

第 2 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 9 月 2 9 日 (月)

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 2 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 9 月 2 9 日 (月) 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 福本 恵美

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(西山) 定刻になりましたので、ただいまから第 2 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担当係長の西山です。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

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 1 枚もの。資料 1、第 2 回大阪市駐車施策に係る有識者会議出席者名簿、1 枚もの。資料 2、大阪市駐車施策に係る有識者会議開催要綱、1 枚もの。資料 3、大阪市駐車施策に係る有識者会議傍聴要領、1 枚もの。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、1 枚もの。資料 5、会議資料。資料 6、会議資料。参考資料は 2 種類ございます。お手元に全てそろっておりますでしょうか。

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 2 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。事務局より、委員のご紹介をさせていただきます。

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。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 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 おはようございます。佐久間です。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 一般社団法人大阪ビルディング協会会長の福本委員でございます。

○福本委員 福本でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 大阪公立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 吉田です。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 続きまして、オブザーバーとして、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。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 大阪市建設局道路河川部調整課の石井課長でございます。

○石井オブザーバー 石井です。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 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。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 計画調整局計画部長の荒木でございます。

○事務局（荒木） 荒木です。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 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。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 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。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） 計画調整局計画部都市計画課長代理の垣内でございます。

○事務局（垣内） 垣内です。よろしくお願いいたします。

○事務局（西山） それでは、はじめにスケジュールにつきましてご説明をさせていただきます。資料４のスケジュールをご参照ください。

本日の会議で検討課題についてご議論いただき、パブリック・コメントの案をご確認いただきます。それを踏まえた上で速やかにパブリック・コメントを実施し、本市において必要に応じて修正などを行います。その後、年内に書面開催等を含め、改めて会議を開催し、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。

スケジュールについてご提案をさせていただきましたが、ご意見等はございませんでしょうか。

（発言する者なし）

○事務局（西山） 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。

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。

○吉田座長 それでは、第２回大阪市駐車施策に関する有識者会議を始めたいと思います。この議事次第を見ていただきまして、３番のところから順に進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

では、まず資料５につきまして、事務局のほうから説明をお願いいたします。

○事務局（垣内） 配布しております資料５につきまして、前のスクリーンにも映してお

りますが、ボリュームがございますので少しお時間長くなりますが、ご説明いたします。よろしくお願いいたします。

まず、ページ番号を右下に打っております1ページ目で、前回の第1回会議でご確認いただいた駐車施策の方向性になります。民間整備による駐車場と公共による駐車場の既存ストックを活用しながら、駐車需要の減少、荷さばき駐車需要の増加等を踏まえ、今回の附置義務見直しの基本方針としましては、市内一律の基準は、基本的には緩和の方向で見直し、特定の地域課題については個別対応できる仕組みといたします。

続いて2ページ目です。今回の見直しにおける基本方針としまして3つの課題、駐車需要の減少、荷さばき駐車需要の増加、駐車施設へのニーズの変化と多様性への対応につきまして項目整理したものになってございます。米印は、前回に引き続きの内容及び今回新たにご議論いただく内容になりますので、後ほど附置義務原単位の見直し、荷さばき駐車施設の拡充等について詳細ご説明いたします。

続いて3ページ目からですが、こちらは前回いただいた主なご意見と対応・見解について整理してございます。主なご意見としまして、環状線内の駐車台数の余剰に係る根拠、非特定用途に関する令和3年道路交通センサスのデータの特徴、今回の見直しにおける附置義務原単位の設定の考え方等に関するご意見をいただいております。こちらにつきましては該当スライドを記載しておりますけれども、以降のスライド

の説明の中で併せてご説明させていただきます。

では、環状線内の駐車実態につきましてご意見いただいていた緩和の裏づけ根拠になりますが、6 ページ目から 8 ページにかけて、今回の見直しにあたり駐車実態を把握するために実施しました調査結果を記載しております。6 ページが調査概要になっておりまして、7 ページ目が調査対象を図示、プロットしたものになってございます。結果は 8 ページ目になります。駐車率の状況をグラフにしたものになりますけれども、左側の駐車場整備地区等、こちらおおむね環状線内になります。本市全体でこちらの平均駐車率が 39%。右側のグラフ、周辺地区では全体で駐車率が 49%となっており、環状線内のほうが周辺地区に比べまして駐車台数に余剰がある傾向が確認できる結果となっております。

続きまして、9 ページ目になります。駐車場整備地区等における非特定用途の附置義務原単位の見直しの考え方になります。原単位につきましては、下側、緑の枠で囲っております式のとおり、建物の延床面積を集中台数で除したものになります。原単位の設定にあたり、その根拠となるデータ、集中台数は、直近のデータ、令和 3 年の道路交通センサスの結果を使用いたします。

非特定用途につきましては、延床面積のグラフのとおり、住宅系が全体の約 9 割を占めていること、また、使用する令和 3 年センサスの学校系の集中台数は、コロナ禍の影

響でマイカー利用が想定されること、さらに附置義務の対象外となる学校施設も含まれており、学校の原単位を精緻に算出できないことから、こちら非特定用途の原単位に算出にあたりましては、学校系を含めずに延床面積が9割を占める住宅系を使用して算出いたします。その結果、算出した3時点で比較したグラフに記載のとおりで、平成22年センサスで1台当たり466平米、平成27年で540平米、令和3年で405平米となっております。

続きまして、10ページ目です。こちらは特定用途の原単位を駐車場整備地区等と周辺地区に分けて、3時点の算出結果をグラフにしております。令和3年センサス結果を使用して、駐車場整備地区では原単位が566、周辺地区では371となっております。

続きまして11ページ目。こちらは算出した原単位を踏まえて、今回設定いたします駐車場整備地区等における附置義務原単位設定の考え方についてご説明いたします。

まずは下のグラフの非特定用途、青枠で囲んだ内容につきまして、先ほど9ページでご説明しましたとおり住宅系の令和3年センサスを使用して原単位を算出しますと、405となります。こちらこの405を基本としつつ、平成27年センサスを使用して算出した540、こちらの結果も踏まえまして、非特定用途の附置義務原単位は現行基準の525を維持いたします。

次に上のグラフの特定用途につきましては、令和3年センサスを使用した原単位566

を基本としつつ、国の標準条例や他都市状況を見て、特定用途の基準が非特定用途よりも緩いものになっておらず、今回現状を維持する非特定用途の 525 とのバランスも考慮しまして、原単位を 525 といたします。

続きまして 12 ページ目をお願いします。こちらは附置義務条例の対象規模について下限を見直いたしますので、その考え方についてご説明いたします。現在、対象規模の下限を延床面積 2,000 平米と設定しておりますが、駐車場整備地区等におきまして、特定用途の建築物を計画する際に車路を設けず前面道路に直接出入りする串刺し駐車とならないよう、歩行者の安全性、また、街並みの連続性担保を確保するために、左側のレイアウト図のとおり、車路 5 メートル以上確保できるよう、下限の延床面積を現状の 2,000 平米から 3,000 平米に見直します。

続いて 13 ページ目です。こちらは駐車場整備地区等における特定用途の中規模緩和区間としまして、その対象規模を現在、延床面積 2,000 平米から 1 万平米と設定しておりますが、先ほどご説明したとおり、安全性の観点等から下限を 3,000 平米といたします。さらに上限値を変更し 1 万 2,000 平米といたしますが、その考え方につきましては、商業地域で容積 600%、大規模建築物の事前協議の対象敷地面積 2,000 平米以上であることを踏まえまして、中規模緩和の対象規模の上限を 600%と 2,000 平米を掛け合わせた 1 万 2,000 平米としてございます。また現状の考え方を踏襲しまして、下限値

では最低2台を確保していることから、今回の下限値である3,000平米におきましても2台は確保することとし、1万2,000平米では、原単位の525で除して23台確保することから、左下のグラフに示すとおり、その2点を結ぶことで機械的に算出される傾き430をこの中規模緩和区間における附置義務の原単位といたします。また、引き続き規模に応じて最大5台の附置義務を免除するため、 430×5 で2,150平米を緩和面積として設定いたします。

続いて、14ページです。こちら、前回会議でご意見いただいております、他政令市、東京都、国の標準条例の附置義務原単位を表にまとめたものを整理してございます。

続きまして、15ページ。こちらは大規模な事務所の特例に係る大規模低減につきまして、国の標準条例を踏まえまして、1万平米、5万平米、10万平米を超える部分について、それぞれ資料に記載の割合を乗じた上で1万平米を超えた面積を延床面積とみなして駐車台数を算定することといたします。グラフでお示ししておりますとおり、延床面積に低減率を乗じて算定した台数、こちらの緑色のラインになりますが、こちらのラインを任意の時点における駐車台数がおおむね下回る結果となっており、駐車場整備地区等において大規模低減を追加することといたします。

ここで、前回会議に振り返っていただいたご意見、先ほどの4ページに戻っていただ

きまして、2つ目の意見になりますが、ミニマムの基準、最低限の基準として原単位を設定するにあたり、敷地単位と地区単位での関係性と緩和条件の考え方につきましては、後ほどご説明しますが、荷さばき附置義務台数を四輪の内数として、2倍換算でカウントすること。また、地域特性に応じた駐車施設の設置として、地域ルールの設定を可能としております。

続いてのご意見、緩和された後の空間利用につきましては、基本、事業者に委ねられておりますが、荷さばきの需要の高まりにも対応しつつ、オープンスペースの創出等、人中心のまちづくりに資することを期待しております。

次のページ、5ページ目に今回の見直しに関連しまして、本市のまちづくりをどうしていくかにつきましては、その対応・見解としましては、公共交通の利用促進とともに、車中心から人中心への転換を図っており、移動手段の推移を見ましても、自動車は減少傾向にある一方で公共交通、鉄道は増加傾向にある中で、緩和の方向で附置義務基準を見直し、駅接続緩和の拡充や、主に都心では地域ルールが導入できる仕組みとしております。

続いて、荷さばき駐車施設に係るご説明に入りますので、また先ほど16ページに戻っていただくようお願いいたします。

国におきまして、平成6年、標準条例に荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追

加し、地域の実情に応じて荷さばきに係る内容を盛り込むことを推奨しております。本市では、現状、大規模小売店舗立地法や大規模建築物事前協議制度の施設に対しまして、荷さばき駐車施設の設置を協議するなどして、任意で荷さばき駐車施設を設置する場合には2倍換算して四輪車の附置義務台数に算入することを可能としてございます。直近の国の動きとしまして、配送需要の増加、共同住宅の高層化による配送効率の低下や長時間路上駐車が発生などを踏まえて、令和7年の標準条例において、共同住宅についても荷さばき駐車施設を附置義務に追加することとなったことから、本市においても、今回の見直しにて共同住宅だけでなく、一定規模以上の商業・業務用途の建築物への荷さばき施設の義務化を行うことといたします。

続いて17ページお願いいたします。こちらは荷さばき施設の原単位について、国の設定方法を参考とし、直近の令和3年の道路センサスによる駐車需要と土地利用現況調査による延床面積から、資料に記載の計算式のとおり、原単位となる駐車場1台当たりの延床面積を算出することといたします。

続いて18ページ目をお願いします。荷さばき駐車施設における駐車時間と原単位、駐車台数の関係性になりますが、イメージ図のとおり、左側の一般四輪と比べて右側の荷さばき駐車につきましては、ピーク時間内に入れ替えが生じるため駐車時間は一般的に短くなります。その入れ替わりを考慮しますと、同じピーク2時間での集中台数

でも、荷さばきにおいてはその台数が低減されるとみなされることから、駐車時間が短くなり原単位が大きくなりますので、その結果、駐車台数は少なくなります。

次に 19 ページで、原単位の算出式に含まれる道路センサスによる駐車需要を算出するにあたり採用した駐車時間の考え方についてご説明いたします。

今回、駐車時間は単純平均値ではなく、85%タイル値を採用しております。米印に記載のとおり、85%タイル値とは、短い順番から並べた場合に全体の 85%が含まれる時間。例えば、100 台の荷さばき車両の駐車時間を短いものから順番に並べた場合に、85 番目の時間のことを意味します。

グラフは駐車場整備地区等と周辺地区等に分けまして 85%タイル値による駐車時間を整理したものになってございます。結果、黄色のラインの共同住宅では、駐車時間は増加傾向にあること、あと駐車場整備地区等と周辺地区等でその差は小さいことが確認できております。

続いて 20 ページ以降、ご説明した算出方法、駐車時間により直近の令和 3 年道路センサスを使用して算出した原単位について順に整理しておりますのでご説明いたします。

まず、駐車場整備地区における特定用途のうち、百貨店その他の店舗になりますが、算出結果の 1 台当たり 3,667 平米を参考として、荷さばき原単位は 4,000 に設定いた

します。

続いて 21 ページで、駐車場整備地区における特定用途のうち、事務所になりますが、算出結果の 1 台当たり 7,897 平米を参考として、荷さばき原単位は 8,000 に設定いたします。

続いて 22 ページで、駐車場整備地区におけるホテル・文化施設など、その他特定用途になりますが、そのうち工場・作業所につきましては、駐車場整備地区において届け出される件数が極めて少ないことから、集計から省いて算出し、1 台当たり 4,910 平米を参考として、荷さばき原単位は 5,000 に設定いたします。また、同様に周辺地区等の特定用途について算出した結果は後ほど 26 ページでご説明いたしますが、工場・作業所の届け出はあるものの、敷地面積に対して建築面積が占める割合が小さく、敷地内に設ける駐車施設の配置に余裕が見られることから、集計から省いて算出することといたします。

続いて 23 ページはご説明した内容になりますので、続いて 24 ページ目で共同住宅になります。これまでご説明した用途は 1 台当たりに必要な面積として原単位を設定していますが、共同住宅につきましては、国の標準条例を踏まえ、1 台当たりに必要な戸数として原単位を設定いたします。市内の新築分譲マンションの平均専有面積約 48 平米を用いて面積を住戸数に換算し算出した結果、駐車場整備地区では 1 台当たり 261

戸、周辺地区では 249 戸となり、その結果を参考としまして、ともに 300 と設定いたします。

次に 25 ページで、荷さばき原単位の最後になります。周辺地区における特定用途につきましては、これまで駐車時間として 85%タイル値を採用していましたが、グラフにお示ししておりますとおり左側の周辺地区が右側の駐車場整備地区と比較しまして 85%タイル値と平均値との開きが、さらには平均値と中央値との開きが大きいこと、また周辺地区では敷地内に駐車施設を配置する余裕が見られることから、長時間荷さばき車両が駐車できる環境にあると考えることもあり、原単位設定におきましては最低限の基準とするため、85%タイル値ではなく駐車台数が最も多い中央値 13 分を駐車時間の代表値として設定いたします。

続いて 26 ページで、その結果算出しました 1 台当たり 5,970 平米を参考としまして、周辺地区における特定用途の荷さばき原単位は 6,000 に設定いたします。

次に 27 ページで、これまでご説明しました荷さばき駐車施設の附置義務原単位を整理した表になってございます。また、荷さばき駐車施設を設置する場合、その台数を 2 倍に換算して四輪車台数の内数に含めることを今回の見直しにおいて設定いたします。

2 倍換算する考え方を整理したのが次のページ 28 ページ目です。先ほど 18 ページのイメージ図でもご説明いたしましたが、荷さばき駐車施設は一般車両に比べてピー

ク時間内に車両が頻繁に入れ替わるため、駐車場の回転率を考慮しまして荷さばき駐車台数を2倍に換算することといたします。

続いて29ページ目で、荷さばき駐車施設の対象規模として下限設定の考え方になります。安全性の観点等から左のイメージ図のとおり、一般四輪の附置義務を確保した上で容積率600、建ぺい率80の想定で2トントラック1台に対応した荷さばき駐車施設が敷地内に設置可能かを検証したところ、車路幅員5メートルを確保でき、荷さばき施設が設置可能となる敷地面積600平米を協議対象の下限といたします。また、これに加えて共同住宅におきましては、住戸数が70戸以上といたします。

続いて30ページ目で、先ほど29ページでご説明した下限値以上ではありますけれども、原単位未満であった場合の取扱いについてです。一般四輪と比べて荷さばきにつきましては目的地への近接性がさらに重要となることから、隔地設置は認めない方針といたします。そのため、今回設定する制度の実効性を高めるためにも、原単位以下の建築物を計画する際には荷さばき施設の附置義務は課さないこととし、また一般四輪は切り上げ台数としておりますが、荷さばきにつきましては切り下げた台数を設置いただくことといたします。

次に31ページで、共同住宅及び事務所の荷さばき駐車施設の設置にあたり、国の標準条例を踏まえまして資料記載の内容、それぞれ規模に応じた低減率の規定を設ける

ことといたします。

ここまでが荷さばき駐車施設に係るご説明になりますが、次に 32 ページ以降で個別の建築物や地区が利用できる制度拡充についてご説明いたします。

まず、既存駐車場の有効活用について、現在も実施してございますが、現行基準では空き駐車場を確保できない場合もあることから、隔地駐車 of 距離要件を見直し、おおむね 350 メートル以内からおおむね 500 メートル以内へと拡大いたします。

続いて 33 ページは、その考え方によりカバーされる共同駐車場の指定状況を左側の青から赤に拡充した、そういったものを図示したものになります。

次に 34 ページ目で、附置義務台数緩和メニューの拡充としまして、公共交通利用促進の観点から、現在の緩和メニューである鉄道駅への地下通路などの接続による緩和率を 20% から今回の見直しで 30% とし、さらに緩和いたします。

続いて 35 ページ目で地域ルールの制度化についてご説明いたします。考え方としては、条例に定める一律の基準によらずに地域特性やまちづくりの方向性を踏まえた駐車施設の供給量や配置等を定めるルールの設定を可能といたします。地域ルールの区域は、地域の交通問題等の解決に資するよう一定程度のまとまりのある区域として設定することが必要と考えており、本市では今回の見直しに合わせて対象区域を都市再生緊急整備地域の区域内として、都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール

の制度化を附置義務条例に定めることといたします。

続いて 36 ページで配置計画の策定フローになります。提案者と国や民間事業者等からなる都市再生緊急整備協議会とが連携をして、配置計画の策定などに取り組むことといたします。

続いて 37 ページ目からは自動二輪車の附置義務見直しについてご説明いたします。現行基準は表にお示ししていますとおりで、自動二輪の駐車施設が設置されておりますが、附置義務台数を超えて設置される台数を四輪駐車台数に算入できることから、グラフで示すとおり義務台数よりも多くの台数が実際には設置されております。

続いて 38 ページ目です。駐車台数を収容台数で除した駐車率をグラフ化しておりますが、大阪市全体で 20%程度であることが確認できております。その一方でドライバーへのアンケートでは、自動二輪の駐車場がないといった声が多い結果となっており、また道路交通法施行規則等により原動機付自転車に新基準原付が追加されたことで現行の駐輪場では駐車ができず、自動二輪駐車場の需要が高まる可能性がございます。これらの状況を踏まえまして、自動二輪の設置基準につきましては、今後の推移を見極めるため原単位を現行と同じといたします。

続いて 39 ページ目で共同住宅での設置基準です。共同住宅においてもグラフでお示しするとおり着実に自動二輪の駐車施設の設置が進んでおります。また次のページ、40

ページで駐車率につきましては、ワンルームが 40%程度、ファミリーが 50%程度となっております。

これらの状況を踏まえまして、最後次の 41 ページにお示しするとおり、ワンルームでの自動二輪保有率が 3 %程度と設置基準と同程度であることから、基準は現行と同じといたします。一方でファミリーにつきましては、現行の設置基準 2 %に対して保有率が本市全体で 6 %程度であり、駐車率が 50%程度と余裕が見られることから、設置基準を 3 %として今後の推移を見極めることといたします。

以上、長くなりましたが資料 5 の説明を終わります。どうぞ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。それでは委員の方々からご意見等ございましたらご自由にご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

大変内容が盛りだくさんなところがありますので、主にもう少し補足の説明が必要なところも含めてご指摘いただけますと幸いです。いかがでしょうか。

○福本委員 本日からでございますが、大阪ビルディング協会の福本と申します。

拝見しますと、特定用途とか非特定用途の原単位の緩和でありますとか、条例の対象規模の下限値の緩和でありますとか、あるいは隔地駐車距離要件あるいは公共交通利用促進による緩和策等々、非常に現状に見合った附置に変えていただくというこ

とは、開発事業者としましては大変ありがたいなという感覚を持っております。ありがとうございます。

ただ、相当データは古いデータをうまく工夫していただきながら現行に合わせていただいていると思うんですけれども、またさらに何年かすると見直しというのが必要なのかなというふうには思っているんですけれども、そのあたりはいかがでございましょうか。ご意見を賜りたいと思っております。

○吉田座長 それでは、事務局からよろしくお願いします。

○事務局（細見） ご意見ありがとうございます。今回ベースになります道路交通センサス、数年たっておりますけれども最新のデータを基本に原単位の見直しということを行っております。この間もそうですし、今後もそうなんですが、基本的に定期的に10年に一度くらいのペースでこういった大幅な見直しというのを行っております。委員ご指摘のとおり、今後もそういった適宜新しいデータそういったものが出てきますので、そういったデータを用いて一定の評価をしながら次の必要な見直し、そこら辺のタイミングに向けて検証していくと、そういったことになってございます。

以上でございます。

○吉田座長 ありがとうございます。他いかがでしょうか。

よろしくお願いいたします。

○佐久間委員　ご説明ありがとうございました。前回から緩和の方向ということと原単位等のご説明については特に気になる点はないというか、きちんと説明を理解できるように積み上げていただいたのかなと思っております。関連してというか、直接の原単位とかではないんですけども、大きく2点お伺いしたいと思います。

1つは、規模の下限ですか。12ページのあたりで2,000平米を3,000平米に見直して、串刺し状ではなくて車路から入っていくような形を期待するということで、3,000平米にすること自体はいいことかなと思って伺っていたんですけども、これは期待したとおりになるかどうかお伺いしたいんです。前回の4ページの最後のところで、私の質問だったか覚えていませんけれども、実際それが串刺しにならないのか、車路を経由してとめるのかというのは、事業者に期待するところの理解でいいのか。「ひとにやさしいまちづくり整備要綱」で敷地内の駐車場の位置を規定できるのか、先ほど確認したらそこまでの記載はなかったので、何か別にガイドラインのようなものがあるのかとか、そのあたりのことを教えていただければというのが1点目です。

もう1つは、地区ルールについてです。資料6の30ページ。地区ルール自体も私はいいことだと。事情に応じていろんな考え方で、それぞれの地域で工夫していただく余地というのはあったらいいなと思っておるんですけども、ちょっと気になる点があったのでお伺いしたいんですが。エリア全体で、例えば鉄道駅に近いとの理由で地

域全体の台数を緩和したことで周辺に負荷が出るような、そういう地域ルールのある方があり得るのかどうか。周辺との関係というところで、お考えがあれば伺いたいです。そのルールの考え方も地域に委ねられるのか、一定の協議の中で何か破綻した数字にならないように調整するようなことが考えられるのかというところをお伺いしたい。もう一つは、地域ルールが導入されるのは都市再生のところでというのがベースの要件になる。これもいいご提案というか、大阪市の状況を見て、多分他市だと都市機能誘導区域とかに相当するような考え方だと思うんですけども。都市再生のときに附置義務以上の駐車場の設置が公共貢献の緩和とかになったりするということも聞いたようなことがあったので、そういう取り扱いと今回の地域ルールとの関係というんですかね。例えば、ある物件が附置義務以上の駐車台数を確保することによって得られる公共貢献としての容積の緩和みたいな話と、今回の地域ルールで設置した分が公共貢献分としてもカウントされるのか。それが、都市再生駐車施設配置計画に定められているのか、定められていないのか、私は実務のことがきちんと分かっているわけではないので、誤認があれば教えていただければと思うんですけど、都市再生のその辺の緩和のことと今回の地域ルールとの関係というところでお伺いしたいと思いました。以上2点でございます。よろしくお願いします。

○吉田座長 それでは、事務局からよろしくお願いいたします。

○事務局（細見） ご質問ありがとうございます。

まず1点目ですね。最低の敷地規模に係るご質問で、要は実際に附置義務の協議に事業者様が来られて、その協議の中できちんとこういった串刺しを可能な限り避けるような、そういった指導なり、なされるのかということかと思います。

こちら、車路の確保に関しましては、附置義務にかかっておりますと国が定めております技術的な基準、そちらを満足していただく必要がございます。そうなりますと、我々としましては串刺しをなるべく避けつつ、基準に見合った車路を確保して、可能な限り適正な配置というのをご検討いただく協議をさせていただくことで実効性を担保していくと、そういったことになります。1点目は以上でございます。

2点目の地域ルールのお話でございますが、概念的なものが、先の資料になって恐縮なんですけれども、資料の6の30ページ、こちらに地域ルールの制度化ということで少し国のお示しいただいているような考え方も載せてございます。

こちらのまず左下なんですけれども、地域ルールの適用にあたって考え方としては、一般の、全市的といいますか、一律にかかっているような基準が四輪車にかかりますと、左のような黄色の部分、これを取らないといけないと。ただそのエリアで別途、こちらは事業者、こちらでこのルールを運営していく。そちらのほうからきちっと原単位の根拠、をこの地域に関しましてお示しいただく必要があるんですけれども、そう

いったものに基づきますと右側の少し減ったような四輪の駐車台数というのが出てきます。

さらに、ここの狙いの一つとしまして、そういった出てきたものを下の青色のところにございますけれども、荷さばきの駐車施設などの確保に生かしていく。そういった根拠に基づいた算定をして、原単位というものを考えていきます。

それで右側のページには、実際にどういうことが起こるのかということなんですけれども、左側の制度活用前というのと右側に制度活用後というのがございます。一番上のDという建物が新規で今からつくるときに、普通の基準でいきますとここに附置義務の駐車場をつくらないといけない。ただ、それに関してこのエリアとしてA、B、Cという既存の建物、こういったもので別途その需要を受け止められるといったものをきちんとお示しいただくことによって、配置としてDの方には駐車場を設けずに、A、B、Cというところで駐車場を確保する。さらには荷さばきとしても活用可能になる。こういったものを一定、面的な広がりを持ったような地域を指定することで、その地域の中にきちんと算出根拠を持って原単位というものを設定していただいて、それを制度の運用のベースとしていくといった考え方でございますので、その中できちんと周辺に悪影響を及ぼすような形ではなく算定がされていくということ。以上が1点目です。

それともう1点、公共貢献で具体的に近年でいきますと、駐輪場なんかは都心部で違法駐輪問題になっているようなところに関しては、こちらも同様に附置義務の制度があるんですけども、それを上回るような、その地域としてさらに必要な分を受け止めるというものを増分することによって、公共貢献として評価するということは比較的最近でございます。駐車場に関しては、需要自体もそうですけれども、今回はさらに適正に見直しますが、そういった上積みしてというところはあまり想定しておりません。一方で、共同の荷さばきなんかを取っていただく、そのビルとプラス周辺エリアの荷さばき、そういったものを共同で使うようなものを取っていただくとかということは、評価することになってございます。ですので、基本的に駐車場をたくさん取ったらというようなお話でいきますと、この地域ルールとほうまく整理ができるような状況かなと思ってございます。

以上でございます。

○佐久間委員 分かりました。ありがとうございます。

2点目の都市再生の話はよく分かりました。

1点目については確認で、30ページ拝見していると提案者が実態調査をすることが必要と書いていますので、周辺に何か影響が出るような数でないような考え方を提案者が示して、それを確認して進めるという理解でいいですか。

○事務局（細見） はい。

○佐久間委員 ありがとうございます。私からは以上です。

○吉田座長 ありがとうございます。

ちょっとだけ補足させていただくと、駐車場の上限を超えるような場合というのは、最近、イギリス・ロンドンでは附置義務に関しては上限値のみを定めています。あまり大きな駐車場をつくらせないということです。それは今日もご説明ありましたとおり、人中心のまちづくり等を進めていくときに、車がたくさん入ってくるような駐車場ができてしまうと、様々な問題を引き起こすということです。その一方で最低限の必要な台数は必要かについては、それぞれの国・都市の置かれている状況によっていろいろ考え方があって、大阪市さんのほうでは、どちらかという人に関わるようなスペースについては確保いただくということと、その一方で車のスペースについては、できるだけ抑制していくというふうなところが今回の判断につながったというふうに捉えていただけたらと思います。

それではよろしいでしょうか。

○小谷委員 ご説明ありがとうございました。

私からは質問と確認をさせていただきます。まず4ページのところに振り返りの内容を入れていただいている最後のところ、先ほどの質問とも重なるような問題かもしれま

せん。この緩和メニューの追加によって生まれる空間利用のことなんですけれども、こちらもしわば事業者次第というところある中で、人中心のまちづくりに資する使い方を期待する上で、施策上、誘導的な何かを組み合わせていくようなプランなどがおありになるかというところを、もしあればお伺いできればと思います。

それから 16 ページから荷さばき駐車施設の拡充の件が今回新しい議題でございますけれども、理念的なところで恐縮なんです、条例の目的などに重ねて、国の標準条例の説明では、まちなかにおける歩行者の安全性の確保と駐車場の整備のバランスを取るんだということが最初にしっかりとされていることを踏まえて、大阪市の説明資料でも、今の駐車施設の需要や限度のことを指摘することに加え、人中心のまちづくりという先ほどのお話もありましたように、人とまちの在り方といったところにもしっかりと触れていただき、その中でのこの数字であったりとか、施策であるということをしちゃんと確認いただくということが、特に、これは規制の追加になるので、その辺の根拠としてこの正当化を単純にデータの問題だけではなくて、理念的なところも加味して確認できる形にまとめた方が良くと思います。

また、細かい話ですがごくプリミティブな質問かもしれないんですけど、29 ページで実際に荷さばき駐車施設の単位とするときのトラックの積載量が2トントラックという事になっているように思われたんですが、国の標準化条例では、トラックの大型

化の問題が指摘されていたかと思ひまして、この2トントラックは小型トラックの部類になるかと思うんですが、これを基準とすることでも適當であるということを確認させていただければと思ひました。

以上でございます。

○吉田座長 それでは、事務局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。

1点目の緩和によって生み出されたようなオープンスペースを、市のまちづくりの施策に沿ったような、そういった誘導みたいなことをどういった形でしていくのかというご質問かと思ひます。今、基本的には空いたスペースはその事業者のご判断ということはあるんですが、こちらに書いてございますとおり私どもとしては、そこを荷さばきのスペースであるとか、それが人の観点でいきますと緑のスペースであるとか、そういったものに使っていただく、そういった方向に誘導していきたいというふうには思っております。具体的には、国のほうでもいろんな事例お示しいただいておりますので、そういったものを情報発信していくようなことを一つ考えております。それと実際に既存なり、そういった適用を受けられる方々の具体的な、こういったニーズとございますか、お考えを持ちなのかといったところも、可能であれば協議の中なんかでも把握させていただきながら今後の検討に生かしていきたいと、そんなふうには思っております。

いるところでございます。そちらが1点目。

2点目の荷さばきのを追加する上でのまちづくりとの整合というか、そこへの貢献みたいな、そういった考え方の部分はどうなんだというところでございますけども、こちらにつきましても、今回の全般にわたりまして四輪車は基本的には都心部中心ですけども、基本的には緩和の方向に持っていくと。一方で、国のほうでは特に共同住宅が発端になっているようなお話でいきますと、東京なんかの相当大規模なタワーマンション、そういったところでそれに見合った十分な荷さばきスペースが確保されていないといったようなことで、周辺の道路交通であったり、そういったところに課題を及ぼしている、そんな状況が発端の一つと聞いております。私どもも同様に四輪車については緩和しつつも、新たな、特に宅配事業、そういったものによる周辺の荷さばき車両の路上駐車が長時間化するようなことで問題を起こさないように、それによるもちろん自動車交通の影響もでございますけども、自転車、歩行者、への影響もでございますので、そういったところの課題の解消に向けてこういった制度をしっかりと導入して、人中心のまちづくりというところにも貢献していく、そういった考えかと理解しております。それが2点目。

3点目の2トントラック。こちらは考え方で2トントラックという形にはしてございますけども、この場合でも駐車に必要な通常の四輪に比較して面積でいきますと倍

程度の面積が必要になります。そういった基準になってございますし、さらに高さですね。特に建築物の設計に反映する必要があるような、その高さ関係も今回基準のほうがより高い高さ、3.2の高さを確保しなければいけない。そういった先ほどの基説明に出てましたけども、技術的基準そういったところに盛り込まれていっておりますので、そういったものをしっかり確保するという前提でこちらの制度設計はしておりますので、そういった車室をきちんと確保するという前提でこちらは整理してございます。

以上でございます。

○吉田座長　いかがでしょうか。

多分トラックの大きさ等については、もちろんできるだけ大きなもので一括して配送・荷さばきということが望ましいとは思いますが、その一方で現状は小さな配送トラックで多頻度になっているという状況があります。それでもある程度大きな建物等についても小さなトラックが入れるようにするという最低限の基準を示すというのはとても重要なところだと思います。もともとは路上駐車をできるだけしないよにということで、そういったメッセージを特に建築の敷地の中でしっかり輸送問題に対応していかないと、この先状況が悪化していくのではないかとということで、このような基準を定めるという背景かと思います。このあたりについては、先ほどもありまし

たとおり、恐らく状況を見てまた様々な調査等が行われた後に、恐らく基準の見直し等、適切に対応していくというような形になるのかなと思っております。

他いかがでしょうか。オブザーバーの方々もよろしいでしょうか。

○福本委員 よろしいでしょうか。

この条例の施行をされるまでの期間についてなんですけれども、特に事業者の立場で申して申し訳ないんですけれども、例えば基本計画の開始から確認申請取得までの期間といいますのが、一般的には15階以上のマンションですと12か月前後、タワーマンションですとやっぱり20か月前後、これは大臣認定の取得が要りますとか、あるいは大規模の事業などはさらに長期化しているのが現状でございまして、大きな計画変更を伴う可能性が非常に高くなっておりますので、条例の施行までの期間を1年から1.5年程度見ていただけたらありがたいと考えております。

○吉田座長 いかがでしょうか。事務局から回答をお願いいたします。

○事務局（細見） ご趣旨、ご指摘のとおりかと思えます。今後、こちらまず本日皆様にご確認いただきましたら、まずは市民、事業者の皆様にはパブリック・コメントという形で今後こういったことを進めていきますというものをお示しして、ご意見をいただきながら最終的な案を取りまとめます。その後、こちら条例に落とし込んでいく必要がございますので、そういった条例への落とし込みをした上で大阪市会に議案の上程をし

て、その上で議決をいただいてという手続きが進んでいきます。その議決いただいて確定ということになりますが、その改正の告示から今のそういった事前の期間も含めまして、前回、例えばこれはあくまで参考でございますけれども、短すぎるという話になると思うんですが、告示から前回なんかは、内容によりけりだと思うんですが、1か月程度で施行の期日としておりました。ただ今回、荷さばきのそういったものもございまして、内数とはいえども建築物の駐車場の高さであるとかに影響することもございますので、しっかりその点は留意しながら施行のタイミング、そういったものを含めて、そこは今後整理させていただきたいと思っております。

以上でございます。

○吉田座長 今のご意見、とても大切なところだと思います。緩和についてはできるだけ早くした方がいいです。その一方で、規制が強化される部分については、机上訓練も含めて、あまり大きなことが起きないことが想定されればよいのですが。特に影響が出そうなところについては、少し猶予を見てほしいということだと思います。今回、両面が条例に含まれていますので、速やかに対応したほうが望ましいというものと、少し時間の猶予を取っていただくものについても皆様からご意見ください。また、パブリック・コメントもございまして、関係者の方から様々なご意見を伺いながら、あまり大きな問題にならないような形での条例施行ができるようにということで検討していた

だけたらと思います。

他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では続きまして、まずいただいたご意見につきましては、特に大きな修正となるようなご意見はいただいていないとは思いますが、パブリック・コメント等も含めて先ほどの施行の話もありますし、お気づきの点がありましたらまた事務局にお伝えいただけたらと思います。

では、続きまして資料6について事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局（垣内） それでは、引き続きまして資料6、大阪市における建築物の駐車施設設置基準の見直し（案）ということで、こちらは今後実施予定をしておりますパブリック案になってございます。

1枚開いていただきまして、ページ1、ページ2とこちら目次になってございます。

こちらは前回の会議及び本日のご議論いただいた内容を取りまとめたものになってございます。構成としましては、はじめに（背景と駐車実態）。それから本市における交通状況、駐車施設に係る状況や駐車需給バランス調査、各種駐車場の利用実態調査結果について整理してございます。それらを踏まえて四輪車の附置義務基準、荷さばき駐車設置基準。また柔軟な運用としての大規模低減や緩和策、地域ルールなど、自動二輪の設置基準、ここまでの条例に係る内容でございまして、最後の共同住宅における指

導要綱の見直しにつきましても記載してございます。最後、今後のこの見直しの考え方についても整理してございます。

それでは3ページ以降、本編になりますが、先ほどの資料と内容を重複している部分が多々ございますので、どのような項目が整理されているのかというところを簡潔にご説明させていただければと思います。

3ページから5ページにかけては、附置義務条例と共同住宅に係る指導要綱について制限に至る経緯とこれまでも基準を見直してまいりましたので、その概要や今回の見直しの背景について記載・整理してございます。

続きまして6ページ以降が、本市の交通状況として自動車の保有台数や利用割合、次の7ページには渋滞状況等を、また9ページからは駐車施設の状況として整備状況や取締り件数等を整理してございます。こちらが関連する根拠のデータを整理させていただいております。

11ページ目からは、駐車需給バランスの結果について、令和3年センサスによる駐車需要と全数調査で確認した供給量により駐車場整備地区における需給バランスを算出しまして、結果12ページ、表の駐車需給差にお示ししておりますとおり駐車場整備地区におきましては余裕が生じているといったことを確認してございます。

13ページからは今回の見直しにあたり、駐車施設の設置基準の検証のために実施し

た調査概要、結果について整理しております。

続いて 15 ページから 17 ページにかけましては、附置義務条例対象について用途ごとに駐車施設の利用状況を整理したものと、17 ページで要綱対象となる共同住宅については、四輪車・二輪車の保有台数を整理しております。

18 ページです。こちらからが先ほど資料 5 で説明した内容、今回見直しをする設置基準原単位の考え方、あと対象規模の下限の見直し等について記載し、結果 22 ページに現行の設置基準から今回の見直しの設置基準（案）を記載・整理してございます。記載のとおり、駐車場整備地区等の特定用途につきまして、赤字のとおり変更をかけております。

23 ページからが荷さばき駐車設置基準についての内容になっておりまして、こちらでも先ほどご説明さしあげましたが、その結果を用途ごとにグラフに整理しておりまして、こちらまとめたのが 26 ページです。こちら記載の表になっております。こちらは設置基準の原単位（案）、今回設置する案になってございます。また、荷さばき駐車施設につきまして、車両の入れ替わりを考慮してその台数を 2 倍に換算して内数に含めることなど、あと 27 ページには荷さばきについては切り下げによる附置義務とすることを記載してございます。

28 ページからは附置義務条例の柔軟な運用としまして、こちらでも先ほど資料 5 でご

説明した内容になりますが、大規模事務所の特例に係る大規模低減。大規模な共同住宅の特例に係る大規模低減。共同駐車場の基準緩和として 350 メートル以内から 500 メートル以内と拡大すること。あと、公共交通利用促進等に係る附置義務台数の緩和策として、最大 30%に拡大することと、先ほど資料 5 でもご議論いただきましたが、最後に地域特性に応じた駐車施設の配置として地域ルールの制度化、こちらを記載してございます。

続いて 32 ページ目からは、附置義務条例のうち自動二輪車の設置基準になってございます。

続いて 35 ページからが共同住宅の駐車施設の指導要綱で、四輪車につきましては前回第 1 回会議においてご確認いただいた内容になりますが、共同住宅について駐車実態調査を実施した結果、現行の設置基準に対して利用台数を住戸数で除した保有率が低いことが確認できました。そのため、36 ページ記載のとおり設置基準設定の考え方につきましては、実態調査結果による平均保有率以下を設置率として、その結果を 37 ページ、現行基準と赤字の見直し変更箇所として新しい基準を整理してございます。また、要綱対象規模の下限の見直しとして、串刺し回避、歩行者の安全性の観点から敷地面積を 500 平米以上といたします。

続いて、こちら先ほど説明した内容になりますが、自動二輪車の設置基準につ

きましては、39 ページに記載のとおり現行の設置基準からファミリーの設置基準を 3 %以上と変更いたします。

最後に 40 ページ、今後の駐車施設の設置基準の見直しの考え方につきまして、今後とも定期的に需給バランスを確認することといたします。

41 ページ以降は参考資料になります。

以上で説明を終わります。どうぞ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した。

それでは、ただいまのご説明に関しまして何かご質問等ございましたらよろしくお願いいたします。

では、佐久間委員、よろしくお願いいたします。

○佐久間委員 資料 6、分かりやすくまとめていただいたかと思うんですけど。事前に確認するときに資料 5 と 6 どっちにしようかなと思いながら、6 のほうが全体像として分かりやすくよかったと思ってます。

1 点、マイクを使って言うことかと思いますが、33 ページの図の 4 - 11 のアンケート結果が入ってまして、もし可能でしたらサンプル数入れていただけたらいいかと思います。他も割合のものがあるんですけど、多分、冒頭に書かれているサンプル数と同じで、煩雑にもなるかと思ったんですが、ここだけアンケートで別のものが

来てますので、50%がどれぐらいのサンプル数のものなのかっていうのが分かると読み手には優しいかと思いましたがご検討ください。

以上です。

○吉田座長 ありがとうございます。

他はいかがでしょうか。

では、ないようでしたら私から。今回の荷さばきに関しては初めて規制を導入することになります。これは、国のこういった標準条例を定めるということを決めた背景には、特に荷さばき需要というのは、特に住宅系に関しては e コマース等の増加に伴ってまだ天井が見えてない状況があります。その中で特に道路交通への負担、路上駐車等が発生しないようにということを鑑みたときに、条例等を書けることではないのかもしれませんが、共同住宅であれば、宅配ボックスの設置であったりとか、宅配ボックスをできるだけ荷さばき施設の近くに設置するとか、そういうふうな、どうしたら問題が起きなくなるのかというところの趣旨が伝わるようにしていただくと、あまり公的な条例に頼らず民間の配慮等で十分やっていけますよというふうになるのが何よりも重要かというふうに思います。そのあたりを何らかこの見直しという中で伝えていくのか、何らか手引きみたいなものなのかは分かりませんが、そういった形で伝えていただくと、この先の変化にも柔軟に対応していけるような形になるのかと期

待しています。いかがでしょうか。

○事務局（細見） ありがとうございます。

先生にご指摘いただいたとおり、今回一定の荷さばきのスペースを、これまでは四輪だけという中でその内数にしっかりと今回の根拠でいきますと最低限取っていただくといったような趣旨で今回の見直しの設定をしておりますけれども、今後どんどん需要が増加していくといったところに向けてしっかりと、そういったことがあっても問題にならないような別の視点での、そういった工夫のところ、我々の視点でいくと啓発的なそういった立ち位置になるかとは思います。今ここに書きますという、それを具体的にお示しするわけではないですけれども、駐車場の附置義務ですと具体的な事業者様向けの手引きであったり、そういったものをホームページに一連載させていただきますので、そういった工夫のアイデアといいますか、そういったところを皆さんのご参考になるようなものをお示しするとか、そういったことを含めて今後の見直しの施行に向けて検討させていただきたいと思います。

貴重なご意見ありがとうございます。

○吉田座長 ありがとうございます。

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、ご意見ないようですので、これで審議については終了したいと思います。お手

元の議事次第ですと意見聴取のところまでを終えたということで、これで私の担当の部分については終了したいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、本日は私のほうで進行させていただきました議事2つについてはこれで終了させていただきます。また修正が必要になった場合、これからまだパブリック・コメントがあるので修正が加わっていくんですけども、それでもこの段階で先ほどありました、1つはサンプル数を入れるとか、またお気づきの点がこの先出てきても、至急事務局にお伝えいただきまして、その修正については事務局にお願いして、座長一任ということにさせていただきたいと思います。

それでは、事務局に進行をお返しします。

○事務局（西山） 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いては、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いたします。

本日はどうもありがとうございました。

閉会 午前11時49分