにごみを収集に行くのか、個別に協議する中で対応させていただけたらと考えています。

事務局：施行規則の改正案に、「別に定める技術基準に従い」とありますが、従来からこれは明確にあります。しかし 10 戸未満の住宅を建てる時には配慮が必要ですので、この技術基準を若干見直し、2 戸のときと 3 戸のときとか、2 戸でも建て方により、柔軟に対応できるように見直し

をかけています。

委員：建築する敷地の間口で基準を考えてほしいです。間口が4mで共同住宅を2戸建てた場合、エントランス、ごみ置き場、自転車駐輪場のどれを優先するのかという問題が発生すると思うのでその辺の配慮もお願いします。

会長：危惧しているのは景観的な視点で間口のところにごみ置き場と通路しかないような状態です。ごみの量というのは住んでいる戸数との関係ででてくるので、そのことによって戸数の少ない共同住宅が建てにくくなるということを心配しています。

事務局：現状では、事前確認の中でこの技術基準を準用していますが、建物を建てられるときに間口や接道の関係から、それぞれの実情に応じたかたちで、同時にごみ収集もしやすいかたちとなるよう、個別にご相談させていただいています。

事務局：実際に毎年10戸未満の共同住宅の計画が何十件とでてきていますが、過去の事前協議を調べると、間口が10数mで計画されているケースが多いです。ケース検討もしましたが、自転車置き場に関しては、必ず一カ所にまとめて屋根を設置しなければならないというところまでは言いませんので、自転車は敷地内に停められるようにしてごみ置き場も収集できるように考えると、工夫すれば商業系の施設建蔽率70%でも可能ではないかと思えます。

委員：10戸未満で引っ越しごみなど、大型ごみの場合どんな回収を行っているのですか。

事務局：大型ごみについては、ごみ集積施設に出していただき、パッカー車を乗り入れて破砕しながら積みます。狭小な道路の奥に住宅がある場合は、パッカー車が入れないので、広い道まで出させていただいています。

委員：ごみ置き場、駐輪場を必置にすると、共同住宅を建てるときに美観面が非常にいじめられることとなります。また事業者にとっては、駐輪場をたくさん取るなら駐車場をつくった方が収益につながります。駐輪場については他市で、付置義務駐車が近隣のある一定の距離であれば認めるといった制度もあり、それと似たように駐輪場も近くの場所でどこか敷地を確保できるのであればいいよといった制度であれば、非常に解決しやすいのではないかと思います。

また、田んぼをつぶして共同住宅を建てるという計画もありますので、なんらかの基準を設けて促すということもいいのではないのでしょうか。

ごみ置き場については、尼崎市は、綺麗なふたつきのごみ置き場を置いてもいいとしています。他都市は取りやすいためにごみ置き場はオープンにして、カラスネットを設置するようになっていきます。ふたつきのごみ置き場なら脇にあっても良いのかなと思います。

事務局：ボックスの場合はふたの開閉をしなければならず、破損した場合責任を負いかねますし、深いボックスの場合、乗りだしてごみを取るなど収集のしにくさもあります。ただ景観上の見栄えの問題もあるので、柔軟に対応させていただきたいと思えます。

事務局：駐輪場の敷地外設置のお話のご意見として受け止め、是非について検討します。実際に小さい敷地にごみ置き場と駐輪場をつくってしまうと何がなくなるかというところが緑地です。景観上もここに木が1本あればかなりまちの景観が良くなるのになということがあります。狭い敷地で皆がバランスよくできるような敷地外設置もそのひとつとして今後検討し、次回お話しできればと思います。

委員：関連して、ごみ収集の未来像について、尼崎市は現在各戸収集でありある意味自治会単位で

まとまった集積場を設置するという方向で整備を進めるよう考えてもいいと思います。駅前の違法駐輪が多いという話も取り締まりを行うだけでなく、公営の駐輪場をきちんと整備するのが解決策として手っ取り早いです。

会長：開発された新しい住宅地はどうされているのでしょうか。

事務局：尼崎市が各戸収集しているのは、便利で収集がしやすいからではなく、ごみを少なくしていきたい、資源として分別を徹底したいというところが基本だからです。また、出したごみは自身で責任をもっていたきたいという思いもあります。ゴミ袋についても、透明の袋としているのは周りからの目も必要ということからです。そういったこともあり、他都市と比べてごみの分別状況は良好で、排出量も減少しており、結果として処理費用も減少しているといったようなことから、尼崎市の場合は各戸収集が定着していると考えています。集積場に出していただいた方が合理的であるといった意見もありますが、かといって自分の家の前に集積場があることは望まれません。地域で共同で集積場に出してきたところも、各ご家庭の前に出す方向に変わってきておりますが、収集車が入れない地域については、その地域のみなさんで決めていただいております、新たに開発されたところについては、ごみ集積場をもっていたかどうかはそれぞれです。

会長：集積施設というのが、ごみを置き続ける場所でないですからね。

事務局：ごみステーションにするといろんなごみが増えます。分別や排出日を間違えたごみは収集しませんが、名前があるわけではないので、このごみは誰のものか、ということになります。また、高齢者にとってはごみを遠くに出すより近い方がよいのではないのか、とも思います。

会長：この10戸未満の共同住宅の駐輪場、ごみ置き場につきましてはまだまだ議論する内容があると思いますので、次回また議論します。事業者のモラル市民のモラルの問題もあり、駐輪場についても便利な所についつい停めてしまうのはよくある話ですので、総合的に考えないといけません。

委員：先程のお話で尼崎市では駐車場が埋まらないという話があります。2008年京都で社会実験やった駐車場の時間貸しを駐輪場に変える、使われていない駐車場を駐輪場に変えるということも狙い目かなと思います。

委員：商店街の方で、放置自転車の整備がされ、前は乱雑だったのが駐輪場ができたおかげですごく良くなったのですが、駐輪場の間隔が狭いのです。隣の人に当たって出し入れできないのですがこれは基準はないのですか。

事務局：子供用のかごを取り付けた自転車や、電動自転車などが増えて、1台あたりの専用面積が増えています。昔の基準で作っているため、1台あたりの設置間隔が狭いかもしれません。今市の方で整備しているのもできるだけ大型自転車とか大きさに応じてできるようにはしていきたいのですが、別に決まった基準はありません。駐輪場の利用に応じて作るべきかなと思いますが、公営の駐輪場は残念ながら古い基準です。

今は、小さい自転車が整列されていると出しやすいが、その中に大きな電動自転車が入ると途端に出しにくくなるので、余ったスペースを思いやりスペースとして大きな自転車や電動自転車を置くようにしています。自転車の多様性、駐輪場の多様性についてはそれに応じて改良を進めていくようには努めていきます。

会長：自転車のまち尼崎への貴重なご意見だと思うので、ぜひ反映させてください。次の議題の公園について議論したいと思います。

(村本公園計画・21世紀の森担当係長より諮問事項 資料3について説明)

会長：先程までの話は賃貸の10戸までの共同住宅のお話だったと思いますが、ここからは3000m²以上の敷地面積ということで、分譲マンションあるいは戸建住宅地が立ち並ぶようなまちの開発と考えるともらえればと思います。

委員：昔都市計画法に基づいた開発許可に関する提供公園は、最初から公園として寄付することがわかっていたので民間事業者も力を入れて整備をしません。市も受け取ってから低コストで管理したいということから良い緑地、公園ができる状況ではありませんでした。しかし説明にあったように、自主管理公園にしたら、非常に良い公園になっているということがわかりました。自分たちの環境として売り出せる、分譲マンションの良い環境として宣伝もできるということで、非常に高水準の、公園には見えないけど良い状況ができているところを調査を見て、そのまま民間事業者に任せるのは良いことかなと思いました。一方で根拠法がなくなってしまうのは、保全がずっと続くのかということになるので、置き換えた状態で緑地という状態で10%求め、都市緑地法の協定緑地に位置付けた協定を結んで作った環境を保全していきなさい、何かあったら窓口で相談しなさいという担保を取っておいた方が良いのではないかと思います。

また新しい戸建住宅は他市の景観審議会でもよく出てくる案件ですが、事業者が施主の意見としてこうだと言ってきます。尼崎市は緑視率は導入されているのでしょうか。戸建住宅でも少なくとも見えるところにきちんと緑地を置きなさいといった協定やガイドラインがあれば良いのではないのでしょうか。

事務局：担保についてはこれまでも住宅、工場に関わらず協定は結んでいます。書面は未来永劫管理するようになっています。

公園を駐輪場に変更できないかというような相談寄せられたことがありましたが駄目だとお話させていただいています。しかしこちらに相談なく変えられてしまっている例が全くないとはいえないかもしれません。緑視率は、何処から見るかで大きな差があり、定量的に測ることが難しく、何%といった指導はやっていません。

ただ開発指導上、緑地は公道から見えるところ設置するように指導し、また公道に接していれば多めにカウントできるというインセンティブは設けています。

委員：宝塚市、西宮市、三田市は断面で緑視率を簡単に図ったり算出方法を決めたガイドラインを持っておられるので参考にしてください。

事務局：尼崎市には都市美アドバイザーという専任の学識経験者等が民間事業者に対し景観面のアドバイスをしている会議体がありますので、この内容を報告して意見をいただき、次回に報告いたします。

委員：古いマンションに昔住んでいたのですが、管理会社を住民が変えたりすることもあります。

現在の案では開発業者との協議を行っていますが、戸建住宅や 20、30 年後の継続性は、協定を盾にするとしても維持、管理は誰がどうしていくのか、その辺に不安を感じます。開発マンションに入っていたら、開発業者がそのまま管理し理事会と契約したとしても、その後違う管理会社に代わることもあると聞きます。

会長：分譲マンションは土地は区分所有だと思いますが、戸建住宅はその緑地は誰のものになるのですか。今までは提供するので市の管理でわかりやすかったですが自主管理になるとどうなるのか整理していますか。

事務局：共同住宅の自主管理公園はしっかり存続され、維持管理できていると感じています。提供公園は市の所有ですが、自主管理公園は区分所有なのか、管理組合の名義なのか、共有の床面積に入っているのか確認はしていません。

事務局：共同住宅の場合は敷地権の目的になるため共有になっています。

会長：戸建住宅の場合は共同財産としていることを売りとしている場合もありますが、どういうところを目指しているのですか。

事務局：集合住宅も戸建住宅もスキームとしては同じです。みなさんの共益費から経費を支払っていますので、管理会社が変わったとしても共同で管理することは継続され、緑も適切に維持できています。

会長：戸建てはどうでしょうか。

事務局：戸建住宅の公園はこれまでは市が引き取って市で管理する提供公園となっているので、入居された方は知らないうちに公園が維持されているという状況にあります。一方、自主管理公園とするとそのあたりがあいまいになることが心配です。今回の案では戸建住宅は義務基準を設けるのではなく指導していくとしていますが、各戸の前に設けさせた方が維持管理するのか、いやそうはいっても自転車も駐車場もごみ置場も必要としている中で、あなたの家の敷地 10% 緑地管理しなさいとすることが物理的に可能なのか悩んでいます。

会長：まちづくりのルール等を業者が付けて売るということも併せて考えられますか。

事務局：最近土地を買った人がレイアウトなどを考えるオーダーメイドの戸建住宅が増えていていると聞いていますので、市が開発業者に緑地を設けるよう指導しても、その後のオーナーの思いと違ってしまうことが起きるのであれば、その時に応じてできる範囲の中でベストの指導をさせていただくのがいいかと思っています。

委員：情報提供ですが、中国集合住宅を調査したことがあります。これは物件を買うのではなく、何十年間の権利を買うことになるものです。売り切るまでは中にとっても綺麗な公園が整備されるのですが、売り切った瞬間、池の水が枯れて出なくなるなどの事態が生じていました。

日本で考えるなら管理会社が変わった時にこれが継続されるのかがとても難しいこととなり、不安になるのはもっともであるので、何か担保されるといいなと思います。

京都の公営住宅と分譲住宅が並んでいるところでは、公営住宅は市が管理しているのでちゃんとされているということになるので住民は手を出せず、荒れてはないが殺風景です。しかし分譲住宅はやる気になったら綺麗な景観が保たれるようになるので、今回の公園の整備については自主管理前向きに信頼するといい結果を生むと期待したいです。また、今進めている研究で、以前児童公園であったものを現在は街区公園として使われていますが、高齢者は公園で遊

ぶのではなく、少し休みたいだけです。この話とは少し離れた話になりますが、公園そのものの整備として、途中の泊まり木としての利用の仕方もあります。

周囲に公園があれば不要というのも理解しますが、少し座る場所があれば、移動がつながっていく、という可能性を消してしまうのではないのでしょうか。高齢者が増えていく中で、遊ぶ目的だけでなく、少し休憩できる公園のあり方を今後、公園に限らず、公開空地としても 3m² あれば 3 人座れるようなものを生み出していくという風に考えていくことも、今後のまちづくりとしての可能性につながっていくのではないかと思います。

事務局：自転車で通勤しているため、自主管理、提供公園を見ながら走っている中で、ポケットパーク的なところに、朝は幼稚園バスのバスストップ、夕方は犬の散歩で水をやって 4、5 分座ってまた出ていくというのを見ており、そういう使われ方はいいと思います。緑地といってもべったり緑地を植えるのではなく、まちかどの部分として、スツールの設置も景観の一つとして指導していきたいと思います。

委員：神戸市が都市緑地法の指定で、「緑地・広場」という書き方で、根拠法が異なるだけで実質は提供公園のことなのですが、非常にいい状態で、強制せず広場のような、エントランス部分の空地がとて広くてベンチが置かれている、というような誘導がされています。

緑地だけでなく、エントランスを広く取って、広場っぽく、道路沿いにポケットスペースがあるといいね、と指導しやすい改正案の文言にした方がいいかもしれません。

委員：今まで提供させてきた公園を市がどう管理してきたかということも大事なところですが、事業者、開発業者が管理を継続し、まちかどの景観賞ができるくらいの憩いのスペースが道路沿いにできる、ちょっと休憩したり避難できるようなものとして誘導することはとても大切だと思いますので、そうさせるように誘導策ができるのであれば、おもしろいのではないのでしょうか。

委員：JR 塚口駅のバスロータリーのあったところについて、ロータリーの真ん中に公園を作られると、お年寄りや子供がそこに行くのがとても危険であり、作る場所を考えてほしいです。

事務局：もともと公園ではなく道路植樹帯として整備しているのですが、面積に余裕があるためか犬の散歩に入っている方もいるようです。市は街路樹としていて中に人が入ってくると想定していませんでした。

委員：住民は公園ができると聞いていました。バス停が遠くなったので、あそこにバス停があればよかったのですがバス停は遠くなり、公園ができると聞いていたのにできたものは違うものでした。

会長：行政が作ったとおりのものと住民の使い方、自分たちの使いやすい使い方はまた違ってくるものですね。

事務局：もともとの JR 塚口駅のバス停が北側に移ったことにより、バス停としての機能がなくなったので、地域の方に使っていただくために、広場的なものとして整備をしています。人の寄りつきについても、上は県道が通っているが、遊歩道を作り、危なくない利用ができるようにしています。ただもともとがバスの停留所だったので、違和感はあるが、安全に快適に利用していただけるような整備をしています。

会長：公園はみんなが利用するために作るので、立ち入れるようになっていますが、緑地となると

立ち入れないところ、見えないところに作るということが起こってきます。面積基準何%というのと、建物の裏にべたっと緑を塗ってここが緑地です、と見えないところになってしまう。そうしたことへの予防策はあるのでしょうか。

事務局：マンションも戸建住宅も、接道部分の道行く人に見えるところに緑というのは変わりなく、沿道に緑地を取ってもらったら面積優遇をしておりますが、マンションは概ね沿道に作り、チランにも街路樹に囲まれた、緑があつて、エントランスがあつて、という風に資産価値を高めるためにやってくれています。指導と相手の方向が合致しています。

戸建住宅は面積的にゆったりしているものはマンションと同様、玄関前に植栽スペースを取っているものが多いのですが、面積が小さくなると、現実には取りきれないところを見受けており、指導に悩んでいます。

会長：戸建住宅の場合は開発事業者が持ち続けるような訳にはいかないのでしょうか。敷地が広いと割と緑地を作ってくれるとのことですが、広いと今度は塀を持ちたくなつて中が見えなくなつたりするので、オープン外溝等で中が見えていたり、駐車場に芝というのがいい案なのかなと考えています。そういったものは緑地カウントされるのでしょうか。

事務局：現行基準では芝生ブロックは入れていませんが、その辺も考えていきたいと思っています。戸建に一律何%とするなら、そういう緑地もカウント対象に含めないと基準を満たすのがとても難しいと思います。

ただ、最近の新しい戸建住宅を見ていると、門柱の下に1m²未満ではあるが植栽スペースやおしゃれなテラコッタが予め置かれていたり、どの家にも似たようなプランターがあり、そういった売り出し方をしているのかと思うので、小さくてもいいのでポイントポイントで置かせるというのは効果的なのかなと思います。それをどう文章として規定していくのが難しいです。

会長：今後の議論にあたり、写真、事例を示してほしいというものはありますか。

委員：戸建住宅の緑地の事例で、他都市の事例が知りたいです。現状の尼崎市の実情に合ったものも見たいです。

会長：尼崎市内に実際あるものも、現状として提示していただくと意見が出やすくいいですね。

委員：自主管理公園になっている場所について、京都市の人たちにこういう場所は休んだり、座ったり入ったりしやすいかという調査を行ったことがありますが、人様の敷地だから入ってはいけないといった意見が結構あり、見る方の感じ方もあるのかと思いました。公園でなく公開空地でもそういう感じでしたが、尼崎ではどうなのでしょう。次回、よその方も入っておられるのか教えていただければと思います。

事務局：割と尼崎の方は犬の散歩等で入っているかと思います。

会長：日本のまちなかはベンチが少ないです。ベンチを置こうという運動している方もいて、寝ころべないような形にしているものの中にはありますが、潤いのあるまちができていけばいいなと思います。また今回の集合住宅や開発地の住宅の話は、尼崎の質的にも面積的にも、住戸の中はずいぶんいいものになってきたのですが、これからは敷地のまわりやまち全体の質を上げていく段階になってきたのかなと、そのことによって住まいの価値を上げていく段階に来たのかなと思います。

今回は意見が出尽くしたということで、次回も議論を進めますので、まちなかを見ていただ

いて、意見を出していただければと思います

以 上