

第 1 回

大阪市駐車施策に係る有識者会議

会 議 録

日	時	令和 7 年 2 月 1 2 日（水）
		午前 1 0 時 3 0 分
場	所	大阪市役所本庁舎 7 階 市会第 6 委員会室

第 1 回 大 阪 市 駐 車 施 策 に 係 る 有 識 者 会 議 会 議 録

○日 時 令和 7 年 2 月 1 2 日（水） 午前 1 0 時 3 0 分開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 7 階 市会第 6 委員会室

○出席委員 4 名

座 長	吉田 長裕	委 員	友田 泰弘
委 員	佐久間 康富	委 員	小谷 真理

開会 午前 1 0 時 3 0 分

○事務局（中山） 定刻になりましたので、ただ今から第 1 回大阪市駐車施策に係る有識者会議を開催させていただきます。

委員の皆様には、何かとお忙しいところご出席を賜りまして、ありがとうございます。

私、本日の司会を務めさせていただきます計画調整局計画部都市計画課長代理の中山でございます。本日、どうぞよろしくお願い申し上げます。

傍聴、報道機関も含めました皆様に申し上げます。携帯電話は電源を切るかマナーモードに設定し、会議の妨げにならないようご協力をお願いいたします。

続きまして、本日の資料確認をさせていただきます。議事次第の 1 枚もの。資料 1、第 1 回大阪市駐車施策に係る有識者会議出席者名簿でございます。資料 2、大阪市駐車施策に係る有識者会議開催要綱でございます。資料 3、大阪市駐車施策に係る有識者会議傍聴要領でございます。資料 4、大阪市駐車施策に係る有識者会議のスケジュール（案）でございます。その後ろにパワーポイントの会議資料、資料 5 と資料 6、参考資料という形でつけさせていただいております。お手元に全てそろっておりますでしょうか。

では、ここで委員の皆様のご紹介を事務局からさせていただきます。

お手元にお配りしております資料のうち、第 1 回大阪市駐車施策に係る有識者会議出席者名簿と記しておりますものをご参照いただきたいと存じます。

同志社大学政策学部准教授の小谷委員でございます。

○小谷委員 小谷でございます。よろしくお願い申し上げます。

○事務局（中山） 和歌山大学システム工学部教授の佐久間委員でございます。

○佐久間委員 佐久間でございます。よろしくお願い致します。

○事務局（中山） 一般社団法人大阪ビルディング協会会長の友田委員でございます。

○友田委員 友田でございます。どうぞよろしくお願い致します。

○事務局（中山） 大阪公立大学大学院工学研究科准教授の吉田委員でございます。

○吉田委員 吉田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（中山） 続きまして、オブザーバーです。

大阪都市計画局計画推進室計画調整課の木下参事でございます。

○木下オブザーバー 木下です。よろしくお願い致します。

○事務局（中山） 大阪市建設局道路河川部調整課の大島課長でございます。

○大島オブザーバー 大島です。よろしくお願いいたします。

○事務局（中山） 引き続きまして、事務局側の出席者をご紹介します。

計画調整局長の山田でございます。

○事務局（山田） 山田でございます。よろしくお願い致します。

○事務局（中山） 計画調整局計画部長の荒木でございます。

○事務局（荒木） 荒木と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局（中山） 計画調整局計画部都市計画課長の細見でございます。

○事務局（細見） 細見です。よろしくお願い致します。

○事務局（中山） 計画調整局計画部交通政策課長の黒木でございます。

○事務局（黒木） 黒木です。よろしくお願い致します。

○事務局（中山） それでは、大阪市を代表いたしまして、計画調整局長の山田から一言ご挨拶を申し上げます。

○事務局（山田） 改めまして、局長の山田でございます。よろしくお願い致します。

まず、冒頭、今回の大阪市駐車施策に係る有識者会議の開催にあたって、一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、平素より大阪市のまちづくりにおきまして様々な観点からご審議を賜っておりますこと、厚く御礼申し上げます。

近年、高齢化社会の到来とか、あるいは若者の車離れとか社会情勢の変化から、後ほ

ど説明をさせていただきますけれども、市内の自動車利用は減少する一方で宅配需要の増加などによります荷さばきスペースの必要性が高まるなど、大阪市におけます駐車問題をとり巻く環境は大きく変わってきているのではないかなというふうに認識しているところです。

一方で、令和4年12月に大阪府市では大阪のまちづくりグランドデザインというのをつくっているのですけれども、そこで、今後、大阪の目指すべき都市像として、「未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくり」ということで、人に軸足を置いたような形で拠点形成と魅力ある生活圏の創造の実現に向けたまちづくりを目指しているところでございます。

本市のまちづくりにおきましても、具体的などころで言いますと、御堂筋、あるいは難波周辺において人中心の道路空間の再編を進めているところです。特に難波につきましては、この3月にはなんさん通り、ちょうど今、駅前の広場のところが変わっているかと思うんですけれども、なんさん通りという広場の南のところも含めて、この3月には全体が完成する予定という形になってございます。

こうした状況を踏まえて、大阪市のほうでは、人中心のまちづくりに向けた駐車施策の在り方について専門的な見地から議論をさせていただくために、今回、有識者会議を設置させていただいて、いろいろご議論を賜りたいというふうに思っております。少しトレンドで追うところと施策的な観点と両方のアプローチが必要かなというふうに思っておりますので、ぜひ忌憚のないご意見賜れたらなというふうに思っていますので、よろしく願いいたします。

以上で私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局（中山） それでは、本日は第1回目の有識者会議でございますので、今後の会議の進め方につきまして、事務局のほうからご説明させていただきます。

本有識者会議におきましては、自動車交通を取り巻く環境の変化を踏まえて、駐車場設置基準の在り方など大阪市として取り組むべき駐車施策の在り方を議論し、主に本市の附置義務条例及び共同住宅指導要綱の見直しについて意見を願うものでございます。

運営体制でございますが、資料2の有識者会議開催要綱をご参照ください。

本会議では、要綱第2条にありますとおり、交通や駐車施設の状況認識や駐車施策の基本的な方向性、建築物における駐車施設の附置義務の在り方、共同住宅における駐車

施設の附置の在り方、その他駐車施策の検討に必要な事項について、委員の皆様から幅広くご意見を頂戴したいと考えております。

また、要綱第4条にありますとおり、当会議の座長につきましては互選により定めることとなっており、また、座長に事故がある場合のため、座長より職務代理者をご指名いただきます。こちらにつきましては後ほど手続を進めさせていただきます。

また、要綱第7条で本会議は公開を原則としておりますが、座長の判断により公開することが適当でない場合は非公開とすることも可能としております。

続いて、スケジュールでございます。資料4のスケジュールをご参照ください。

事務局といたしましては、次回以降の検討項目について、令和7年内に適宜開催し、最終的な取りまとめを行ってまいりたいと考えております。

以上、会議の進め方についてご提案をさせていただきましたが、ご意見等ございませんでしょうか。

(発言する者なし)

○事務局(中山) ご意見がないようですので、先ほどご提案させていただきましたスケジュールで進めてまいりたいと思います。

続きまして、会議の議事進行にあたりまして、座長の選任を行ってまいりたいと思います。

大阪公立大学大学院工学研究科准教授の吉田委員にお願いしたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○事務局(中山) ありがとうございます。

それでは、ここからの進行につきましては、座長にお願いしたいと思います。

なお、大阪市駐車施策に係る有識者会議開催要綱第4条第3項の規定によりまして、座長に事故があった場合に備えまして、座長職務代理をあらかじめ座長が指名することとなっておりますので、吉田委員よりご指名をよろしくお願いいたします。

それでは、座長、よろしくお願いいたします。

○吉田座長 ありがとうございます。

それでは、私が会長の職務を執行できない際の職務代理につきましてご指名させていただきます。佐久間委員にお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○吉田座長 ありがとうございます。

それでは、佐久間委員、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速ですけども、お手元にお配りしております資料に沿いまして議事を進めてまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

では、資料5を使って、まず事務局のほうからご説明をお願いいたします。

○事務局（細見） お手元のほうに資料5、お配りしてございます。こちら前のスクリーンのほうに同じ資料をお示ししてご説明さしあげたいと思っております。少しボリュームありますので、ちょっとお時間頂戴したいと思っております。よろしくお願いいたします。

最初、ページ番号を右下に打っておりますが、1ページ目でございます。

初めに、これまでの経過のご説明でございます。

本市では、駐車施策の基本方針に対する一つの手段としまして附置義務制度を位置づけてございます。

これまで、駐車場法に基づく条例や、それから要綱を定めまして、駐車施設の設置の義務づけや行政指導を行い、路上駐車の防止や良好な都市環境の維持と改善に取り組んでまいりました。実態に応じまして原単位の見直しも実施してきましたが、車の使われ方の変化によりまして、さらに駐車需要が減少傾向にある、そういった状況にございます。

また、都市再生特別措置法の改正によりまして、まちづくりと連携した駐車施策に取り組む必要があると、そういった状況も出ております。

次のページでございますが、2ページ目、こちらは本市の都心部、それから京橋、新大阪を対象としました駐車場整備地区と呼ばれる、そちらの地区内の駐車場の供給量、それから駐車需要量、こちらの調査結果を示しておりまして、こちら見ますと、結論、右下にございますが、駐車施設の不足はなく、特に都心部では若干余裕が生じていると、そういった状況にあるといったことが今の前提条件としてございます。

それから、次のページでございます。

まず、こちらの附置義務ですけども、駐車場法の規定に基づく駐車施設の附置義務、こちらにつきましては、道路交通の円滑化などの目的から駐車場の必要最小限度の規制として課されるものでございます。

こういった考えの下、現在、大阪市では駐車場法の規定に基づきまして条例を定めております。具体的には、駐車場の整備地区などでは、いわゆる劇場とかホテル、店舗、

事務所、倉庫、工場、そういった特定用途と位置づけられるものに関しましては、建築規模に応じまして350平方メートル、または400平方メートルごとに1台を附置する。それから非特定用途、こちら共同住宅とか学校といったものでございますが、そういったものは450平方メートル、または525平方メートルごとに1台を附置する。そういったこととしております。

それから、次のページ、4ページ目ですが、こちら、別途、共同住宅を建築する場合におきましては、要綱に定める基準に基づきまして駐車施設を設けるよう指導しておるところでございます。こちらワンルーム形式の住戸の場合は全住戸数に対しまして10%、それからファミリー形式の住戸の場合は全戸数に対して30%から50%を乗じた台数を設置することとしております。こういったのが今の大阪市の附置義務であったり要綱の内容となっております。

それから、次以降、駐車施策に係る課題についてご説明さしあげます。

まず、5ページですが、まずは駐車需要の減少を示すデータでございます。

初めに、左上にございます大阪市の自動車の保有状況でございます。平成18年から減少を続けておりまして、平成24年を境に、特に乗用車などは横ばいといったような感じになってございますが、若干、軽自動車、一番上のこのオレンジ色のところですけども、こちらのみはやや微増傾向、そういった状況にあるということでございます。

それから、次、右上のほうの二つのグラフでございます。こちらは自動車の利用割合を示すデータでございまして、左の棒グラフは人の動きに着目しましたパーソントリップ調査の手段別の発生集中量を示しておりまして、こちら一番上の、ちょっと見にくいですがオレンジ色のところが自動車です。一番上が1990年度の調査結果でございまして、それ以降、自動車利用は現在まで自動車の量、それから分担率ともに減少傾向にあるといったことが分かります。

それから、右のほうは、自動車に着目しました道路交通センサスの調査結果でございます。こちら大阪市内の交通量を示しておりますけども、ピークがございまして、ここ10年間ぐらいはずっと減少傾向にございます。特にこの10年の数字を見ましたら、平成22年と27年比較しますと1日大体13万台の減少をしているといったようなことでございまして、減少幅は若干緩やかになってきているといったところが見られます。

それから、次に左下のほうには、附置義務の対象建築物におけます、実際にどれだけの駐車場、駐車場が利用されているかという駐車率といったものでございます。こち

らは平成25年が青色のデータ、それからオレンジ色がさらに直近のデータとなっておりまして、一番左が商業施設でございますが、こちらはほぼ変わらず横ばいとなっております。ただ、その他の特定用途、事務所であったり工場、それからそれらの合計見ましても、それらの用途につきましては減少していると、利用率が下がっているといったことが見受けられます。

それから、最後に右下のデータですけど、こちらは共同住宅の指導要綱、それから附置義務の条例対象の建築物におけます駐車率でございます。どちらも駐車率50%、70%、40%、50%、概ねそういった数字になっておりまして、余裕があるといったことが分かるといったことになってございます。

次は、課題としまして荷さばき駐車需要の増加に関してです。左のほうの折れ線グラフが宅配便の取扱実績の推移のグラフでございまして、こちら2020年の新型コロナウイルスの感染症拡大、そういったことなどもございまして増加をしております。それから2013年度からの10年間でおよそ個数でいきますと14億個の増加と、そういった状況です。

それから、右側が、eコマースの市場規模につきましても、2014年からの10年間でおよそ2.2倍に拡大しておりまして、荷さばき駐車施設から一時駐車スペースなどの確保の必要性が高まっているといったことが分かります。

次のページ見ていただきまして、次の課題としましてニーズの変化と多様化についてでございます。

こちら、まず将来の自動車利用につきましては、自動運転などの推進、それからカーシェアリングの普及、そういったことがございまして駐車場の需要がさらに下がる可能性がある。一方で多様なモビリティの駐車環境の整備が必要となるといったことがございます。それから、既存の駐車場の有効活用としまして、共有化・共同化などの利用転換のニーズがあるということです。

それから、人中心のまちづくりとしまして、建築物の低層部などにおけます質が高く機能的なオープンスペースの創出が重要となっている。それからまた、都心部の空間におきまして、車と人の配置の考え方が見直され、車中心から人中心への転換が実施されているといった状況がございます。

こういったことから、駐車施設に関しましては、これまで蓄積してきた都市ストックなどを最大限生かしつつ質を高めていき、地区特性を踏まえるとともに多様なモビリティの結節点として柔軟に利活用できるものとする必要があるといった課題認識でござい

ます。

次、8ページ目でございます。

こういった課題に対する駐車施策の方向性をまとめております。こちら公共駐車場を含む既存ストックを活用しながら、駐車需要の減少、それから荷さばき駐車施設の需要の高まり、自動車利用の多様化、そういったことを踏まえ、附置義務制度につきましては、市内一律の基準は基本的には緩和の方向で見直し、それから特定の地域特有の課題に対しましては個別に対応できる仕組みとしていく、そういった考え方でございます。

こういったものに基づきまして、次のページでございます。具体的な対応方針としまして、三つの対応の枠組みの中で検討しております。

こちら、資料の見方としまして、赤色の※印がついておりますのは、次回以降のこちらの有識者の会議のほうで詳しくご議論いただきたいと考えているところでございまして、それ以外のところが本日これ以降にご説明さしあげる部分でございます。

こちら、まず一つ目、左上のほうでございます。原単位の見直しでございます。附置義務の原単位の見直し、それから条例の対象規模の下限の見直し、これが条例関係。それから共同住宅の設置基準の見直し、それから同様に共同住宅の対象規模の下限の見直し、それから大規模な事務所の特例に係る大規模低減、そういったものによります利用実態に応じた緩和を行うことで駐車需要の減少に対応するといった考え方です。

二つ目は、右上のほうですが、荷さばきの駐車施設の義務化による荷さばき駐車施設の拡充を行うということ。

それから、三つ目、下のほう書いてございます個別の建築物や地区が利用できる制度の拡充としまして、既存駐車場の有効活用、緩和メニューの多様化、それから地域ルール制度化、そういったことを行うことによりまして駐車施設へのニーズの変化と多様化に対応するというものでございます。

以降、本日の具体的なご議論いただく部分のご説明に入りたいと思います。

10ページ目でございます。

最初に、附置義務の原単位の見直しについてです。こちらは、道路交通センサスによるトリップの目的別建築物別の駐車需要、それから土地利用現況調査によります用途別の建築物の延床面積を用いまして、原単位となる駐車場1台あたりの延床面積を試算しております。また、併せて利用実態の調査を行っておりまして、原単位の検証をしております。

次のページがその結果でございますが、こちら11ページは、駐車場整備地区内におけます特定用途の原単位について示しております。

まず、上のグラフのほうが中小の規模の建築物、下が延床1万平方メートル以上の大規模な建築物に関するグラフとなっております、それぞれグラフの中身、オレンジ色が平成27年の道路交通センサスに基づく原単位、それから赤色が令和3年のセンサスに基づく原単位となっております、どちらも同じデータとなっております、それぞれ平成27年が410、令和3年が566ということでございまして、赤色の点線で縦に引いておりますこちらの現在の原単位よりもそれぞれ大きく、すなわち緩和の方向、そういったものを示してございます。

それから、青色のグラフがございます。こちら上と下で数字が違うんですけども、こちら実態調査の結果でございまして、中小規模と大規模どちらにおきましても、数字は違いますが現行基準よりも大きくなっておりまして、特に大規模の原単位が大きくなっているといったことが見られます。

それから、次に12ページでございます。

こちらは周辺地区におけます、同様に特定用途の原単位を整理したものでございます。赤色で示しております令和3年の原単位につきましては、オレンジ色の平成27年と比較しますと大きくなってございます。大きくなっているものの、令和5年に実施しました実態調査の結果では現行水準をやや下回っていると、そういった状況になってございます。

それから、次のページでございます。13ページ。

こちらが駐車場整備地区内などにおけます非特定用途、共同住宅や学校、こういった非特定用途の原単位について示したものでございます。こちらオレンジ色の平成27年のセンサスでは、現行の基準、赤い点線よりも大きくなってございますが、これは緩和方向になります。ただ、令和3年の原単位は平成27年や現行の基準に比べまして小さい、そういった数字になっているといったことが分かります。また、延床3,000から1万5,000平方メートルの中小規模の建物に関します令和5年の実態調査データ、これは青色で示しておりますけども、こちら原単位が現行水準よりも大きくなっているといったことが分かります。

少しこちらのセンサスのデータについて補足いたしますと、令和3年の原単位は平成27年に比べまして、学校、先ほど非特定用途ということで共同住宅と学校などというこ

となんですが、特に学校の集中量のほうが大きく増加しているといったことが分かっておりまして、これは全体としては自動車交通量が減少している、そういった傾向と異なってくる結果となっております、その理由として考え得るのがマイカー通勤といったコロナ禍の影響、そういったものも一定あるものと考えておりまして、利用実態、先ほどの青いグラフですね、そちらも踏まえますと、平成27年のセンサスに基づく緩和の方向というのが妥当な取扱いになるのかなというふうに考えておるところでございます。

それから、次のページでございます。14ページ。

こちらは原単位から少し変わりました、下限とする面積の検討についてです。こちら都心部の一般的な土地形状を想定しましたケースで、延床面積2,500平方メートルの特定用途の附置義務、これを確保しようとしますと、車路の幅員、こちら5メートルですが、こちらを確保した上で駐車場を配置するということがなかなか実現できないといったことがございまして、結果的に前面道路に直接出入りするいわゆる串刺しの形状、そういった駐車場の配置となってしまうといったことがございます。そのため条例対象の規模の下限を、今は2,000平方メートルとなっておりますが、こちらのほうを3,000平方メートルに見直す、そういったことをしますと、自動車と歩行者の交錯、串刺しの駐車場によって起こる自動車と歩行者の交錯、そういったものを抑える、そういったことであるとか、街並みの連続性確保などを図ることができるといったものでございます。

次のページ、15ページでございます。

こういった検討を踏まえまして、原単位の見直しのほうの総括的なものでございますが、基本的には緩和の方向で、道路交通センサス調査、それから実態調査の傾向を踏まえまして総合的に設定して、パブリックコメントなどの手続を経て案のほうを決定してまいりたいと、そのように考えております。

下の表は、現行の四輪車のうちの原単位、その運用上の表の整理になってございます。これ、下のほうには条例改正のイメージということで、例えば特定用途、(1)の駐車場整備地区、こちらの左上の箱ですが、その延床面積1万平方メートル超える部分につきましては、現行400分の延面積となつてございますが、こちらの400を例えば450分の延面積といった、そういったことをすることによりまして設置台数の緩和のほうに対応していくと、そういった見直しのほうを検討してまいりたいと思っておるところでございます。

次に、16ページからは共同住宅の指導要綱のご説明に入ります。

平成26年度の要綱改正時と同様でございますが、駐車実態調査によります四輪車の保有率を用いて駐車施設の設置基準を試算しております。

共同住宅の次のページ、17ページでございます。

共同住宅の要綱におけます新たな設置率の見直しを図るため、令和3年度に駐車の実態調査を行っておりまして、こちらの結果見ますと、ワンルーム、それからファミリータイプ、どちらも現状に比べまして保有率のほうが現行の設置基準を下回っていた、そういう結果が出ております。

次の18ページ、こういった実態調査の結果を踏まえまして、設置基準の見直しとしましては、一番上の表のほうに先ほどの実態調査の結果の戸数に対する実際の駐車需要、保有率、そのパーセントを記載しておりますが、こちらワンルームですと4、7、3、7、そういったパーセンテージになってございまして、その現行基準、それぞれワンルームですと、それが今は10%以上といった、そういった形になっておりますのを、見直しのイメージとしましては、下のワンルーム形式でございまして、それぞれ4%に対しまして3%以上、それから7%に対しては5%以上、3%に対して3%以上、7%に対して5%以上、そういった率を設定していったらどうかというふうに考えているところでございます。

次、19ページは、先ほどの敷地の最低規模の基準、こちらについても共同住宅につきましても同様の状況がございまして、こちらは敷地の面積でいきますと、先ほどの検討結果と同様の考え方を取りますと、対象規模500平方メートルといったものが出てきます。ですので要綱対象の規模の下限につきまして、敷地面積500平方メートル以上と、そういったものを設定したらどうかといったこととでございます。

ちょっと長くなりましたが、以上が資料5のご説明でございます。よろしく申し上げます。

○吉田座長　ご説明ありがとうございました。

それでは、ただ今、資料5を使って、課題1から3、それから原単位の見直しということでご説明をいただきましたので、これらの資料の中について、まずはご自由にご質問等いただけたらと思います。いかがでしょうか。

では、まず私のほうから前提になるようなところで、幾つか私も大阪市の委員経験に基づいて周辺状況に関わる事についてお聞きします。特に駐車場ということで考えますと、例えば大店立地法であったり、それから、都市再生における駐車場の集約化などが

あります。特に東京では、駅周辺の駐車場に関して、駅周辺の駐車場が使われていない状況がありますし、駅周辺に駐車場を設置することによって自動車でのアクセスを許容してしまうこともということになるので、事業者にとってもあまりよろしくなく、交通面などでも様々な課題が出てきているのではないかなというふうに思いますし、そういったご意見を聞くこともよくあります。

ですので、関連する指針等における原単位の考え方等も踏まえ、大都市に附置義務として適用しようとする際にはいろんな条件を考慮しないといけないと思います。例えば、料金については、原単位の実態を下げる要因になっています。

今回、現状のデータを出していただいていますので、この話題に関連するマニュアル等にある原単位の考え方踏まえ、どこに課題があるのかをもう少し多面的に捉え、大阪市の実情についても見ていく必要があるかなというふうに思います。特に今日は建物の駐車場に関して、現状をよく知っている方もおられると思いますので、資料の中の基準等について、実態等関わる問題についてもぜひご意見いただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

友田委員、よろしくお願いいたします。

○友田委員 大きな方向で申しますと、緩和という方向は、確かにその方向だというふうに、私、大阪ビルディング協会の会長を務めておりますけども、全員の総意を得たわけじゃありませんけども、意見として多く聞きますのは余っているんじゃないかという方向で、改善していく余地があるのかなとは思っています。

弊社、大阪ガス都市開発会社でございますけども、市内も賃貸マンションから分譲マンションを造らせていただいています、今の附置義務を守った上で造るんですけど、やはりあまり、場所にもちょっとよるんですけども、使われていないというケースがやはりあるということは感覚としては持っております。

ただ、事前にちょっとこれもお聞きしたんですけども、13ページのデータですね、令和3年の道路交通センサス調査という、これが令和5年の駐車実態調査と数字としては逆で、恐らくコロナ禍の中で学校関係のほうで、ちょっとこれが平成27年に比べて大きく学校系の集中量が増加というのは、これが非常に意外だったというのが正直なところでして、確かに公共交通機関を使うと令和3年頃というのはまだまだ危険だとか、個別に車で行ったほうが安全だというような、ちょうどそういう、令和2年の4月からコロナが、2月か、3月か、4月か、そのあたりに始まって、令和3年の調査というのはま

さに人命も失われるというようなそういう状況の中で、まさにその時期に調査された結果だと思うんでよく分かるんですけども、こんなに非特定用途のところで、共同住宅と学校というくくりがちょっと意外でございまして、学校がこれだけ増えて共同住宅のほうはどうだったのかなというところを少し知りたいなと思ったんですけども、共同住宅であればこの原単位よりも上回るようなデータになっているのか、そこがちょっと、何か異常データとして取り扱ってしまうのは少しちょっと怖い気がしております、そこはもしデータ等あれば分けて教えていただければありがたいかなというふうに思っております。ちょっと細かいところかもしれませんが、大きな方向としては緩和という方向には、私は間違いないなとは思っております。すみません。

以上でございます。

○吉田座長 ありがとうございます。

事務局から、ただ今の原単位、特に道路交通センサス調査、令和3年のところで、学校の原単位について、地域的特性をどのように捉えているのかといったところについて、補足説明がありましたらよろしくお願いいたします。

○事務局（細見） こちら私の手元のほうにセンサスの、こちらお示ししているデータのさらにちょっと詳細な分類したものがございます。特に学校が、合計しますと結果的に363という数字で、今、トータルの赤い棒グラフのほう記載しておりますけども、こちらに対して学校が、特に平成27年から令和3年にかけての数字の下がり方が非常に激しいと。要は、よりきつい基準を必要とするような、そういった変化をしております。逆に住宅のほうは、その結果の平均値が363ということですので、363よりは大きな、400ぐらいのそういった数字なんですけども、こちらについても平成27年と比較しますと厳しい方向に変化をする。要は需要が増えているという、データ上はそういった動き方になってございます。

ですので、ちょっと、学校は先ほどのそういったコロナ禍の通勤、そういったことも影響要素としてあり得るのかなといったこと。それから住宅は、あまりエビデンスがきちっとない中で、なかなかご説明するのが若干難しい部分はあるんですけども、例えば短時間のそういった宅配であるとか、そういったもののカウントが比較的多くなったとか、そういった何らかの影響要素みたいなことはあり得るのかもしれないと、そういった今、考察をしておるところでございます。

○吉田座長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○友田委員 ありがとうございます。確かにコロナのときには、家に巣ごもり需要とかでいわゆる宅配とかが増えたとかというの、もちろんそのとおりだと思いますので、そういう宅配需要のために駐車場というのが利用されるようになったということは確かに分かるんですけども、令和3年と令和5年となると、令和5年となると、もうほぼコロナ禍の解消というんでしょうかね、そういうデータかとも思いますんで、この差があまりにも大き過ぎるんで、少しちょっとこのデータは無視してもいいのかなというのが気になる部分ではあるんですけども、事前にもお聞きしたときに、平成27年といいますと、10年前のデータを基に決め切るということ、ちょっとそこに対していろんなご意見が、もしかするといただくこともあるんじゃないかなと思っていまして、コロナ前という状態でそのデータがもしないんであれば、もうこのデータ使うしかないとは思っておりますけども、少しそこに補足説明というのがやっぱり要るんじゃないかなという気がしております。状況は理解をしているんですけども、数字があまりにも上、下が逆転していますんで、ちょっとそこに関して説明を丁寧にする必要はあるかなというふうには感じました。

以上です。

○吉田座長 ありがとうございます。今のお話に補足する形での質問ですが、学校の先生の通勤というふうにおっしゃっていたんですけど、送迎等はこれには入っているんでしょうか。要は子供の送迎ですね。いかがでしょうか。

○事務局（細見） 送迎目的といったものもデータ上ございますので、そういったものも加味されたそういった数字として、はい、こちらの数字は出ております。

○吉田座長 ありがとうございます。ですので、通常、生徒の数とかはそれほど大きな変更はないにしても、学校へのいわゆる通学方法というのが一時的に変わったということもありますね。こういった特殊な状態のデータをどのような形で読み解くのかといったところについては、委員がご指摘のとおり、数字の構成みたいなものがどういうふうになっているのかといったところについて、補足説明を加えていただけたらというふうに思います。ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。

では、佐久間委員、お願いいたします。

○佐久間委員 ご説明ありがとうございました。全体として緩和の方向というご提案と、15ページですか、最後、原単位の見直しのご提案というのが要点かなというふうに思っ

てお伺いしました。全体的な見直しの方向というか緩和の方向でというのは、ご用意いただいた資料を拝見して、緩和の方向でいいかなというふうに私も思いましたというのが1点です。

一方で、緩和された後のオープンスペースがどう使われるのかなみたいなのが個人的には気になって、そこが、緩和された分が建築面積になるのか、オープンスペースで残るのか、オープンスペースで残ったものが、冒頭のほうにありましたけど荷さばきの対応になるのか、多様なモビリティの結節点になるのか、何かもうちょっと緑化されたようなスペースになるのかですとか、そのあたりをうまく、総合的に考え方が示せるというのかなというふうに思っています。ちょっと資料を拝見していると恐らく次回の論点になるかなというふうに思いましたので、またそのときに確認させていただければと思いますというのが一つです。

二つ目というか、15ページの緩和の方向の原単位のご提案で、今日はこの数字が妥当かみたいのところまで論点になるのか、ちょっと分からないまましゃべるところもあるんですけども、緩和の方向性はよろしいかなと思うんですが、例えば2,000が3,000になるご説明はいただけたかなと思うんですけど、例えば350が400になるというと、前に頂いている（1）のグラフの道路交通センサス調査の27年の黄色のグラフのところに400と入れて、400と50と入れて、このグラフを見ながらこの数字が妥当かどうかという判断をすればいいのか。この後、パブコメになっていろんなご意見があったときに、もっと厳しくしたらいいんじゃないかというよりも、緩和歓迎のご意見が来るかなとは思いますが、じゃ、なぜこの数字なのかみたいなお意見があったときにちょっとどう答えるのかなというのは疑問というか不安に思うところもありまして、もし何か現時点で1万2,000だとか、450とか、非特定用途のほうの1万5,600等々、何か数字の背景となるような考え方が、もしお持ちであれば教えていただければ安心かなと思いました。

○吉田座長　ありがとうございます。

では、事務局のほうからご説明をお願いします。

○事務局（細見）　最後の3点目の、こちら15ページの数字の置き方の考え方ですけど、ちょっと口頭でのご説明なのでうまく伝え切れるか、その点ちょっとご容赦いただきたいんですけども、まず前段の原単位の道路交通センサス、そういったものから見まして、特定用途の400を450。これは50単位とか、そういった丸め方でしまして450。そういったものを設定するといったことがございます。その上で、先生がおっしゃっていただい

たように延床面積の下限は3,000平方メートルというところに2,000平方メートルから緩和したらどうかといったことが記載されておりまして、次に中小規模の、要は3,000平方メートルから1万2,000平方メートルまで、こちらの400分の延床引く1,500といったところでございますけども、こちらは、まず中小規模のこういった建物に対する一律の緩和ということで、従前の基準を踏襲する形で今数字を入れておりますけども、マイナス1,500というのがまずございます。ですから大規模の基準にしているような450を設定したこういったものよりは、こちらの中小規模のものはまずは一律に緩和をするといった考え方がございまして、その上で敷地の最低限の3,000平方メートルと、そういう与条件で決まってくるところ、それを傾きに最後直すと400という小さい数字にはなるんですが、そもそも今申しあげたマイナス1,500というところでトータルでいきますと、450分の延床という大規模なものよりは低い、緩和をされたような、そういった設定をしておるといふ、ちょっとすみません、グラフ化しているともうちょっとお伝えしやすいんですが、そういった構成で最終的にはセットをしていく、そういったものになってございます。

それから、次に非特定用途、右側の表のほうなんですけども、こちら道路交通センサスなりの原単位としましては530というのがございました。これに対しまして520であるとか585といった数字が入ってございますけども、こちらは530というその目安はもちろん踏まえた上でになるんですけども、特定用途のほうから比率で最終的には設定した数字がこちらに入っております。その比率といいますのは道路交通センサスで分析しました特定用途の410というのと、それと非特定用途の530、それが割り算しますと1.3倍ぐらいになるんですけども、そちらを原単位のほうに、400と450、これに1.3倍を掛けるといったことで設定をしております。上の1万5,600平方メートルとかという数字だったり、1,950という一律の中小規模の緩和の部分のこういった数字も含めて、全部同じ比率で動くようにしております。ちょっとこれは運用上の整合としまして、特定用途と非特定用途が混ざった建築物の場合に、今の基準でいきますと非特定用途の面積を3分の2しまして、上の表でいくと1.3が1.5なんですけども、3分の2をして特定用途の面積に足し算をします。その上で特定用途の原単位で最終的な義務台数というのを算出するという、そういった運用上のやり方がございまして、そういったものも加味した上でこの最終的な数字というのを設定していくといった、そういったことになってございます。ですので、ちょっとここら辺の数字は最終的にどういったものにしていくかという

のは、そういった運用の面も含めてきちっと確認させていただきながら、最終的には設定させていただきたいなと思っておるところでございます。

○佐久間委員 分かりました。大丈夫です。

○吉田座長 ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。

よろしくお願いいたします。

○小谷委員 小谷でございます。質問を少しさせていただきます。

専門が法律ですので、少しデータの取り方、見方とか、数値の見方が分からない部分もあるので、若干基本的なご質問なって恐縮ですが、まずグラフで、5ページのところに、右上の自動車利用割合のグラフ、右側のほうの大阪市内発生集中交通量の推移のほうなんですけども、これは令和3年のデータは使われていないのは、これはやはりここにも何か特異値があるという理解でよろしいのかということ、確認をさせていただきたいというのが1点でございます。

それも踏まえて、これ全体に緩和ということで結構かとは思っているんですけども、実際の個々のデータ、今、根拠づけとしていただいているもので、基本となっているのがこの道路交通センサス調査の結果と、それから駐車実態調査の結果だと思うんですが、年度が違うというのもありますし、この数値、両方が、さっきの真逆になった場合も踏まえまして、どちらの数値をより感度が高いものとして捉えたらいいかお聞きできればなというふうに思いました。

それから、ちょっと戻りまして、7ページのところに、今後の方向性の話なんですけども、駐車場の需要は下がっていく傾向がある一方で、多様なモビリティ、駐車環境整備が必要とか、既存駐車場の有効活用として共有化・共同化などの利用転換の話が出てきておりますけれども、これがこの委員会、あるいはこちらでの所管事項に関わる場所として、どのような利用とか利用転換というものをイメージしていけばいいのか。先ほど来出ています次回以降の荷さばき駐車場の需要の問題とかそういうことなのか、あるいは、自動車利用を抑制していつてシェアとかそういうものをしていくとか、よりもう少し簡易なモビリティを利用していくとか、気候変動問題とも関わる場所なので、そういうことを見据えたお話まで広がることなのかというのをお聞きしたいなと。

それからあと、ちょっと感想めいたことで恐縮なんですけども、もう一つは13ページの非特定用途の話なんですけども、共同住宅や学校などがあげられていますけれども、附置

義務が課されるときに、一般市民の方からのご意見もあるとは思いますが、一番まずダイレクトに影響を受けるのはその義務を課されて駐車場を確保する立場の方になると思うんですね。そのときに学校をつくろうというときと共同住宅をつくろうというときの附置義務の数の受け止めって大分違うと思うんですね。学校とかだとそこまで重く受け止めないところもありますし、台数の違いもありますけど、もちろん。そこら辺でちょっと数字の中にはその両方が入ってしまっているということで考えると、もう少しここを細やかに分けるとか、そういうことも可能なのかなと。ちょっとこの令和3年のデータの読み取り方も含めて、少し学校の部分を、例えば別に考えるとか、そういうことも可能なのかなというふうにちょっと感じまして、義務ですのでやはりその負担感というものをどういうふうに感じるのかというところもポイントなのかなというふうに感じております。

あと、これも私の勉強不足でちょっと恐縮なんですけれども、実際にその規制をしていくときに、今、特定用途と非特定用途、中小規模のものと大規模なものとして分けておりますけれども、これは一応、国の方針に従ってそのような区分でやられていると思うんですが、例えば同規模の他都市において、もう少しこれを規模として分けているとか、あるいはこの区分の延面積の区切りもいろんな区切り方があると思うので、そのあたりについて、それが有効なのかどうかも含めて、少し参考事例とか、他都市もどういう状況でされているかということを今後資料として頂けると、数字とかを最終的に確定していくときに、より説得力が増すといえますか、改正の根拠として、十分な議論を尽くす上で重要なものになるかなというふうに感じておりますので、その辺の情報収集をお願いできればなという、最後はちょっと要望でございますが、お願いできればなと思います。よろしくお願いいたします。

○吉田座長 ありがとうございます。

では、事務局のほうから回答をお願いいたします。

○事務局（細見） ありがとうございます。

最初に、一つ目、5ページの折れ線グラフ、右上の大阪市内の発生集中交通量、全車種道路交通センサスというところなんですけども、こちら結果的には最新のセンサスのデータに基づくこういった公表数字というのが示されていないということで、こちらのほうは平成27年止まりになっておるといふ、そういった状況でございます。ですので、こちらのちょっと左のほうにパーソントリップベースのそういった、こちらは令和3年

の調査でございますが、そちらのほうも併せ持って見ていきたいといった、そういった整理をしております。それが一つ目です。

それから、原単位の数字を決めていくにあたって、駐車の実態調査を見るのか、センサスの調査のほうをより重視するのか、そういった点でございますけども、こちら基本的には、この間の設定の仕方との連続性みたいなものも含めて、道路交通センサスのそちらの数字を基本的には原単位の設定する上での目安のほうにしていく考えでございます。こちら実態調査のほうは、その上で必要最低限の台数をお願いするというのがこの附置義務の考え方ではございますが、その上できちっと余裕を持ったようなものが実際に取れることになるのかという、そこら辺を実態調査のほうでさらにクロスチェックをするという、そういった意味合いでこちらの実態調査のほうはとらまえてございます。別途、要綱の、共同住宅のほうはまた別の話にはなりますけども、そういった考え方でございます。

それから、三つ目が、こういった有効活用の具体的な検討の方向性というか、具体的なそういったイメージとか、それと、より環境に優しいような、そういった社会を目指した、そういった観点でどういった関わり方があるのかといった、そういったご質問とご理解させていただいてお答えいたしますと、そういった有効活用、ニーズの多様化みたいなところにつきましては、基本的に全体の都心部では駐車需要、駐車場は足りているというそういった前提の下で、実際に今ある制度としましても大規模な建築物となっているような駐車場、そういったものを共同駐車場という形で指定をして、そちらには、どちらかという積極的にそちらに集約して、附置義務は基本、建物、敷地で設定してもらい、つくってもらいというのが原則ではあるんですけども、そういった共同駐車場というところに集約する、今、駐車場をそういった活用の仕方をする。そういったもの、現行の制度でもございます。そういった方向性の考え方が一つ。

それと、カーシェアとか、それから自動二輪、バイクのほうですね、そういったものとの台数の置き換え、そういった制度もございます。そういったいろんな緩和と、それ以外に、あと公共交通、環境に優しいといったような面、公共交通の利用促進といった観点でいきますと、駅に直接接続しているような、デッキであるとか地下道で接続しているような、そういった建物に関しては台数からそれを八掛けする、その台数を義務とすることによって緩和ができる、そういったメニューがございまして、次回以降の検討事項になってきますけども、そういった多様な緩和メニューであるとか、それから先ほ

どの共同駐車場、そういった既存の駐車場の活用の仕方、そういったものの中で検討していきたいなというふうに思っております。

それから、非特定用途の、もうちょっと学校、住宅を細分化した上でしっかりとデータを見て、その上で設定を考える、検討すべきではないかといったご意見でございます。もちろん、住宅と学校ということで特性違うという面はご指摘のとおりかと思えます。ただ、特に学校なんかでいきますと、そのデータ数があまり多くないとか、そういった設定する根拠となるデータの確度といえますか、そういったものも関わってくるかなと思ってございまして、そういうデータの信頼、統計的な確度みたいなところも含めて、どういった分類で整理をするのかというのは考える必要があるかなと思ってございまして、これまでの間は非特定用途という括りでこちらのほうは設定させていただいているといった状況です。

それと、この特定用途、非特定用途、それからその最低規模とか、どこで、1万平方メートル以上で折れ点をつくるのかとか、そういったものは標準的な国の示しておるようなものはもちろんございますが、国のほうもそうなんですが、地域の事情をしっかりと見ながらそれは設定すべしといったことになってございまして、各都市いろんな実際上の数字というのがございます。ただ、そういったものは参考にお示ししながら、今後、検討させていただけたらなと思ってございます。

以上です。

○吉田座長 ありがとうございます。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、最後、私から、データの読み方等について背景をお伺いできたらと思います。

スライドの5ページ目、まず、軽自動車のほうが増えているという話と、それと原単位の基準等を見せてもらおうと、特にファミリー需要ですね。周辺の状況で言いますと、子育て世代は車があったほうが便利だよねということで、ファミリー需要が増えてということなのかなと思います。原単位の増加傾向については、特にコロナのときの危機意識から、自動車を所有する人が増えたというふうに読んでいいのでしょうか、というのがまず一つ目です。

それから、先ほど来から出ている原単位を考える際は建物や敷地単位なのですが、地区や地域、大阪市全体では基本的には余っているという話をしている中で、建物や敷地

単位の最低限の基準をどうするのかといったことを考えていく必要があるわけですね。これは、次の資料の中にもでてきますけど、一つ一つの建物や敷地単位のミニマムの基準を設定した場合に、ある一定の面的な単位ではトータルとして余る方向になるのか、ならないのか、附置義務駐車場の枠が例えば面的に共同で使えるように担保されるかはとても重要だと思います。建物や敷地単位の需要は、本来、事業者が考慮すべきことだと思いますが、ミニマムの基準として設定した場合に、地区全体で問題がないかという観点でも見ていく必要があると思います。原単位の捉え方について、敷地単位なのか、地区単位なのか、市全体なのか、どのような関係性にあるのかについても少し補足説明が必要かなというふうに思います。この二つ目は次の議題にも関係しますので、一つ目のデータに関して、関連情報をご存じでしたら教えていただければと思います。

○事務局（細見） 自動車の保有状況であったり、先ほど来の自動車の発生集中、その令和3年のそういったちょっと特異な傾向であったり、そういったところに今時点で世帯別のクロスをかけて分析といったところには、すみません、至っておりません。こちらの保有状況のほうは、そういった分析が可能なのかどうなのかも、ちょっとすみません、不明な部分がございますので、ちょっとまた確認のほうさせていただきたいと思います。

○吉田座長 単位をもう少し明確にしていくと、様々な議論している点について原単位を緩和していくことが問題ないのか、具体数字から判断できます。今までは、恐らく余裕を含んだ形で原単位を設定してきた結果、駐車場が余っているという現状認識も必要なのかなというふうに思います。本日ご提示頂いた数字よりも、さらに緩和してもよいという議論はあるとは思いますが。ミニマムの値をどのように考えていくのかといったときに、その捉える単位とともにどのような形で緩和の条件等に入れていくのかといったところも、重要なポイントかなと思いました。これは意見です。

○事務局（細見） ありがとうございます。基本的には、今、運用しているような駐車場整備地区、それから周辺地区、そういったレベル間で統一的なベースとなるような基準というのは整理をした上で、先生がおっしゃっていただいたようにちょっと次回以降の検討事項に含ませていただいておりますけども、いろんな、例えば先ほど申しあげました駅接続しているものに関しては緩和をすとか、それは個別の敷地単位の緩和の運用になっておりますけども、そういった特性であるとか、それから地域ルールといわゆる言われているようなそういったものに向けた検討とか、そういったところでさらに付加

的に考慮していく、そういったことかなというふうに今のところは考えております。

○吉田座長 ありがとうございます。

ほかご意見ございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

○友田委員 すみません、次回以降のまたテーマになってくるかとは思いますが、先ほどちょっとご質問にも出ておりました、例えば我々ビルディング協会とか、事業者として商業施設を供給する側として言わせていただきますと、非常に雑な言葉になるかもしれませんが、緩和していただいたら、例えば売れるスペースとか貸すスペースが増えるんで、よりもうかるということも当然考えるんですけども、一方でやっぱり良質な住宅を供給するとか良質な建物を供給するというのは当然義務としてあると思うので、そのあたりの、駐車場があるから使われるのか、なかったら使われないのかとか、なければ使わないのか、これ、どっちもいたちごっこで、そこはよく見ていただく中で、先ほどもご質問出ていました、ちょっと古いデータで本当に大丈夫なのかというところだとは思いますが、今後のやっぱり方向として考えるのが、やはり所有しない、サブスクとか、最近、カーシェアリングもそうだと思うんですけども、共同で安価に使えるとか、使いたいときに使うという方向になることは間違いないと思いますし、ただ、今後、大阪市、私は行政側ではないので、この大阪市をどういうふうにつくっていくのかというところで、やはり最近、我々の会社の位置からしましても、周りに一本入ればタワーマンションなんかが増えているという状況で、非常に居住人数というのか、この中心部でも居住者というんですかね、増えていると思うんですよね。そういう方々はもう駐車場なんか持たずに自転車とか、最近自転車が多いなと思ったりするんですけども、そういう方向に進むと思いますんで、あと、どういうふうにこのまちをしていきたいとか、これはもうそちら様のほうでお考えになることかもしれませんが、よく方向性を、変化の方向性というんでしょうか、よく見極めていただいて、事業者として生臭いことを申しますと、緩和していただくと、よりお金になる部分が増えるかもしれないということかもしれませんが、それだけではない、良質なまちづくりとか、人中心のまちづくりということは我々も賛同するところでもありますので、そのあたりを、今後、パブリックコメントを求められる場合でも、やっぱりどうしていききたいということを前面に押し出していただいたら、単なる数字の変化だけではないものが出てきていい結論になるんじゃないかなと、ちょっと漠然とした意見でございますが、

少し申し添えさせていただきます。

○吉田座長 ありがとうございます。この後にどう課題に対応していくのかについて、方向性に関わるところもありますので、また説明を受けた後に、皆様からの総合的な観点からご意見いただけたらと思います。よろしくお願いします。

では、続いて、資料6でよろしかったでしょうか。

では、事務局のほうから引き続きご説明をお願いいたします。

○事務局（細見） そうしましたら、資料6のご説明のほうさしあげます。

こちら内容としましては、次回以降にご検討いただく内容につきまして、簡単な最初の部分、そういったところだけご説明さしあげたいということでございます。

一つ目が、大規模な事務所の特例にかかる大規模低減でございます。

こちら国のほうで先ほど申しあげました標準的な目安になるような条例というのが、こういうサンプルみたいなものがございまして、そちらのほうに大規模な事務所の特例にかかる大規模低減というものがございます。こちら事務所の場合ですと非常に大きな規模のもの、具体的には1万平方メートルを超えるような、そういったものに関して低減を設けようと、低減率を掛けておるといったものでございまして、国の標準条例の中身をそちらには書いてございますが、例えば1万平方メートルを超えて5万平方メートルまでの部分に0.7を掛ける、それから、さらに10万平方メートルのところまで0.6、さらには0.5を掛けると。そういったものをベースの1万平方メートルに、それ以上の部分に関しては低減した面積を足し込んで延床面積にすると、そういった低減の考え方といったものがございまして、そういったものにつきまして本市のほうでも必要な検討をしてまいりたいといったふうに考えております。そちらが一つ目。

それから、次のページが荷さばきの考え方であったり、今の状況でございます。こちら本市の状況としまして、荷さばき車両、それから宅配、そういったものに関しまして、建物の敷地内に車両の駐車スペースがない、それから近隣に一時預かりはあるんだけども大型が止められないと、そういったことによりまして現在も市内の道路で路上駐車が一定見受けられる、そういった状況でございます。国のほうから示されている標準条例におきまして、駐車場整備地区、それから商業地域で延床が2,000平方メートル以上の建築物につきましては荷さばき施設の義務化というものが言及されておきまして、本市におきましても荷さばきの対応というのが必要かと考えているところでございます。

これまで大阪市のほうでは、現行の条例におきまして、駐車ニーズに応じて任意で設

置された荷さばき駐車台数、要は附置義務台数の内数として、それぞれの事業者さんのほうで荷さばきを1台取れば、それは乗用車2台分に換算するといったような、そういった形で換算するというもの、そういった手法を取ることができます。それと別に大規模小売店舗立地法、これは店舗面積1,000平方メートル以上のもの、それから大規模建築物事前協議制度、こちら延床面積5,000平方メートル以上、そういった別の協議制度がございまして、そういったものに対象となる施設につきましては荷さばきの確保されるように協議を行っている、そういった大阪市の現状の取組状況でございます。

次のページが、そういった中で、国のほうでさらに荷さばきに関します新たな動きがございまして、そちらについては住宅への配送需要の増加、それから道路交通の円滑化、都市内物流の効率化に対応するために、荷さばきスペースを住宅の敷地内で確保するように、必要なエリアについては共同住宅にも荷さばき駐車施設の附置を適用できるように駐車場法の施行令及び標準条例を改正される、そういった予定を国のほうでお持ちだということです。

想定されております改正内容としましては、①共同住宅、これが今は非特定用途という取扱いなんですけども、こちらを先ほどの店舗とか事務所と呼ばれる特定用途、そちらのほうに共同住宅を変更すると。そうしますと、大阪市の附置義務条例上、駐車場法の施行令の特定用途、これに対してこういう基準ですよという、そういった立てつけになっていますので、その定義をそのまま引用しております。そんなことを踏まえますと、共同住宅にほかの特定用途と同等の四輪車の義務の原単位が適用されるといったことによりまして今以上に規制強化となってしまう、そういった懸念がございまして、そういった国の駐車場法の改正内容を踏まえて条例改正も行う必要があるということです。

それから、②、国の動きとしての一定規模以上の共同住宅に、荷さばきを原則として敷地内に一定の荷さばき施設の確保を追加すると、特定用途にした上で荷さばき施設の確保を追加するといった、そういったことをお考えでございまして、ただ、実際の目安となるような数値というのは、今後の調査を踏まえて設定されるというふうに聞いておるところでございます。

こういった状況を踏まえて、国の標準条例の内容を踏まえて、荷さばき駐車施設の義務化に向けた条例制度案につきまして、対象規模の下限であるとか、そういったものを含めて、過度な負担とならないように検討を進めていきたいといったことを考えてございます。

次のページは、荷さばきの駐車施設につきまして、他都市の既に適用されているような、そういったところを事例としてご紹介しております。ちょっと個別のご紹介は割愛させていただきます。

それから、次、5ページ目、既存駐車場の有効活用でございます。こちら附置義務の、例えば一つの事例としてこちらへ記載しておりますのは敷地外の設置。基本的には附置義務は建物のその敷地の中で駐車場を確保していただくというものでございますけども、ただ、市長の承認を受けたような手続が必要、手続上の立てつけやそういったものになりますけども、建築物の敷地の外、敷地外に設置することができるとしております。ただ、敷地の状態、その他特別の事由により特にやむを得ない場合、これは例えば前面の接道している道路が車が通れないような歩行者専用道路であるとか、そういった他の法令で規制がされておって、そちらに駐車場、敷地内に設けることが難しいという、そういったやむを得ない事情がある場合に限るというものと、それと二つ目が、先ほど最初に触れました共同駐車場、こちらはどちらかというと既存の駐車場を、しっかりした駐車場を共同駐車場として指定しておりますので、そういったものに設置する場合、それは敷地外でもいいですよと、そういった整理をしております。

ただ、敷地外の駐車場の条件としましては、敷地の距離を350メートル以内というのが今決めておる条件でございます。それから、条例、規則、基準に適合する建築物であるとか、そういった駐車施設の基準、そういったものを満たす必要があるといったような、有効活用のほうも行っておるところではございますが、こういったものに関してさらに検討をしていく、そういったことを考えておるということでございます。

それから、次のページが附置義務台数の緩和メニューでございます。こちら一つ大きく書いておりますのが、今、鉄道駅への地下通路などの接続をしておれば、大阪市の場合20%の緩和をするといった、そういったことをしております。こちらにつきましては、居心地が良く歩きたくなるまちづくり、そういった実現に向けまして、駅前における歩行者と自動車の交錯、そういったものを防ぐと。それから自動車の流入を抑える、そういったことに資するということでございますので、多様な交通手段への転換を推進するものとして、緩和メニューとして現在運用しておるところでございます。

以下、右のほうにはかなりいろんなメニューを幅広で上げておりますけども、こちらは他都市さんなんかの事例なんかも踏まえて、いろんな、カーシェアリングであったり、それからハード的なもの、ソフト的なもの、そういったいろんな公共交通利用促進、そ

ういった観点であったり、ほかの手段の利用促進、そういった観点のもの、いろんなメニューがございますので、ちょっとこういったものも参考にしながら緩和メニューの拡充というものを検討していきたいと考えてございます。

それから、最後に地域ルール制度化でございます。こちら、一定の地区につきまして地域ルールを定めて、条例の一律の基準とは異なる駐車場の附置義務の基準、原単位であったり、そういったものを定めることができる。そういった特定の地区において、地域特性やまちづくりの方向性を踏まえて独自に定めるような、そういったことができるような仕組みがございます。具体的には、その仕組みの根拠法令となるようなものは、国の都市再生特別措置法であったり、駐車場法であったり、ちょっといろんな法律に基づくものがございます。こういったもの、東京都であったりそういったところでは比較的積極的に制度のほうに組み込んで、まちづくりのほうとセットで地域ルールというものを運用されているといったような事例もございますので、大阪市におきましてこういったものの検討をしていきたいといったことでございます。

以上が、少し次回以降の具体的な検討の前触れの部分をご説明さしあげた次第でございます。

最後に、次回以降の進め方、スケジュールでございます。本日ご議論いただきました課題への対応策としまして、1から4、主に原単位の見直し、そういったところをご議論いただいたところでございます。

次回以降、来年中適宜開催ということで、具体的には今ご説明した荷さばきであるとか、個別の建物、地区、そういった利用できるような制度の拡充、そういった検討のほうをさせていただいてお示ししたいなど。見直し方針を取りまとめてパブリックコメント（案）、そういったものを作成したいということでございます。その上で、パブコメの実施結果、それから市の考え方を改めて整理した上で、駐車施設等の見直し（案）を取りまとめて、令和7年度中には条例等の改正を目指してまいりたいというふうを考えております。

説明、以上でございます。

○吉田座長 ご説明ありがとうございました。

では、何かご意見等ございましたらよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいですか。

（発言する者なし）

○吉田座長 では、ご意見ございませんようなので、よろしいでしょうか。前半のほうは特に附置義務に関する原単位の話、それから次回以降の緩和の話、これから議論する方向性についてもありましたので、また何かお気づきの点がありましたら事務局のほうに問合せ等いただけたらというふうに思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事は終了させていただきます。ありがとうございました。

では、本日の討議内容に基づいて、事務局においては引き続き検討をお願いしたいと思います。

では、進行を事務局にお返しします。

○事務局（中山） 吉田座長、ありがとうございました。

委員の皆様方には、お忙しいところ恐縮ではございますが、次回の有識者会議の開催時期等につきまして、また後日、改めてお知らせさせていただきたいと存じますので、その節はどうぞよろしくお願い申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。

閉会 午後0時03分