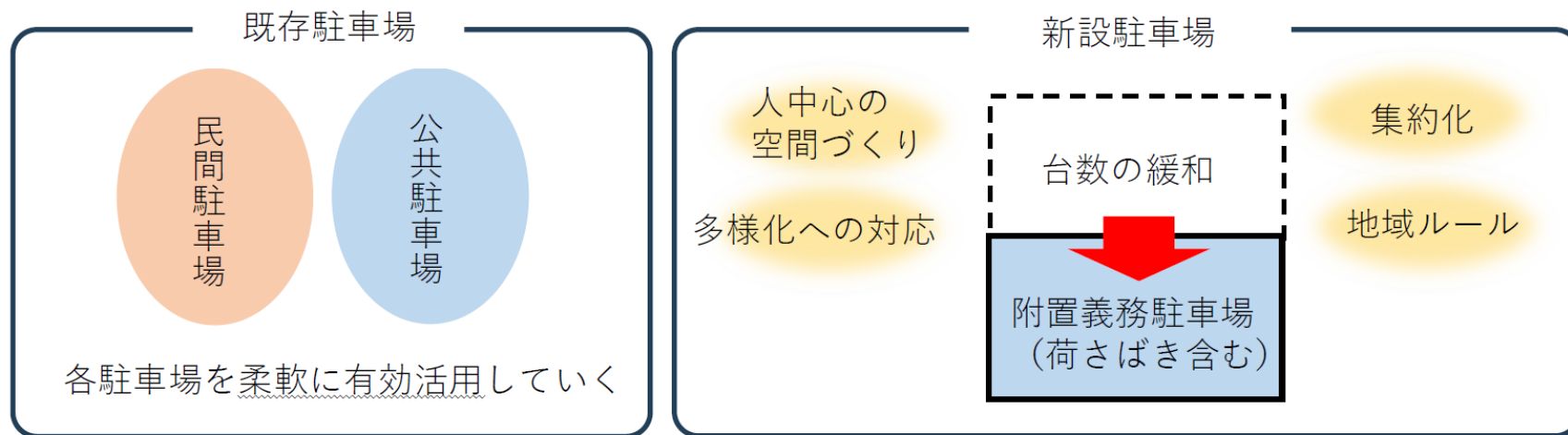


第2回 大阪市駐車施策に係る有識者会議

- 1 第1回有識者会議の振り返り
- 2 課題への対応
 - 対応①原単位の見直し
 - 対応②荷さばき駐車施設の拡充
 - 対応③個別の建築物や地区が利用できる制度の拡充
- 3 今後のスケジュール案

- 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、駐車場の必要最小限の規制との考え方のもとで、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】



課題への対応 基本方針(2)

各対応1)～9)のうち、※1は前回に引き続き今回の会議でも議論、※2は今回の会議で議論

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※1
- 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※2

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※2

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※2
- 8) 附置義務台数緩和メニューの拡充※2

・地区特性への対応

- 9) 地域ルール制度化※2

1. 第1回有識者会議の振り返り

主な意見	対応・見解
環状線内の附置義務の駐車台数が実態と比べて余剰があるのではないかと。緩和すべきということを裏付ける根拠を示すこと。	「1.実態調査の結果」参照 スライド No.8
非特定用途に関するR3センサスのデータの特徴を数字の構成などにより示すこと。	「2.課題への対応 対応①原単位の見直し(1)」参照 スライド No.9
非特定用途のうち学校と学校以外に細かく原単位を分けない理由を示すこと。	「2.課題への対応 対応①原単位の見直し(1)」参照 スライド No.9
附置義務条例について緩和後の数値設定の考え方を示すこと。	「2.課題への対応 対応①原単位の見直し(5)」参照 スライド No.13

1. 第1回有識者会議の振り返り

主な意見	事務局の対応・見解
附置義務条例の特定用途、非特定用途、延床面積の区切り方について、国の方針や他都市の状況を示すこと。	附置義務条例の特定用途と非特定用途は政令で定義され国の標準駐車条例で用途を細分化しています。各都市の状況を踏まえて設定されており、他都市の附置義務条例の内容は様々です。なお、本市では条例制定以降、特定用途の中では用途を細分化はしていません。 スライド No.14
ミニマムの基準として設定した場合の原単位の捉え方について、敷地単位や地区単位での関係性と緩和条件の設定の考え方を示すこと。	駐車率は全体で40～50%となり、附置義務設置基準は緩和の方向で見直します。今回改正により四輪附置義務台数を緩和と荷さばき施設の義務化を行います。 四輪車の駐車施設設置基準を緩和（駐車場整備地区内の特定用途に係る原単位、条例対象規模）することにより生じる余剰空間に、荷さばき駐車施設の附置義務台数を基本的に設置していただけるように制度設計します。（荷さばき附置義務台数を2倍した台数を四輪附置義務台数に算入。荷さばき附置義務台数の算出台数は切捨て） また都心部のなどを対象に、附置義務条例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（以下、「地域ルール」）の設定を可能とします。 ただし、その運用については事業者に委ねられています。地域ルールは別途、事業者から提案を受けて都市再生緊急整備協議会が「都市再生駐車施設配置計画」を定めることが必要です。
緩和メニューの追加について、緩和された後の空間利用の考え方を示すこと。	駅接続緩和の拡充や地域ルールを導入します。緩和により生み出された空間の利用については、事業者に委ねられておりますが、今後の配送需要の高まりに対応しつつ、オープンスペースの創出等の本市の人中心のまちづくりに資する使い方となることを期待しています。

1. 第1回有識者会議の振り返り

主な意見	事務局の対応・見解
大阪市のまちづくりをどうしていくのか、数字の変化だけではないものも踏まえた考え方を示すこと。	本市では、公共交通の利用を促進するとともに、御堂筋やなんば駅周辺の道路空間再編事業に取り組むなど、車中心から人中心への転換を図っています。 また、本市の移動手段構成の推移を見ても、自動車は減少傾向である一方、鉄道は増加傾向となっています。 駐車場法の改正等において、まちづくりの観点から駐車施設に関して地域実情に応じた駐車施設の配置や附置義務基準の設定といった柔軟な対応が可能となっております。 こうした中で、附置義務制度について緩和の方向で見直し、公共交通利用促進に資する駅接続緩和の拡充や、都心の駅が集中するエリアには地域ルールが導入できる仕組みとします。

1. 実態調査の概要

建築物の駐車施設の調査概要

(1) 調査対象

- ・ 主な交通結節点の周辺で延床面積が10,000㎡を超える建築物（以下、大規模建築物）
- ・ 市内各地で延床面積が2,000㎡を超え10,000㎡以下の建築物（以下、中小規模建築物）

(2) 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

(3) 調査内容

駐車場設置台数、駐車場利用台数、駐車場構造等

(4) 調査方法

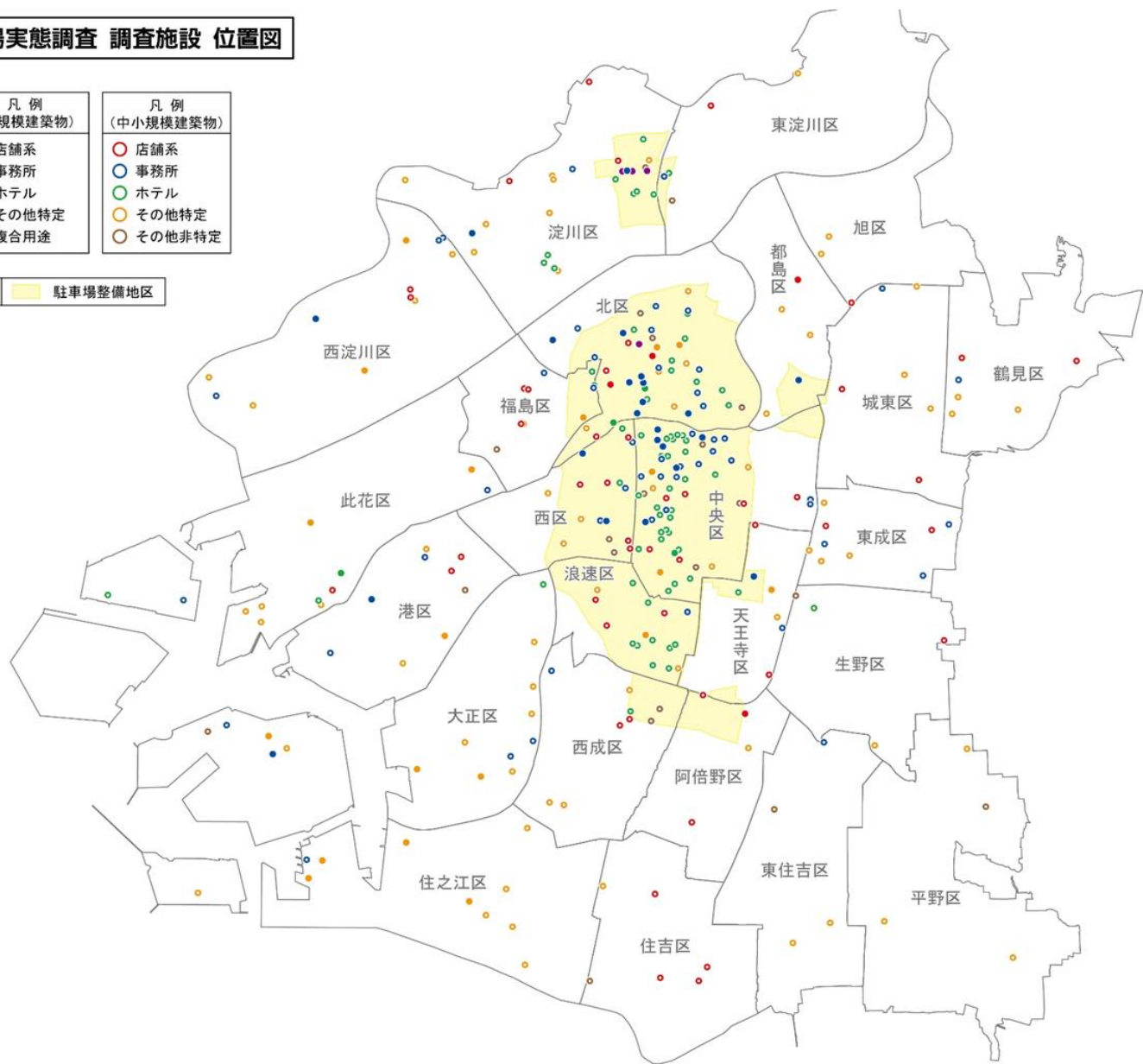
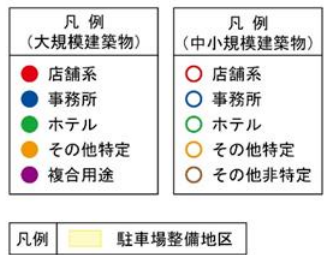
調査員による目視調査（目視が困難な場合は管理人等への聞き取り調査）

(5) 対象施設数

大規模建築物 54件、中小規模建築物 254件、合計308件

1. 実態調査の概要

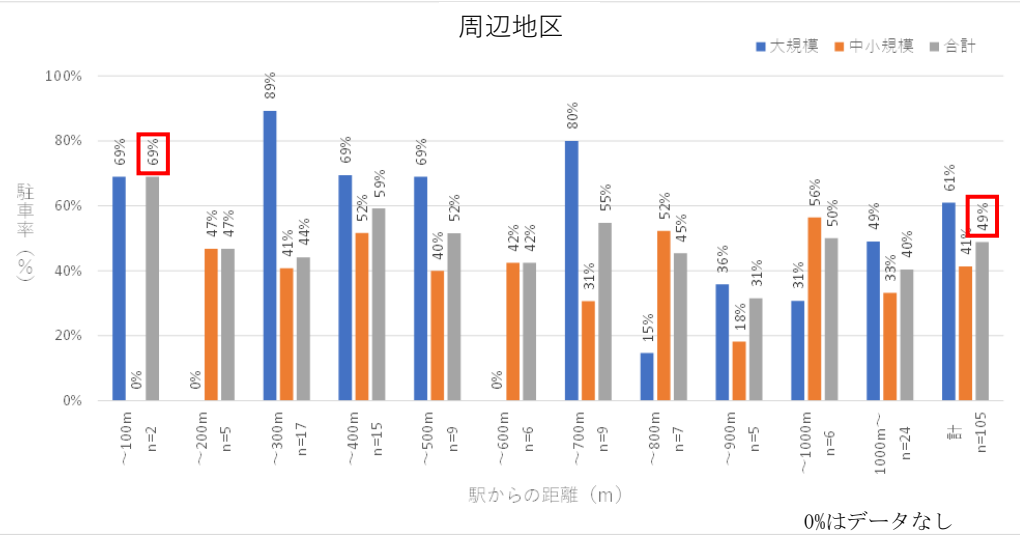
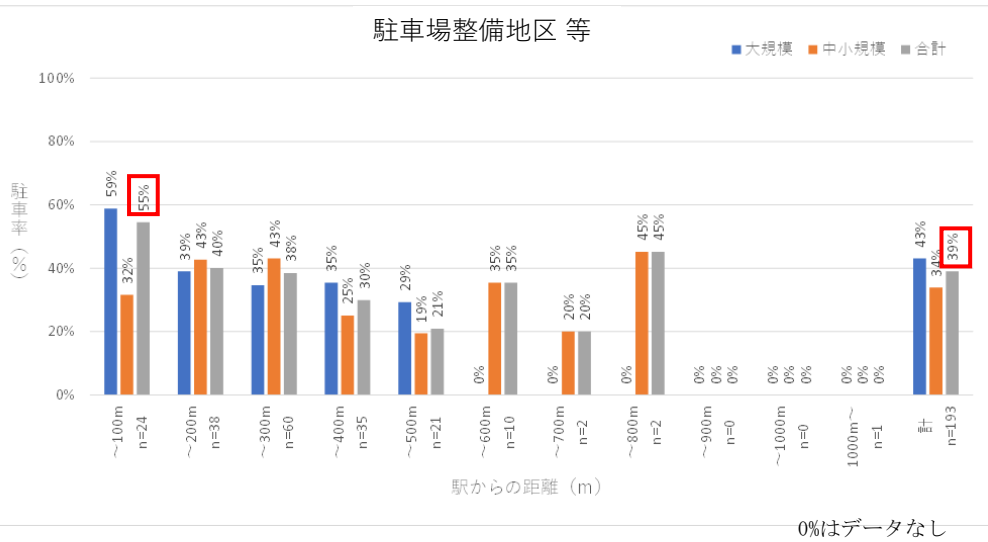
駐車場実態調査 調査施設 位置図



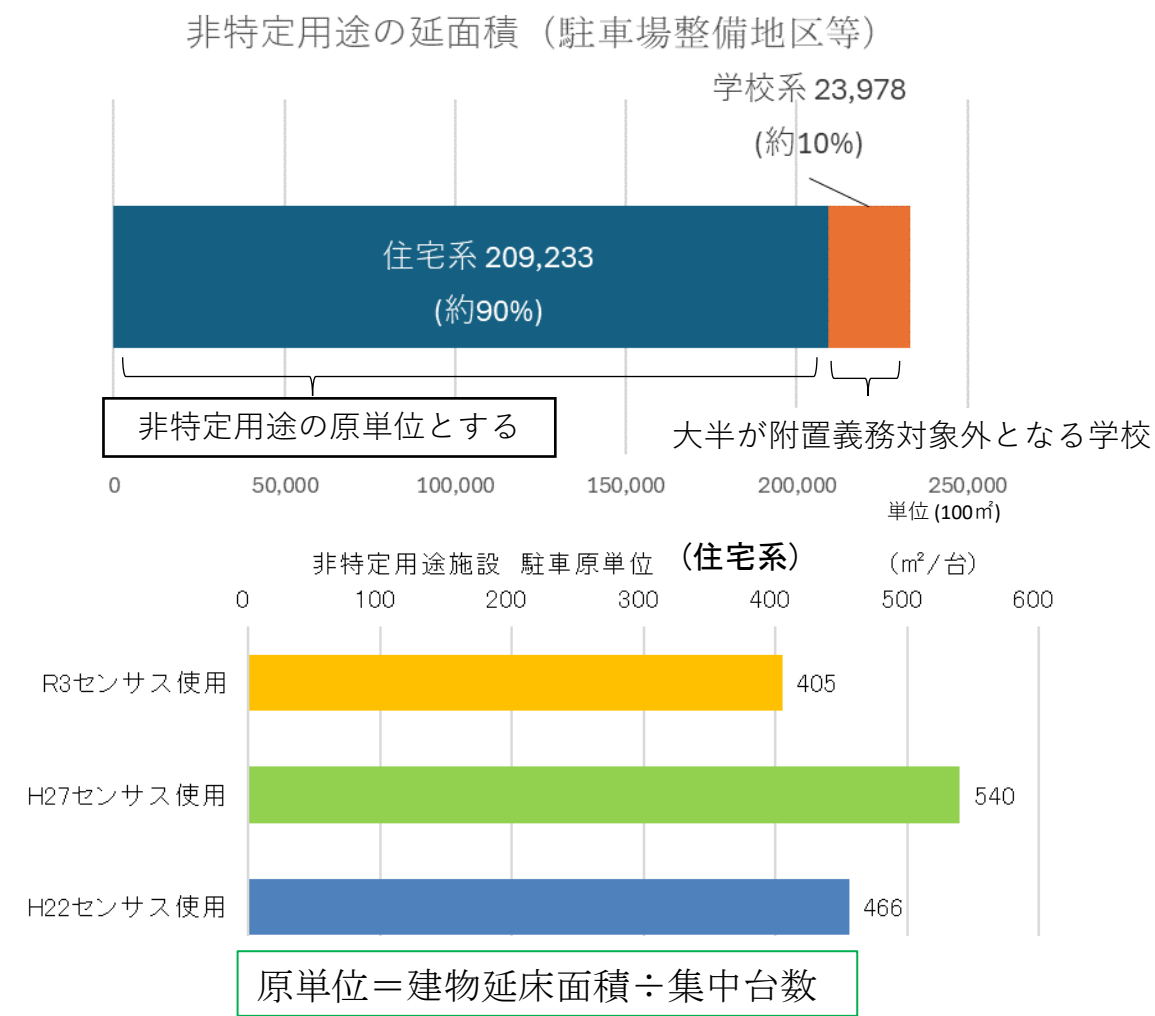
1. 実態調査の結果

駐車場整備地区と周辺地区における駐車率の状況（最寄りの鉄道駅からの距離帯別）

駐車場整備地区等の平均駐車率（39%）が、周辺地区の平均駐車率（49%）よりも低くなっている。おおむね環状線内が駐車場整備地区に該当しており、環状線内において、より駐車台数の余剰が大きい傾向にあると考えられる。



2 課題への対応 対応①原単位の見直し(1)

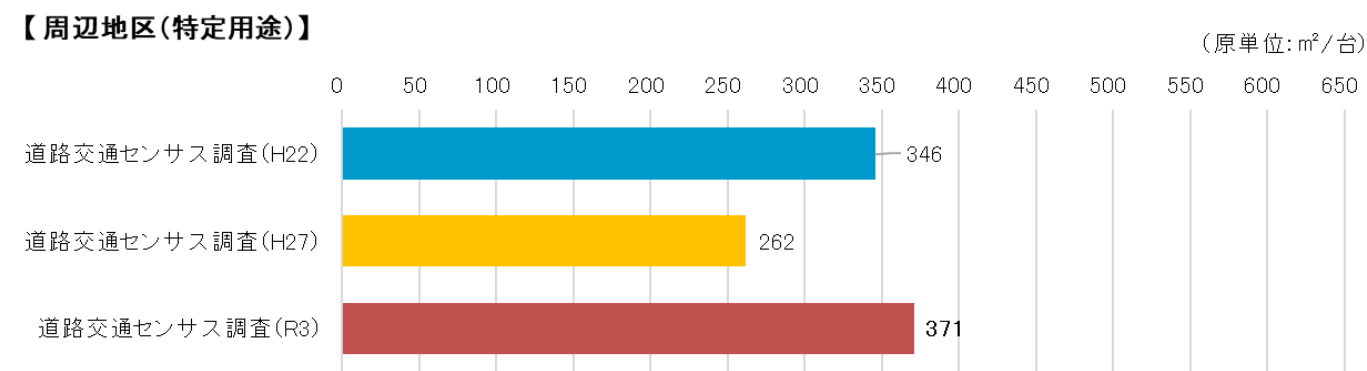
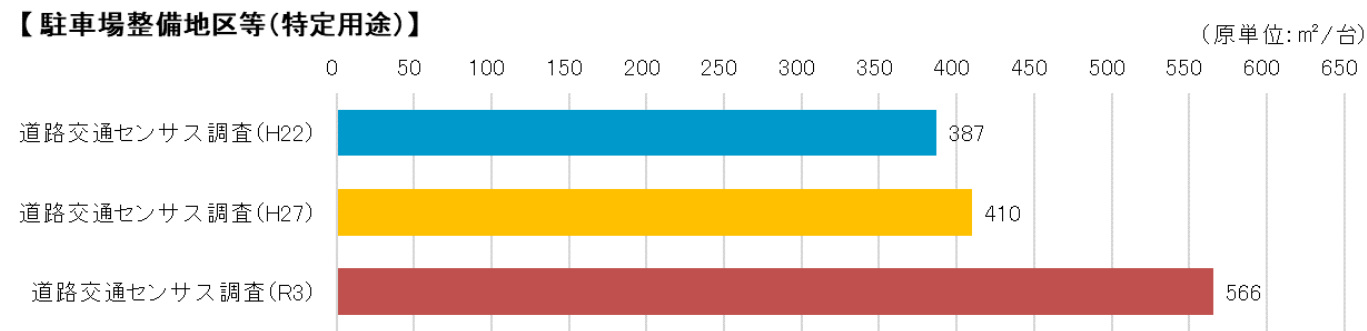


- 原単位の設定について、特定用途と非特定用途は、最新のR3道路交通センサスを使用する。
- ただし、非特定用途は、9割を占める住宅系の原単位を使用する。
- R3センサスの学校系の集中台数が大幅に増加しており、これは教職員等のマイカー通勤実施による駐車台数増加といったコロナ禍の影響も想定される。
- また、R3センサスの原単位の算出根拠となる目的地の施設には学校・教育施設・幼稚園・保育施設といった附置義務対象外となる学校教育法第1条に規定する学校（ただし大学は除く）も含まれており、学校の原単位を精緻に算出できない。

住宅系の原単位のばらつきは小さい。建物延床面積は、増加傾向だが、集中台数は37,201台(H22)→36,040台(H27)→51,619台(R3)となっており、変動幅は同程度である。

2 課題への対応 対応①原単位の見直し(2)

特定用途の原単位（駐車場整備地区等、周辺地区）



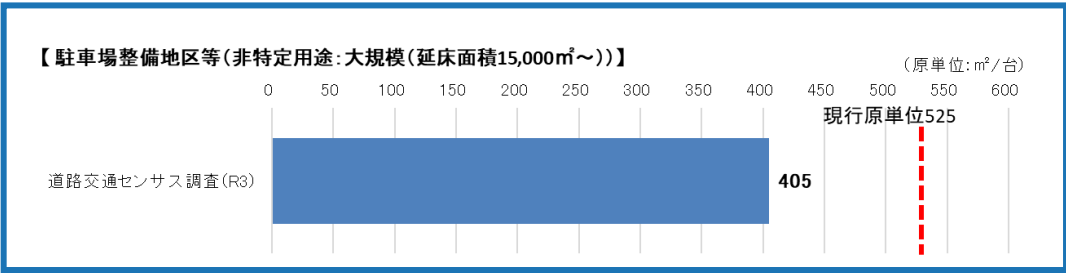
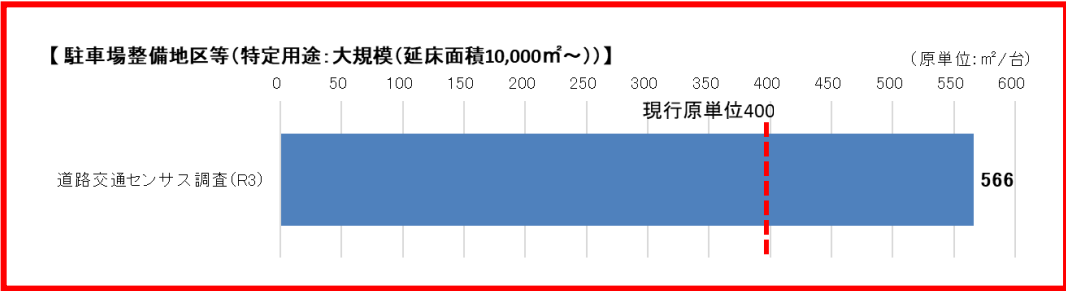
特定用途の原単位のばらつきは、駐車場整備地区等および周辺地区とも小さくなっている

2 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

【現行原単位】

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



H22:387㎡/台→H27:410㎡/台

→R3:566㎡/台

H27→R3の変動が大きいため、
非特定用途とのバランスを考慮して、
525まで緩和

H22:466/㎡台→H27:540㎡/台

→R3:405㎡/台

H22からR3までの住宅系の原単位の
傾向から現行原単位を維持

525㎡/台 (特定用途) = 525㎡/台 (非特定用途)

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(4)

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）

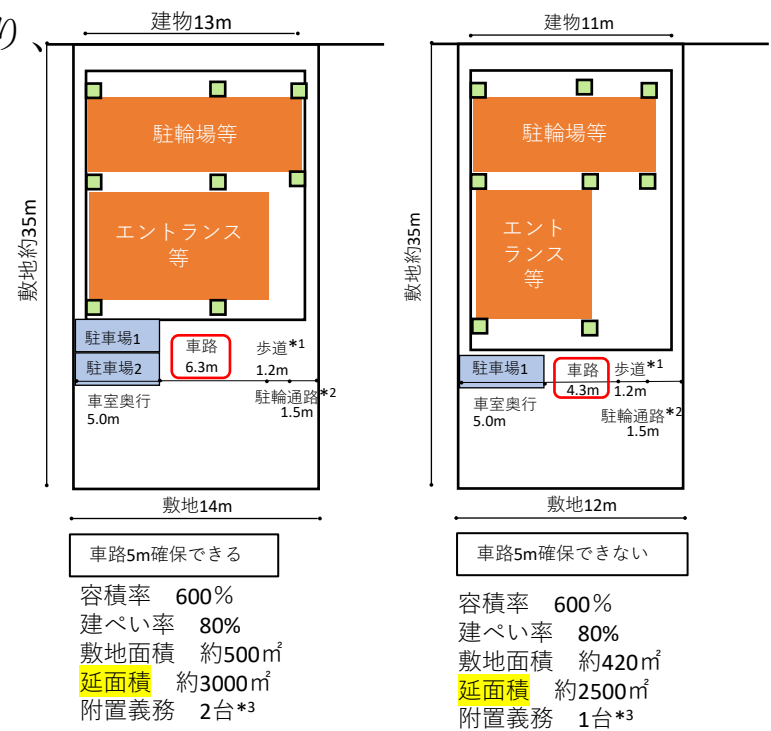
都心部の一般的な土地形状※を想定したケースで、延床面積2500㎡の特定用途の附置義務1台を確保するには、車路幅員5mを確保した形で駐車場を設置できないため、車路を設けず前面道路に直接出入りする串刺しになる。

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、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する。

※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。



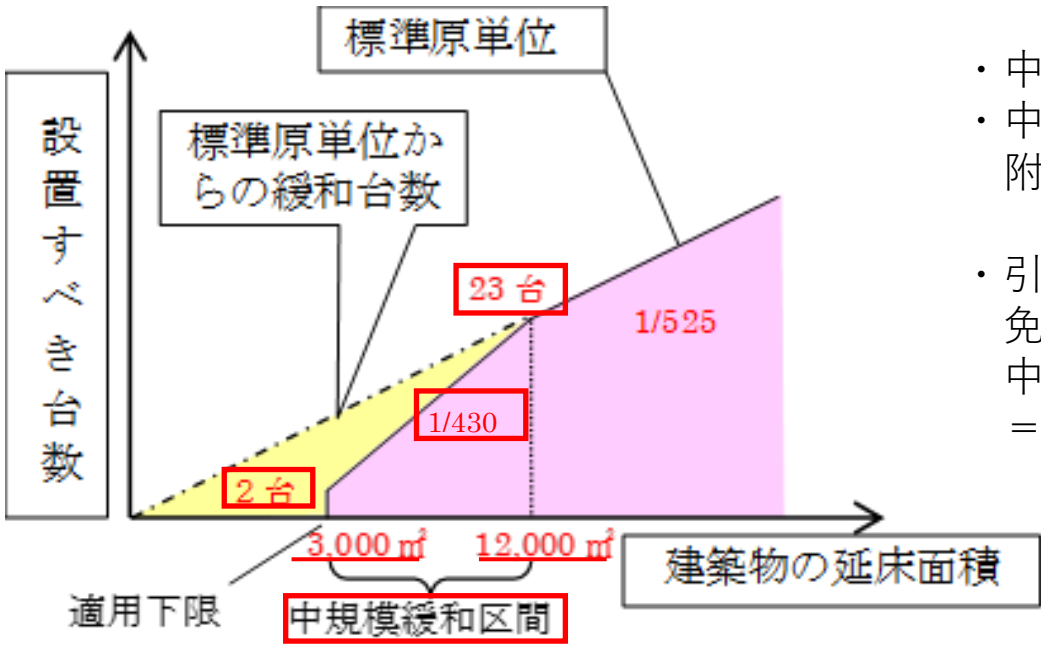
* 1 「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」の敷地内通路の整備基準
* 2 「大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例施行規則」の通路の基準
* 3 R3センサスデータをもとに見直した原単位を用いて算定

2 課題への対応 対応①原単位の見直し(5)

1) 附置義務原単位の見直し

【四輪車】（現行の設置基準）

建築物の 用途 地域・地区	特定用途		非特定用途	
	延床面積が2,000m ² をこえ10,000m ² をこえる部分 (延床面積)－1500 350 →切上げ台数	延床面積が10,000m ² をこえる部分 (延床面積) 400 →切上げ台数	延床面積が3,000m ² をこえ15,000m ² をこえる部分 (延床面積)－2250 450 →切上げ台数	延床面積が15,000m ² をこえる部分 (延床面積) 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	延床面積が3,000m ² をこえるもの (延床面積)－3000 350 →切上げ台数		対 象 外	
[(1) 以外]				



- ・ 中規模緩和区間の上限値を12,000m²とする
- ・ 中規模緩和区間の原単位
附置義務台数(23台－2台) ÷ 建物延床面積
(12,000m²－3,000m²) ÷ 1/430
- ・ 引き続き規模に応じて1～5台の附置義務を
免除するため、緩和面積は
中規模緩和区間の原単位(430m²/台) × 5台
＝2,150m²

2 課題への対応 対応①原単位の見直し(6)

他都市の附置義務条例の概要

都市名				大阪市	札幌市	横浜市	名古屋市	福岡市	東京都(23 区)	標準条例(100 万人以上)
対象地区又は地域	駐車場整備地区又は商業地域・近隣商業地域	対象建物	百貨店その他の店舗	400㎡/台 ↓ 525㎡/台に変更 延床面積2,000㎡超	300 ㎡/台（駐） 200 ㎡/台（商）	200 ㎡/台	350 ㎡/台	300 ㎡/台	250 ㎡/台	200 ㎡/台
			事務所の用途に供する部分			250 ㎡/台	500 ㎡/台		300 ㎡/台	250 ㎡/台
			特定用途（百貨店、その他店舗、事務所を除く）				350 ㎡/台（劇） 650 ㎡/台			250 ㎡/台
			非特定用途（共同住宅）	525 ㎡/台	600 ㎡/台（駐） 400 ㎡/台（商）	別途条例で定める	別途条例で定める	450 ㎡/台に別途定めた条例台数を合計	350 ㎡/台	450 ㎡/台
			非特定用途（共同住宅以外）			550 ㎡/台	900 ㎡/台	450 ㎡/台	300 ㎡/台	
		適用面積		・ 特定用途： 延床面積2,000㎡超 ↓ 3,000㎡超に変更 ・ 非特定用途： 延床面積3,000㎡超	・ 特定用途： 延面積 2,000 ㎡超（駐） 延面積 1,500 ㎡超（商） ・ 非特定用途： 延面積 3,000 ㎡超（駐） 延面積 2,000 ㎡超（商）	延面積 1,000 ㎡超	・ 特定用途： 床面積の合計 1,500 ㎡超 ・ 非特定用途： 床面積の合計 2,000 ㎡超	・ 特定用途： 延べ面積の合計 1,500 ㎡超 ・ 非特定用途： 延べ面積の合計 2,000 ㎡超	特定用途部分の床面積+非特定用途部分の床面積×3/4が合計 1,500 ㎡超	延面積 1,500 ㎡超
	上記以外	対象建物	百貨店その他の店舗	350 ㎡/台	250 ㎡/台	200 ㎡/台	規定なし	規定なし	300 ㎡/台	250 ㎡/台
			事務所の用途に供する部分			250 ㎡/台				
			特定用途（その他）							
			特定用途（倉庫・工場）			300 ㎡/台				
適用面積			延面積 3,000 ㎡超	延面積 2,000 ㎡超	延面積 2,000 ㎡超	規定なし	規定なし	床面積 2,000 ㎡超	延面積 2,000 ㎡超	
緩和規定	延面積 6,000 ㎡未満の場合			—	○	○	○	—	○	○
	事務所の延面積が 10,000 ㎡を超える場合			○	○	○	○	—	○	○
	公共交通利用促進等			○	○	—	○	○	○	○
	集約化等			—	○	—	—	—	—	○（計画毎に見合った緩和率を規定）
その他特記事項				特定用途の延面積 10,000 ㎡を超える部分の緩和有、非特定は 15,000 ㎡	駐車場整備地区を（駐）商業系地域を（商）と標記。2 つが混合する場合は駐車場整備地区を参照	共同住宅の附置義務は別途条例で定める	劇場等部分を（劇）と標記	「福岡市建築紛争の予防と調整に関する条例」を参照	23 区と市部によって規定が変わり、23 区の規定を記載	

2 課題への対応 対応①原単位の見直し(7)

5) 大規模な事務所の特例にかかる大規模低減

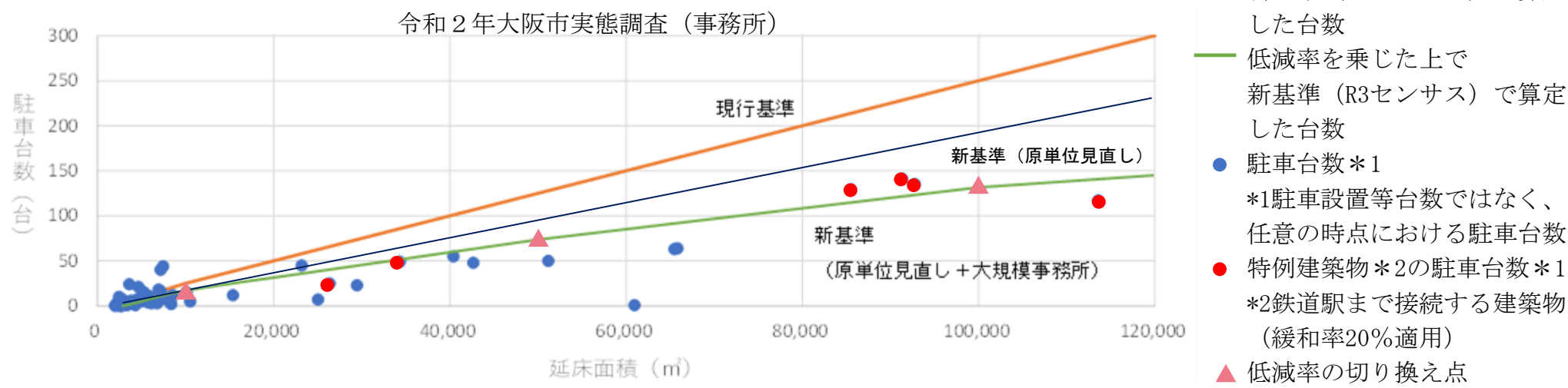
- 国の標準条例の内容（数値の目安）を踏まえて、「大規模な事務所の特例にかかる大規模低減」として延床面積が10,000㎡を超える事務所の場合、次の低減率の規定を設ける。

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㎡までの部分の延床面積に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。



- 延床面積に低減率を乗じて、新基準で算定した台数（緑色の線）を駐車台数が概ね下回ることから、駐車場整備地区等における大規模な事務所の特例にかかる大規模低減を追加することとする。

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(1)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

【従来】

国は平成6年に標準条例に、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を追加。
特定の地区を限って異なる基準値を設ける

(対象地区及び建築物の規模)

①駐車場整備地区内、商業地域内、近隣商業地域内で条例で定める地区

・延床面積が2,000㎡超の店舗、事務所、倉庫、特定用途※

②周辺地区で条例で定める地区

・延床面積が3,000㎡超の特定用途

※特定用途：自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途

大阪市は任意とし荷さばき駐車施設は2倍にして四輪車附置義務台数に算入可能
(換算後で10台を上限)

※大規模小売店舗立地法(店舗面積1,000㎡以上)や大規模建築物事前協議制度(延床面積5,000㎡以上)の施設に対して、荷さばき駐車施設の設置を協議

⇒地域の実情に応じて、荷さばき駐車施設の条項を盛り込むことを推奨。

- 電子商取引等による配送需要の増加
- 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
- 物流2024年問題等による人手不足・物流の持続可能性を懸念

【今回、義務化の背景】

国は令和7年に標準条例に、共同住宅の荷さばき駐車施設の附置義務の追加。
特定用途に共同住宅が追加され、一定規模(50戸等)以上の共同住宅に対して戸数に応じて(100戸あたり1台等)荷さばき施設を設置

⇒共同住宅の高層化や配送需要の増加等の近年の社会情勢の変化等に対応した駐車場施策を推進。

大阪市は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。

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(2)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

本市において、荷さばき駐車施設の原単位について、国の設定方法を参考に、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。

$$\text{原単位} = \frac{\text{建物延床面積}^{\ast 1}}{\text{小型・普通貨物車のピーク 2 時間施設集中台数}^{\ast 2} \times (\text{駐車時間 (分)}^{\ast 3} \div 120 \text{ (分)})}$$

原単位とは、附置義務駐車場 1 台当たりの建築物の延床面積のこと。原単位が小さくなると、必要台数が多くなる。駐車時間が長い場合、原単位の値が小さくなる。

- ※ 1 建築確認概要書や航空写真を用いて建物用途、階数、構造、所在（区、町丁目、街区）をデータ化したもの。
- ※ 2 用途別区別にピーク時及びその前後の時間帯の大きい方の 2 時間帯のセンサスデータ※ 4 の集中量により算出。センサス調査票のうち、営業用車（緑および別のデータがなく、自家用車（白および黄ナンバー）はトリップ目的がある。自家用車は、トリップ目的を荷さばき目黒ナンバー）はトリップ目的的に限定し、営業用車と合計し、集中台数を算出。
- ※ 3 ゾーン毎の発着時間を駐車時間と見なした、用途別区別の 24 時間の R3 年度センサスの集中量における荷さばき車両（小型・普通貨物）の駐車時間。
- ※ 4 車の使用者や所有者に対して、アンケート調査等により地域間の自動車の動き（利用目的、目的地、駐車場所等）を把握したもの。R3 年度調査では、全国約 7,700 万台の中から約 380 万台（約 4.9%）の車両に調査を行い、約 117.5 万台分の有効な回答を得た（有効回収率 31%）。

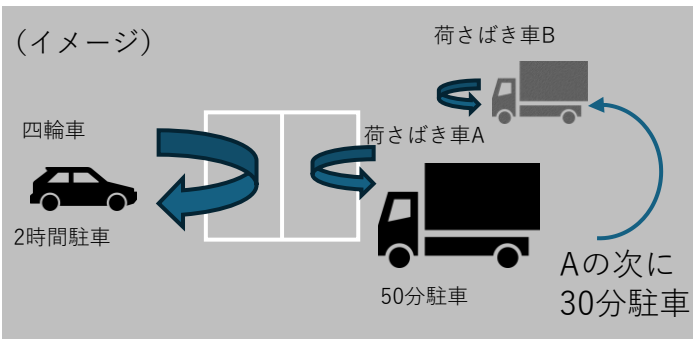
出典：京阪神道路道路交通センサス OD 調査、大阪市土地利用現況調査データ

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(3)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

建物延床面積

原単位＝
$$\frac{\text{建物延床面積}}{\text{小型・普通貨物車のピーク 2 時間施設集中台数} \times (\text{駐車時間 (分)} \div 120 \text{ (分)})}$$



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、駐車時間は短い。
ピーク時間の集中台数は、入れ替わりを加味すると(左記の模式図参照)を加味すると低減(左図: 駐車時間50(分) ÷ 120(分) ÷ 1/2)されると見なせるので、駐車時間が短くなると原単位が大きくなり、駐車台数は少なくなる。

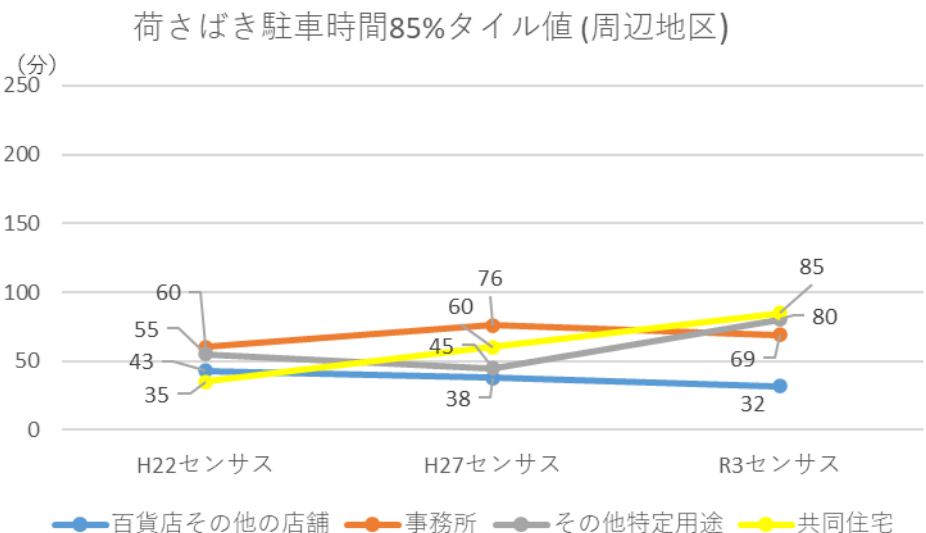
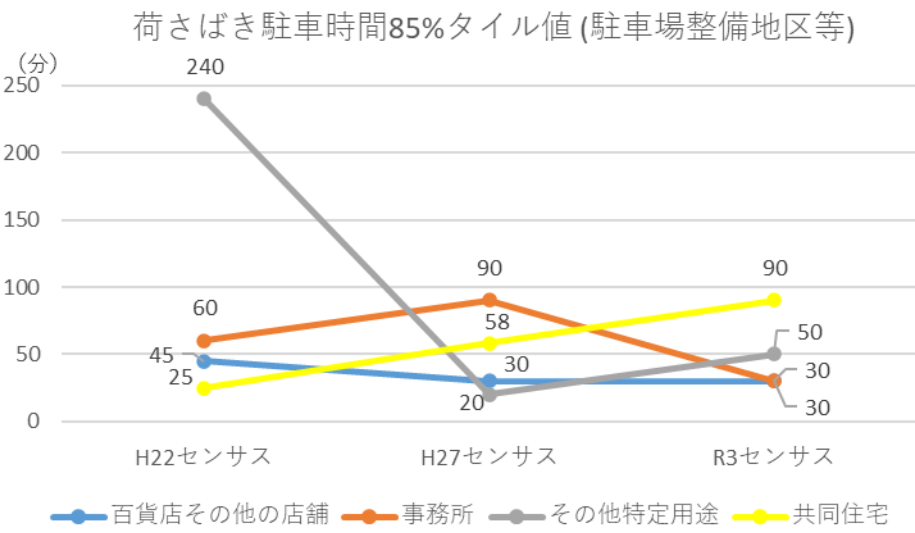
2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(4)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

荷さばき施設の原単位における駐車時間について

駐車時間は安定性を考慮し、単純平均値の駐車時間ではなく、85%タイル値※を使用した。

※ 駐車時間を短い順番から並べた場合に、全体の85%が含まれる時間である。例えば、100台の荷さばき車の駐車時間を短いものから順番に並べた場合、85番目の時間（上から16番目の時間）である。



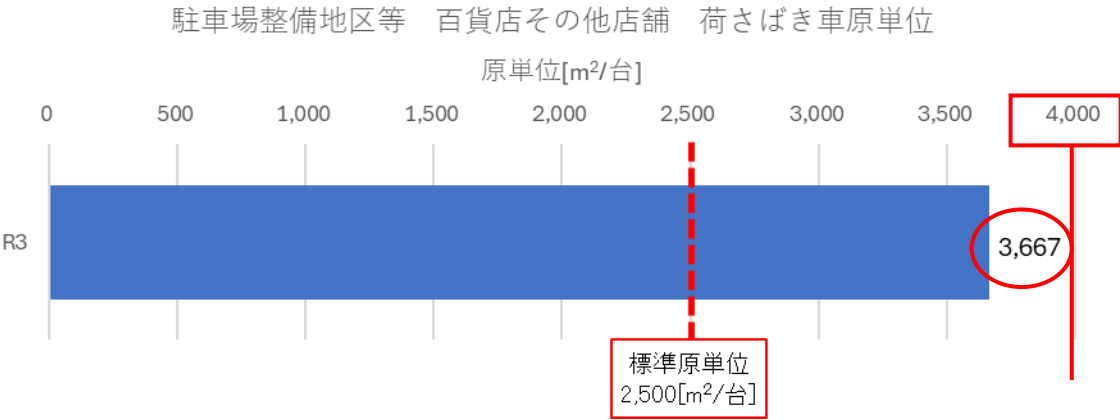
- ・ 共同住宅について、駐車時間は増加傾向にあり長時間化している。また、駐車場整備地区と周辺地区とで差は小さい
- ・ 「百貨店その他の店舗、事務所、その他特定用途」は、3時点（H22, H27, R3）を通じて駐車場整備地区と周辺地区とも駐車時間の一律の増加の傾向は見られない

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(5)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

駐車場整備地区等 用途別の原単位（百貨店その他の店舗）

駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の店舗	事務所	その他特定用途	共同住宅	特定用途	共同住宅



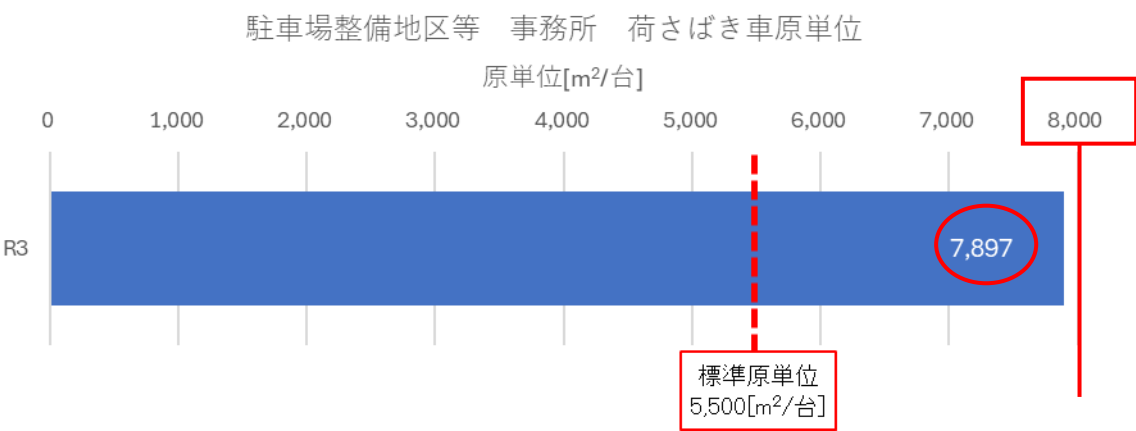
・ R 3 センサスの集計値3, 667m²/台を参考に、4, 000m²/台に設定する

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(6)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

駐車場整備地区等 用途別の原単位（事務所）

駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の店舗	事務所	その他特定用途	共同住宅	特定用途	共同住宅



・ R3 センサスの集計値7,897m²/台を参考に、8,000m²/台に設定する

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(7)

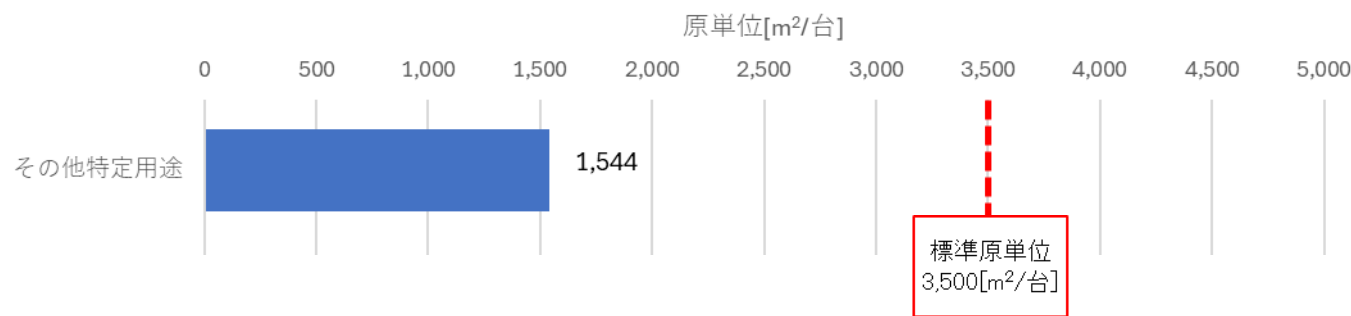
6) 荷さばき駐車施設の拡充

駐車場整備地区等 用途別の原単位（その他特定用途）

駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の店舗	事務所	その他特定用途	共同住宅	特定用途	共同住宅

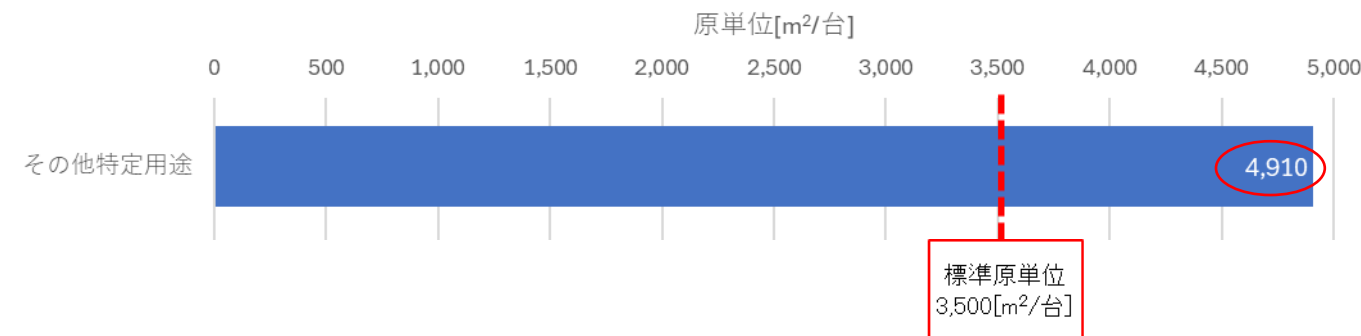
駐車場整備地区等 その他特定用途・特定用途 荷さばき車原単位（工場・作業所を含む）

R3 道路交通センサス調査



駐車場整備地区等 その他特定用途・特定用途 荷さばき車原単位（工場・作業所を除く）

R3 道路交通センサス調査



- ・ その他特定用途は、ホテル、文化施設、病院、工場・作業所、交通施設等で構成されている
- ・ そのうち、駐車場整備地区内の工場・作業所についての届出は極めて少ない
- ・ 一方、届出は一定あるものの、周辺地区では敷地面積に対して建築面積の占める割合が小さく、駐車施設の配置に余裕が見られる

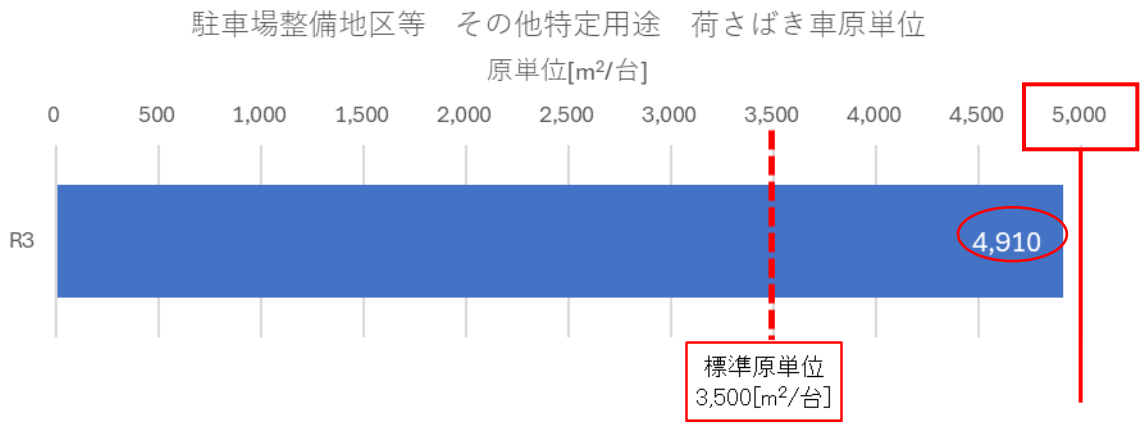
- ・ 駐車場整備地区の「その他特定用途」及び周辺地区の原単位設定において、工場・作業所を集計から除く

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(8)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

駐車場整備地区等 用途別の原単位（その他特定用途）

駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の店舗	事務所	その他特定用途	共同住宅	特定用途	共同住宅



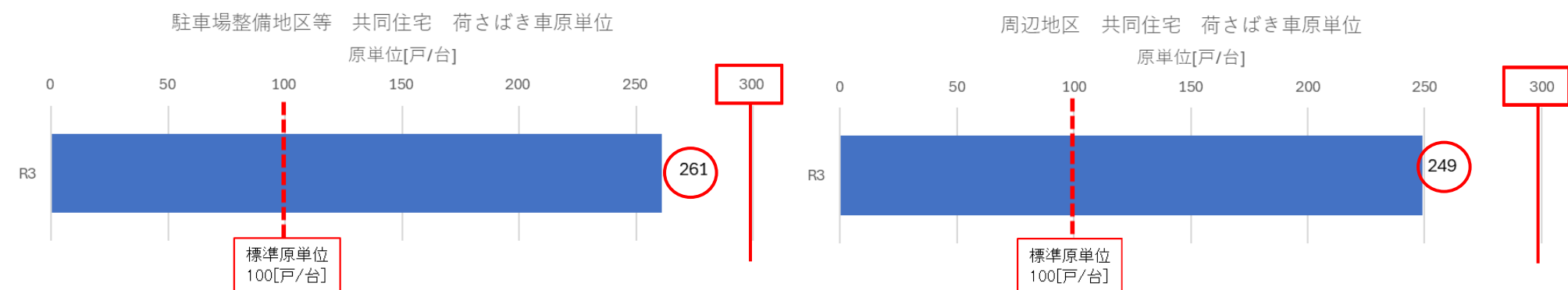
・ R 3 センサスの集計値4, 910m²/台を参考に、5, 000m²/台に設定する

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(9)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

駐車場整備地区等・周辺地区 用途別の原単位（共同住宅）

駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の店舗	事務所	その他特定用途	共同住宅	特定用途	共同住宅



※ 大阪市内の新築分譲マンションの平均専有面積の47.99㎡（2024年度）を用いて、面積（㎡/台）を住戸数（戸/台）に換算した
出典：近畿圏 新築分譲マンション市場動向 2024 年度（2024 年4 月～2025 年3 月）

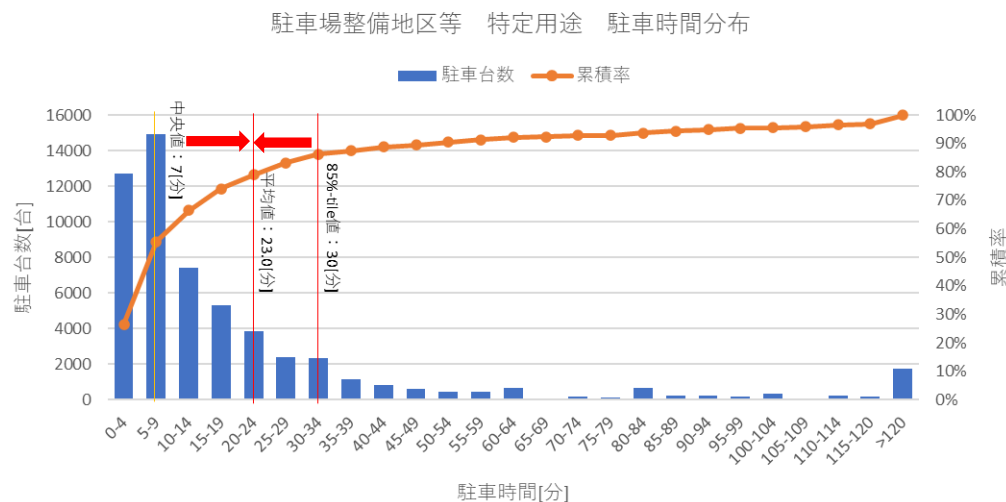
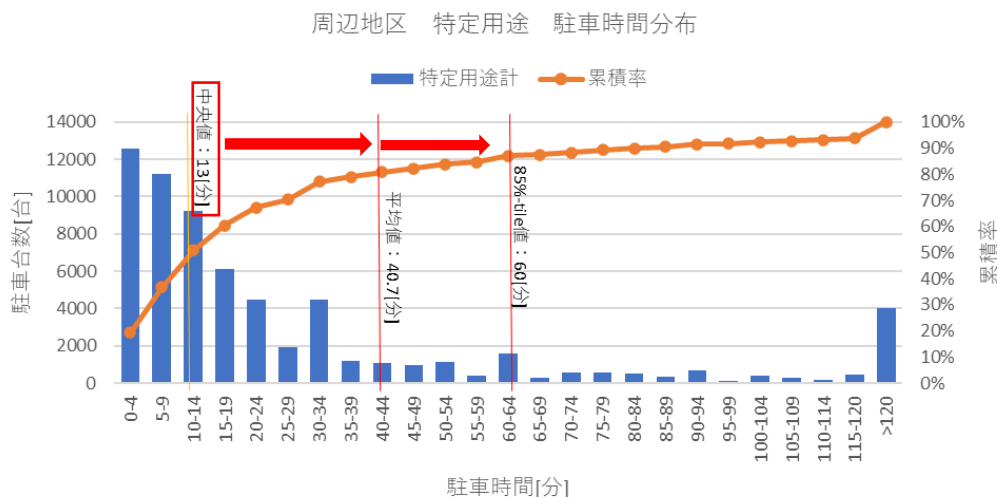
・ R3の原単位について、駐車場整備地区と周辺地区との差は小さい

R3 センサスの集計値（駐車場整備地区等）261戸/台、（周辺地区）249戸/台を参考に、
（駐車場整備地区等）300戸/台、（周辺地区）300戸/台に設定する

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(10)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

周辺地区の原単位 (特定用途)



- ・ 周辺地区は85%タイル値と平均値との開きが大きく、さらに平均値と中央値との開きも大きい
- ・ また周辺地区は、敷地面積に対して建築面積の占める割合が小さく、駐車施設の配置にも余裕が見られる。
- ・ その結果、荷さばき車が長時間停車できる環境にあると考えられる

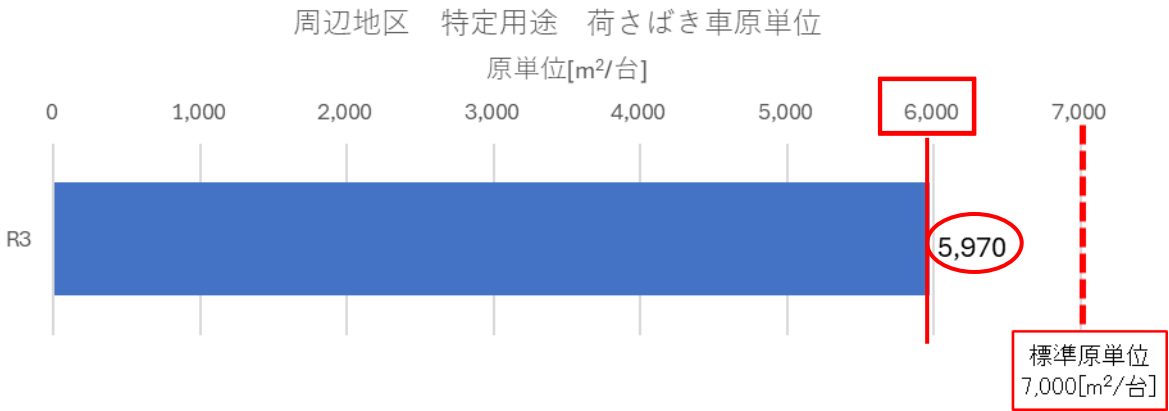
・ 必要最低限の基準とするため、ボリュームゾーンである中央値(13分)を駐車時間の代表値とみなす

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(1)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

周辺地区 用途別の原単位 (特定用途)

駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の店舗	事務所	その他特定用途	共同住宅	特定用途	共同住宅



・ 中央値に対応したR 3 センサスの集計値5,970m²/台を参考に、6,000m²/台に設定する

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(12)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

原単位のまとめ

- ・ 附置しなければならない荷さばき駐車施設を附置する場合、その台数を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する。
(2倍換算とする考え方)
- ・ 荷さばきの原単位はピーク2時間施設集中台数に荷さばき車の入れ替わりを加味し駐車時間の割合を乗じて、これを建物延床面積で除したもののに対して、四輪車の原単位はピーク2時間施設集中台数を建物延床面積で除したものである。
- ・ R3センサスによると大阪市内において建物用途全体の駐車時間は50分となっているため、これを120分で除し、荷さばきの附置義務台数は四輪車の附置義務台数の2分の1とする。

【R3原単位】

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

(参考)【R3駐車時間】

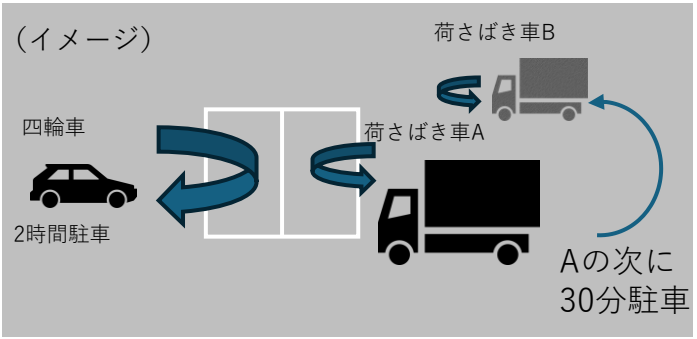
駐車場整備地区等				周辺地区	
百貨店その他の 店舗：30分	事務所：30分	その他特定用 途：50分	共同住宅：90分	特定用途：13分※	共同住宅：85分

※周辺地区の特定用途は、駐車時間を中央値とした。

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(13)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

$$\text{原単位} = \frac{\text{建物延床面積}}{\text{小型・普通貨物車のピーク2時間施設集中台数} \times (\text{駐車時間(分)} \div 120(\text{分}))}$$



(2倍換算とする考え方)

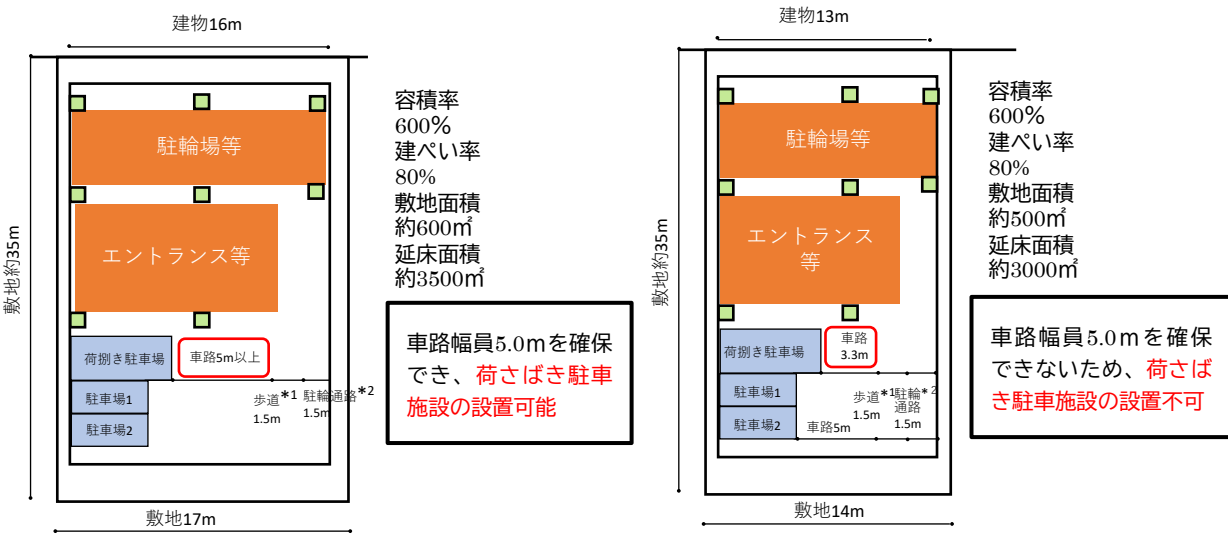
荷さばきの原単位はピーク2時間施設集中台数に荷さばき車の入れ替わりを加味し駐車時間の割合を乗じて、これを建物延床面積で除したものに対して、四輪車の原単位はピーク2時間施設集中台数を建物延床面積で除したものである。

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(14)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

条例対象規模の下限について検討のため、附置義務台数（四輪）を確保し、容積率600%、建ぺい率80%の想定で、荷さばき駐車施設（2tトラック1台）が敷地内に設置可能かを検証した。

※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



* 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

共同住宅の荷さばき駐車施設の協議対象は、

敷地面積を600㎡以上かつ
住戸数70戸以上

特定用途の荷さばき駐車施設の条例対象規模の下限について、敷地面積を600㎡以上

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(15)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

下限値以上、原単位未満の取り扱い

- ・ 特定用途の荷さばき駐車施設の条例対象規模の下限は、敷地面積を600㎡以上とする
- ・ 共同住宅の荷さばき駐車施設の条例対象規模の下限は、敷地面積を600㎡以上かつ、住戸数70戸以上とする
- ・ 上記の荷さばき駐車施設の条例対象規模の下限以上であれば、整形な画地において理論上、敷地内に荷さばき施設を配置できる
- ・ しかし不整形な敷地で次のような理由で、敷地内に荷さばき駐車施設を配置できない場合がある
 - 荷さばき駐車施設の占有面積は23.1㎡（3.0m×7.7m）であり、四輪車の駐車施設（2.3m×5.0m、面積11.5㎡）の約2倍である
 - 建物内に荷さばき駐車施設を確保する際は有効高さ3.2mを確保する必要がある
- ・ 一方荷さばき目的地への近接性が重要となるため、荷さばき駐車施設の隔地は認めない方針であり、制度の実効性を高めるため、用途ごとに適用される原単位以下の建築物を計画する場合には荷さばき施設の附置義務を課さないこととする
（荷さばき駐車施設の台数の算定）
- ・ 原単位以上の建築物を計画される場合は荷さばき駐車施設を適切に確保するように用途ごとに適用される原単位で除して、小数点以下を切捨てた台数に附置義務を課す
- ・ また、一建物に2以上の用途がある場合、用途ごとに適用される原単位で除した台数を合計して、小数点以下を切捨てとする

2 課題への対応 対応②荷さばき駐車施設の拡充(16)

6) 荷さばき駐車施設の拡充

大規模低減（共同住宅、事務所）

- ・ 国の標準条例の内容（数値の目安）を踏まえて、「大規模な共同住宅の特例にかかる大規模低減」として住戸数が400戸を超える共同住宅の場合、次の低減率の規定を設ける。
 - 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す。
- ・ 荷さばき駐車施設についても、国の標準条例の内容（数値の目安）を踏まえて、「5）大規模な事務所の特例にかかる大規模低減」として延床面積が10,000㎡を超える事務所の場合、次の低減率の規定を設ける。
 - 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㎡までの部分の延床面積に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。

2 課題への対応 対応③個別の建築物や地区が利用できる制度の拡充(1)

7) 既存駐車場の有効活用

現行基準の範囲では、空き駐車場を確保できない場合もあり、既存駐車場の有効活用や交通安全などを図る取組みとして一定のエリアを定め、隔地駐車距離要件を見直す。

【特例基準の緩和】

・ 共同駐車場への設置条件を、概ね350m以内⇒概ね500m以内に変更する
⇒駐車場の集約化につながる。

(参考) 距離の考え方

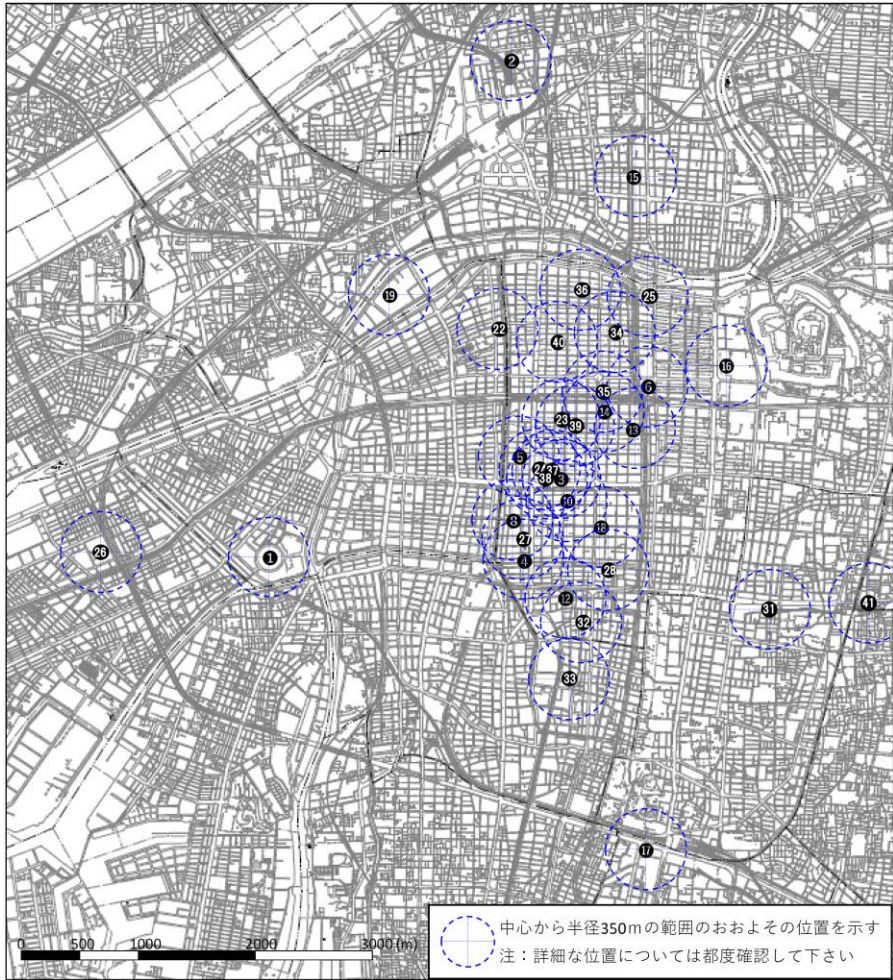
「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドラインの策定について（平成26年8月）」において都市圏で高齢者（65歳以上）の歩行の継続距離が500m～700m程度との調査結果の記載がある。

2 課題への対応 対応③個別の建築物や地区が利用できる制度の拡充(2)

7) 既存駐車場の有効活用

隔地駐車 of 距離に関する基準を緩和し、一定のエリアにおいては、エリア外を含めて空き駐車場保できるように目指す。

共同駐車場指定状況(令和7年7月31日現在)



共同駐車場指定状況(令和7年7月31日現在)



8) 附置義務台数緩和メニューの拡充

■公共交通利用促進等による附置義務台数の緩和策

居心地が良く歩きたくなるまちづくりの実現に向けて、特に駅前においては歩行者と自動車の錯綜を防ぐために自動車の流入を抑える必要がある。

また都心部へのマイカー流入を抑制するため、多様な交通手段への転換を推進する。

現行の緩和措置

	措置メニュー	緩和率	政令市数※1
1	鉄道駅への地下通路などの接続	20%	6



緩和措置メニューの案

(注) 赤字が見直し変更箇所

	措置メニュー	緩和率	政令市数※
1	鉄道駅への地下通路などの接続	30%	6

※ 本市除くR7年3月時点、本市調査でその他公共交通利用促進に資するとして認められるもの等として回答のあった政令市を含む

2 課題への対応 対応③個別の建築物や地区が利用できる制度の拡充(4)

9) 地域ルール of 制度化

この制度は、都心部などを対象に、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するものです。

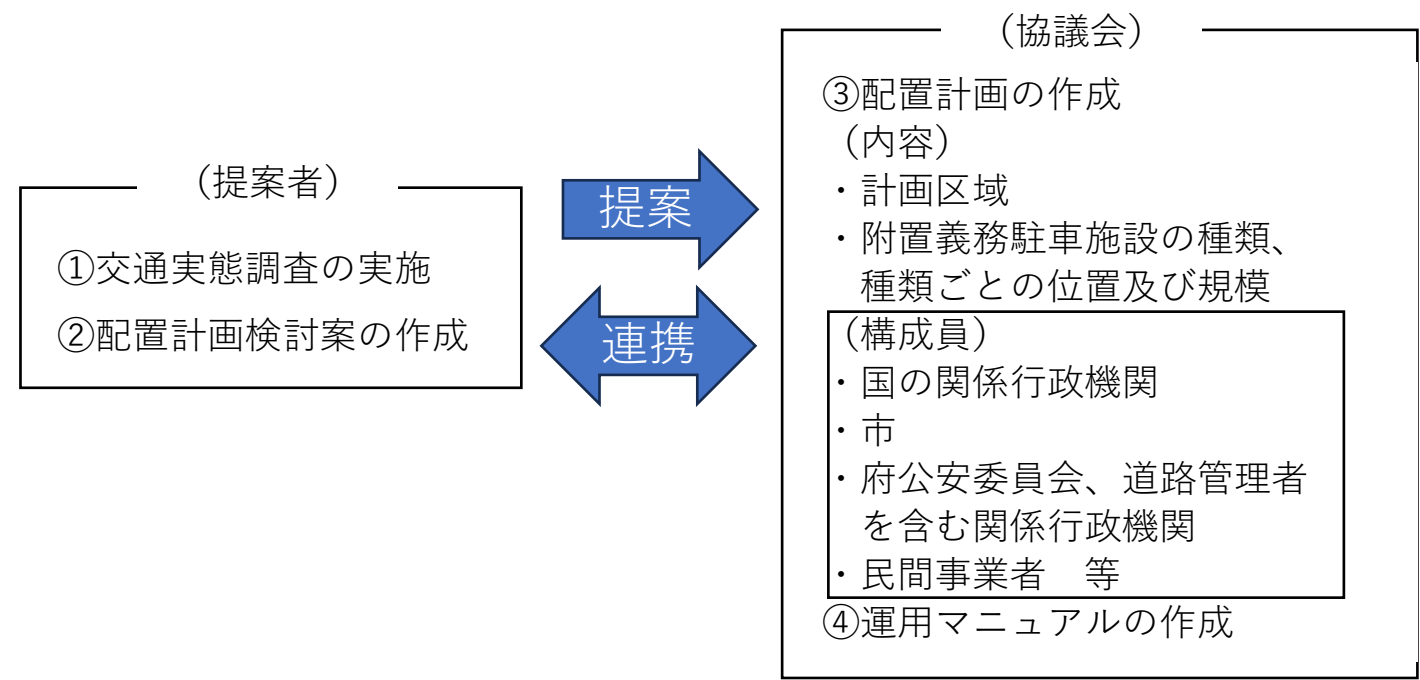
条例に規定

	策定主体	根拠法令	対象区域	適用条件
駐車場整備計画に基づく地域ルール	市	駐車場法	駐車場整備地区のうち <u>駐車場整備計画の区域</u>	地域ルールの適用地区等を定めた駐車場整備計画を策定した場合
鉄道駅周辺における地域ルール	市	駐車場法	公共交通機関の分担率が高い鉄道駅からおおむね半径 <u>500m以内のエリア</u>	鉄道駅周辺の半径 500 m以内かつ都市計画（地区計画等）や行政計画（都市計画マスタープラン、地区のまちづくり計画等）において、人中心のまちづくりや良好な市街地整備を誘導する等の位置づけがあるエリア
低炭素まちづくり計画に基づく地域ルール	市	都市の低炭素化の促進に関する法律（駐車場法の特例措置）	<u>低炭素まちづくり計画に定める駐車機能集約区域内</u>	低炭素まちづくり計画へ駐車機能集約に関する事項を記載し、附置義務条例にその適用について規定された場合
都市再生駐車施設配置計画に基づく地域ルール	都市再生緊急整備協議会（国の関係行政機関、地方公共団体、民間事業者等）	都市再生特別措置法（駐車場法の特例措置）	都市再生緊急整備地域の区域内	対象区域において、都市再生駐車施設配置計画を定め、附置義務条例にその適用について規定された場合
立地適正化計画（駐車場配置適正化区域）に基づく地域ルール	市	都市再生特別措置法（駐車場法の特例措置）	都市機能誘導区域内（駐車場配置適正化区域）	立地適正化計画へ駐車場配置等基準に関する事項を記載し、附置義務条例にその適用について規定された場合
都市再生整備計画（滞在快適性等向上区域）に基づく地域ルール	市	都市再生特別措置法（駐車場法の特例措置）	都市再生整備計画区域内（滞在快適性等向上区域内）	都市再生整備計画へ駐車場配置等基準に関する事項を記載し、附置義務条例にその適用について規定された場合

9) 地域ルール制度化

- ・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、附置義務駐車場の台数と配置に関する計画（都市再生駐車施設配置計画）を定めることができる。
- ・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附置義務条例に定める。（条例による一律の基準は適用されない）

【都市再生駐車施設配置計画の策定フロー】



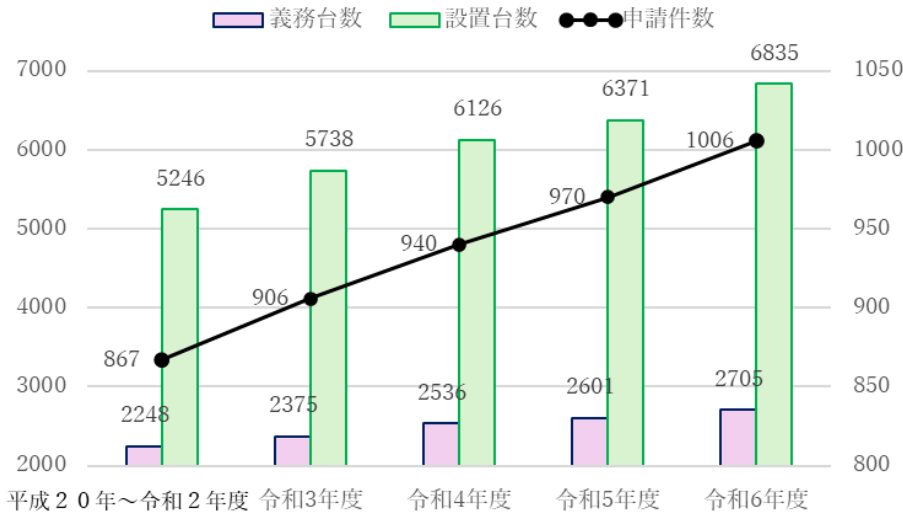
3 課題への対応 対応①原単位の見直し(6)

1) 附置義務原単位の見直し（自動二輪車）

【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 一律1台	延床面積が3,000㎡ をこえるもの (延床面積) 3,000 →切上げ台数	延床面積が2,000㎡ をこえ、6,500㎡以下 一律1台	延床面積が6,500㎡ をこえるもの (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 一律1台	延床面積が9,000㎡ をこえるもの (延床面積) 9,000 →切上げ台数	延床面積が3,000㎡を こえ、9,000㎡以下 一律1台	延床面積が9,000㎡ をこえるもの (延床面積) 9,000 →切上げ台数

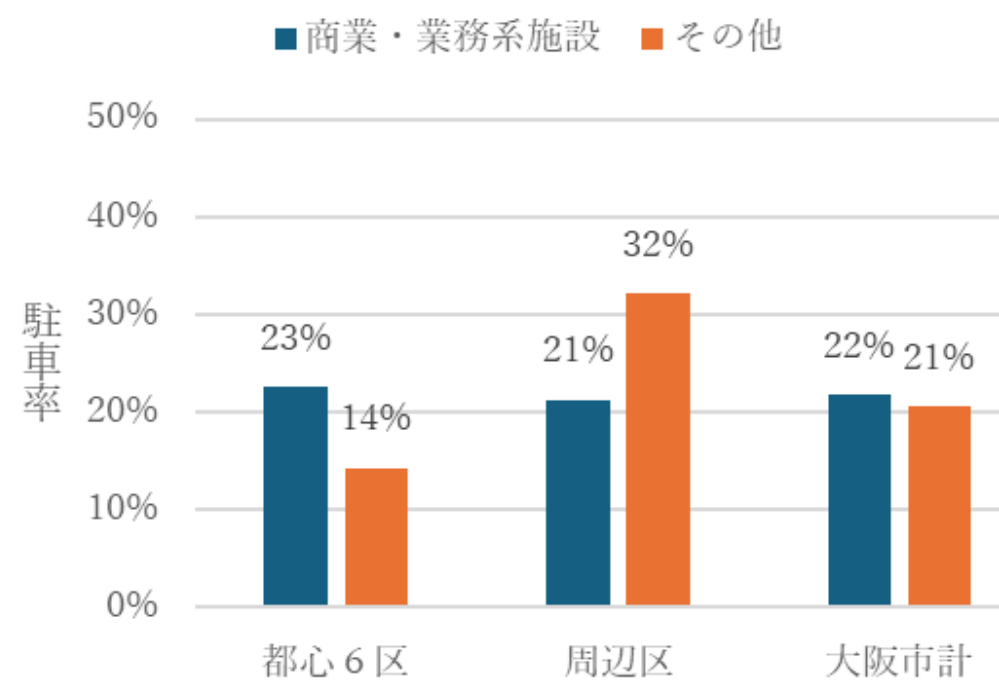


附置義務条例による自動二輪駐車施設の設置状況

- ・ 自動二輪車駐車施設は着実に設置が進んでいる。附置義務台数を超えて設置される駐車台数※を附置義務四輪車駐車台数に算入できるため設置基準より多く設置される事業者が多い。
- ※5で除して得た台数でかつ、1未満の端数は切り捨てた台数

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(7)

1) 附置義務原単位の見直し（自動二輪車）



- ・ 駐車率（＝ 駐車台数 ÷ 収容台数）は20％程度である。
- ・ 一方で自動二輪車ドライバーを対象としたアンケートでは「駐車場がない」との声が多かった。
- ・ R 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以下とされていた原動機付自転車（以下、原付という）に、総排気量50ccを超え125cc以下で最高出力が4 k W以下の二輪車が新基準原付として追加されたことから現行の駐輪場での駐車ができず、自動二輪車駐車場の需要が高まる可能性がある。
- ・ こうしたことから、附置義務駐車施設を設ける建築主は、附置義務台数を満たしたうえで駐車需要に応じた台数を確保し、本市は大阪市内の自動二輪車駐車場情報を提供する。

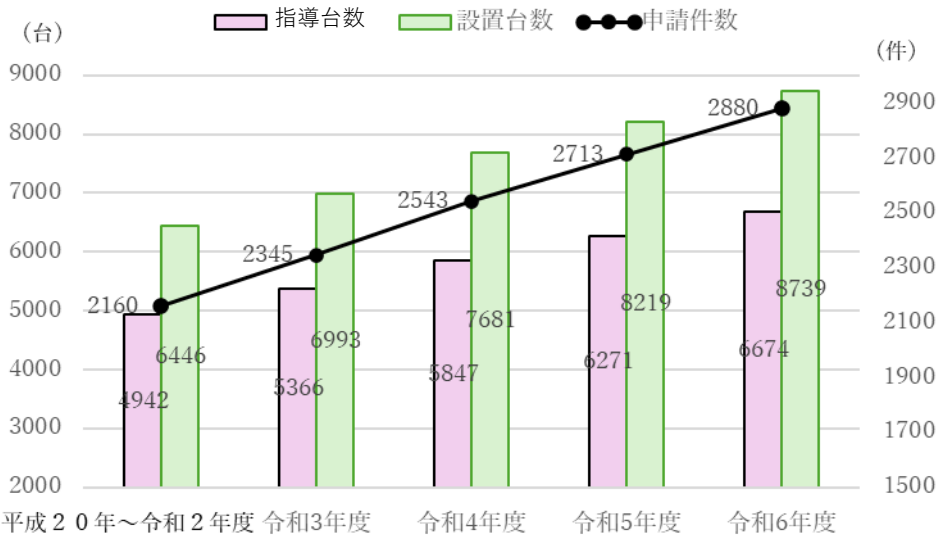
自動二輪車の設置基準について、今後の推移を見極めるため原単位は現行と同じとする。

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 (自動二輪車)

【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

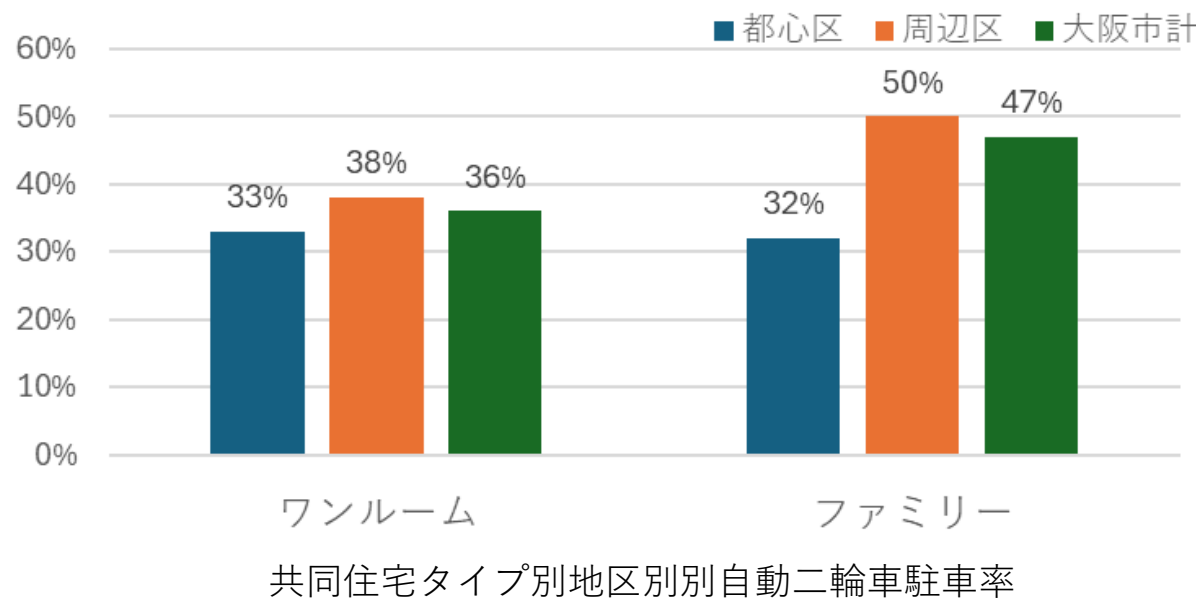


- ・ 自動二輪車駐車施設は着実に設置が進んでいる。指導台数を超えて設置される駐車台数※を四輪車駐車台数に算入できるため設置基準より多く設置される事業者が多い。

※5で除して得た台数でかつ、1未満の端数は切り捨てた台数

図 共同住宅指導要綱における自動二輪駐車施設設置状況

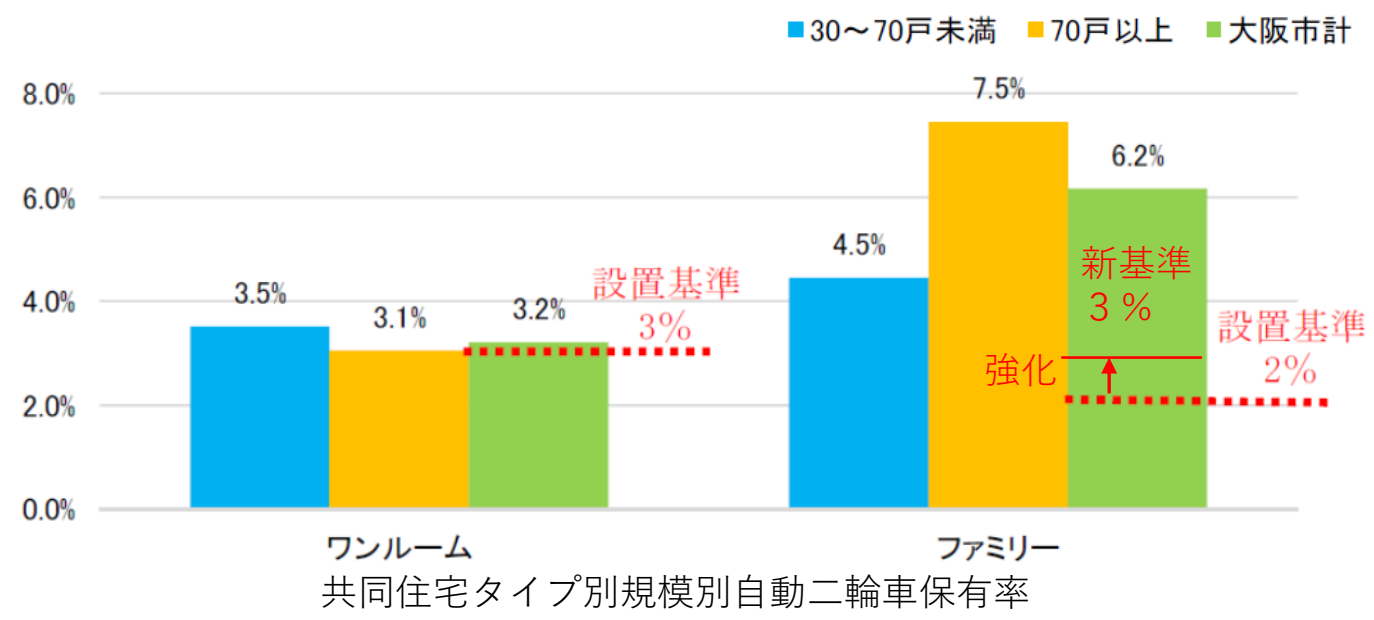
3) 共同住宅の設置基準の見直し（自動二輪車）



- ・ 駐車率（＝駐車台数÷収容台数）は、ワンルームが40％程度、ファミリーが50％程度である。

3 課題への対応 対応①原単位の見直し(10)

3) 共同住宅の設置基準の見直し (自動二輪車)



- ・保有率（＝駐車台数÷住戸数）は、ワンルームが3％程度、ファミリーが6％程度で、ワンルームは現行の基準と同等となっている一方でファミリーは現行の基準と開きがある。
- ・R 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以下とされていた原動機付自転車（以下、原付という）に、総排気量50ccを超え125cc以下で最高出力が4 k W以下の二輪車が新基準原付として追加されたことから現行の駐輪場での駐車ができず、自動二輪車駐車場の需要が高まる可能性がある。
- ・ワンルームの設置率は現行と同じとし、ファミリーの設置率は駐車率に余裕が見られることから3％とし、今後の推移を見極めることにする。