

第1回 大阪市駐車施策に係る有識者会議

- 1 これまでの経過
- 2 駐車施策に係る課題
 - 課題①駐車需要の減少
 - 課題②荷さばき駐車需要の増加
 - 課題③駐車施設へのニーズの変化と多様化
- 3 課題への対応
 - 基本方針
 - 対応①原単位の見直し

1 これまでの経過(1)

本市では、「大阪市駐車基本計画（平成3年4月策定、平成11年3月改定）」及び「大阪市駐車場整備計画（平成4年9月策定）」において、駐車施策は、総合的・長期的な視点から交通政策の一環として、公民連携により対応すべきものとしており、駐車施策の基本方針に対する一つの手段として、附置義務制度を位置づけている。

これまで、駐車場法に基づく「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」（以下「条例」という。）や「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱」（以下「要綱」という。）を定め、一定規模以上の建築物の新築・増築等をする際には、駐車施設の設置の義務付け（以下「附置義務」という。）や行政指導を行い、路上駐車防止や良好な都市環境の維持と改善に取り組んできた。

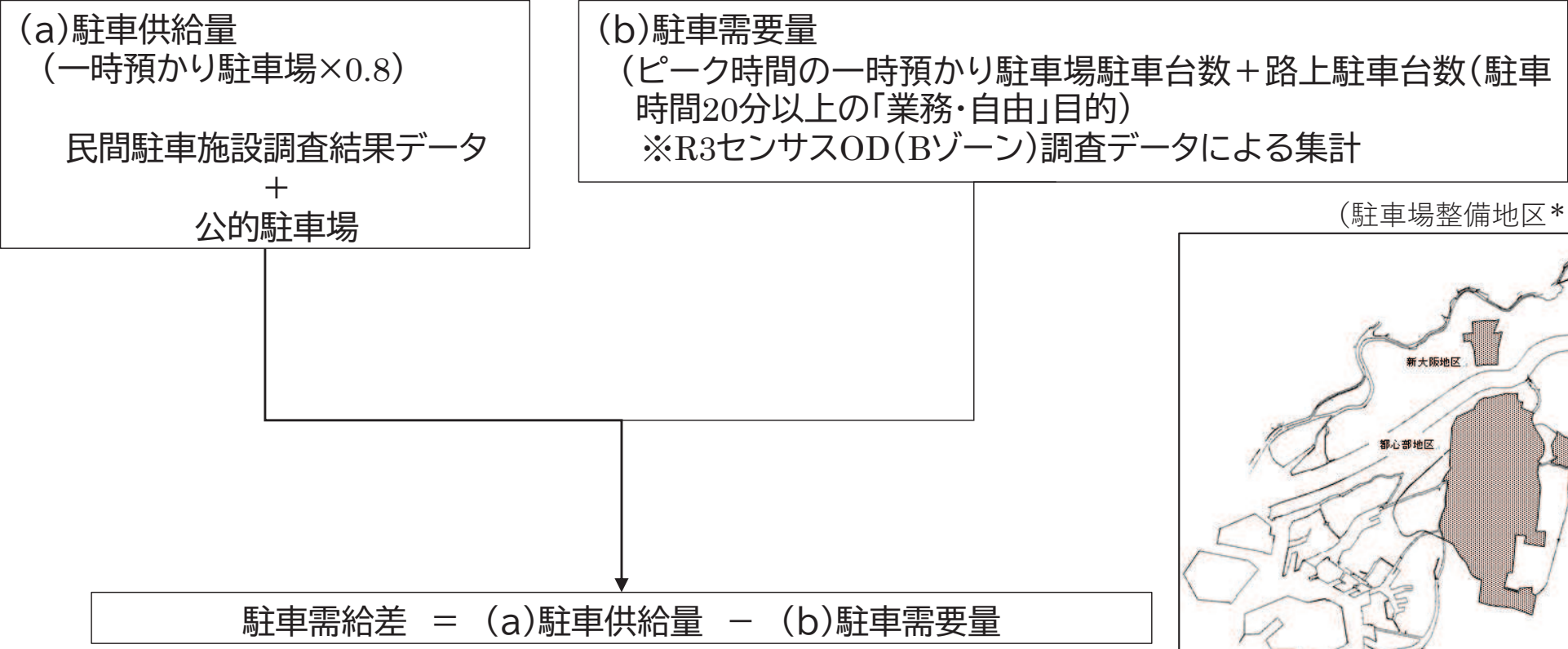
従来の附置義務制度においては駐車施設等の量的充足を第一義的にめざす指導を行い、その中では実態に応じた原単位の見直しも実施してきたが、車の使われ方の変化により、さらに駐車需要が減少傾向にある。

【参考】附置義務原単位の変遷

(S39～) 300㎡/台 → (H2～) 250㎡/台 → (H16～) 350㎡/台 → (H26～) 400㎡/台

また、令和2年には、都市再生特別措置法の一部が改正され、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた取組みにより、人が中心となったまちづくりへの対応が求められており、本市においても、まちづくりと連携した駐車施策に取り組む必要がある。

1 これまでの経過(2)



* 2 駐車場整備地区とは自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域

■調査結果

	駐車供給量 × 0.8 (a)			駐車需要量* 1 (b)	駐車需給差 (a) - (b)
	民間	公的	計		
都心部地区	51,539 台	4,308 台	55,847 台	24,087 台	31,760 台
京橋地区	1,261 台	0 台	1,261 台	332 台	929 台
新大阪地区	4,029 台	334 台	4,363 台	585 台	3,778 台
合計	56,829 台	4,642 台	61,471 台	25,004 台	36,467 台

* 1 ピーク時 (1 時間) の駐車需給量



駐車場整備地区においては、駐車施設の不足はなく、特に都心部では余裕が生じている

1 これまでの経過(3)

駐車場法の規定に基づく駐車施設の附置義務は、道路交通円滑化等の目的から、駐車場の必要最小限度の規制として課されるものである。

大阪市の附置義務条例では、一定規模以上の建築物の新築・増築・用途変更をする場合は、条例に定める基準に基づき、特定用途では350㎡または400㎡ごとに1台を、非特定用途では450㎡または525㎡ごとに1台を附置することとしている。

【現行原単位】

	特定用途*1		非特定用途*2	
駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	延面積 2,000㎡をこえ 10,000㎡	延面積 10,000㎡をこ える部分	延面積 3,000㎡をこえ 15,000㎡	延面積 15,000㎡をこ える部分
	350㎡/台	400㎡/台	450㎡/台	525㎡/台
周辺地区*3	延面積3,000㎡をこえるもの		対象外	
	350㎡/台			

- * 1 特定用途とは駐車場法施行令第18条で次のように定められている。
劇場、映画館、演芸場、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、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場とする。
- * 2 非特定用途とは特定用途以外の用途（共同住宅、学校等）をいう。
- * 3 周辺地区とは駐車場整備地区、商業地域及び近隣商業地域を除く市全域（市街化区域内）をいう。

1 これまでの経過(4)

共同住宅を建築する場合は、要綱に定める基準に基づき、駐車施設等を設けるよう指導している。

ワンルーム形式住戸の場合は地域にかかわらず全住戸数に対して10%を、ファミリー形式住戸の場合は商業系地域では全戸数に対して30%または40%を、その他の地域は35%または50%を乗じた台数を設置することとしている。

現行の四輪車設置率

共同住宅等建築物の全住戸数		ワンルーム形式住戸* 1	ファミリー形式住戸* 2
30戸以上	商業系地域	10%以上	30%以上
	その他地域		35%以上
70戸以上	商業系地域	10%以上	40%以上
	その他地域		50%以上

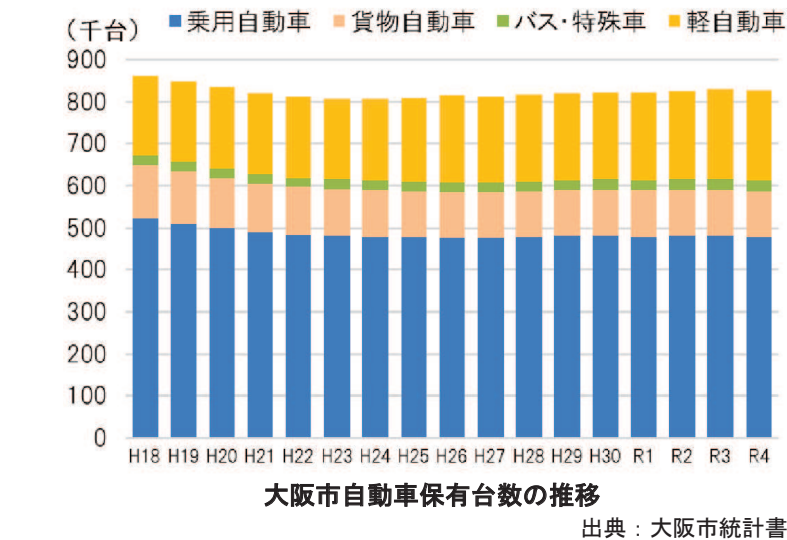
* 1 専用面積（各住戸に供する専用部分のうち、メーターボックス、パイプスペース、ベランダ、出窓を除いた部分の壁芯で算定した面積）が 35 m²以下の住戸

* 2 専用面積 が 35 m²を超える住戸

2 駐車施策に係る課題 課題①駐車需要の減少

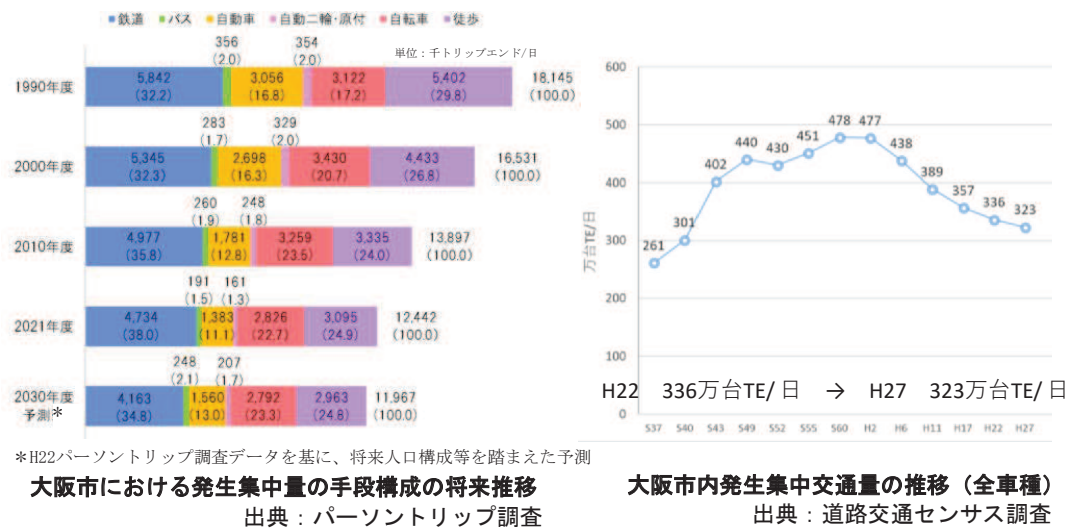
【自動車保有状況】

下げ止まり、その後増加傾向



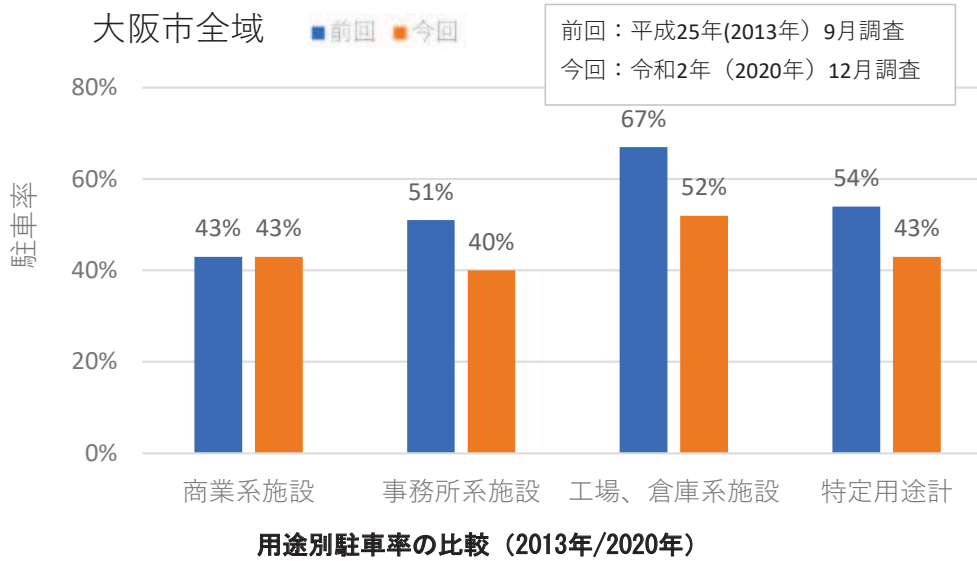
【自動車利用割合】

発生集中量（自動車）は下げ止まり



【附置義務対象建築物における駐車率の推移】

特定用途の駐車率が減少



【要綱対象建築物における駐車率（R3）】

- 大阪市全域
- ワンルーム 58% (平日)
- ファミリー 70% (平日)

【条例対象建築物における駐車率（R2）】

- 駐車場整備地区 39% (平日)
- 周辺地区 49% (平日)

2 駐車施策に係る課題 課題②荷さばき駐車需要の増加

【荷さばき駐車需要】

- ◆ 宅配取り扱い実績は、コロナ禍を契機に急増
- ◆ さらに、eコマースの市場規模の拡大により、荷さばき駐車施設や一時駐車スペース等の確保の必要性が高まっている。

【宅配便取扱実績の推移】

2013年度からの10年間で約14億個増加

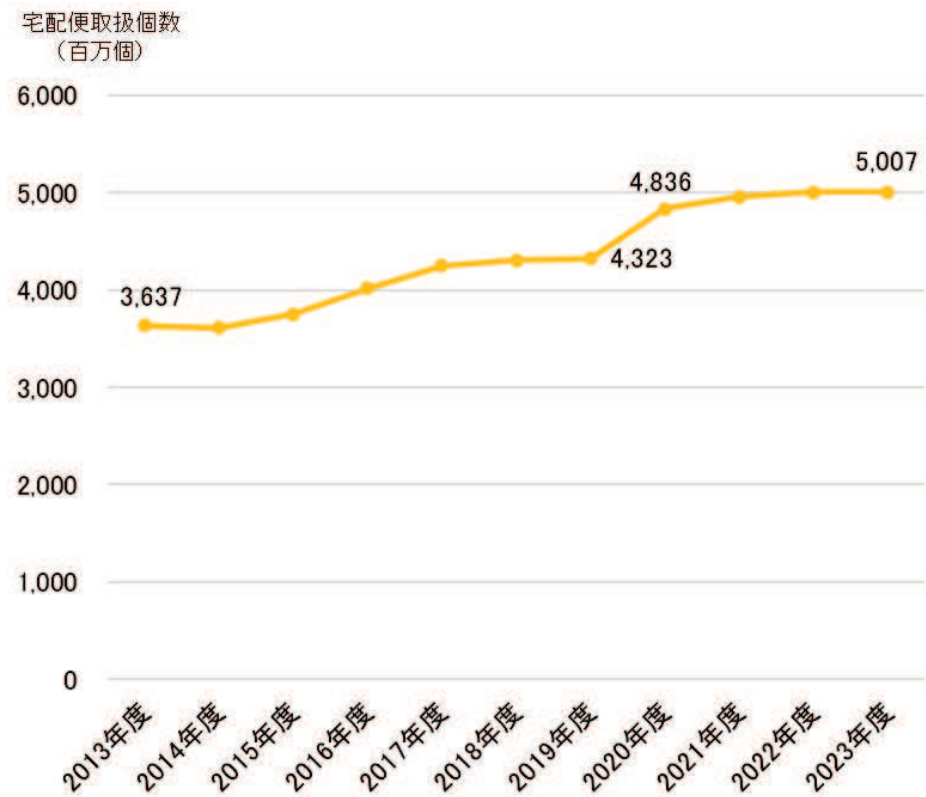
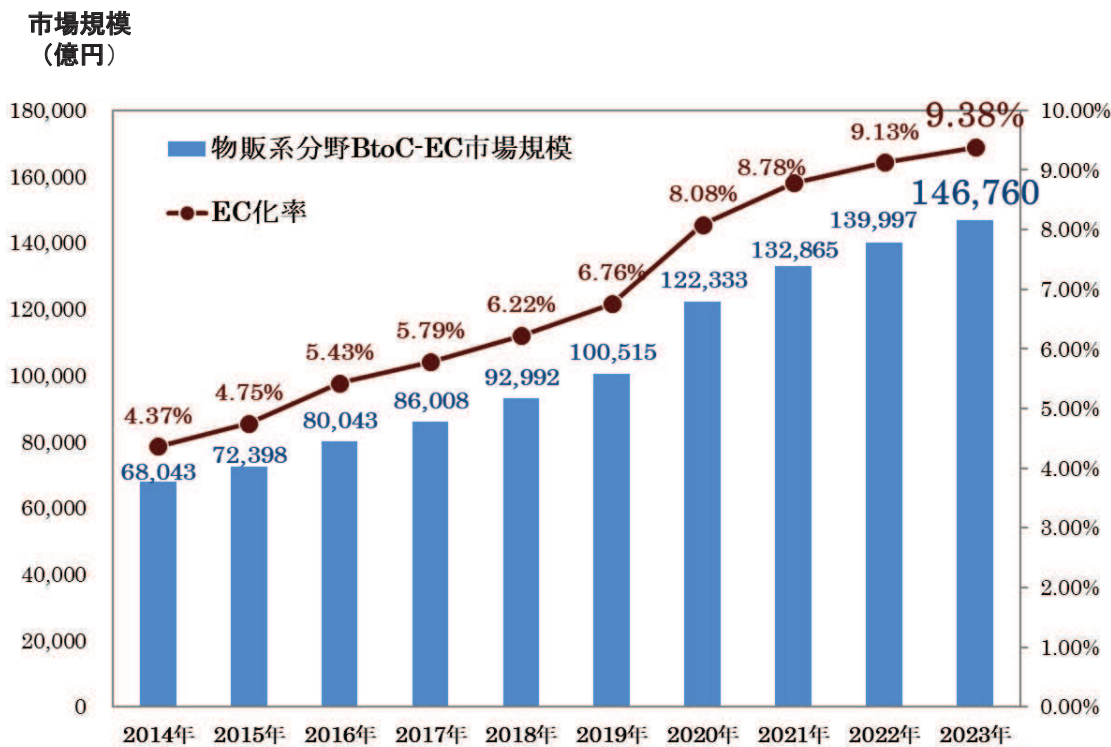


図 宅配便取扱個数の推移

出典：国土交通省 令和5年度宅配便等取扱実績

【eコマース市場規模の推移】

2014年からの10年間で、約2.2倍の規模に拡大



*物販系分野の商取引金額（商取引市場規模）に対する、電子商取引市場規模の割合

図 物販系分野のBtoC-EC 市場規模及びEC 化率の経年推移

出典：経済産業省 電子商取引に関する市場調査

2 駐車施策に係る課題 課題③駐車施設へのニーズの変化と多様化

【将来の自動車利用】 【多様化する駐車課題】

- 自動運転やMaaS、オンデマンドバス等の推進、カーシェアリングの普及により、駐車場の需要は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整備が必要となる可能性がある。
- 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ニーズがある。

【人中心のまちづくり】

- 都市空間の形成においては、建築物の低層部等における質が高く機能的なオープンスペースの創出の重要性が高まっている。
- 御堂筋や、なんば駅周辺の空間再編事業により、都心部における車と人の空間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。

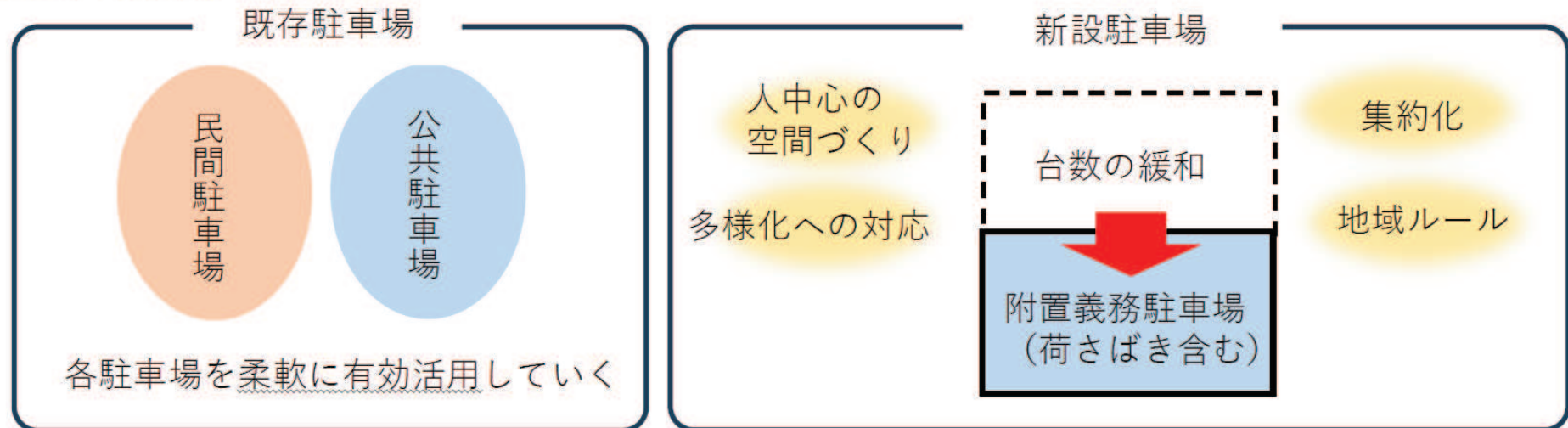


- 駐車施設に関しては、乗り物とまちを繋ぐ重要な都市基盤として、これまで蓄積してきた都市ストック等を最大限生かしつつ質を高めていき、地区特性を踏まえるとともに、自動車だけでなく多様なモビリティの結節点として、柔軟に利活用できるものとする必要がある。

3 課題への対応 基本方針(1)

- 駐車施策の方向性としては、公共駐車場を含む既存ストックを活用しながら、駐車需要の減少及び荷さばき駐車施設の需要の高まり、自動車利用の多様化等を踏まえ、附置義務制度については、市内一律の基準は、基本的には緩和の方向で見直し、特定の地域特有の課題に対しては、個別に対応できる仕組みとする。

【駐車場整備の考え方】



3 課題への対応 基本方針(2)

各対応1)～9)のうち、※は次回以降の会議で議論

課題①駐車需要の減少

対応①原単位の見直し

条例

要綱

・利用実態に応じた緩和

- 1) 附置義務原単位の見直し
- 2) 条例対象規模の下限の見直し
- 3) 共同住宅の設置基準の見直し
- 4) 共同住宅の対象規模の下限の見直し
- 5) 大規模な事務所の特例にかかる大規模低減※

課題②荷さばき駐車需要の増加

対応②荷さばき駐車施設の拡充

条例

・義務化

- 6) 荷さばき駐車施設の拡充※

課題③駐車施設へのニーズの変化と多様化

対応③個別の建築物や地区が利用できる制度の拡充

条例

・緩和メニューの多様化

- 7) 既存駐車場の有効活用※
- 8) 附置義務台数緩和メニューの拡充※

・地区特性への対応

- 9) 地域ルール of 制度化※

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(1)

1) 附置義務原単位の見直し

附置義務の原単位を見直すため、H26年度条例改正時と同様の方法により、道路交通センサスによるトリップ目的別建築物別の駐車需要と、土地利用現況調査による用途別建築物の延床面積を用いて、原単位となる駐車需要1台当たりの延床面積を試算した。

また、既存駐車施設の利用実態調査（R5実施）を用いて、原単位の検証についても行った。

$$\text{原単位} = \text{建物延床面積} \div \text{建物施設別集中台数}$$

原単位とは、附置義務駐車場1台当たりの建築物の延面積のこと。原単位が大きくなると、必要台数が少なくなる。

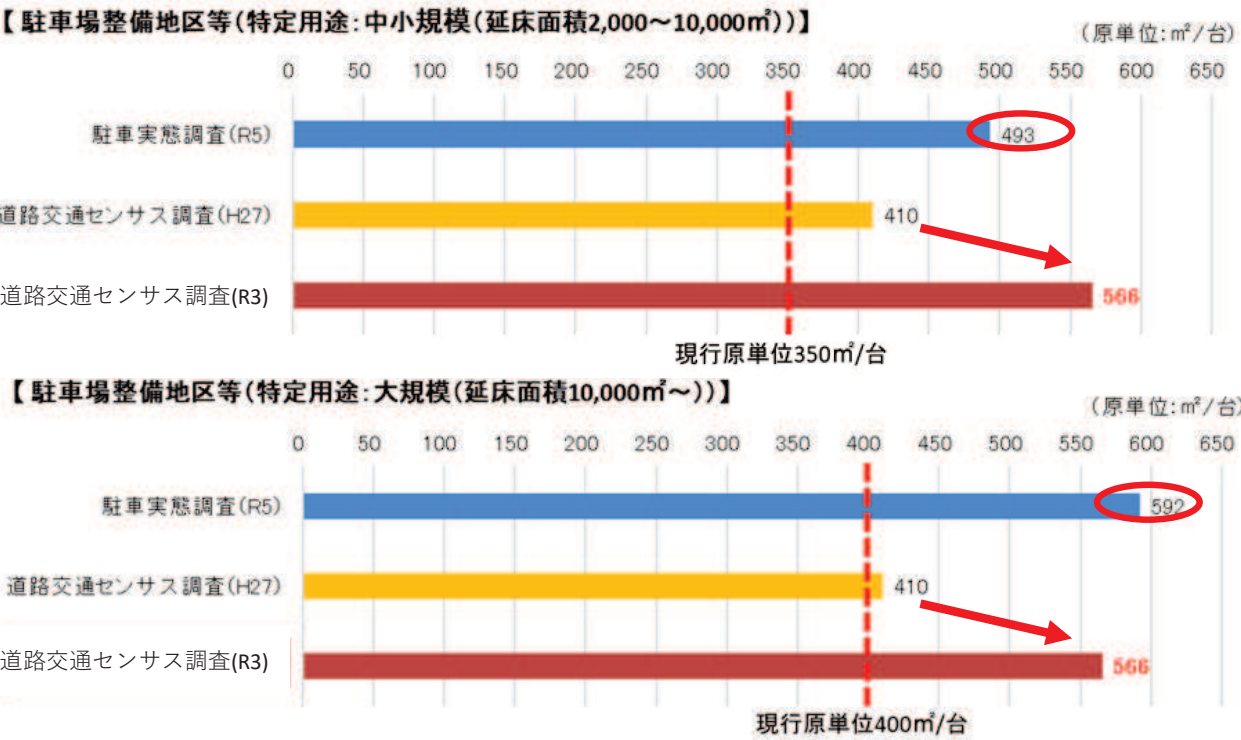
3 課題への対応 対応①原単位の見直し(2)

1) 附置義務原単位の見直し

特定用途の規模別の原単位（駐車場整備地区）

【現行原単位】	特定用途		非特定用途	
	駐車場整備地区等	延面積2,000㎡をこえ10,000㎡ 350㎡/台	延面積10,000㎡をこえる部分 400㎡/台	延面積3,000㎡をこえ15,000㎡ 450㎡/台 延面積15,000㎡をこえる部分 525㎡/台
	周辺地区	延面積3,000㎡をこえるもの 350㎡/台		対象外

既存駐車場の実態調査（R5 実施）では、中小規模と大規模のどちらも現行基準より原単位が大きくなっており、中小規模に比べて大規模の原単位が大きくなっている。



※道路交通センサス調査については、延面積の合計で駐車需要を算出しており、延面積区分別のデータはなし

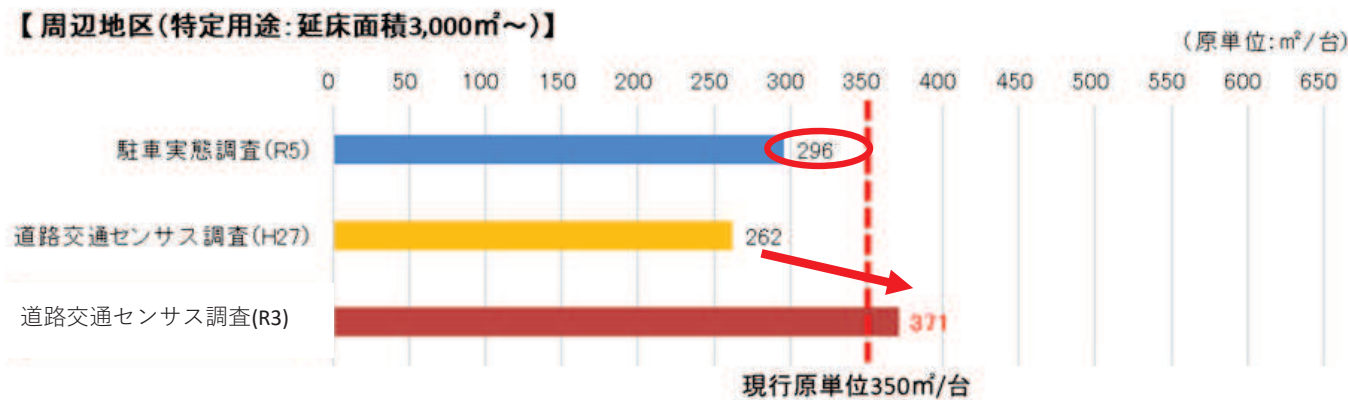
3 課題への対応 対応①原単位の見直し(3)

1) 附置義務原単位の見直し

特定用途の規模別の原単位（周辺地区）

【現行原単位】	特定用途		非特定用途	
	駐車場整備地区等	延面積2,000㎡をこえ10,000㎡ 350㎡/台	延面積10,000㎡をこえる部分 400㎡/台	延面積3,000㎡をこえ15,000㎡ 450㎡/台 延面積15,000㎡をこえる部分 525㎡/台
周辺地区	延面積3,000㎡をこえるもの 350㎡/台		対象外	

特定用途については、H27に比べてR3は原単位が大きくなるものの、
実態調査（R5実施）については、原単位が現行水準をやや下回っている。



※道路交通センサス調査については、延面積の合計で駐車需要を算出しており、延面積区分別のデータはなし

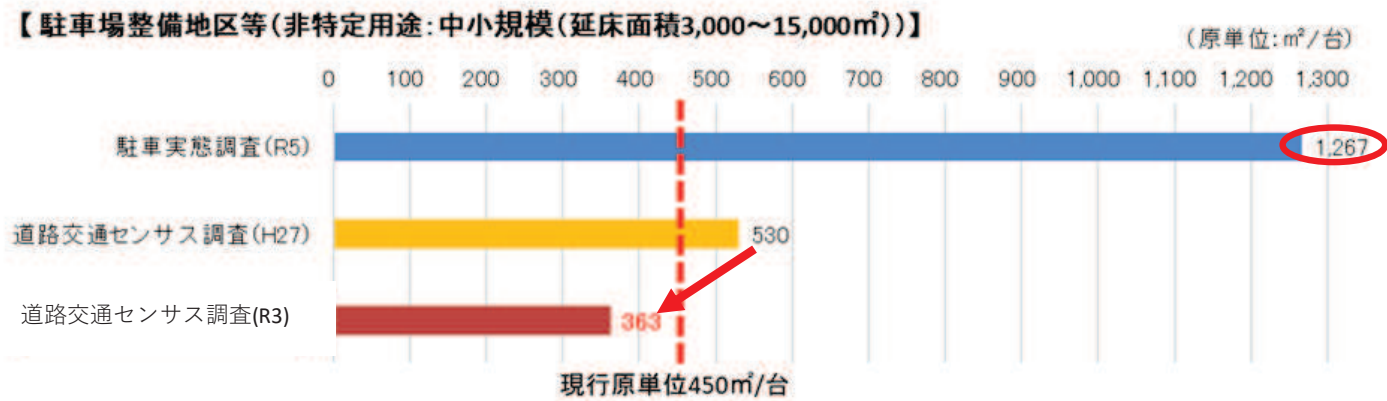
3 課題への対応 対応①原単位の見直し(4)

1) 附置義務原単位の見直し

非特定用途の規模別の原単位（駐車場整備地区等）

【現行原単位】	特定用途		非特定用途	
	駐車場整備地区等	延面積2,000㎡をこえ10,000㎡ 350㎡/台	延面積10,000㎡をこえる部分 400㎡/台	延面積3,000㎡をこえ15,000㎡ 450㎡/台
				延面積15,000㎡をこえる部分 525㎡/台
	周辺地区	延面積3,000㎡をこえるもの 350㎡/台		対象外

非特定用途については、H27に比べてR3の原単位が小さくなる。
中小規模（延床面積3,000㎡～15,000㎡）の実態調査（R5実施）については、原単位が現行水準より大きくなっている。



* 道路交通センサス調査については、延面積の合計で駐車需要を算出しており、延面積区分別のデータはなし

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(5)

2) 条例対象規模の下限の見直し（駐車場整備地区等、特定用途）

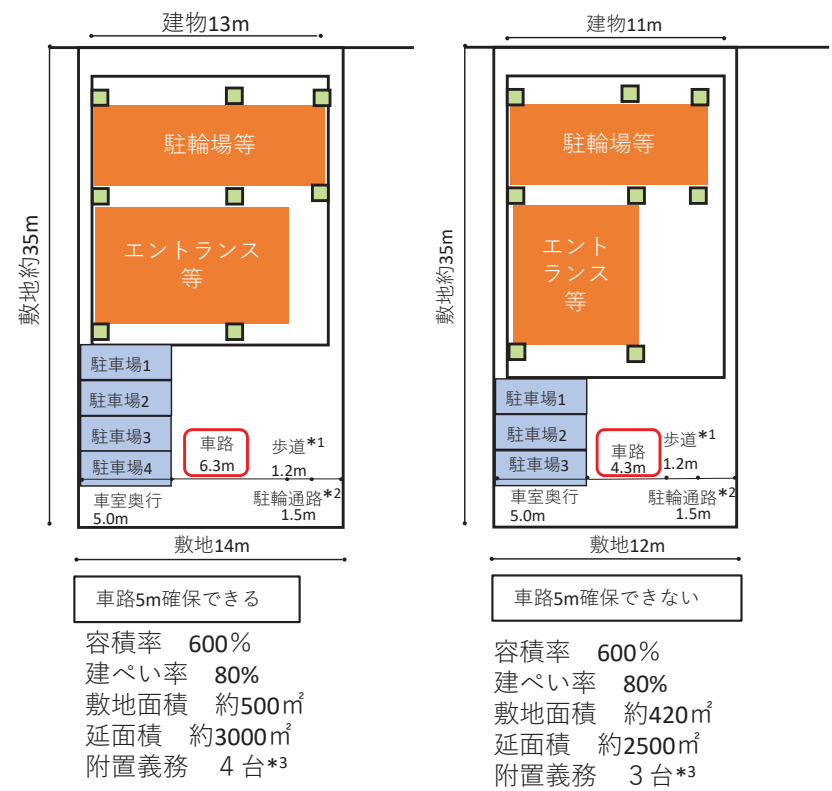
都心部の一般的な土地形状※を想定したケースで、延床面積2500㎡の特定用途の附置義務 3 台を確保するには、車路幅員 5 mを確保した形で駐車場を設置できないため、車路を設けず前面道路に直接出入りする串刺しになる。

よって、対象規模を見直すことで、自動車と歩行者の交錯を抑え、街並みの連続性確保などを図る。

※大阪市都心部では概ね70m四方の街区が形成されており、背割りを考慮して建築物敷地の奥行は概ね35mと想定

条例対象の規模の下限について
2000㎡⇒3000㎡に見直し

なお、駐車場整備地区において、0D調査データ (R3) による駐車場の駐車需給バランスを見ると、特に都心部においては、駐車場は充足している。
一時預かり駐車場がほぼ面的に供給されていると考え、今回の規模の下限見直し後も駐車場不足が原因となる路上駐車は増加しないと考える。



* 1 「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」の敷地内通路の整備基準
* 2 「大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例施行規則」の通路の基準
* 3 H27センサスデータをもとに見直した原単位を用いて算定

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(6)

2) 条例対象規模の下限の見直し (駐車場整備地区等、特定用途)

- ・原単位の見直しについては、基本的に緩和の方向で、センサス調査や実態調査の傾向を踏まえて総合的に設定し、パブリックコメント等の手続きを経て案を決定する。

【四輪車】 (現行)

建築物の 用途 地域・地区	特定用途		非特定用途	
	延面積が2,000m ² をこえ10,000m ² (延面積)－1500 350 →切上げ台数	延面積が10,000m ² をこえる部分(延面積) 400 →切上げ台数	延面積が3,000m ² をこえ15,000m ² (延面積)－2250 450 →切上げ台数	延面積が15,000m ² をこえる部分(延面積) 525 →切上げ台数
(1) 駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域				
(2) 周辺地区 [(1)以外]	延面積が3,000m ² をこえるもの (延面積)－3000 350 →切上げ台数		対 象 外	

【四輪車】 (条例改正のイメージ)

※赤字が見直し変更箇所

建築物の 用途 地域・地区	特定用途		非特定用途	
	延面積が3,000m ² をこえ12,000m ² (延面積)－1500 400 →切上げ台数	延面積が12,000m ² をこえる部分(延面積) 450 →切上げ台数	延面積が3,000m ² をこえ15,600m ² (延面積)－1950 520 →切上げ台数	延面積が15,600m ² をこえる部分(延面積) 585 →切上げ台数
(1) 駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域				
(2) 周辺地区 [(1)以外]	延面積が3,000m ² をこえるもの (延面積)－3000 350 →切上げ台数		対 象 外	

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(7)

3) 共同住宅の設置基準の見直し

H26年度要綱改正時と同様の方法により、駐車実態調査による四輪車保有率を用いて、駐車施設の設置基準を試算した。

$$\text{保有率} = \text{駐車場利用台数} \div \text{住戸数}$$

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(8)

3) 共同住宅の設置基準の見直し

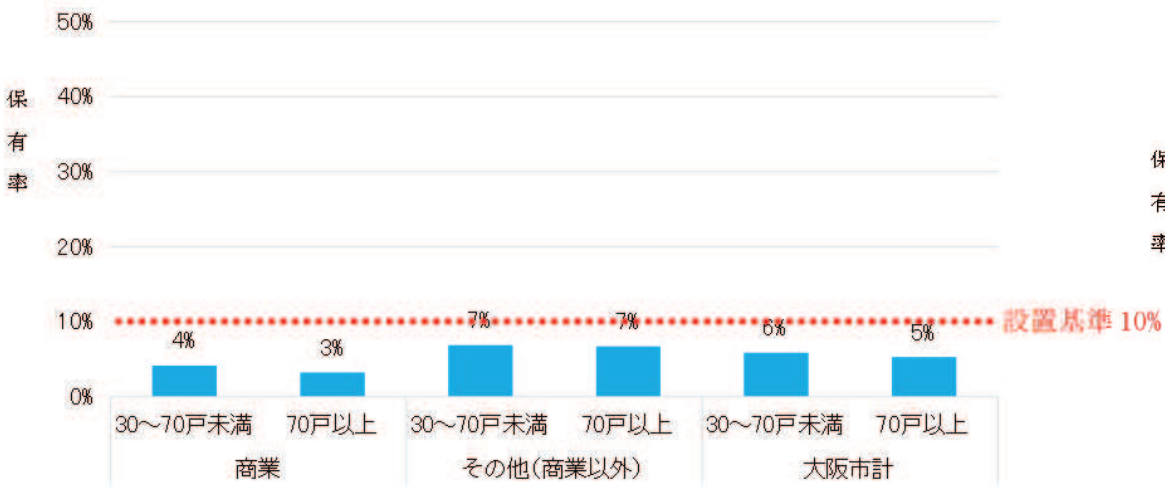
■共同住宅要綱の設置率の算出

共同住宅要綱における新たな設置率の見直しを図るため、R3年度に駐車実態調査を行った結果、ワンルームとファミリーともに保有率が現行の設置基準を下回っていた。

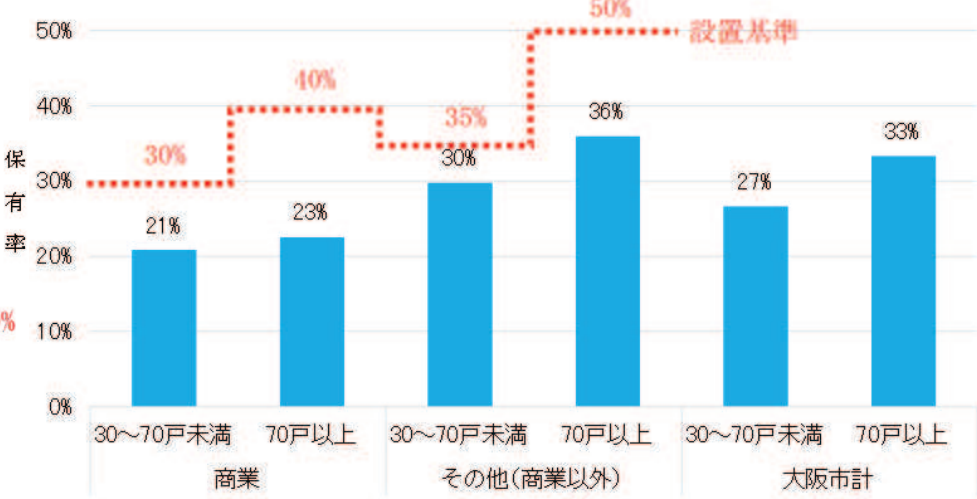
※保有率：駐車場利用台数÷住戸数

駐車実態調査の結果

【ワンルーム】



【ファミリー】



3 課題への対応 対応①原単位の見直し(9)

3) 共同住宅の設置基準の見直し

用途地域別の四輪車保有率（＝駐車台数÷住戸数）		駐車実態調査(R3)データ	
共同住宅等建築物の全住戸数		ワンルーム形式住戸	ファミリー形式住戸
30戸以上	商業系地域	4%	21%
	その他地域	7%	30%
70戸以上	商業系地域	3%	23%
	その他地域	7%	36%

（要綱）【現行基準】

共同住宅等建築物の全住戸数		ワンルーム形式住戸	ファミリー形式住戸
30戸以上	商業系地域	10%以上	30%以上
	その他地域		35%以上
70戸以上	商業系地域	10%以上	40%以上
	その他地域		50%以上



【新基準設定のイメージ】

※赤字が見直し変更箇所

共同住宅等建築物の全住戸数		ワンルーム形式住戸	ファミリー形式住戸
30戸以上	商業系地域	3%以上	20%以上
	その他地域	5%以上	30%以上
70戸以上	商業系地域	3%以上	20%以上
	その他地域	5%以上	35%以上

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(10)

4) 共同住宅の対象規模の下限の見直し

2) の検討図と同様の想定をすると、敷地面積が500m²未満では、適切な駐車施設の配置は難しく、対象規模を見直すことで、自動車と歩行者の交錯を抑え、街並みの連続性確保などを図る。

要綱対象の規模の下限について、**敷地面積500m²以上**