

（別紙） ご意見の要旨と本市の考え方

No.	該 当 頁	ご意見の要旨	本市の考え方
四輪車設置基準			
1	P.15	・都心部への流入台数を減らすためにも、附置義務台数をもっと緩和し、最低限の台数にするべき。	・実態調査などのデータに基づき、市内一律の指導として最低限必要な駐車場を整備できるよう、必要最小限の規制という考え方のもとで、市内一律の基準は、基本的には緩和の方向で見直し、原単位を設定しています。
2	－	・所有する土地上に所有する建築物の駐車場に隔地する場合の運用について、実態に即した多様なケースを認めてほしい（例：賃貸借契約が確認できる駐車場への隔地、不動産信託を活用している物件について信託受益権者が同一である物件への隔地、同一グループ会社内の所有物件への隔地など）	・ご意見を踏まえ、駐車場を附置すべき者が、駐車場を所有していること、またはそれと同等の権利を有するなど、正当な権原に基づき使用することができることを確認できる場合は認めることとします。
3	－	・建築物の利用特性により、駐車場の需要が少ない、かつ将来も需要が容易に増加しない場合には、利用実態や建築主等が実施する駐車需要実態調査を参考に附置台数を検討、または個別審議を実施できるよう考慮するなど、台数の緩和についてより柔軟な対応をしてほしい。	・附置義務については、市内一律の指導として最低限必要な駐車場を整備できるよう、必要最小限の規制という考え方のもと、駐車場整備地区や用途地域、建築物の用途ごとに設置基準を設定しております。 ・また、今般の改正では、都市機能が高度に集積するエリアにおいて、駐車施設等の過不足や小規模駐車場の乱立による交通阻害といった課題の解決に向けて、まちづくりと一体となって駐車施設の位置や規模を最適化する観点から、都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルールを導入を制度化します。
荷さばき駐車設置基準			
4	P.20 ～27	・国の標準条例に「複数台数整備が必要な場合に４割以下は普通車区画で整備できる」とあるが、市条例にも規定すべき。 ・附置義務基準は２ｔ車に対応できる大きさとなっているが、実態としてはロールーフの車両や普通車（商用車）を用いるケースが多く、すべての荷さばき車両を２ｔ車対応とする必要はない。最低限の台数を２ｔ車対応として義務化し、それを超える台数を従来通りの普通車規模と選択できるようにすべき。また大規模オフィスでは共同配送が一般的なため、常時５台を超える荷さばき車両が停車していることは想定しにくいため、必要台数の上限設定やさらなる低減措置を検討してほしい。 ・共同住宅に最も多く配達される業者が使用する車両は普通車または軽自動車が主流となっている。生協やイオンネットスーパー等の配達車についても、１.５ｔ車までが主流のようである。百貨店・事務所・その他特定用途の想定車両と共同住宅における荷さばき場の想定車両を一律に同一とすることは、現状の実態を十分に反映した判断基準とは言えない。 ・近年の配送車両の小型化を踏まえ、より実態にそった寸法規定へ見直してほしい。	・ご意見を踏まえ、市内の配送において、一定の割合は、軽貨物車を利用していることや、大規模建築物においては、共同集配や館内配送などにより荷さばきの効率化が図られているという実態から、荷さばき駐車場の附置義務規格は、２トン車を標準としますが、一定規模以上の建築物で、荷さばき駐車場を設置する場合は、普通車区画（幅 2.5m×奥行き 6.0m×高さ 2.1m）で整備することも認めることとします。

No.	該 当 頁	ご意見の要旨	本市の考え方
5	P.20 ～27	<ul style="list-style-type: none"><li>・建物規模や業種・業態によって必要な荷さばき台数や車両の大きさ等が異なることや、特に大型施設では荷さばきの運用ルールや館内物流の導入等の工夫もされていることから、一律の原単位の設定は実際の需要から大きく乖離する。</li><li>・配送管理運用ルールの策定がある場合で、2 以上の用途がある建築物である場合は、用途ごとにピーク時間が異なるため、荷さばきに附置義務台数が最も多くなる用途のみを対象として算出し、整備することとしてほしい。</li><li>・実態に即した台数算定方法や緩和措置の導入をお願いする。</li><li>・都心部における荷物の配達は、自動車だけでなく自動二輪車や自転車、徒歩（台車）等で行うことが多いことを踏まえ、荷さばきのための自動二輪車や自転車、台車置き場を整備することで、附置義務台数としてはカウントできないが、荷さばき駐車施設の附置義務を緩和するなど、実態に応じた対応ができるようにしてほしい。</li><li>・配送車の小型化等を踏まえ、四輪車 2 台で荷さばき 1 台分とみなす換算措置を検討してほしい。</li><li>・非住宅（特に事務所、ホテルなど荷さばきの運行スケジュールを管理できる施設）においては、今回の算出式に基づく設置台数は過剰傾向にある。共同住宅における周辺道路への違法駐車の解消が目的であれば共同住宅より事務所の大規模低減緩和の低減率を大きくすべき。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ご意見を踏まえ、市内の配送において、一定の割合は、軽貨物車を利用していることや、大規模建築物においては、共同集配や館内配送などにより荷さばきの効率化が図られているという実態から、荷さばき駐車場の附置義務規格は、2 トン車を標準としますが、一定規模以上の建築物で、荷さばき駐車場を設置する場合は、普通車区画（幅 2.5m×奥行き 6.0m×高さ 2.1m）で整備することも認めることとします。</li><li>・また、荷さばき駐車施設は、車両の入れ替わりの頻度を加味して、その台数を 2 倍に換算して四輪車の附置義務台数の内数に含めることとします。</li><li>・なお、荷さばき駐車施設における、事務所および共同住宅における大規模低減の低減率については、それぞれ国の標準駐車場条例の考え方を踏まえ設定しております。</li></ul>
6	P.24	<ul style="list-style-type: none"><li>・駐車場設計施工指針では車路より車高の有効高さが低く設定されているため、車路の高さ基準を 3.2 m 以上とするなら、車室の高さは 3 m 以上のままで妥当。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・国の標準駐車場条例の改正に関する技術的助言をもとに、標準的な集配車両（2 トン車）に対応できるよう、車室のはり下高さを 3.2m 以上とします。ただし、既存建築物を活用する場合など、建築物の状況により、個別に協議し、総合的に判断します。</li></ul>
7	—	<ul style="list-style-type: none"><li>・共同住宅ではゴミ回収車の通行軌跡や回収スペース、車寄せ、来客用駐車場等の車が停車できるスペースを計画時点で設けることが通常である。そのため、これらのスペースを活用し、共同住宅の場合は、荷さばき駐車場と兼用を可能とする柔軟な対応をお願いする。</li><li>・国の標準条例に「荷さばきのための駐車施設の整備と同等以上の効力があると認める場合この限りでない」とあるが、市条例にも規定すべき。</li><li>・荷さばき駐車区画の運用について、国の標準条例では「荷さばきに支障のないと管理者が認めた場合に、引っ越しや住民の送迎などの際に一時的に使うことは差し支えない」とあり、大阪市も同じ考え方とすべき。</li><li>・荷さばき駐車場はゴミ収集車の駐車スペースと兼用が可能としてほしい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・共同住宅における宅配需要の増加への対応や、道路交通の円滑化、都市内物流の円滑化等に対する取り組みとして、敷地内で荷さばき専用のスペースを確保するため、荷さばき駐車施設の設置を義務化するものです。</li><li>・荷さばき駐車施設の運用について、当該荷さばき駐車施設が、常時荷さばきのために利用できるよう管理者が管理する場合に限り、引っ越しや住民の送迎等で一時的に利用することについては、柔軟な対応として差し支えないと考えます。</li><li>・ゴミ収集車の駐車スペースの適否については、関係行政機関の判断によります。</li></ul>
8	P.24 ～27	<ul style="list-style-type: none"><li>・歩行者専用空間周辺は、敷地内に駐車場を配置することが不可能であるため、荷さばきスペースについても隔地確保や距離要件等の緩和措置が必須。</li><li>・既存の建物を活用した増築等の場合には、なおさら構造上、荷さばき駐車施設の確保が難しく、老朽化した建物の更新や既存ストックの有効活用等を妨げることに繋がると考える。これらにより荷さばき駐車施設の義務化の内容は、柔軟な運用が可能なよう見直すこと、やむを得ない場合における適用除外または緩和（隔地荷さばきの許容や構造等の基準の緩和等）に関する規定を設定してほしい。</li><li>・増築等、既存の緩和措置について、原単位以下の増築又は用途変更の場合や、既存建築物において構造上高さを確保できない場合に、荷さばき駐車場の附置義務を適用除外とできる規定を設けるべき。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ご意見を踏まえ、荷さばき駐車施設の設置における設置基準や台数の緩和等について、特にやむを得ないと認める場合などは、個別に協議し、建築物ごとに総合的に判断できるよう規定します。</li><li>・ただし、共同住宅における宅配需要の増加への対応や、道路交通の円滑化、都市内物流の円滑化等のため、市内一律の基準として、今回荷さばきの附置義務を追加しているため、適用除外の規定は設けません。</li></ul>

No.	該 当 頁	ご意見の要旨	本市の考え方
9	P.28	・共同住宅の原単位は 300 戸と書かれているが、低減率が 400 戸を超えてからの数値となっているので、わかりやすく計算例を示してほしい。	・計算例を見直し（案）に記載します。
11	－	・車路内に荷さばきスペースを計画する場合、残された車路幅は 3.5mを確保する方法はどうか。（ただし、両側通行の車路の場合は、荷さばきスペースの前後に自動車のすれ違い可能な待機スペースを確保することが前提） 	・荷さばき駐車施設の計画においては、四輪車駐車施設の設置基準と同様に、車路幅は 5 m必要です。
附置義務条例の柔軟な運用（共同駐車場の基準緩和（建築敷地から敷地外駐車施設までの距離））			
12	P.29	・梅田は共同駐車場の指定が少ないため隔地距離を広い範囲（現状の 2 倍程度）で設定してほしい。 ・既存ストックの活用の観点から、共同駐車場以外への隔地についても、隔地距離を「概ね 350m以内⇒概ね 500m以内」とするなど、緩和を検討してほしい。	・共同駐車場は、一定の条件のもと、近隣の複数の附置義務駐車場を集約することができる大規模駐車場であると認めて本市が指定するものです。まちづくり政策の観点から、小規模駐車場の乱立を抑制することや、歩行者の安全性の向上、まちの賑わいに影響の大きい建物 1 階部分の活用を期待した制度です。より効果的に大規模駐車場の運用・整備が行われるよう、共同駐車場の隔地距離を 500mに緩和します。 ・一方、共同駐車場以外の隔地駐車場は、性質が異なり、隔地駐車場の距離の緩和においては、このような効果が期待できないため、今回緩和は行いません。
附置義務条例の柔軟な運用（公共交通利用促進等による附置義務台数の緩和策）			
13	P.29	・歩行者専用空間周辺については、敷地内駐車場を配置することが不可能であり、隔地での確保を余儀なくされる一方、自動車での来街は極めて限定的。通常の駅周辺に加えたさらなる台数緩和や、隔地駐車場の要件の緩和などがさらに必要。 ・他敷地の上空通路を経由して鉄道駅に接続する場合の取扱いを明示してほしい。 ・鉄道駅に直結していなくても、周囲に徒歩圏の駅が複数あるなど、公共交通利用の促進につながる可能性の高いエリアの緩和も設定すべき。 ・駅接続緩和は、駐車場整備地区、商業又は近隣商業地域のみ認めることとなっているが、他の用途地域でも認めることができないか検討してほしい。 ・駅接続による附置義務台数の緩和を自動二輪に適用できるようにしてほしい。 ・荷さばき駐車施設にも、鉄道駅直結の立地における附置義務緩和の対象とするよう検討してほしい。	・ご意見を踏まえ、駐車場整備地区、商業または近隣商業地域においては、現在の規定に加え、歩行者専用道路により、建築物が鉄道駅へ地下通路や上空通路により直接接続しているものと同等の公共交通利用促進がなされていると認められる場合は、四輪車の附置義務台数の緩和の適用を可能とします。 ・他敷地の上空通路を経由する場合については、計画建築物の敷地内における鉄道駅との接続状況を確認し、計画建築物が存続する限り、鉄道駅等への接続を継続し、適正に維持管理する必要があること、また接続が持続できなくなった場合には、緩和前の附置義務台数を敷地内で確保する必要があることなど、個別に協議のうえ、総合的に判断します。 ・この制度は、公共交通の利便性の向上等によって、駐車施設の需要を低くする措置がなされ、中心市街地への自家用車の流入による渋滞の抑制が図られた建築物において、附置義務台数を緩和するものです。自動二輪車は、四輪車よりも専有するスペースが小さく、車体もコンパクトであるため、駅接続による渋滞抑制の効果は限定的であり、また、目的地までの移動距離が短いと自動二輪車や原付の利用割合が増え、長くなると鉄道の利用割合が増えることから、自動二輪車は、鉄道によって代替されることは難しいと考えられます。駅接続により、駐車施設の需要が減少する根拠が不明確であるため、自動二輪車や荷さばきについて、緩和は適用しません。

No.	該 当 頁	ご意見の要旨	本市の考え方
14	P.29, 30	・『公共交通利用促進策等による緩和』と『大規模事務所の特例緩和』が併用可能であることを、延床面積の区分や用途別の適用例を添えて、緩和を計算式のどの段階で掛けるかも含めて明確に記載してほしい。	・『公共交通利用促進策等による緩和』と『大規模事務所の特例緩和』を併用する場合の計算例を見直し（案）に記載します。
地域ルール の 制度化			
15	P.30 ～32	・歩行者空間に面する地域は、一般車両の進入が不可となっている。当該地域や、都市再生緊急整備地域以外のエリアにおいても、地域ルールに準じて駐車場の附置義務が除外できるなど柔軟な運用ルールが設定できる制度設計としてほしい（現行では都市再生緊急整備地域の指定のみ適用）。例えば、ウォークブルなまちなかの形成を図るエリアは車の乗り入れを抑制するエリアであり、附置義務条例を適用するのは不適切である。 ・地域を設定する際の下限となる区域面積や設定までの手続きや想定期間を示してほしい。 ・エリアマネジメント団体等からの提案を可能としているが、エリアマネジメント団体がない場合など、エリアでの事業者間の合意形成に相当な時間を要することが推測される。この地域ルールは新規開発への適用も視野に入れた制度か。 ・都市再生緊急整備地域自体が限定的なエリアでエリアの外側に駐車施設が多くみられるケースでは、地域外に附置義務駐車場を設定することも想定されるため、都市再生緊急整備協議会に入らない事業者の参画が必要なケースも出てくる。地域外でも連携が必要な事業者の参画が可能となるように制度上の配慮を検討してほしい。	・今般の改正では、都市機能が高度に集積するエリアにおいて、駐車施設等の過不足や小規模駐車場の乱立による交通阻害といった課題の解決に向けて、まちづくりと一体となって駐車施設の位置や規模を最適化する観点から、都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルールの導入を制度化することとしたものです。 ・他の法令に基づく地域ルールの導入については、適用条件に整合する対象区域の設定に関して、事業者等における検討が具体化するなどの状況を踏まえて、必要に応じて検討してまいります。 ・都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルールの適用については、区域は地域の交通問題等の解決に資するよう、複数の街区からなる一定程度のまとまりある区域として設定することが必要です。また、設定した区域における配置計画については、大阪市を含む都市再生緊急整備協議会の設置により検討・策定する必要がありますが、エリアによって要する期間は異なることが想定されます。引き続き、策定の流れや必要となる手続き等に関してマニュアル等の作成を行っていきます。
自動二輪車駐車施設の設置基準			
16	P.33 ～35	・都心部の事務所では、通勤手段として電車を利用するケースが一般的で、自動二輪や自転車での通勤を禁止している会社が大半であり、自動二輪の駐車需要はほとんどない。利用実態に合わせた原単位に緩和できるようにしてほしい。 ・自動二輪等のニーズは非常に低い。過剰な設置基準となっている。 ・大規模な事務所においては低減率を設定し、四輪車及び荷さばきと同様に緩和すべき。	・自動二輪車の附置義務基準については、利用実態や道路交通法の改正による自動二輪車の駐車需要の動向等を踏まえ、基本的には見直しを行いません。 ・ただし、ご意見を踏まえ、事務所においては、四輪車や荷さばきと同様に、自動二輪車についても、大規模な事務所の特性を考慮し、大規模低減を適用します。
17	P.33 ～35	・自動二輪車についても、設置条件の緩和（隔地や月極化などの運用の柔軟化）の検討が必要。	・現行の制度において、自動二輪車駐車施設の隔地は、やむを得ない場合に認めています。運用に関することを含め、個別に協議のうえ、総合的に判断します。

No.	該 当 頁	ご意見の要旨	本市の考え方
経過措置について			
18	—	<ul style="list-style-type: none"><li>・数年前から許認可協議を行っている大規模プロジェクトにおいて、現行条例に基づき設計検討しており、改正後の要件を満たすために抜本的な計画内容の見直しによるスケジュールの遅延又は計画中止などにより多大な影響が出る可能性があるため、条例が公布日から施行日まで、一定の猶予期間を設けるべき（例えば、超高層建築物等大臣認定が必要な建築物については２年程度の猶予を設けるなど）</li><li>・再開発事業には約３年、大規模物件には約２年の計画期間が必要となる。本基準における猶予期間も十分確保してほしい。</li><li>・大規模事前協議の対象となる建築物の対象となる建築物については、大規模事前協議開始後、内容を変更するということは、計画の再検討（実施設計のやり直し）が必要となり、時間的にも金銭的にも事業者の負担が大きく、また、行政手続きの制度の施行タイミングの部分でやり直しになることを避けるためにも、「２年以内に確認申請した者」または「１年以内に大規模事前協議を開始した者」等に変更してほしい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・荷さばき駐車施設の設置義務を追加したことにより、大規模開発における事業計画への影響を考慮し、荷さばき駐車施設の設置義務については、経過措置として、改正条例の施行の日から２年以内に工事着手をした者は従前の例による旨を規定します。併せて、特別な事由があると認める場合は、期間について、個別に協議のうえ、総合的に判断します。</li></ul>
その他			
19	—	<ul style="list-style-type: none"><li>・共同住宅が特定用途となったことで、要綱の廃止または条例への一本化をするべき（条例と要綱で重複して規定がかかる場合があるため）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・条例は、建築物を目的地として発生する駐車需要に対応し、主に来客用として駐車施設の整備を行うものですが、要綱については、共同住宅の入居者用の駐車場として整備していただくものであり、駐車施設の整備目的が異なるため、一本化は行いません。</li></ul>
20	—	<ul style="list-style-type: none"><li>・駐車場の建替えや改修（平面から立体駐車場化する等の新築を含む）時に周辺に代替先がない場合、一時的に附置義務台数を満たせない状況が想定するが、一時的な附置義務の緩和等を協議できる等の運用を検討してほしい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・建替えや改修等に伴う閉鎖など、一時的に駐車場が使えなくなる場合の代替策について、台数の緩和措置は設けておりませんが、計画地等の状況により、個別に協議のうえ、総合的に判断します。</li></ul>
21	—	<ul style="list-style-type: none"><li>・昨今、シェアモビリティの需要が拡大し普及している状況を踏まえ、建築物にシェアモビリティポートが設置される場合には、それらを自動二輪車等の附置義務台数に含めることができるようにしてほしい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・四輪車駐車施設については、カーシェアリングとする駐車施設を附置義務台数に含めることを認めています。</li></ul>
22	—	<ul style="list-style-type: none"><li>・見直し後の条例・要綱はいつから施行させる予定か</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・令和７年度中に、条例等の改正を行い、令和８年４月１日施行をめざします。</li></ul>