大阪市建築物における駐車施設の附置等に関する条例等の見直しについて（概要）

参考資料

1　条例等の趣旨

大阪市では、駐車場法に基づいて昭和39年6月に「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」）」を、平成3年4月に「大阪市共同住宅の駐車施設に関する指導要綱（以下「要綱」）」を制定しています。

条例では、道路交通円滑化等の目的から、一定規模以上の建築の際に必要な駐車施設の設置を義務付けています。

要綱では、マンション等の共同住宅の居住者の駐車施設を確保し、周辺道路の違法駐車を防止するため、必要な駐車施設が確保できるよう協議を行っています。

2　現　　状

近年、大阪市内の自動車利用は減少しており、下表のとおり、本市が行った実態調査では駐車施設に余裕が見られました。一方で、宅配需要の増加などにより令和7年に標準駐車場条例(※)が改正されて共同住宅の荷さばき駐車施設の附置義務が追加されるなど、本市における駐車を取り巻く環境は変化しています。そこで大阪市では、令和7年2月に「大阪市駐車施策に係る有識者会議」を設置し、駐車施設の設置基準の見直しや荷さばき駐車施設の拡充などに関して、有識者からの意見もいただき、「大阪市における建築物の駐車施設設置基準の見直し案」を取りまとめました。

(※)国が示している標準的な各自治体向けの条例ひな型

■駐車需給調査結果

	駐車供給量×0.8 (a)			駐車需要量 (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/時	31,760 台/時
京橋地区	1,261 台	0 台	1,261 台	332 台/時	929 台/時
新大阪地区	4,029 台	334 台	4,363 台	585 台/時	3,778 台/時
合計	56,829 台	4,642 台	61,471 台	25,004 台/時	36,467 台/時

3　見直しの方針

以下の方針で条例等の見直しを行います。

1）自動車駐車施設の附置義務基準の緩和

建築物の新築や更新時に敷地の有効利用を図るため、駐車施設の現状に合わせて条例や要綱の対象規模や附置義務台数の見直しを行います。

2）荷さばき駐車施設の義務化

荷さばき需要の高まりを踏まえて、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います。

3）地区特性に応じた附置義務基準の設定

条例に定める一律の基準によらず、地域特性に応じた駐車施設の配置や附置義務基準の設定を可能とします。

4　改正点

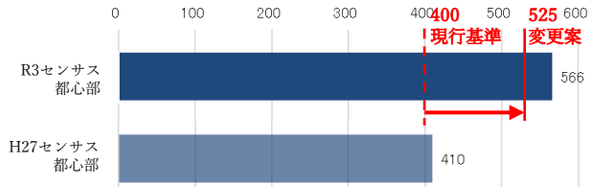
1.条例基準の見直し

①条例の設置基準の見直し

道路交通センサス（R3）と土地利用現況調査（R3）から駐車需要原単位を算出した結果、都心部（駐車場整備地区や商業地域、近隣商業地域）の特定用途の駐車需要が現在の設置基準を下回っていることから、設置基準を見直します。

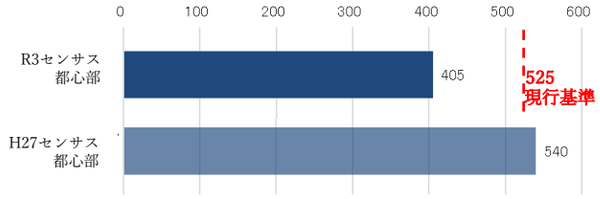
■駐車需要原単位の算出結果（駐車需要1台あたりの建物延床面積）　　単位（㎡/台・ピーク時）

【都心部　特定用途】業務、商業、工場など



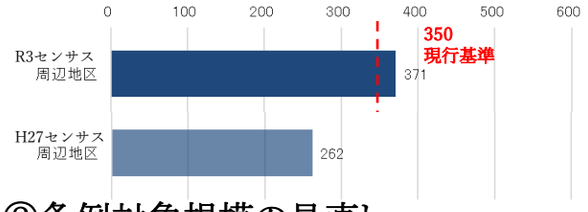
R3の566を基本に、H27の410と非特定用途とのバランスも考慮して、525まで緩和します。

【都心部　非特定用途】共同住宅など



R3の405を基本に、H27の540も踏まえ現行基準525を維持します。

【周辺地区　特定用途】業務、商業、工場など

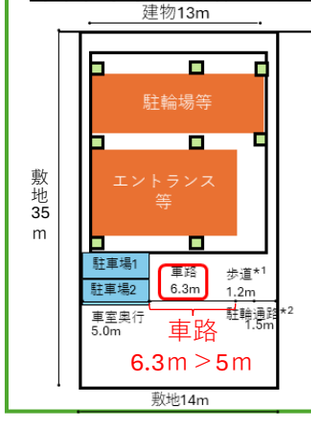


R3の371を基本に、H27の262も考慮し現行基準350を維持します。

②条例対象規模の見直し

駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域において、特定用途の建築物を計画する際、串刺し駐車場による出入口の乱立に伴う自動車と歩行者の交錯を抑え交通安全確保を図るとともに、街並みの連続性確保への寄与も考慮し、

条例対象の下限となる延床面積を2,000㎡⇒3,000㎡に見直します。



容積率　600％
建ぺい率　80%
敷地面積　約500㎡
延床面積　約3000㎡
附置義務　2台*3

➢ 延床面積3,000㎡を超えると車路幅員 5 m確保できる

＊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　R3センサスデータをもとに見直した原単位を用いて算定

大阪市建築物における駐車施設の附置等に関する条例等の見直しについて（概要）

4　改正点

■設置基準の原単位の見直し

【四輪車】（現行の設置基準）　（単位：㎡）

建築物の用途 ／ 地域・地区	特定用途 ※1		非特定用途 ※2	
(1) 駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	延床面積が2,000㎡をこえ10,000㎡ (延床面積)－1500 350 →切上げ台数	延床面積が10,000㎡をこえる部分 (延床面積) 400 →切上げ台数	延床面積が3,000㎡をこえ15,000㎡ (延床面積)－2250 450 →切上げ台数	延床面積が15,000㎡をこえる部分 (延床面積) 525 →切上げ台数
(2) 周辺地区 ［(1)以外］	延床面積が3,000㎡をこえるもの (延床面積)－3000 350 →切上げ台数		対象外	

【四輪車】（変更案）　※赤字が見直し変更案

建築物の用途 ／ 地域・地区	特定用途 ※1		非特定用途 ※2	
(1) 駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	延床面積が3,000㎡をこえ12,000㎡ (延床面積)－2150 430 →切上げ台数	延床面積が12,000㎡をこえる部分 (延床面積) 525 →切上げ台数	延床面積が3,000㎡をこえ15,000㎡ (延床面積)－2250 450 →切上げ台数	延床面積が15,000㎡をこえる部分 (延床面積) 525 →切上げ台数
(2) 周辺地区 ［(1)以外］	延床面積が3,000㎡をこえるもの (延床面積)－3000 350 →切上げ台数		対象外	

＊1　劇場、映画館、演芸場、観覧場、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、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場、**なお駐車場法施行令の改正（令和8年4月1日施行）により特定用途に共同住宅が追加されますが、大阪市では、共同住宅は現状と変わらず非特定用途の設置基準の原単位が適用されます。**

＊2　特定用途以外の用途（共同住宅、社会福祉施設、学校等）

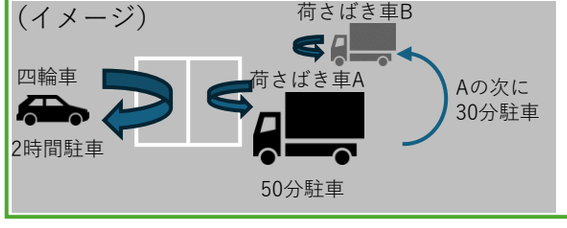
③荷さばき駐車施設の附置を義務化

貨物自動車等の荷物の積卸し等に伴う路上駐車への対策や住宅への配送需要の増加を踏まえ、敷地面積が600㎡（共同住宅は敷地面積600㎡かつ70 戸）を超える建築物における、荷さばき駐車施設の附置に関する規定を追加します。

設置基準の原単位については、道路交通センサス（R3）と土地利用現況調査（R3）からの算出結果により、以下の通りとします。駐車場回転率*を考慮し、荷さばき駐車台数を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。

駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の店舗：4,000㎡/台 →切下げ台数	事務所：8,000㎡/台 →切下げ台数	その他特定用途：5,000㎡/台 →切下げ台数	共同住宅：300戸/台 →切下げ台数	特定用途：6,000㎡/台 →切下げ台数	共同住宅：300戸/台 →切下げ台数

＊駐車場回転率とは、ある特定の時間内に、1つの駐車スペースが何台の車両を受け入れたかを示す指標



荷さばき駐車施設は来客などの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、駐車需要台数に駐車場回転率（左記の模式図参照）を考慮します。回転率が多くなれば駐車台数は少なくなります。

④特例措置の追加（事務所の大規模低減）

標準駐車場条例を勘案し、事務所の駐車場利用実態調査を踏まえ、大規模な事務所については、大規模低減に関する規定を追加します。

・大規模な事務所（四輪車、荷さばきの附置義務台数に適用）

延床面積が10,000㎡を超える事務所の場合、次の低減率を規定を設けます。

10,000㎡を超え50,000㎡までの部分の延床面積に0.7を
50,000㎡を超え100,000㎡までの部分の延面積に0.6を
100,000㎡を超える部分の延床面積に0.5を、

それぞれ乗じて得た面積の合計に10,000㎡を加えた面積を延床面積とみなす。

⑤特例措置の追加（共同住宅の荷さばきの大規模低減）

・住戸数が400戸を超える共同住宅の場合、荷さばきの附置義務台数の算出にあたって次の低減率の規定を設けます。

400戸を超え800戸までの部分の戸数に0.5を、
800戸を超える部分の戸数に0.25を、

それぞれ乗じたものの合計に400戸を加えた戸数を当該共同住宅の戸数とみなします。

⑥共同駐車場に隔地する場合の距離の緩和

駐車施設の集約化や周辺の既存駐車施設の有効活用を目的として、本市が指定している共同駐車場の一層の利用を促進するため、隔地駐車の距離要件を見直します。

【特例基準の緩和】

・共同駐車場への隔地距離要件を、概ね350m以内⇒概ね500m以内に変更

⑦公共交通利用促進等による附置義務台数の緩和策の拡充

駐車場整備地区、商業地域又は近隣商業地域内で、鉄道駅に地下通路又は上空通路等で接続する場合の附置義務台数の算出にあたって延床面積の低減率（鉄道利便施設低減）を見直します。

【鉄道利便施設低減の拡大】

・鉄道駅に直結する建築物における最新の駐車需要データに基づき、低減率最大20%⇒最大30%に拡大

⑧地域ルールの制度化

都市再生緊急整備地域を対象として、条例に定める一律の基準によらず、地域特性に応じた駐車施設の配置や附置義務基準の設定（地域ルール）を可能とします。

【都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール】

・都市再生緊急整備地域で、都市再生緊急整備協議会※が一定の区域において、配置計画を定めることができます。

・「配置計画の内容に則して附置義務駐車施設を設ける旨」を配置計画の策定に先立ち条例に定めます。（条例による一律の基準は適用されません）

※国、市、府公安委員会、民間事業者等での構成を想定

大阪市建築物における駐車施設の附置等に関する条例等の見直しについて（概要）

4　改正点

⑨自動二輪車の附置義務について

【自動二輪車】（現行の設置基準）　（単位：㎡）

建築物の用途 ／ 地域・地区	特定用途 ※			
	百貨店その他の店舗・事務所		左記以外の特定用途	
(1) 駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域	延床面積が2,000㎡をこえ、3,000㎡以下	延床面積が3,000㎡をこえるもの	延床面積が2,000㎡をこえ、6,500㎡以下	延床面積が6,500㎡をこえるもの
	一律１台	（延床面積）3,000 →切上げ台数	一律１台	（延床面積）6,500 →切上げ台数
(2) 周辺地区 ［(1)以外］	延床面積が3,000㎡をこえ、9,000㎡以下	延床面積が9,000㎡をこえるもの	延床面積が3,000㎡をこえ、9,000㎡以下	延床面積が9,000㎡をこえるもの
	一律１台	（延床面積）9,000 →切上げ台数	一律１台	（延床面積）9,000 →切上げ台数

変更なし

本市が行った実態調査では、自動二輪車駐車施設の駐車率（＝駐車台数÷収容台数）は20%程度で駐車施設に余裕のある状況でした。

しかし、令和7年4月施行の道路交通法施行規則等により、総排気量50ccを超え125cc以下で最高出力が4kW以下の二輪車が新基準原付として追加されるなどの動向があるため、自動二輪車の今後の駐車需要の推移を見極めることとし、設置基準の原単位は現行と同じとします。

※なお駐車場法施行令の改正（令和8年4月1日施行）により特定用途に共同住宅が追加されますが、大阪市では、特定用途から共同住宅を除きます。

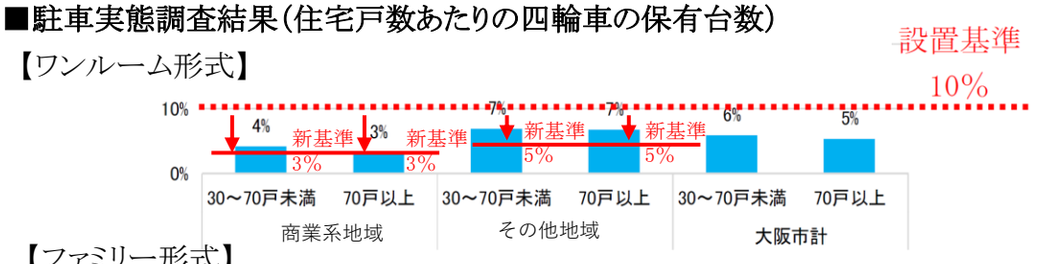
2.要綱基準の見直し

⑩要綱の設置基準の見直し

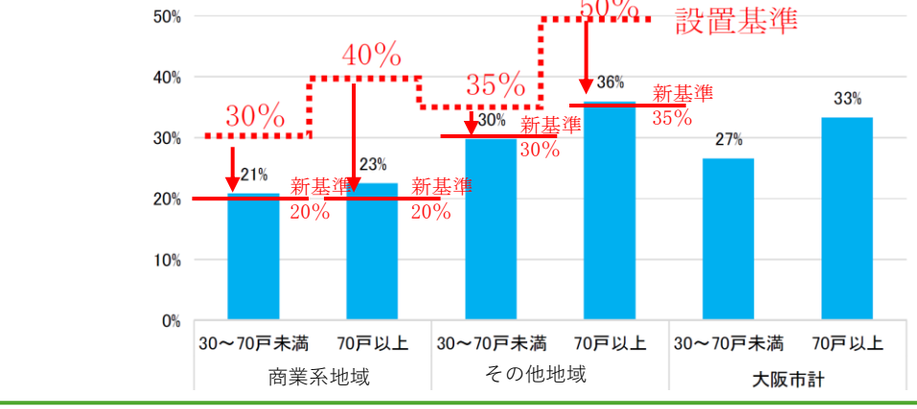
駐車実態調査結果において現行の設置基準に対して共同住宅の居住者の四輪車保有率が低いことから、設置基準を見直します。

■駐車実態調査結果（住宅戸数あたりの四輪車の保有台数）

【ワンルーム形式】



【ファミリー形式】



■設置基準の見直し

【現行の設置基準】

（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

【設置基準の見直し（案）】

【新基準設定のイメージ】　※赤字が見直し変更箇所

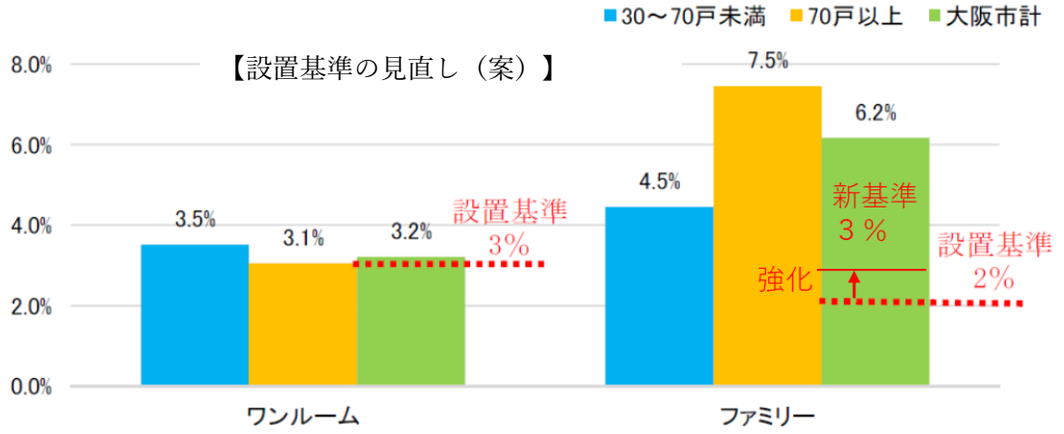
共同住宅等建築物の全住戸数		ワンルーム形式住戸	ファミリー形式住戸
30戸以上	商業系地域	3％以上	20%以上
	その他地域	5％以上	30%以上
70戸以上	商業系地域	3％以上	20%以上
	その他地域	5％以上	35%以上

⑪要綱対象規模の見直し

車路を設けず前面道路に直接出入りする串刺し駐車を減らし自動車と歩行者の交錯を抑え、街並みの連続性を確保するよう、敷地面積が500㎡を超えるものを対象とします。

⑫自動二輪車の要綱基準の見直し

駐車実態調査結果において、ファミリータイプの共同住宅では居住率の自動二輪車の保有率が、設置基準を大きく上回っていることから、設置基準をワンルームと同じ3%へ強化し、今後の推移を見極めることとします。



【現行の設置基準】

全住戸数	ワンルーム	ファミリー
30 戸以上	3%以上	2%以上

【設置基準の見直し（案）】　※赤字が見直し箇所

全住戸数	ワンルーム	ファミリー
30 戸以上	3%以上	3%以上