

# 西宮市駐車施設附置条例の見直しについて

政策局 都市計画部 交通政策課

# 西宮市駐車施設附置条例の見直し（素案）について

※パブコメ対象外

## 1. はじめに ～西宮市駐車施設附置条例の概要～

西宮市では、平成5年に阪神西宮駅・JR西宮駅周辺地区を駐車場法の制度により駐車場整備地区に指定し、平成6年度から「西宮市駐車施設附置条例（以下「附置条例」という）」により、下図に示す駐車場整備地区、商業系用途地域における一定規模以上の建築物を建築する建築主に対して、建築物の用途や規模に応じた駐車施設の設置を義務付けています。

また、商業系用途地域を含む市内の一定規模以上の開発事業については、「開発事業等におけるまちづくりに関する条例（以下「開発条例」という）」による駐車施設の設置義務があります。



### 【対象となる建築物】

建築物の用途	対象建築物の床面積
店舗、事務所又は病院などの 特定用途建築物	床面積が 1,000㎡を 超えるもの
住宅、福祉施設又は学校などの 非特定用途建築物	床面積が 2,000㎡を 超えるもの
複合建築物	特定用途床面積 + 非特定用途床面積×1/2 が 1,000㎡を超えるもの

### 【附置義務駐車場台数】

建築物の各用途の床面積や戸数に応じて必要台数を算定

用途 区分	特定用途			非特定用途		
	店舗 百貨店	事務所 病院	その他	住宅		その他 (福祉施設 等)
				一戸当たりの 専有面積が 40㎡以下	一戸当たりの 専有面積が 40㎡超	
基準値	200㎡ につき1台	250㎡ につき1台	300㎡ につき1台	戸数の25% の台数	戸数の35% の台数	500㎡ につき1台

※当該建築物の敷地から概ね 200m 以内の場所に市長の承認を得て敷地外駐車場を設けることができる特例あり

### 用語の定義

- ・特定用途建築物：店舗、百貨店、事務所、病院、その他（卸売市場、倉庫及び工場、劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェ、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボウリング場、体育館）
- ・非特定用途建築物：特定用途以外のものをいう。例）住宅、その他（福祉施設、学校、診療所、学習塾、寄宿舎、寺院、図書館、宗教施設等）
- ・駐車場整備地区：自動車交通が著しく輻輳する地区として、駐車場法第3条第1項及び都市計画法第8条第1項に基づき、平成5年にJR西宮駅、阪神西宮駅周辺 81ha を都市計画法決定している地区

## 2. 「西宮市駐車施設附置条例見直し」の目的及び背景

西宮市では、平成5年の駐車場整備地区指定や平成6年の附置条例の施行などにより、駐車施設の整備を図ってきました。

この度、平成23年の前回附置条例改正から令和5年で12年が経過し、自動車保有台数が減少に転じてきているなど、自動車を取り巻く社会経済状況が変化しており、現行条例に基づき設置した駐車施設の規模と実際の駐車需要が一部乖離している状況が実態調査分析の結果確認できます。

こうしたことから、自動車とまちの接点となる駐車場を需要に合わせて適切に確保することにより、まちのにぎわいや安全で快適な歩行者動線の確保、中心市街地への一般車両の流入抑制、公共交通を含め環境に配慮した交通手段の利用促進に繋がるよう、西宮市駐車施設附置条例の見直しを行います。

## 3. 西宮市における自動車交通等を取り巻く状況

●市内の主要な道路交通量は減少傾向を示している。また、自動車保有台数のうち自家用車台数、自動二輪台数も減少傾向を示しているが、貨物自動車については、増加傾向を示している。なお、鉄道・バス乗車人数も、コロナ禍の影響により乗降者数は減少している。

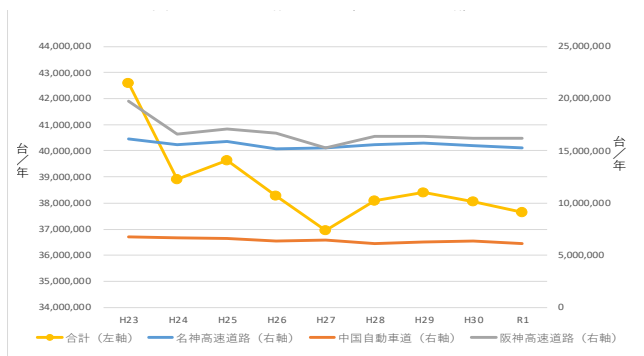


図-1 市内の道路交通量の推移（主要高速道路）

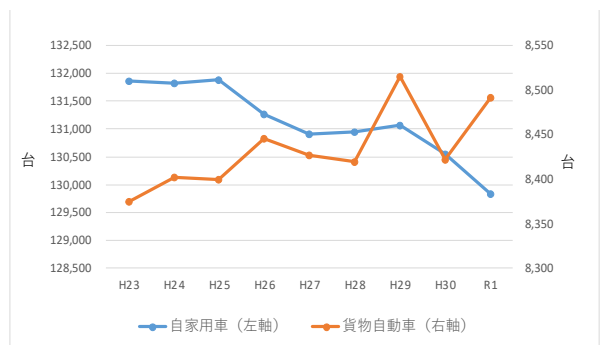


図-2 市内の自動車保有台数の推移

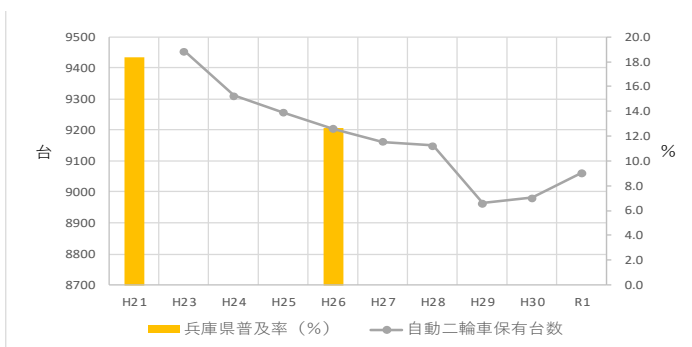


図-3 市内の自動車二輪保有台数と世帯普及率

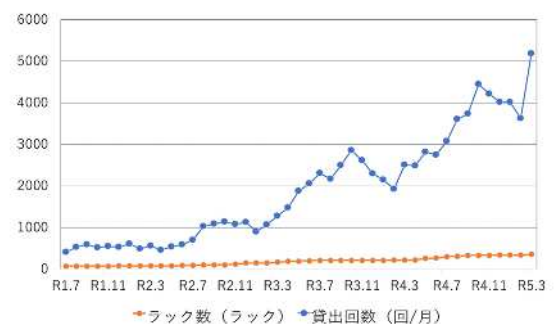


図-4 シェアサイクル利用状況推移

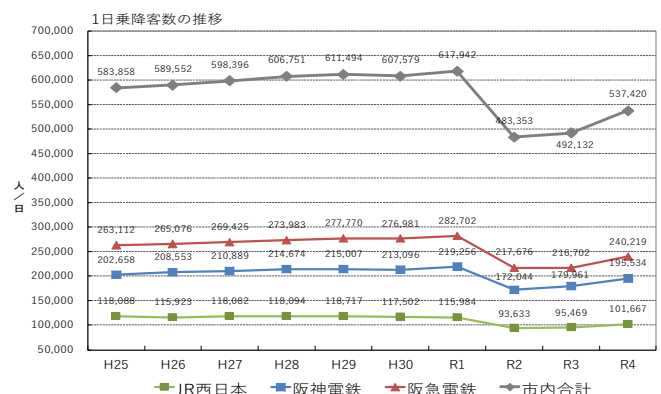
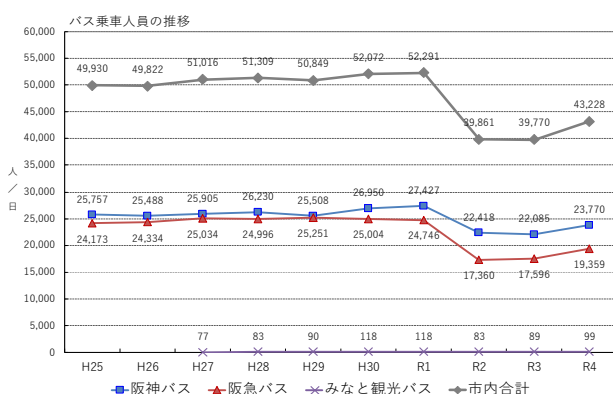


図-5 1日当たりのバス乗車人数、駅乗降者数の推移

## 4. 上位計画における基本方針

### ① 第5次西宮市総合計画

- ・都市生活に必要な生活サービス機能が日常生活圏域で提供されるよう、利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまちを目指した土地利用を誘導する。
- ・渋滞や環境問題など「交通」にかかわる諸問題を解決するため、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩、自転車などを含めた多様な交通手段をバランスよく利用する状態」へ変えていくための取組（モビリティ・マネジメント）を積極的に推進していく。

### ② 西宮市の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン／都市づくりの基本構想／公共交通の方針）

- ・公共交通を補完する多様なモビリティの導入などに努めるとともに、環境に優しい公共交通の利用を促進し、快適な歩行者空間を確保するため、適切な駐車場の整備と活用などに取り組む。
- ・まちのにぎわいや安全で快適な歩行者動線を確保するため、主要な鉄道駅周辺への一般車両の流入抑制を目的とした駐車場の適正配置について検討する。
- ・社会情勢の変化及び公共交通の利用環境を考慮し、健全な土地利用や都市機能の適正な立地を誘導するため、駐車場の適正な需要を把握し、駐車場法に基づく「西宮市駐車施設附置条例」など、駐車場の附置義務の見直しを検討する。

### ③ 西宮市都市交通計画

- ・「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を都市の将来像とし、公共交通の要所における生活サービス機能の充実、生活道路等における通過交通の抑制、環境に配慮した交通手段の利用促進、公共交通の利用環境の向上及び公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）を基本目標の達成に向けた施策としている。また、公共交通の要所である本市の中心拠点（駐車場整備地区内）において、土地の有効利用が進んでいないことが課題とされており、交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ魅力的な中心拠点の形成を促進する。（実施施策）

### ④ 西宮市立地適正化計画

- ・「地域の魅力を活かした誰もが暮らしやすいコンパクトなまち」を基本理念とし、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化などの基本方針のもと、主な都市機能を都市の拠点に誘導し集約するために、居住誘導区域内に都市機能誘導区域（都市拠点形成区域及び地域拠点形成区域）を設定。

## 5. 駐車施設の利用実態調査分析結果

### ① 駐車施設の利用実態調査概要

#### (1) 調査日時

調査期間：令和4年11月21日（月）～12月17日（金）

調査時間：（概ね用途毎のピーク時間帯）

- ・店舗・百貨店（休日：11時台～15時台）
- ・その他特定用途（平日：11時台～15時台）
- ・マンション（平日：7時台）
- ・その他非特定（平日：11時台～15時台）

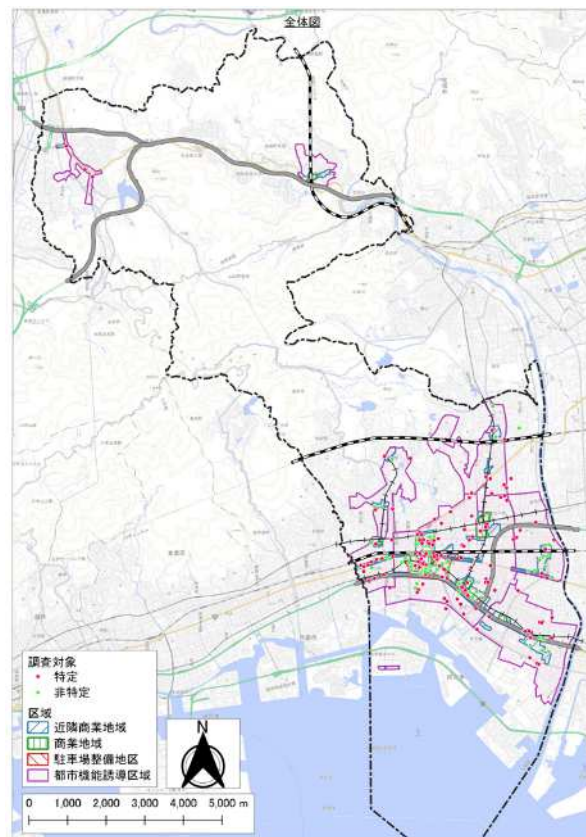


図-6 調査対象施設の位置

- (2) 調査内容  
 駐車場設置台数、駐車場利用台数、駐車場構造等
- (3) 調査方法  
 調査員による目視調査
- (4) 調査対象施設数 (図-6、図-7参照) 225 件

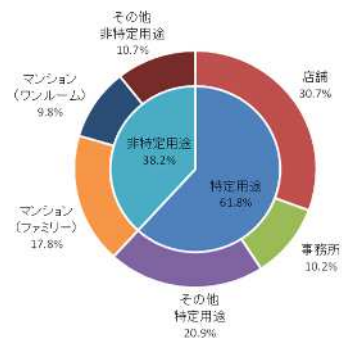


図-7 用途別調査件数割合

② 実態調査結果

(1) 附置義務台数に対する駐車率

地区用途別の附置条例による駐車施設必要台数に対する駐車台数を駐車率として示す。

- 「店舗・百貨店」は、駐車率が高い結果となっているが、多くの施設が収容台数を任意で多めに確保する傾向があるため、周辺道路で問題となるような路上駐車は見受けられなかった。また、施設によって需要の変動が大きい結果となっている。
- 「事務所・病院」では、駐車率が低く、附置義務台数が過剰となっている。
- 「ワンルームマンション」、「その他非特定用途」では、駐車率が低く、附置義務台数が過剰となっている。

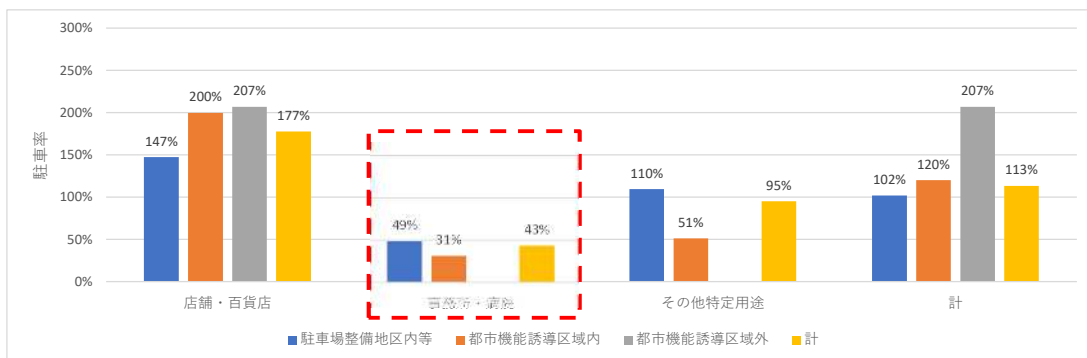


図-8 特定用途 地区用途別駐車率 (＝駐車台数／附置義務台数)

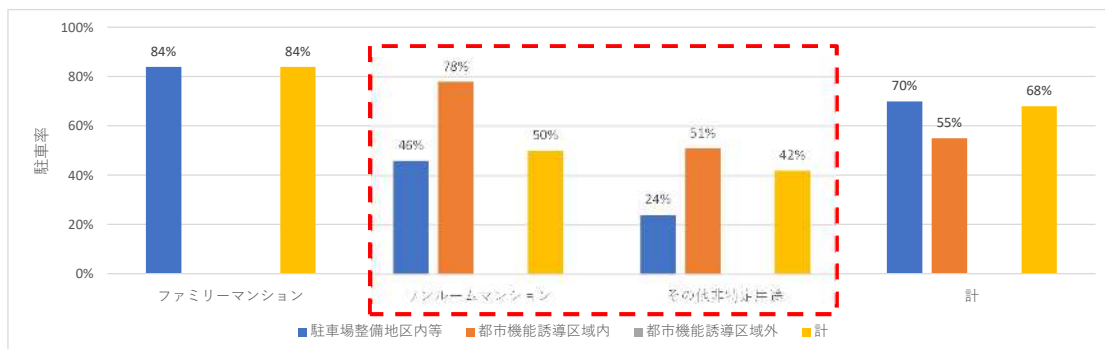


図-9 非特定用途 地区用途別駐車率 (＝駐車台数／附置義務台数)

※赤枠部は附置義務台数が過剰となっている。

## (2) 駐車場の利用状況

地区用途別の収容台数（実際の設置台数）に対する駐車台数を駐車場利用率とし、駐車施設の利用状況を示す。

### 1. 特定用途

●調査時に建物周辺の道路には問題となるような路上駐車は見受けられず、用途別の駐車場利用率を見ると、店舗・百貨店 40%、事務所・病院 45%、その他の特定用途 36%で、特定用途全体で 39%であった。

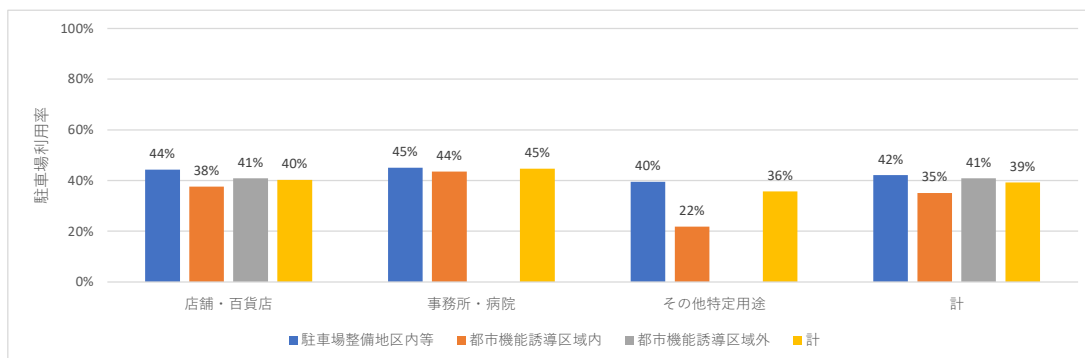


図-10 特定用途 地区用途別駐車場利用率（＝駐車台数／収容台数）

### 2. 非特定用途

●調査時に建物周辺の道路には問題となるような路上駐車は見受けられず、用途別の駐車場利用率を見ると、マンション 41%（ファミリー：40%、ワンルーム：45%）、その他非特定用途 32%で、非特定用途全体で 39%であった。

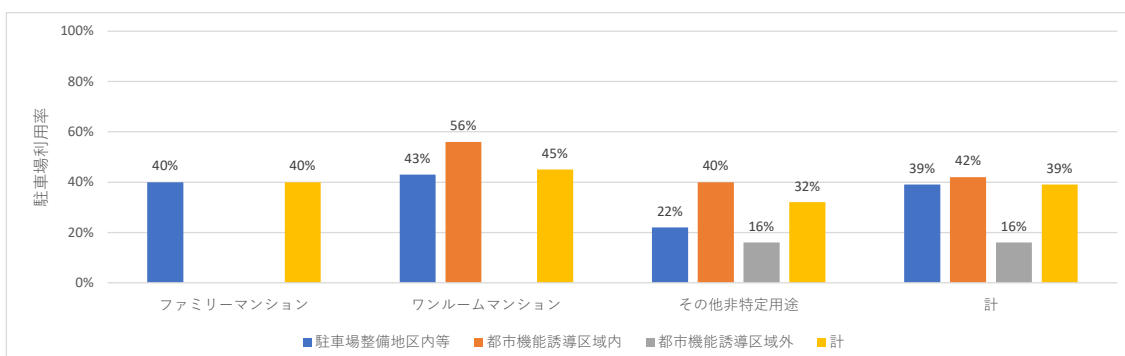


図-11 非特定用途 地区用途別駐車場利用率（＝駐車台数／収容台数）



6. 「西宮市駐車施設附置条例」改正の方向性

基本方針1 現状を把握し需要に応じた駐車施設を適切に確保する

具体案1



駐車需要の実態に応じた基準値（原単位）の見直し

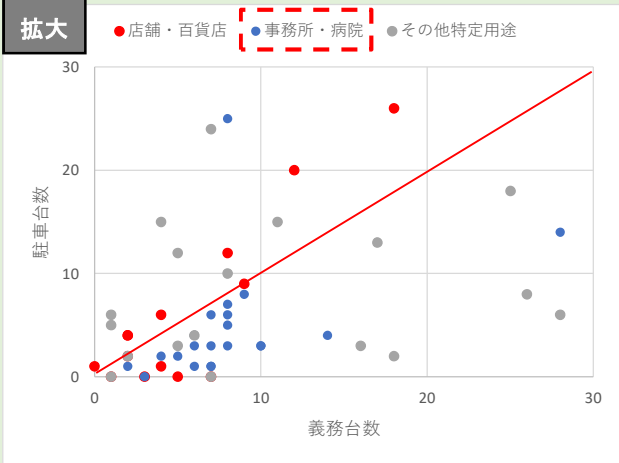
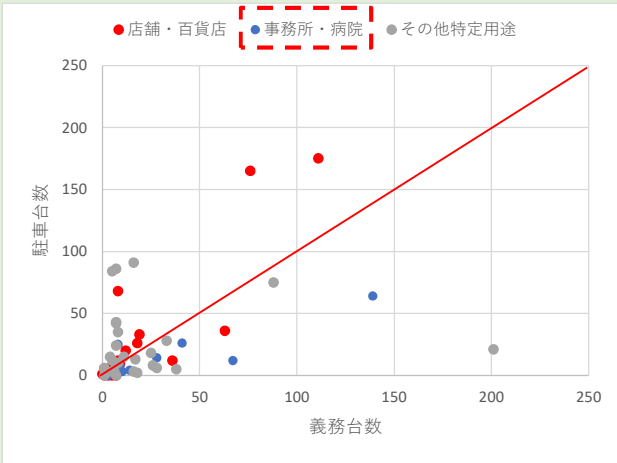


図-12 特定用途別附置義務台数と駐車台数の関係

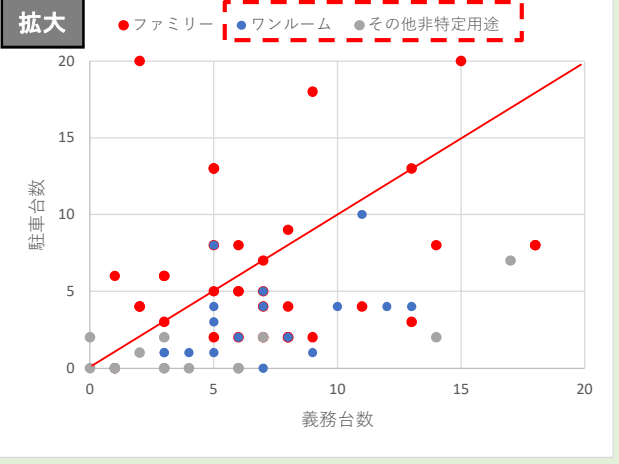
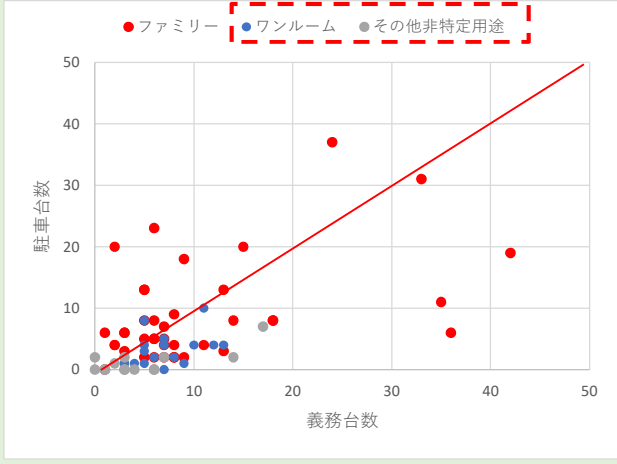


図-13 非特定用途別附置義務台数と駐車台数の関係

※赤斜線下部の建築物用途では附置義務台数が過剰となっている

「店舗・百貨店」用途においては、駐車需要の変動が大きいことから附置義務を一律に見直すことは困難であるが、今後の駐車率に注視する必要がある。  
 特定用途「事務所・病院」、「ワンルームマンション」、「その他非特定用途」においては、駐車台数に対して、附置義務駐車場が過剰に整備されている。



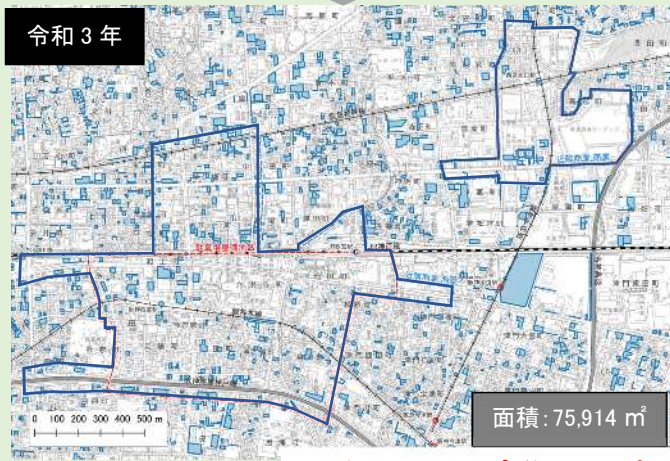
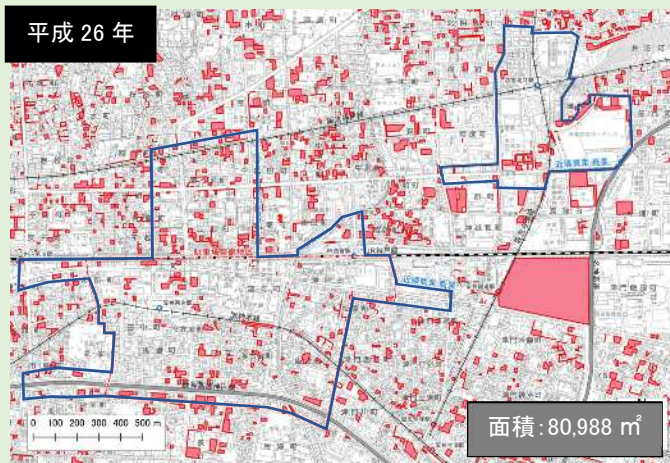
- 事務所・病院
- ワンルームマンション
- その他非特定用途

基本方針2 良好な市街地の維持・形成を図り、健全な土地利用や都市機能の適正な立地を誘導する

具体案2

建築物の敷地以外へ駐車施設を附置する場合の距離の要件の見直し

- 敷地内に駐車場を設置することを原則とし設置基準を定め、特にやむを得ない場合に隔地（概ね隔地距離 200 m以内）での附置義務駐車場の設置を認めている。
- 中心市街地における路外駐車場を含む空地状況を平成 26 年と令和 3 年と比較すると面積が減少している（図-14参照）。



※7年間で5,074 m<sup>2</sup>(約6.3%)減

図-14 中心市街地における空地面積の推移

表-1 隔地駐車場距離他都市事例

都市名	隔地距離
札幌市	概ね350m以内
仙台市	400m以内
横浜市	概ね300m以内
京都市	駐車場整備地区内概ね500m以内 その他:概ね200m以内
神戸市	概ね350m以内
松戸市	概ね300m以内
柏市	概ね300m以内
八王子市	概ね300m以内
町田市	概ね300m以内
標準条例	距離の規定なし

資料：都市計画基礎調査

※空地面積は、駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域内の面積を示す

本市の中心市街地においては、200m範囲内では隔地駐車場を確保することが困難になっている。

※ 土地の有効活用や良好な街並み形成のため、隔地距離を300m以上に設定している他都市例が多くあり。

見直しの内容

➤ 隔地駐車場の範囲の拡大



基本方針3 環境に配慮した交通手段（公共交通を含めシェアサイクルなど多様なモビリティ）の利用を促進することにより、良好な市街地の形成、都市機能の適正な立地を誘導する

具体案3

公共交通等の利用環境及び利用促進策における基準値（原単位）の緩和

- 上位計画において、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩、自転車などを含めた多様な交通手段をバランスよく利用する状態」へ変えていくための取組（モビリティ・マネジメント）を積極的に推進していくことや、公共交通の要所における生活サービス機能の充実、環境に配慮した交通手段の利用促進、公共交通の利用環境の向上を基本目標とすることが定められている。
- 駐車場利用実態調査より、最寄りの鉄道駅からの距離別駐車場利用率（＝駐車台数÷収容台数）を見ると、鉄道駅からの距離別にみても全体的に駐車場に空きが生じている。

表-2 鉄道駅からの距離別駐車場利用率（＝駐車台数／収容台数）

	距離 (m)	特定用途			非特定用途			距離別平均
		店舗・百貨店	事務所・病院	その他特定	マンション		その他非特定	
					ファミリー	ワンルーム		
主要駅	～ 300	34%	55%	28%	45%	40%	67%	45%
阪神西宮	～ 500	71%	41%	47%	32%	43%	29%	44%
JR西宮	～ 800	34%	36%	38%	61%	48%	47%	44%
阪急西宮北口	～ 1000	40%	10%	54%	32%	67%		41%
主要駅以外の駅	～ 300	31%	41%	46%	37%	34%	40%	38%
	～ 500	40%	24%	26%	31%	83%	48%	42%
	～ 800	37%	42%	26%	43%	46%	33%	38%

公共交通の利用促進や多様な移動手段と連携した駐車場マネジメントが必要である。

見直しの内容

➤ 駐車場施策によるモビリティ・マネジメントの実施

## 7. 今回の「西宮市駐車施設附置条例」の見直し内容

### ①現状の駐車需要に応じた附置義務基準の見直し

西宮市における建築用途別の駐車施設の実態調査の結果、現状の駐車需要に応じた附置義務基準となるよう条例の改正を行います。

【「事務所・病院」、「その他非特定用途」の基準値】

附置義務基準（原単位）＝ 附置義務駐車台数1台当たりの建物の床面積（㎡/台）

【ワンルームマンションの基準値】

附置義務基準（原単位）＝ 施設の全戸数に対する必要な駐車台数の割合（％）

### 条例改正案

【現行】

用途 区分	特定用途			非特定用途		
	店舗 百貨店	事務所 病院	その他	住宅		その他（福祉 施設等）
				一戸あたりの 専有面積が 40㎡以下	一戸あたりの 専有面積が 40㎡超/戸	
基準値	200㎡ につき1台	250㎡ につき1台	300㎡ につき1台	戸数の25% の台数	戸数35% の台数	500㎡ につき1台

【見直し案】

用途 区分	特定用途			非特定用途		
	店舗 百貨店	事務所 病院	その他	住宅		その他（福祉 施設等）
				一戸あたりの専 有面積が40㎡ 以下	一戸あたりの専 有面積が40㎡ 超/戸	
基準値	200㎡ につき1台 （現行通り）	<b>300㎡</b> につき1台	300㎡ につき1台 （現行通り）	戸数の <b>15%</b> の台数	戸数の35% の台数 （現行通り）	<b>800㎡</b> につき1台

\* 赤字は、今回の見直し案

## ②建築物の敷地以外へ駐車施設を附置する場合の距離要件の緩和

現行制度では、敷地内に駐車場を設置することを原則とし、特にやむを得ない場合に隔地（概ね隔地距離200m以内）での附置義務駐車場の設置を認めているが、中心市街地に駐車場となりえる空地が不足している現状や他都市事例を踏まえ、土地の有効活用や良好な街並み形成のため、隔地距離を現行の「概ね200m以内」から「300m以内※」に緩和する。

※人が歩いてもいいと感じる距離が300m程度（建築設計資料集成：日本建築学会）、バス停までの徒歩圏が300m（都市構造の評価に関するハンドブック：国土交通省）より

### 条例改正案

【現行】

隔地距離  
概ね200m以内



【見直し案】

隔地距離  
**300m**以内

\*赤字は、今回の見直し案

## ③公共交通利用促進措置による附置義務台数の緩和

中心市街地への一般車両の流入抑制を図るため、公共交通機関の利用の促進に資する措置を実施する建築主に対して、附置義務台数を緩和する制度を条例に定めます。

先進する札幌市、仙台市、神戸市を含む他都市では、公共交通利用促進等の取り組み項目に応じた5%～40%の緩和率を設定し、加算した緩和率の上限を20%～55%としています。

### 条例改正案

#### ①制度の対象

駐車場整備地区、商業地域・近隣商業地域に位置する建築物を対象とします。

#### ②公共交通利用促進措置及び緩和率

下表に掲げる公共交通利用促進措置を実施する場合、市長の承認の上、駐車施設附置義務台数の緩和を行います。ただし、公共交通利用促進措置を複数実施する場合は、加算した緩和率の上限を30%とします。

	対象エリア	取組項目	緩和率	備考
公共交通利用促進措置	駐車場整備地区、商業地域・近隣商業地域	①公共交通に関する情報提供（分かりやすいマップの表示・冊子の配布等）及び、建物内に公共交通の時刻表の表示・冊子配布等 ただし、駅からの直線距離500m以内または、バス停からの直線距離300m以内の建築物に限る	5%	最大30%緩和
		②シェアサイクルの導入 ただし、シェアサイクルポート5台以上整備する場合に限る	5%	
		③カーシェアリングの導入	5%	
		④公共交通待合施設の整備	10%	
		⑤鉄道駅への地下通路等の接続	20%	

## 8. スケジュール

- ・ 令和5年9月13日 市議会（総務常任委員会）へパブリックコメント実施前の報告
- ・ 令和5年10月10日～11月10日 パブリックコメント実施
- ・ 令和5年12月 市議会（総務常任委員会）へパブリックコメント実施結果報告
- ・ 令和6年1月 パブリックコメント結果公表
- ・ 令和6年3月（予定） 市議会（定例会）へ条例改正の上程
- ・ 令和6年3月～6月末（予定） 条例改正周知期間
- ・ 令和6年7月1日（予定） 改正条例施行

以上