

第1回 大阪市駐車施策に係る有識者会議

大阪市計画調整局
令和 7 年 2 月

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(1)

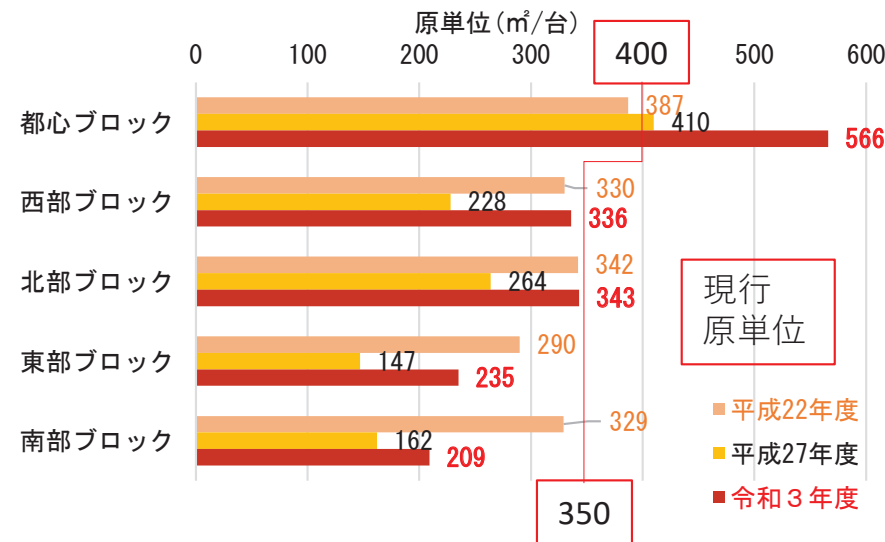
附置義務原単位（ブロック別）

特定用途については、都心と周辺とで3時点の変化が異なる。
都心ブロックはH22からR3は増大が顕著。
周辺（西・北・東・南部ブロック）は、H22に比べてH27は小さくなるが、R3には大きくなる。

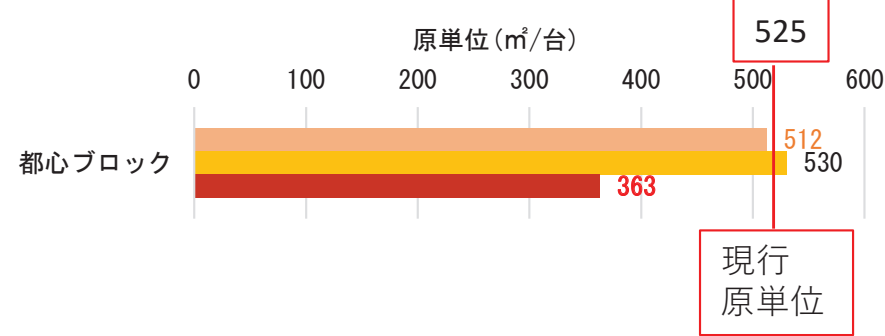
非特定用途（都心）については、H22及びH27に比べてR3に原単位が小さくなる。

都心ブロックを駐車場整備地区として、その他の西・北・東・南部ブロックを周辺地区として取り扱う。

■特定用途施設の原単位（ブロック別）



■非特定用途施設の原単位（ブロック別）



- 都心ブロック 北区、中央区、西区、天王寺区、浪速区、福島区
- 西部ブロック 大正区、港区、此花区、住之江区
- 北部ブロック 西淀川区、淀川区、東淀川区
- 東部ブロック 都島区、旭区、城東区、鶴見区、東成区、生野区
- 南部ブロック 東住吉区、平野区、西成区、阿倍野区、住吉区

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(2)

(1) 大阪市の交通状況

①自動車保有状況

市内の自動車保有台数は、平成24年までは減少傾向にありましたが、その後増加に転じています。特に平成28年以降、乗用自動車、貨物自動車、バス・特殊車は横ばい状況ですが、軽自動車はほぼ一貫して増加しています。

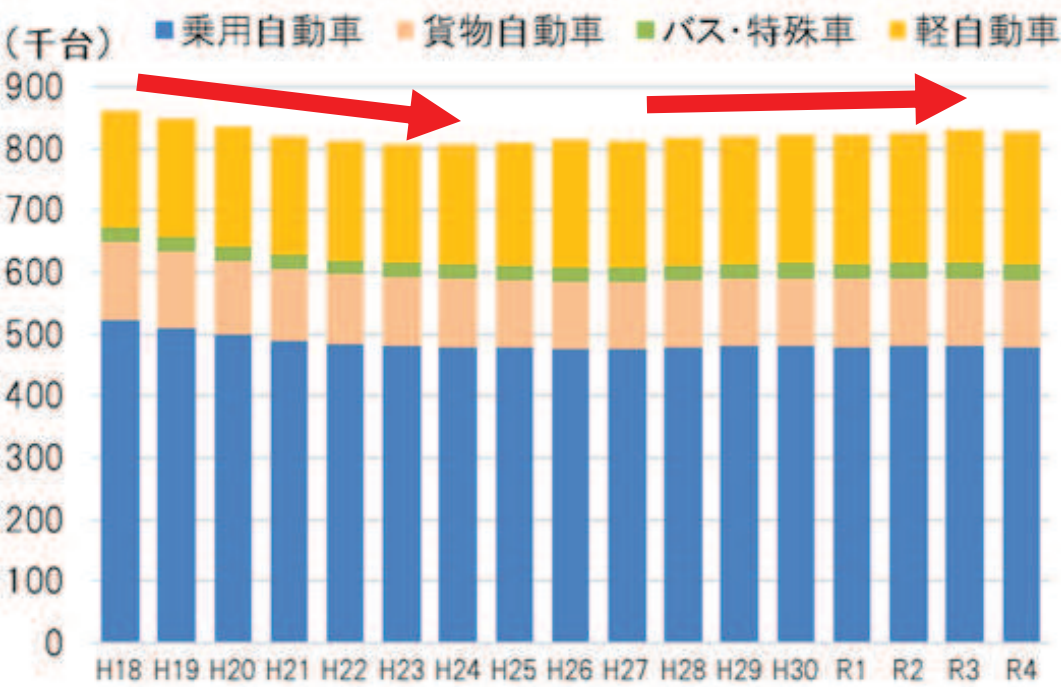
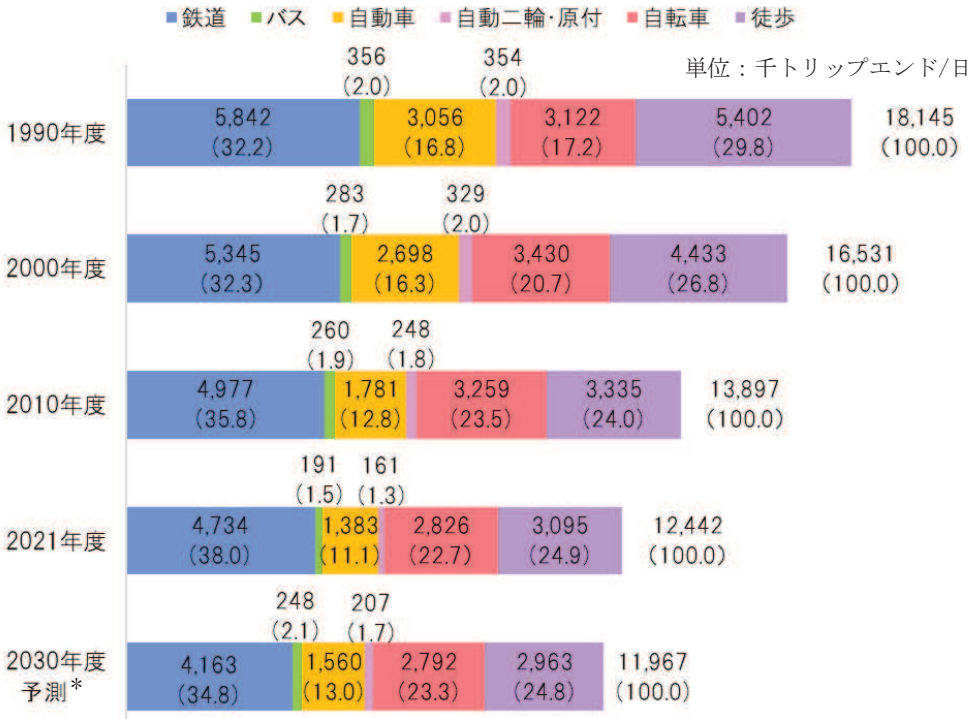


図 大阪市自動車保有台数の推移

出典：大阪市統計書

②自動車利用割合

発生集中量のトリップ数は減少傾向にあります。そのうち、鉄道や自転車の利用割合は増加していますが、自動車の利用割合は減少しています。



*H22パーソントリップ調査データを基に、将来人口構成等を踏まえた予測

図 大阪市における発生集中量の手段構成の将来推移

出典：パーソントリップ調査

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(3)

③自動車交通量

平成6年度から小型車、大型車とも年々減少しています。



図 大阪府域における自動車交通量（大阪市 平日昼間12時間）

出典：大阪府

④渋滞状況

市内の渋滞状況は平成19年にかけて減少した後、近年は横ばい状況が続いています。

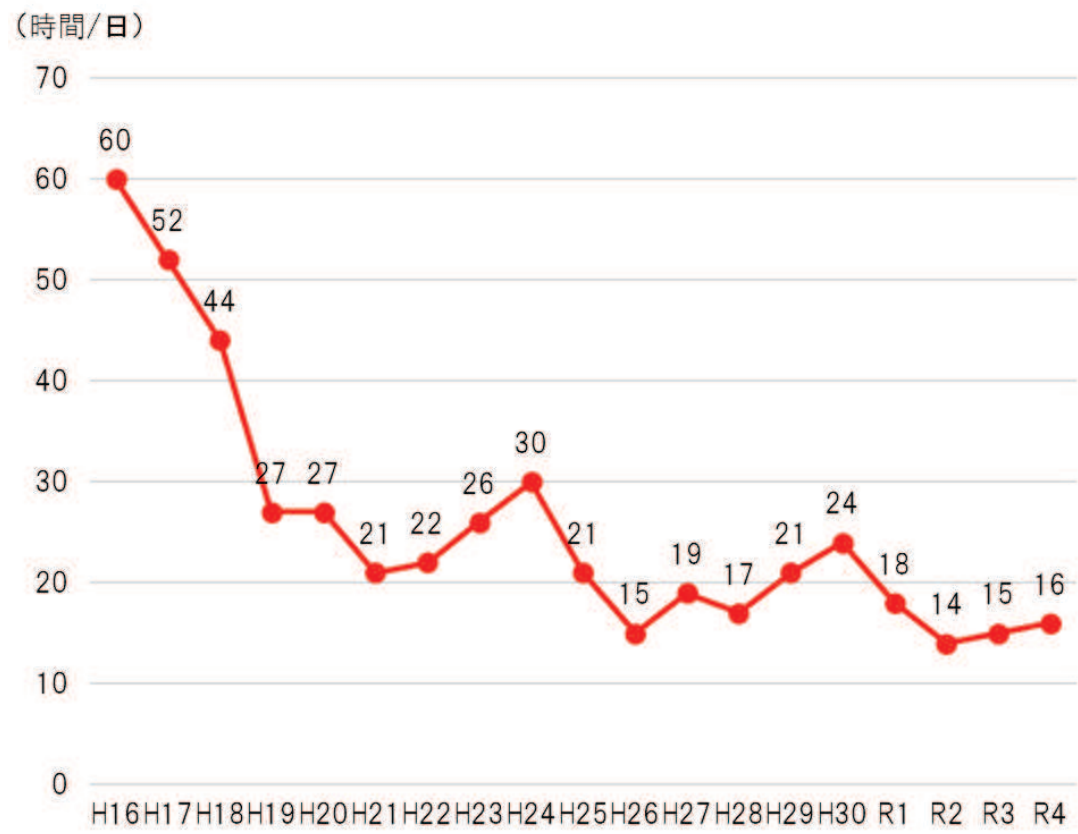


図 市内主要交差点の日平均渋滞時間の推移

出典：大阪市統計書

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(4)

⑤ 駐車場所別駐車台数

市内における自動車駐車場所別駐車台数をみると、最も駐車台数が多い駐車場所は、路外駐車場（無料）で約73万台（60.4%）、次に多いのが路上（無料）で22万台（17.8%）であった。

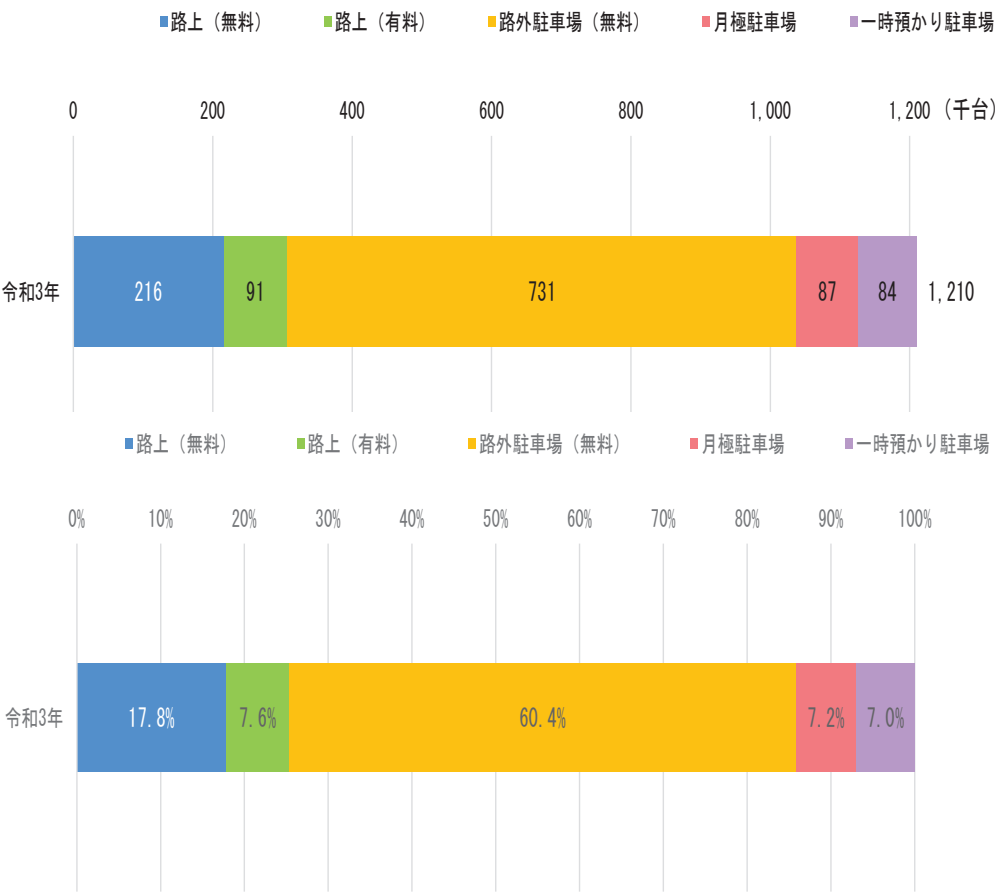


図 大阪市における駐車場所別駐車状況（令和3年）

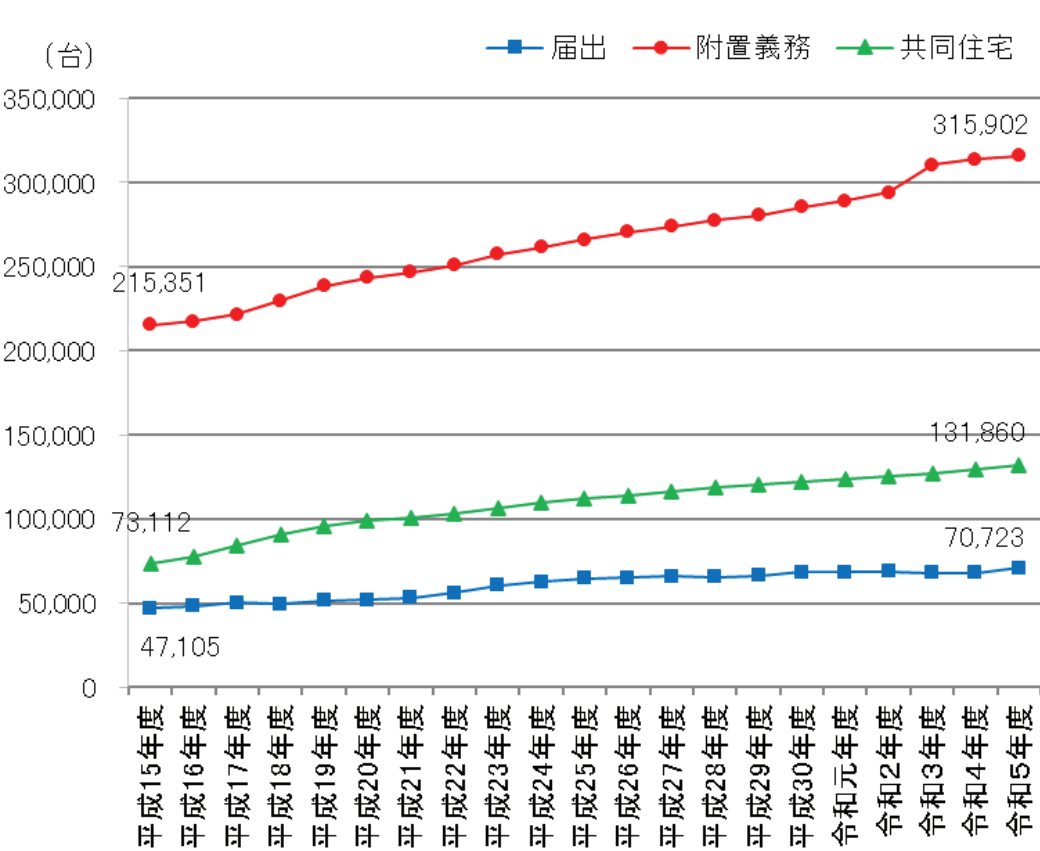
出典：道路交通センサス

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(5)

(2) 大阪市の駐車施設の状況

① 駐車場整備状況

届出駐車場は約7万台、附置義務駐車場は約32万台、共同住宅駐車場は約13万台と各駐車場の整備台数は平成15年度と比較すると増加しています



出典：大阪市

② 駐車違反の取締り件数

市内の駐車違反による取締り件数は平成28年にかけて減少した後、近年は微減傾向にあります。

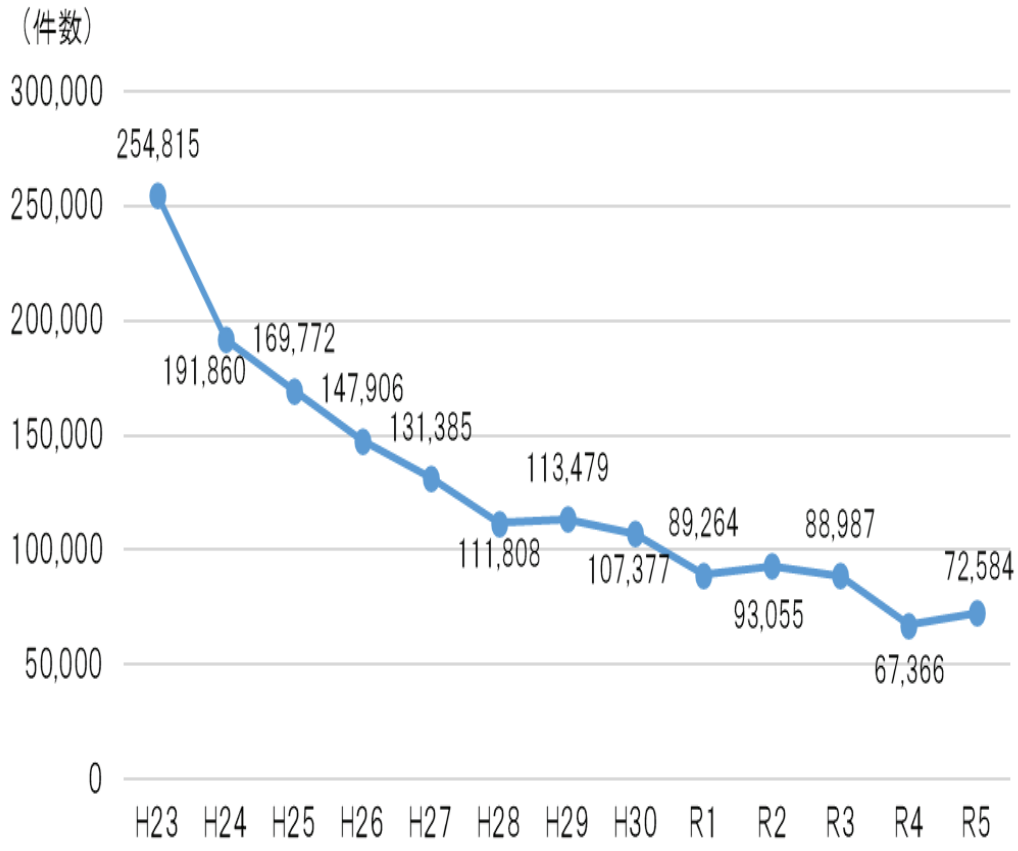


図 駐停車違反取締状況(放置車両確認標章取付件数)の推移

出典：交通白書

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(6)

③有料駐車場数および台数

有料駐車場数および収容可能台数は、平成20年度から増加傾向にありましたが、平成30年度以降は横ばい傾向にあります。

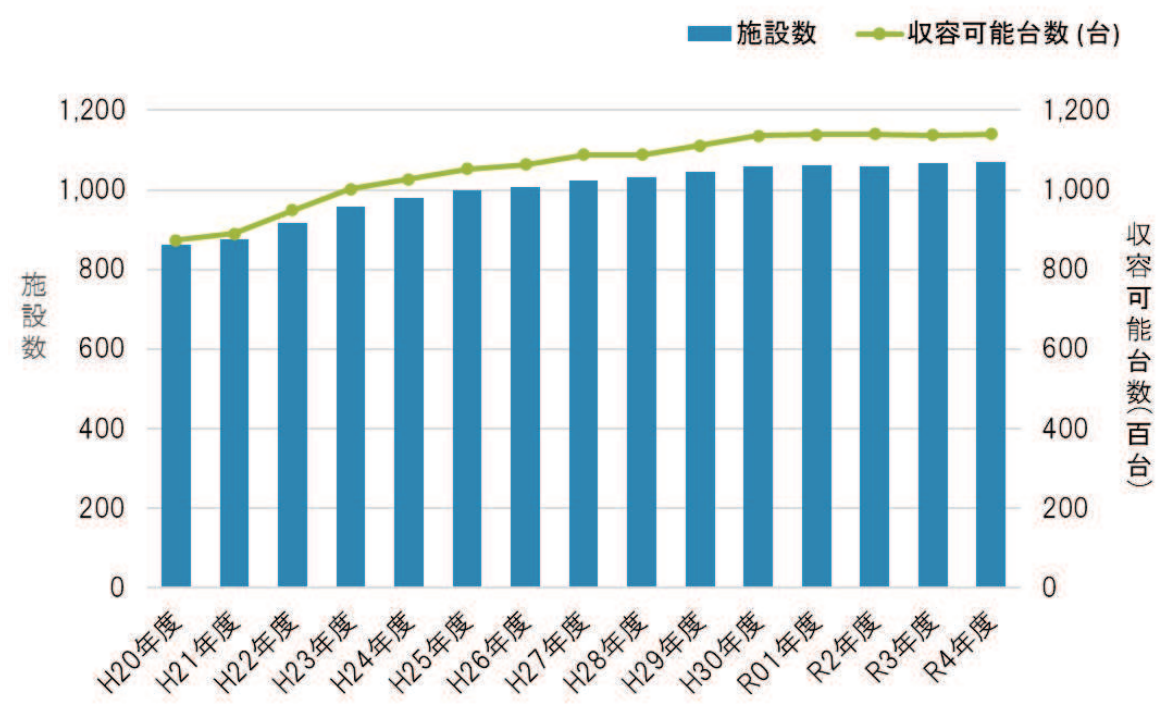


図 大阪市有料駐車場数と収容可能台数

出典：大都市比較統計年表

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(7)

(3) その他の状況

①ビル空室率

ビル空き家率は、平成22年をピークに減少傾向にありましたが、令和元年から令和4年まで増加した後、令和5年は前年よりも減少しています。
平均賃料については、平成22年以降横ばい状況です。

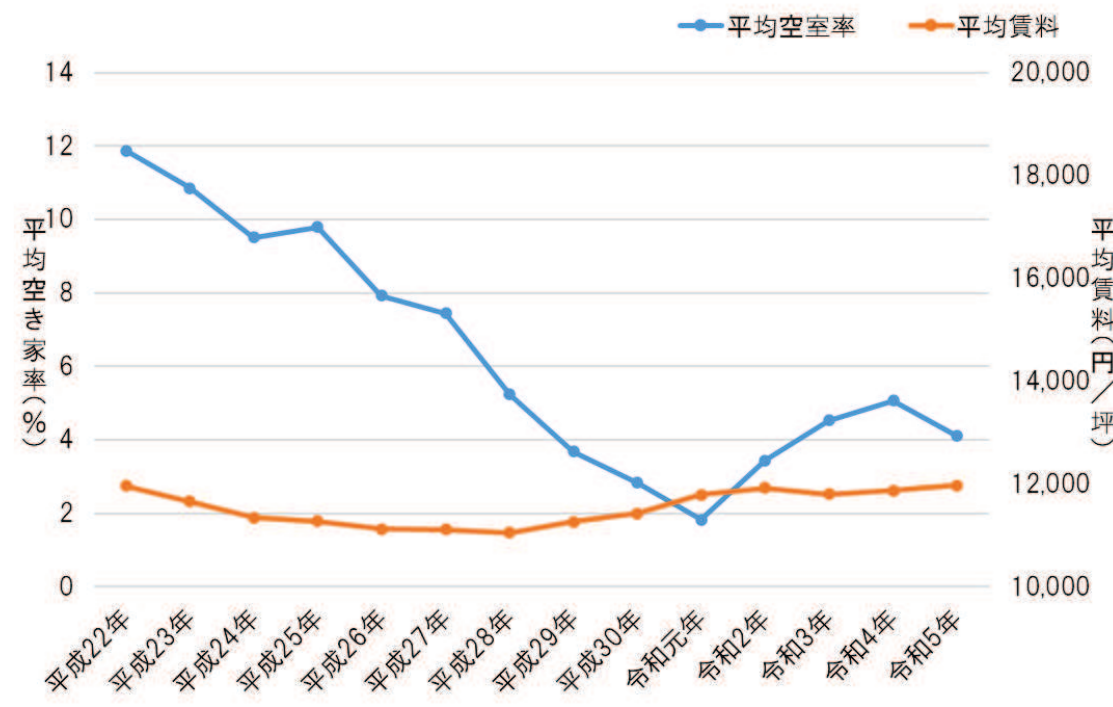


図 大阪ビジネス地区における空き家率と平均賃料の推移

※大阪ビジネス地区：主要6地区（梅田地区、南森町地区、淀屋橋・本町地区、船場地区、心斎橋・難波地区、新大阪地区）

出典：三鬼商事HP

②都心居住の状況

大阪市の都心部（北区・福島区・中央区・西区・天王寺区・浪速区）における人口は、年々増加傾向にある一方、周辺部の人口は減少傾向にあります。
大阪市全域の人口は、微増傾向にあります。

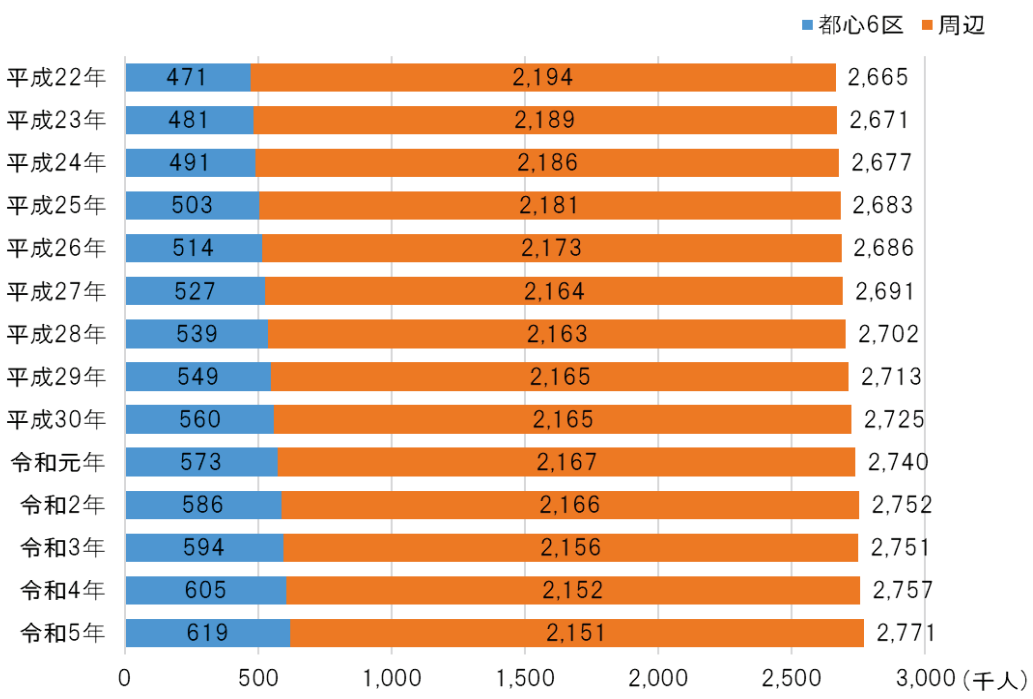


図 大阪市における人口推移

出典：大阪市推計人口

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(8)

③運転免許返納の推移

免許保有者数は2015年から横ばいですが、65歳以上の免許返納率は2019年に増加した後、近年まで減少傾向にあります。

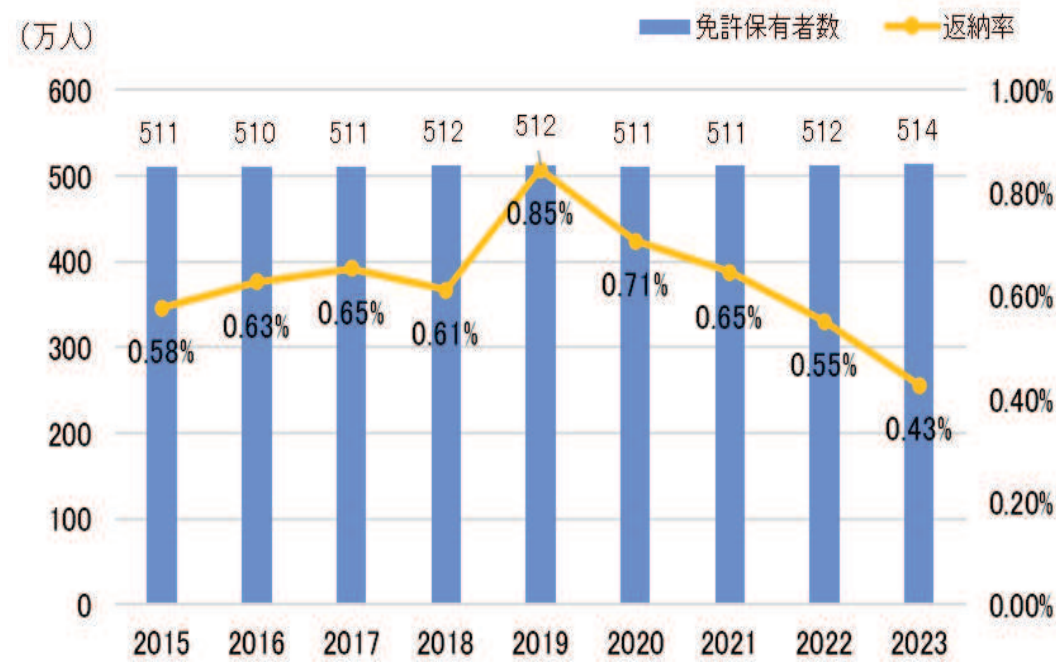


図 大阪府における65歳以上の免許返納率

出典：警察庁「運転免許統計」

④カーシェアリング市場の推移

カーシェアリングの車両台数が増加するに伴って、会員数も過去15年間で急激に増加しています。

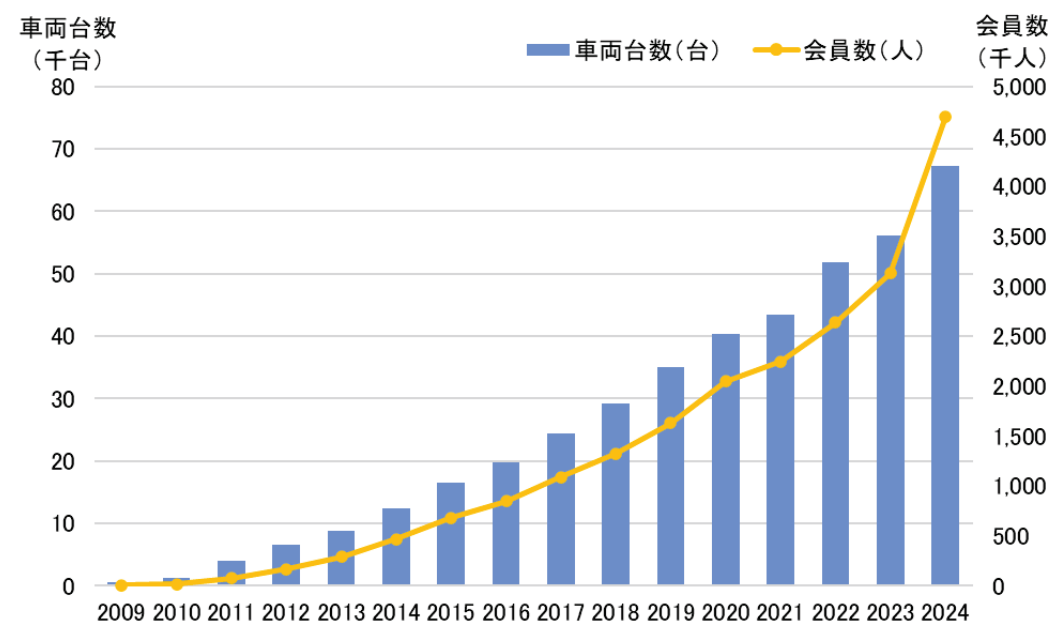


図 カーシェアリング車両台数と会員の推移

出典：公益財団法人交通エコロジーモビリティ財団

※(参考資料)大阪市における社会情勢の変化(9)

⑤鉄道利用状況

大阪市内における鉄道（私鉄、JR、地下鉄・ニュートラム）の利用者数は、令和2年度（コロナ禍）に激減しましたが、近年は回復傾向にあります。

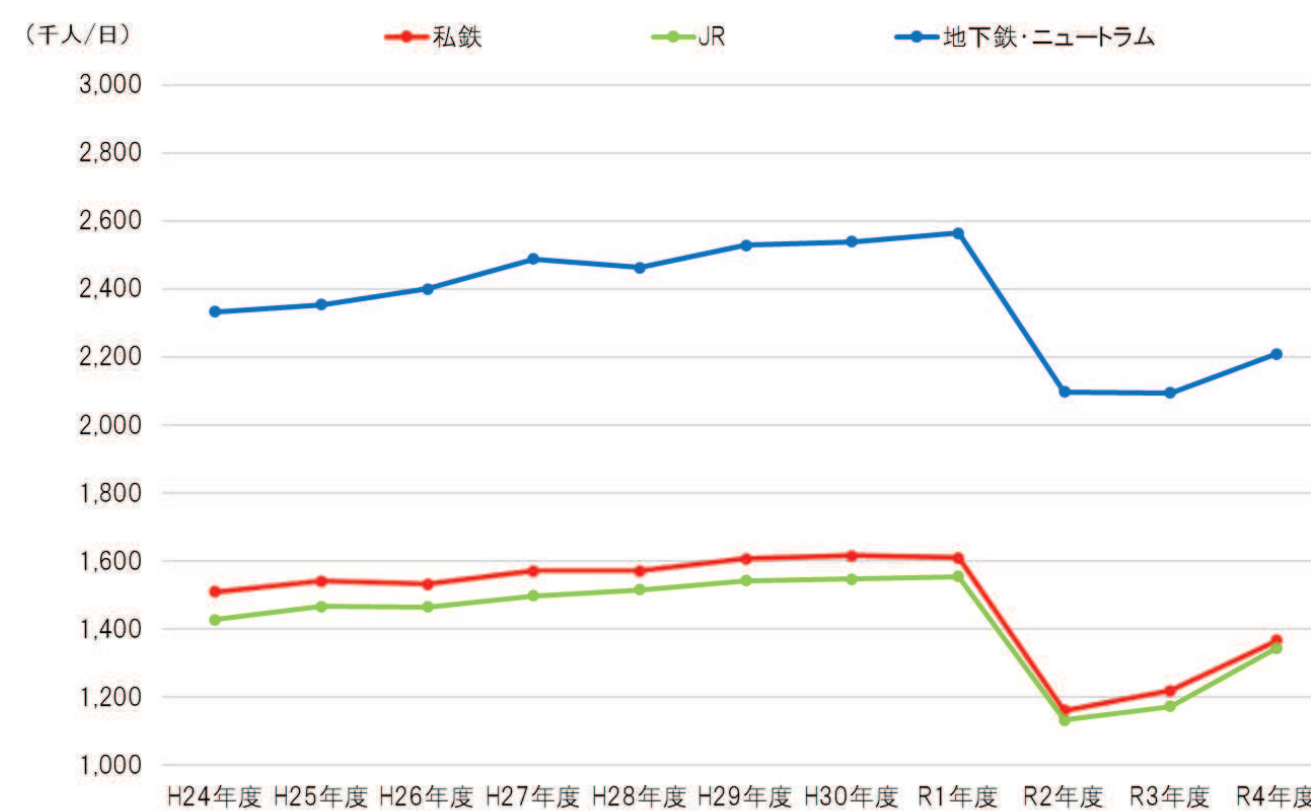


図 鉄道利用状況

出典：大阪市統計書

※(参考資料)道路交通センサス

道路交通センサスは、全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいうべきもの。

項目		対象・条件等
対象日		平日
①対象調査票		310 自家用乗用車(個人使用車) 320 自家用乗用車(法人使用車) 400 自家用貨物車 600 営業用貨物車 ※営業用乗用車・営業用貨物車・路線バスは対象外
②対象車種		全車種
③対象車両		トリップ数=0の車両(運休車)は集計対象外
④1対象目的地		大阪市内全域(Bゾーン単位の集計)
④2駐車場整備地区内外		駐車場整備地区が含まれる割合(「比率」)により算定
⑤1対象時間帯・集計時間帯		24時間・到着時刻による1時間毎の集計 ※時間帯不明はピーク時対象外
⑤2ピーク時間帯		駐車需要が最大となる1時間帯 ※駐車台数はピーク時及びその前後の時間帯の大きい方の2時間帯
⑥1駐車場所	一時預かり	02有料(パーキングメーター、パーキングチケットなど) 04目的とする施設(事務所・店舗等)の敷地内の駐車場 05その他の施設の敷地内の駐車場 09目的とする施設に付帯する一時預かり駐車場 10その他の一時預かり駐車場
	路上駐車	01無料
⑥2路上駐車の対象駐車時間		20分以上 ※次のトリップの出発時刻-当該トリップの到着時刻
⑥3運行目的	自由	30家事・買物 40食事・社交・娯楽(日常生活圏内) 50観光・行楽・レジャー(日常生活圏外) 51観光(名所・旧跡、催し物等を見る) 52保養(温泉、家族・知人との交流等) 53スポーツ 54体験型レジャー(遊園地・ドライブ・釣り・写真等) 55その他観光 60その他私用(通院・習い事など) 70送迎
	業務A	80荷物／貨物の運搬を伴わない業務 90荷物／貨物の運搬を伴う業務
	業務B	91貨物は運んだが、降さなかった 92貨物を降ろした 93貨物を降ろした際に他の付帯業務を行った
⑧施設別		次項表による
⑨利用者属性別		「1.四輪車の集計分類表(R3センサスOD、土地利用).xlsx」にて集計
⑩流入方向別		市内・市外 ※「使用の本拠の位置」を集計
⑪1駐車台数		オーナーマスターデータから対象の集中量を集計(拡大係数を乗じる)
⑪2駐車需要量		オーナーマスターデータから対象の駐車車両を集計(拡大係数を乗じる)

※(参考資料)附置義務駐車施設における実態調査

調査目的
大規模建築物（延床面積 10,000 m²を超える建築物）及び中小規模建築物（延床面積 2,000 m²～10,000 m²）について、駐車施設等の実態調査を行う。

調査日時
調査期間：令和 2 年 11 月 9 日（月）～12 月 1 日（火） 平日実施
（11 月 10 日～20 日：阪高環状線通行止めのため「北区、中央区」は調査しない）
調査時間：13:00～15:00

調査件数（平成元年以降）

		調査対象件数			調査件数			
		大規模	中小規模	計	大規模	中小規模	計	調査率
都心6区	北区	21	31	52	15	29	44	85%
	中央区	11	70	81	9	56	65	80%
	西区	2	18	20	2	15	17	85%
	福島区	1	11	12	1	9	10	83%
	天王寺区	3	6	9	2	5	7	78%
	浪速区	2	18	20	1	15	16	80%
	合計	40	154	194	30	129	159	82%
周辺区	都島区	3	3	6	2	3	5	83%
	此花区	4	10	14	3	9	12	86%
	港区	2	8	10	2	7	9	90%
	大正区	2	10	12	2	8	10	83%
	西淀川区	4	11	15	3	9	12	80%
	淀川区	7	26	33	5	20	25	76%
	東淀川区		6	6		5	5	83%
	東成区		11	11		9	9	82%
	生野区		5	5		4	4	80%
	旭区		4	4		3	3	75%
	城東区		7	7		6	6	86%
	鶴見区		7	7		6	6	86%
	阿倍野区	1	4	5	1	3	4	80%
	住之江区	8	13	21	6	10	16	76%
	住吉区		7	7		6	6	86%
	東住吉区		5	5		4	4	80%
	平野区		5	5		4	4	80%
	西成区		11	11		9	9	82%
	合計	31	153	184	24	125	149	81%
大阪市計		71	307	378	54	254	308	81%

※(参考資料)共同住宅における駐車実態調査

調査日時

調査期間：令和3年12月3日（金）～令和4年2月4日（金）

調査時間：9:00～17:00

調査内容

駐車場構造、駐車場設置台数、駐車場利用台数など

調査方法

調査員による目視調査

（目視が困難な場合は管理人などへの聞き取り調査）

調査件数（H22年以降）

No	区	調査対象件数	有効件数	有効率
1	北区	68	41	60%
2	都島区	34	19	56%
3	福島区	32	21	66%
4	此花区	10	7	70%
5	中央区	54	28	52%
6	西区	36	24	67%
7	港区	19	17	89%
8	大正区	15	7	47%
9	天王寺区	35	26	74%
10	浪速区	28	19	68%
11	西淀川区	25	23	92%

No	区	調査対象件数	有効件数	有効率
12	淀川区	64	51	80%
13	東淀川区	38	28	74%
14	東成区	27	26	96%
15	生野区	19	11	58%
16	旭区	17	13	76%
17	城東区	45	34	76%
18	鶴見区	27	19	70%
19	阿倍野区	33	18	55%
20	住之江区	17	11	65%
21	住吉区	23	19	83%
22	東住吉区	24	20	83%
23	平野区	25	16	64%
24	西成区	16	5	31%
合計		731	503	69%

※(参考資料) 附置義務駐車施設および共同住宅における駐車実態調査

1. 調査概要

(1) 対象データ

- 【条例対象建築物】 建築物の駐車施設の実態調査データ(令和2年度)
- 【要綱対象建築物】 共同住宅における駐車施設等の利用実態調査データ(令和3年度)

(2) 実態調査の実施

① 調査対象

調査対象は、有効件数を確保するため、抽出件数として条例対象建築物60件、要綱対象建築物30件とし、過年度調査対象一覧及び附置義務駐車施設整理票データ、共同住宅駐車施設整理票データから以下の内容について考慮し対象を抽出する。

- ・用途地域、建築物の規模、建築用途等に偏りがいないこと
- ・荷さばき駐車場の設置がある建築物を含むこと等

② 調査日時

調査期間: 令和5年11月1日(水)～12月17日(日) 平日・休日実施(各1日)
調査時間: 建物用途ごとの駐車場利用ピーク時

③ 調査方法

調査員による目視調査(目視が困難な場合は管理人等への聞き取り調査)

(3) 補正方法

- 【手順1】
用途別の「前回平日(抽出)」と「今回平日(抽出)」の駐車台数を比較し、補正率を算出する。
$$\text{各用途の補正率} = \text{今回平日(抽出)} / \text{前回平日(抽出)}$$

- 【手順2】
補正率を「前回平日(全体)」の駐車台数に乘じ、「今回平日(全体)」の駐車台数とする。
ただし、今回抽出し実態調査した建築物は、調査結果の値を使用する。

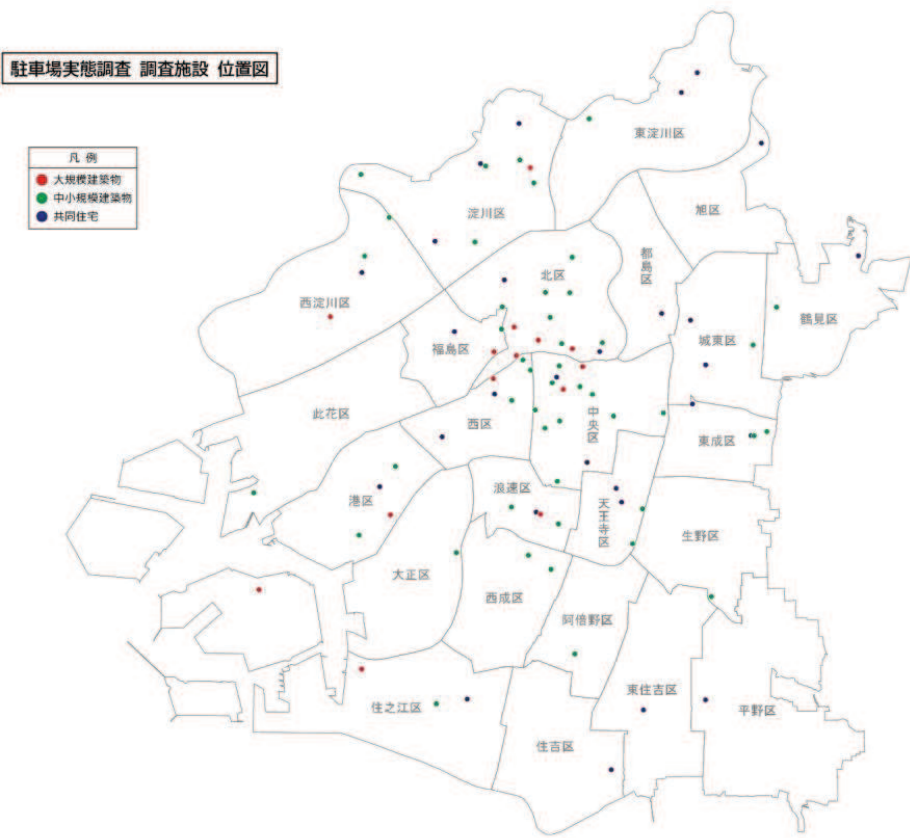


図-1 調査対象建築物の位置

※(参考資料)国における共同住宅の荷さばき施設の対応検討状況①

③ 共同住宅における配送課題への駐車場施策における対応について(案) 国土交通省

- 近年の電子商取引等による配送需要の増加や、共同住宅の高層化・セキュリティの向上により、配送効率の低下や、路上等において長時間駐車せざるを得ない状況となっている。
- また、物流2024年問題等による人手不足・物流の持続可能性が懸念されており、共同住宅においても荷さばき駐車施設の設置を求めることで道路交通の円滑化や、都市内物流の効率化を図っていく必要がある。

現在の実態

- ・ 住宅への配送需要は近年の電子商取引の増加等により増加傾向であり、EC事業者等による宅配便以外（個人請負等）の配達も行われている
- ・ 単純に世帯数で割ると、1日0.23個/世帯の宅配、共同配送実施個所の実績で見ると戸数の約4～5割程度の需要がある物件もある
- ・ 宅配BOXの設置目安は戸数の3割であるが、不足しており、各住居に宅配BOXを設置（1戸あたり1個）する試みもある
- ・ 共同住宅には荷さばき駐車施設の附置義務が基本的にはない（自治体の条例に基づくものも原則1区画）もしくは設置されていたとしても不足しているため、路上若しくは近隣の駐車場（時間貸しもしくは月極）から配送
- ・ 大規模な共同住宅では、ほぼ1日中配送しており、駐車場設置と併せて共同配送の取り組みが行われている物件もあり、効率化につながっているが、取組箇所数は限定的。
- ・ 営業所から配送している事業者もいるが、営業拠点は集配と併せて採算を確保する必要があり、採算性の観点から縮小していく方針が出ている

課題

- ・ 路上駐車をせざるを得ない場合、取締のリスクがあるため、横乗り（ドライバーとは別の人員）等で対応している例もある。
- ・ 時間貸駐車場では、高さや重量等の観点から荷さばき車両の規格が対応していない場合もあるほか、暫定的土地利用であることが多いため、開発が進んでいる地域ではほとんどなく、配送物件から離れている場合もある。
- ・ 超高層共同住宅では、住民用エレベータと配送に使えるエレベータが分けられていることがあり、エレベータの待機に時間を要したり、インターフォンの待機等により、配送に時間がかかっている場合もある

今後の方向性（案）

- （必要性について）
- ・ 道路における歩行者の安全や自動車・自転車等の走行環境確保の観点から、荷さばきスペースは極力路外で確保していく必要がある
 - ・ 建築物の耐用年数（50年以上）を踏まえると、道路状況や周囲の土地利用（時間貸駐車場や営業所）は変化する可能性があるほか、物流2024年問題をはじめとした人手不足の状況を踏まえると、持続可能な方法が必要
 - ・ 特に大規模な共同住宅では、配送需要が大きく、複数の配送事業者がほぼ1日中駐車し続ける必要があるため、規模に応じて必要
- （具体的な施策）
- ① 今後新築する共同住宅について **【標準条例のみなおして議論】**
 - ・ 駐車場法に基づく附置義務条例により、
 - 建築上無理にならない範囲で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（路外）で行うことができるよう一定の荷さばき駐車施設の確保を求めていく
 - 荷さばき駐車施設の運用についても明確化
 - ② 既存又は上記の対象とならない共同住宅への配送について
 - ・ 乗用車の駐車場余剰が生じている場合は、荷さばき駐車施設として振替を促していくことや、時間貸駐車場等を荷さばき駐車場として活用するなどの取組を推進
 - ③ 駐車施設の整備では解決できない配送課題について
 - ・ 取組の動向を注視しつつ、駐車施設の効率的利用、需要減につながるものは附置義務の緩和等により評価

※(参考資料)国における共同住宅の荷さばき施設の対応検討状況②

④ 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務について(案)

- ① 駐車場法上、**駐車場整備地区等**においては、共同住宅の新築等の際に、荷さばき駐車施設の附置を条例で義務付けることは可能であるものの、現在の荷さばき駐車施設に係る標準駐車場条例(局長通知)では、**特定用途(共同住宅を含まない)**のみ規定していることから、近年の社会情勢の変化を踏まえた改正の一環として、**共同住宅の用途の建築物にも、荷さばき駐車施設の附置を義務付けることができることを明確化**。【令和6年度中を予定・規制改革対応】
- ② 加えて、共同住宅(非特定用途)について、**周辺地区等**においても荷さばき車両による道路交通のふくそうが確認されるなど、駐車需要を生じさせている程度が大きくなっている地域があるため、駐車場法施行令(政令)改正により**共同住宅を特定用途に追加**することとし、地域の実情に応じて**附置義務条例を定めることが可能な区域を拡大**。【令和6年度中を予定・検討を踏まえた対応として、上記と併せて実施】
※ 地方公共団体独自の条例等では、管内全域を対象にしていることが多く、支障事例も駐車場整備地区等の外。
- ③ **標準条例における数値の目安(原単位)**は今後の調査を踏まえて設定。【令和6年度中を予定】

駐車場法に基づき定めることができる附置義務条例

区域	駐車場整備地区 又は商業地域 若しくは近隣商業地域	周辺地区又は 自動車ふくそう地区
延べ面積	2,000 m ² 未満可	2,000 m ² 以上
用途	特定用途に供する部分 全て(共同住宅等)	特定用途に供する部分

駐車場整備地区：自動車交通が著しくふくそうする地区(商業、近商、準住居・準工業(政令で定める業務の利便の増進を図る特別用途地区に限る)内及びその周辺
自動車ふくそう地区：交通の状況が周辺地域に準ずる地域若しくはふくそうすることが予想される地域(都市計画区域内)
特定用途：駐車需要を生じさせる程度の大い用途として政令で規定(百貨店、事務所等。共同住宅は含まない。)
※ 同一敷地内の2以上の建築物で用途上不可分であるものは、これを1の建築物とみなす

今年度検討・示していく事項(案)

- 共同住宅への荷さばき駐車施設附置の必要性
→ **標準駐車場条例**により明確化
※ 原単位は調査を踏まえて年度内に目安となる基準を検討。次年度以降、原単位みなおし調査と合わせて精査予定。
- 附置が必要となる**用途地域**の考え方の整理
→ 駐車場整備地区等以外も必要。**政令改正により、共同住宅を特定用途に追加し、駐車場整備地区等以外も措置**
- 今後、条例制定、運用して行くに当たっての考え方
→ **技術的助言**により、運用に当たっての留意点を記載
(例：既存共同住宅において、余剰駐車場の振替等による確保、やむを得ない場合や共同配送等の参考事例等)

※(参考資料)大阪市の取り組み

■大阪市の取り組み

- ◇大阪市：国道25号（愛称：御堂筋・なんば広場）
- ・大阪市では、車中心から人中心のみちへと空間再編を目指す「御堂筋将来ビジョン」（2019.3）を策定し、御堂筋の副道を歩行者や自転車の空間に転換する空間再編事業を実施中
 - ・主に、歩行者空間と自転車通行空間の分離、イチョウの根が伸長するためのスペースの確保、照明灯のリニューアル等を実施
 - ・南海なんば駅周辺では、大阪のおもてなし玄関口として、憩いの場の創出・利活用のため、駅前広場等の歩行者専用空間の再編を実施中

御堂筋（整備済み区間）



南海なんば駅前広場



出典：なんばひろば改造計画HP

◇大阪市：中之島周辺

- ・様々な公共施設、文化施設、歴史的建造物が集積し、年間を通じて多くの人が訪れる文化・集客ゾーンであるが、歩行者・自転車が車道を乱横断する問題があった
- ・対策として歩行者空間化（公園化）することで、交通安全性と回遊性、都市景観・魅力向上とともに、沿道施設と一体的かつ多様な活用が可能となる空間として再編
- ・人中心の通りとして整備された



出典：大阪市