

大阪市における建築物の駐車施設 設置基準の見直し案について

大阪市都市計画局計画部都市計画課

平成26年2月20日

本日の内容

1. 大阪市の都市計画（駐車施設関連）
2. 附置義務条例の改正経緯
3. 大阪市における交通や駐車施設の状況
4. 駐車施設の利用実態調査
5. 附置義務条例の設置基準の見直し（案）



1. 大阪市の都市計画（駐車施設関連）

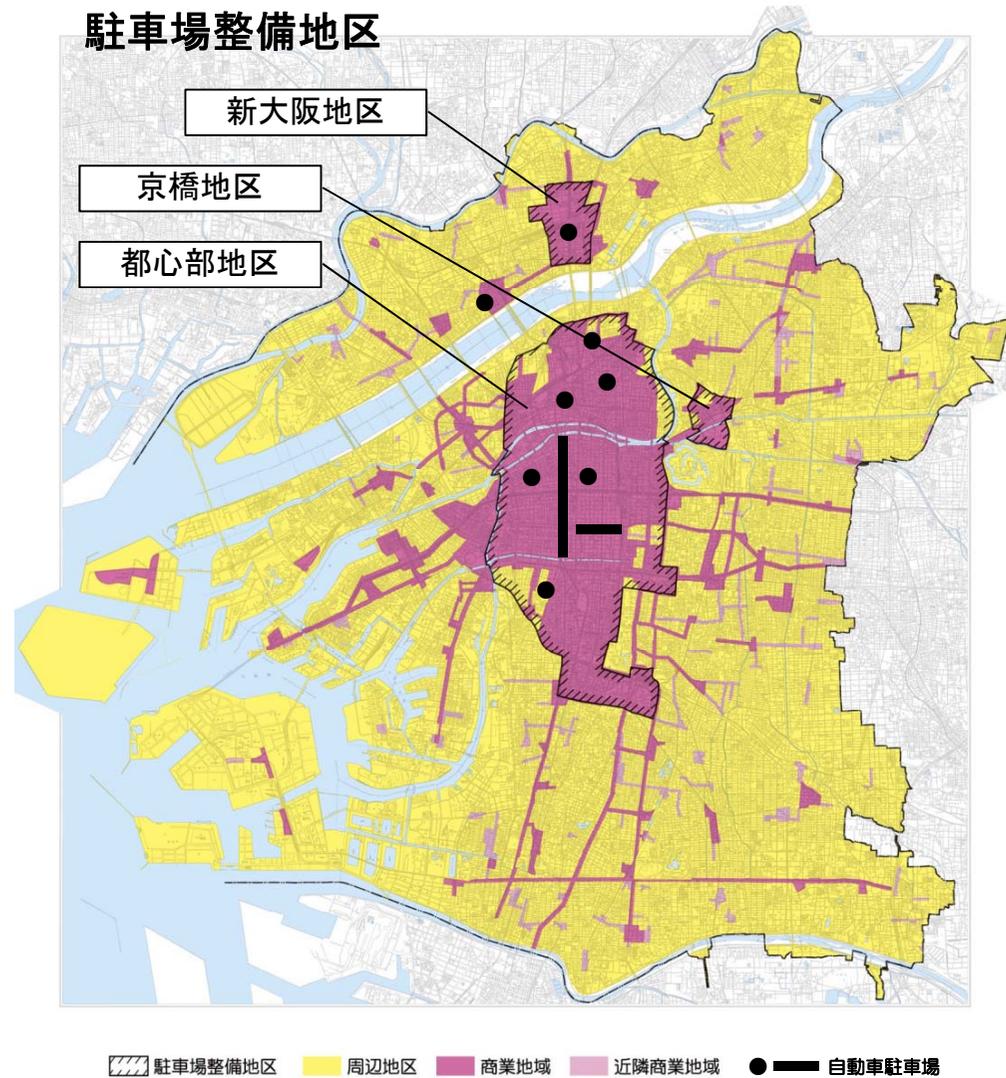
- 都市計画区域: 22,496ha
 - ・市街化区域: 21,145ha
 - ・市街化調整区域: 1,351ha

〈地域地区〉

- 駐車場整備地区: 2,553ha
 - ・都心部地区: 2,291ha
 - ・新大阪地区: 171ha
 - ・京橋地区: 91ha

〈都市施設〉

- 駐車場
 - ・自動車駐車場: 10カ所、12.06ha
3,828台
 - ・自転車駐車場: 32ヶ所、2.29ha
18,280台



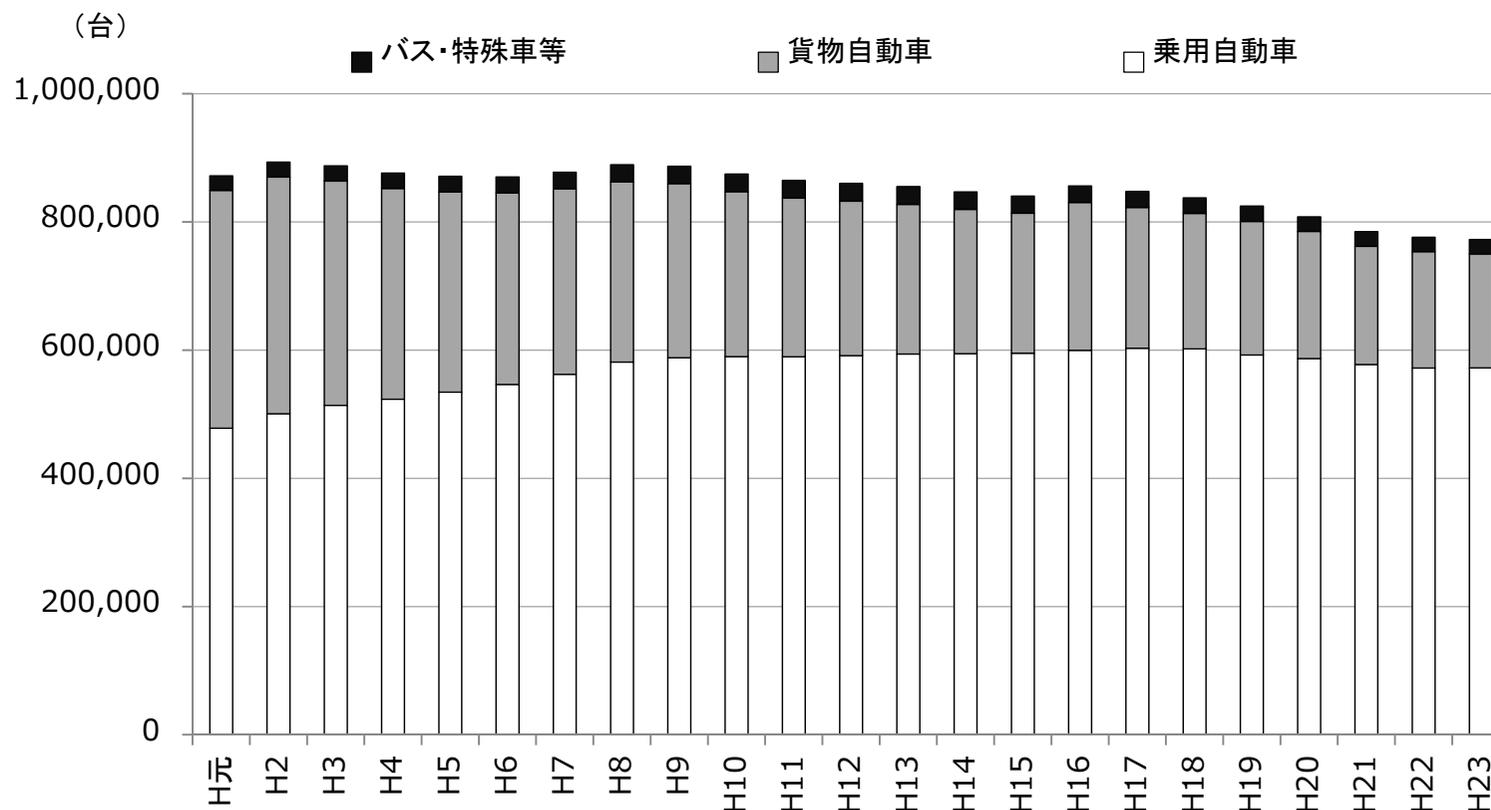
2. 附置義務条例の改正経緯

| 改正時期・改正内容 | 原単位(整備地区、商業系地域の特定用途) |
|---|--|
| 昭和39年6月11日条例制定 | (四輪車) ・対象規模:2,000㎡以上 ・原単位:300㎡/台 |
| 平成2年4月1日改正 ・大阪市全域を対象地域に拡大 ・設置基準の見直し(強化) ・適用除外建築物の追加 ・共同駐車場制度の追加 | (四輪車) ・対象規模:1,000㎡以上 ・原単位:250㎡/台 |
| 平成16年4月1日改正 ・設置基準の見直し(緩和) ・駅接続緩和の追加 ・荷捌き駐車場の追加 | (四輪車) ・対象規模:2,000㎡以上 ・原単位:350㎡/台 |
| 平成20年6月1日改正 ・自動二輪車の設置基準を追加 | (自動二輪車) ・対象規模:2,000㎡以上 ・原単位:3,000㎡/台 |

3. 大阪市における交通や駐車施設の状況

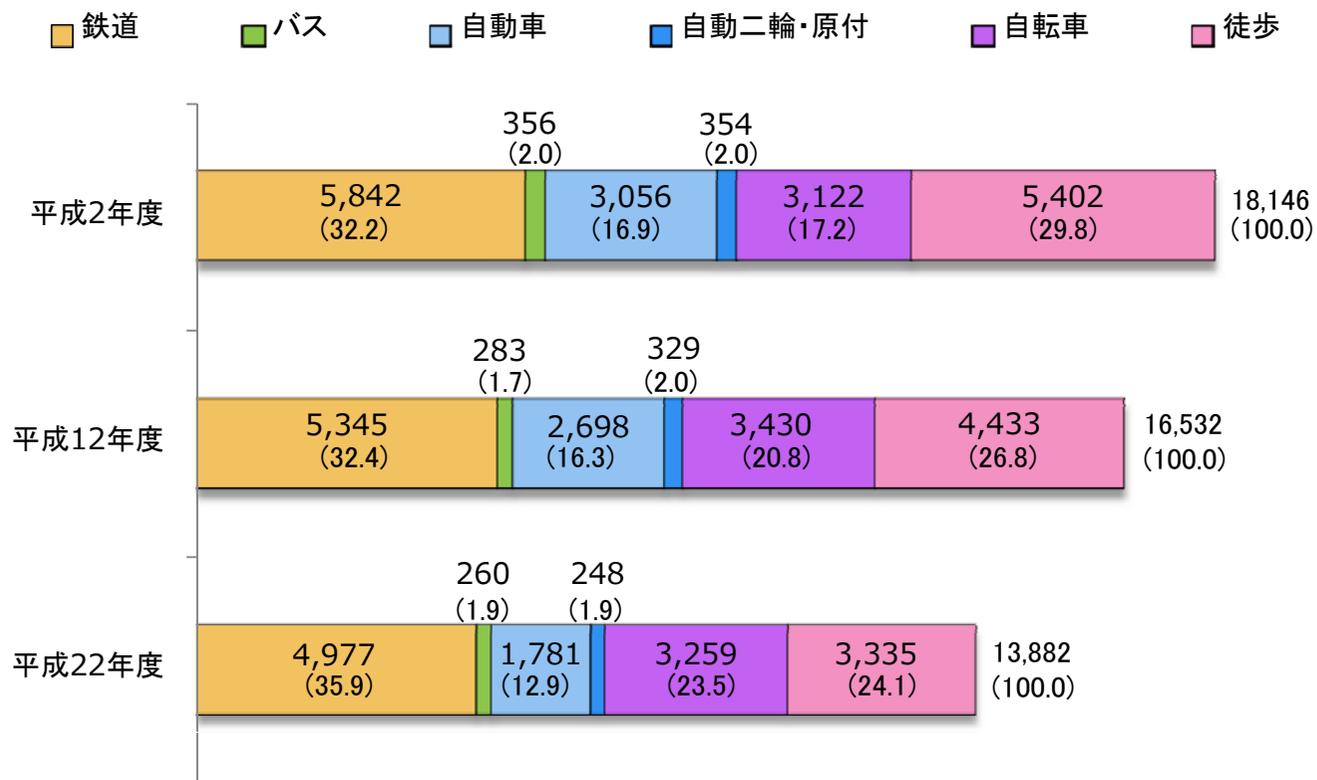
(1) 自動車保有台数の推移

- ・乗用自動車は、平成17年をピークに平成23年では**約5%減少**
- ・貨物自動車も、平成元年をピークに平成23年では**約52%減少**



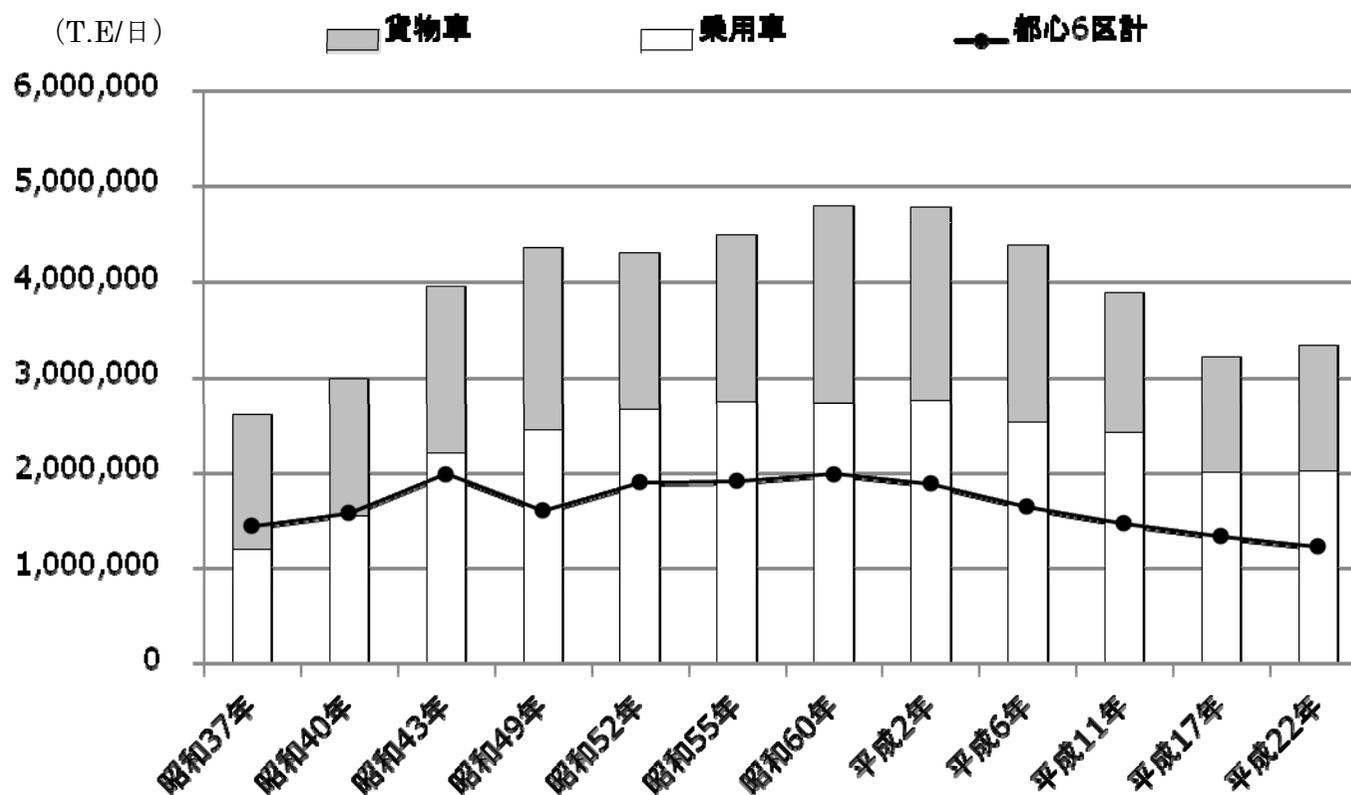
(2) 自動車利用割合の推移

- ・市内の代表交通手段発生集中量の全体トリップ数は、平成2年度と比較すると平成22年度では**約24%減少**
- ・鉄道や自転車の利用割合は**増加**しているが、自動車の利用割合は**減少**



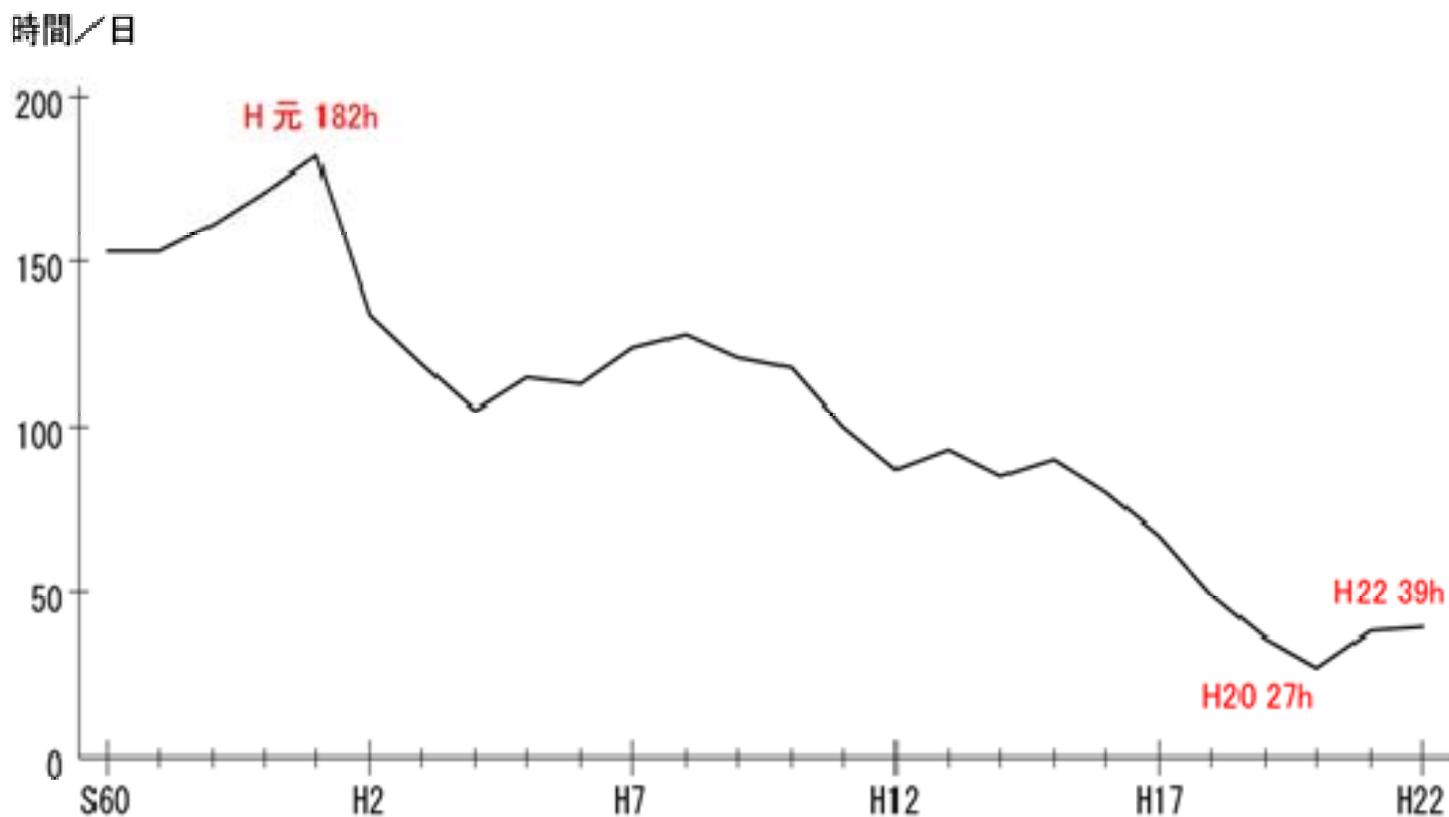
(3) 自動車交通量の推移

- ・市内の自動車発生集中交通量は、平成2年と比較すると平成22年では**約30%減少**
- ・車種別では、この20年間で乗用車は**約27%**、貨物車は**約35%減少**



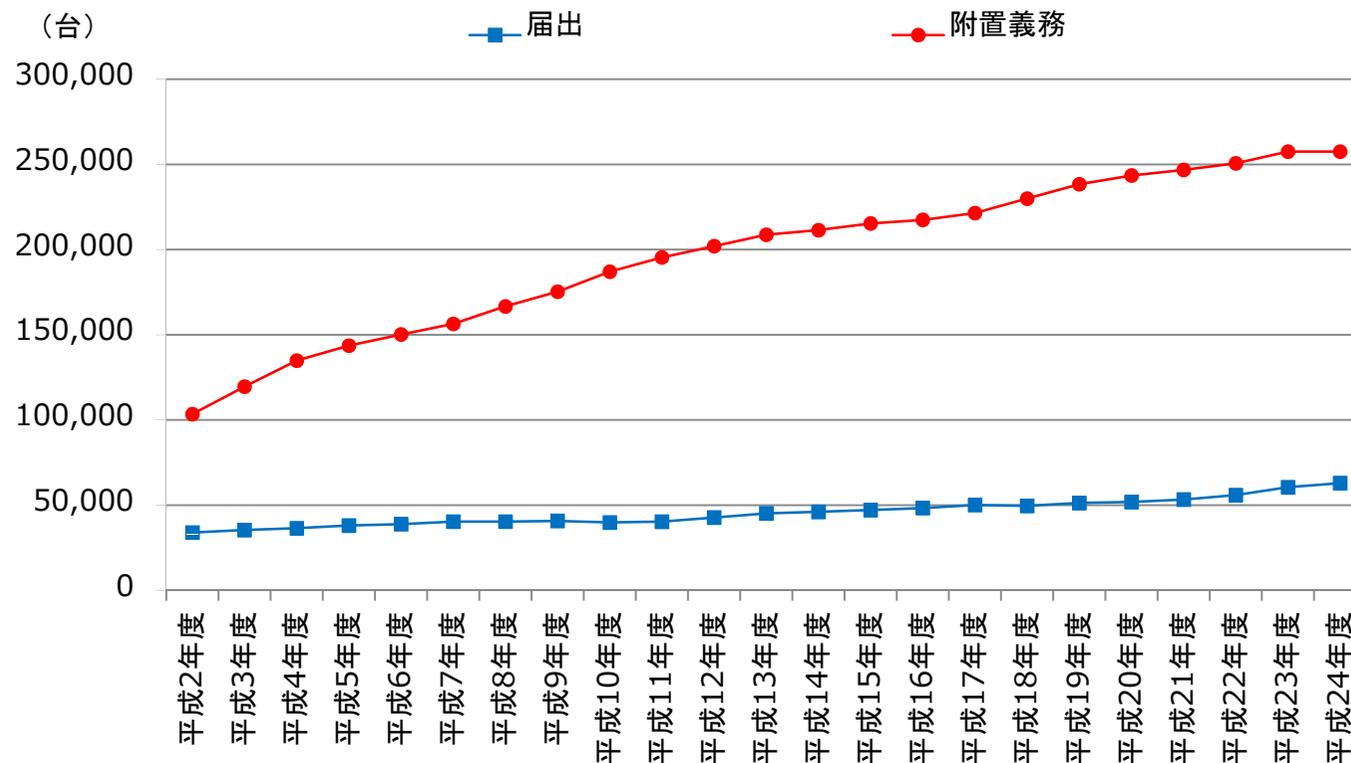
(4) 渋滞状況の推移

- ・市内の渋滞状況は、平成元年の182時間／日から、平成22年には39時間／日へと大きく改善



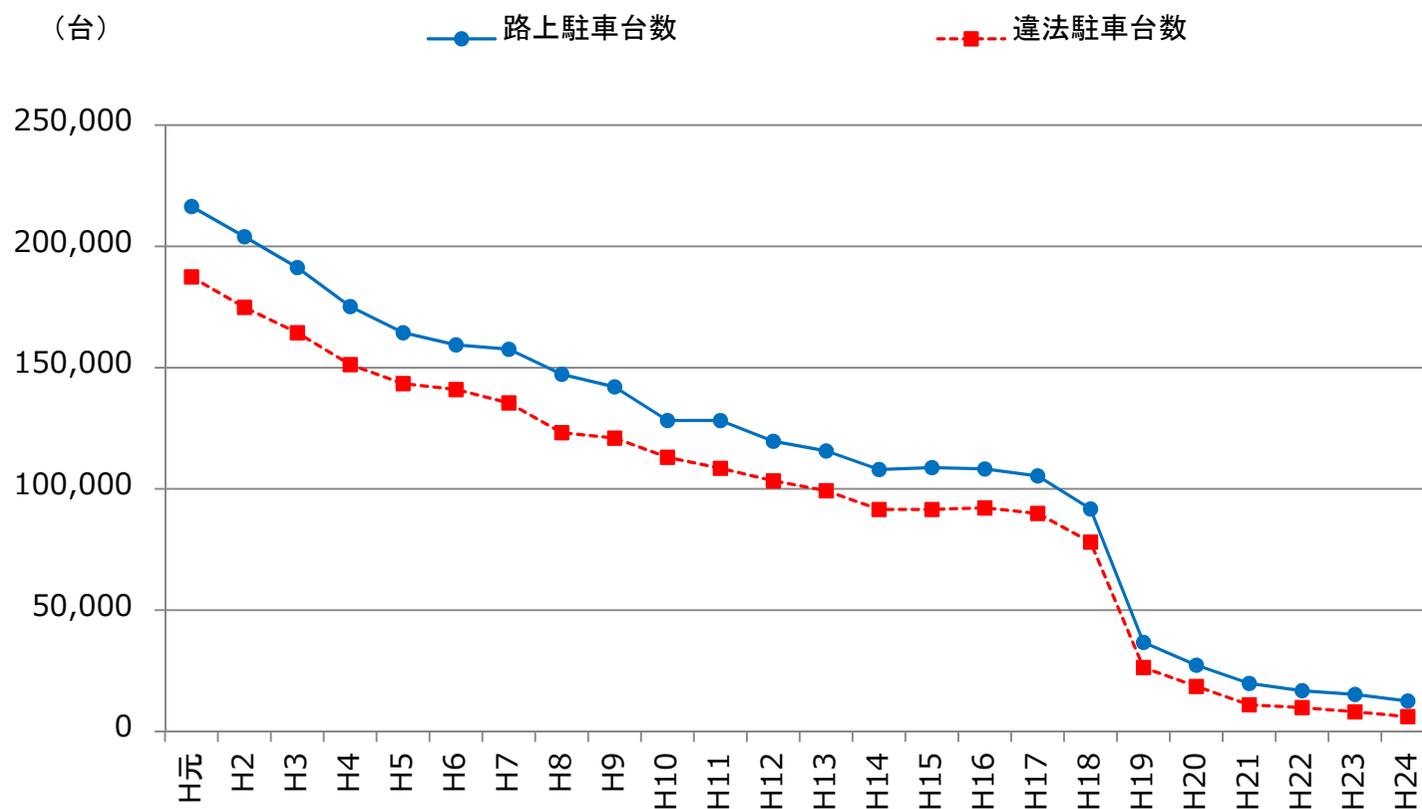
(5) 駐車場整備状況の推移

- ・届出駐車場は、平成2年度末の33,908台に対して、平成24年度末では62,587台と**約3万台増加**
- ・附置義務駐車場は、平成2年度末の103,428台に対して、平成24年度末では261,474台と **約16万台増加**



(6)瞬間路上駐車台数の推移

- ・市内の瞬間路上駐車台数は、平成元年度の約19万台から平成24年度では約**0.6万台と激減**



4. 駐車施設の利用実態調査

(1) 駐車需給バランス調査(路上駐車確認)

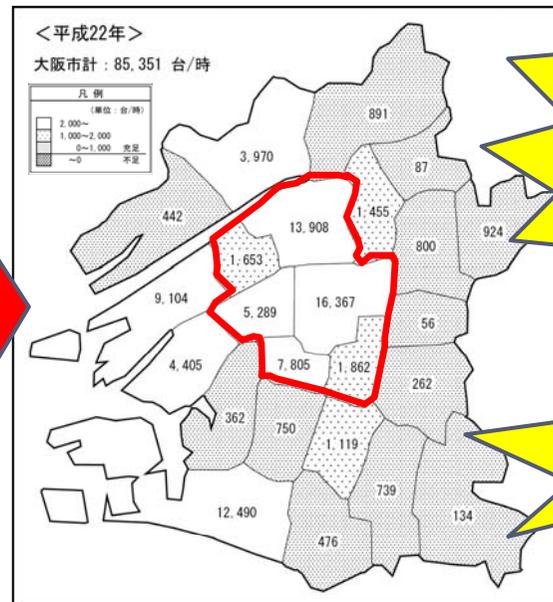
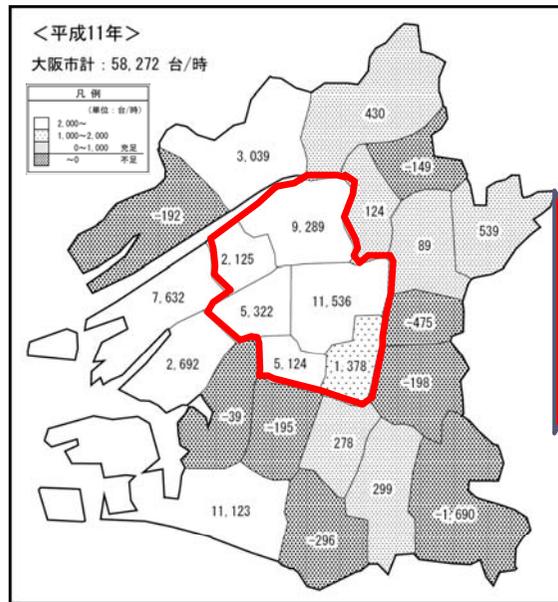
■調査方法

a. 駐車供給量(一時預り駐車場) × 0.8
(H22駐車施設調査)
・一時預り駐車場収容台数

b. 駐車需要量(一時預り駐車場駐車台数+路上駐車台数)
(H22OD調査)
・路上駐車台数: 20分以上の業務、自由目的

駐車需給差 = 駐車供給量(a) - 駐車需要量(b)

■調査結果

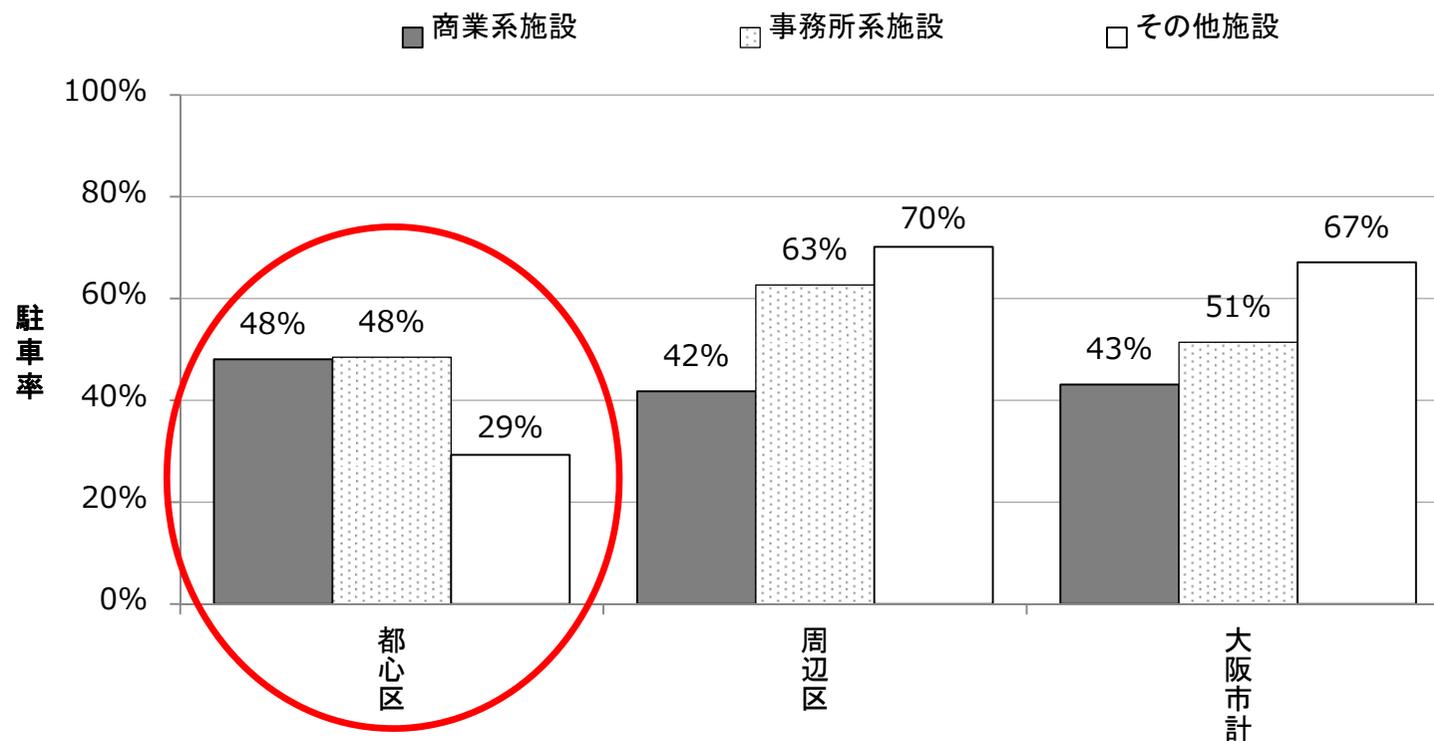


駐車施設
不足解消

市全体で
約8万5千台
余剰

(2) 駐車実態調査(平成25年9月実施)

- ・瞬間駐車率(駐車場設置台数のうち、ピーク時に駐車されていた台数)は、都心区の特定用途(商業・業務系など)の建築物では50%以下



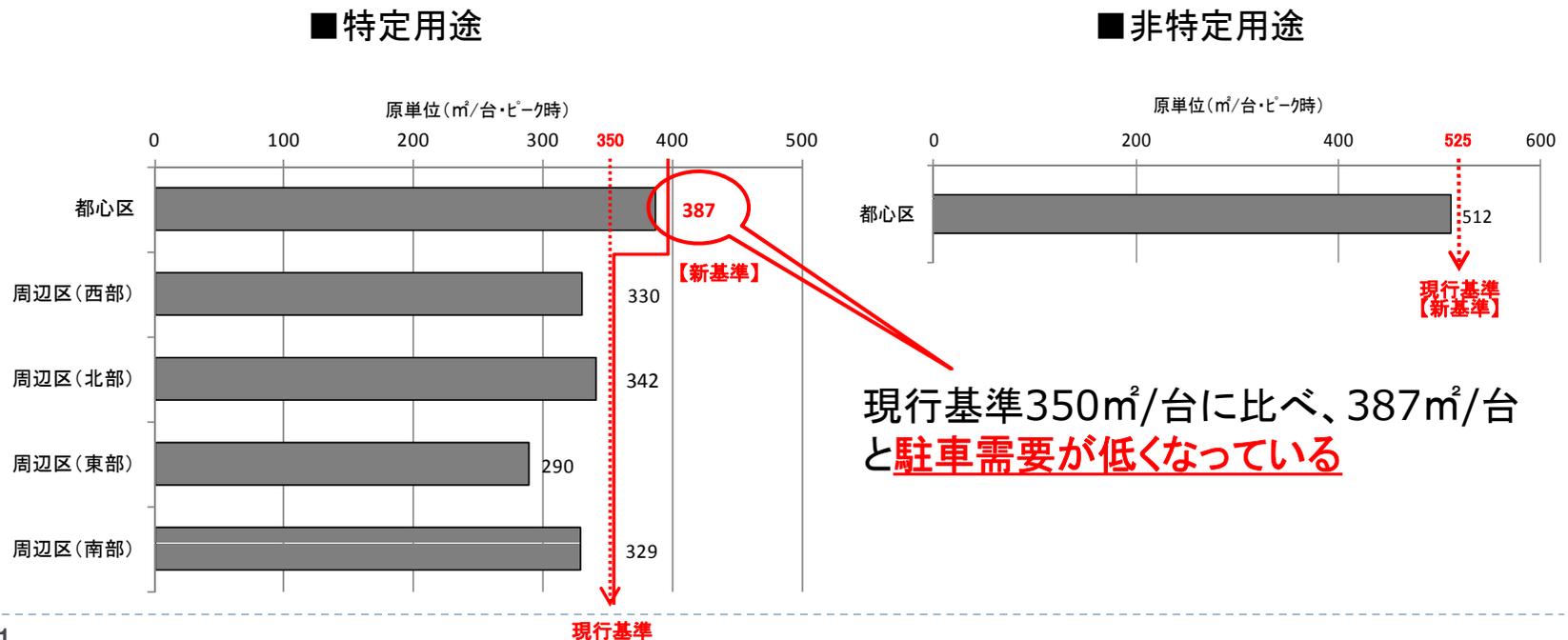
5. 附置義務条例の設置基準の見直し（案）

(1) 四輪車設置基準

■ 駐車需要原単位の算出結果

- ・平成22年度道路交通センサス調査によるトリップ目的建築物別の駐車需要と、平成19年土地利用現況調査による建物用途別建築物の延床面積より、駐車需要1台あたりの延床面積(原単位)を算出

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

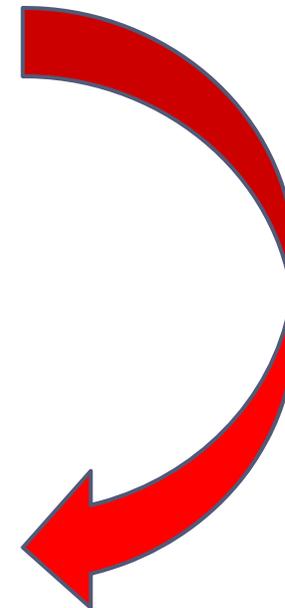


■設置基準の原単位の見直し 【現行の設置基準】

| 建築物の用途 地域・地区 | 特定用途 | | 非特定用途 | |
|------------------------|--|---|---|---|
| | (1) 駐車場整備地区 商業地域 近隣商業地域 | 延面積が $2,000\text{m}^2$ をこえるもの (延面積) - 1500 300 →切上げ台数 | 延面積が $10,000\text{m}^2$ をこえる部分 (延面積) 350 →切上げ台数 | 延面積が $3,000\text{m}^2$ をこえるもの (延面積) - 2250 450 →切上げ台数 |
| (2) 周辺地区 [(1)以外] | 延面積が $3,000\text{m}^2$ をこえるもの (延面積) - 3000 350 →切上げ台数 | | 対 象 外 | |

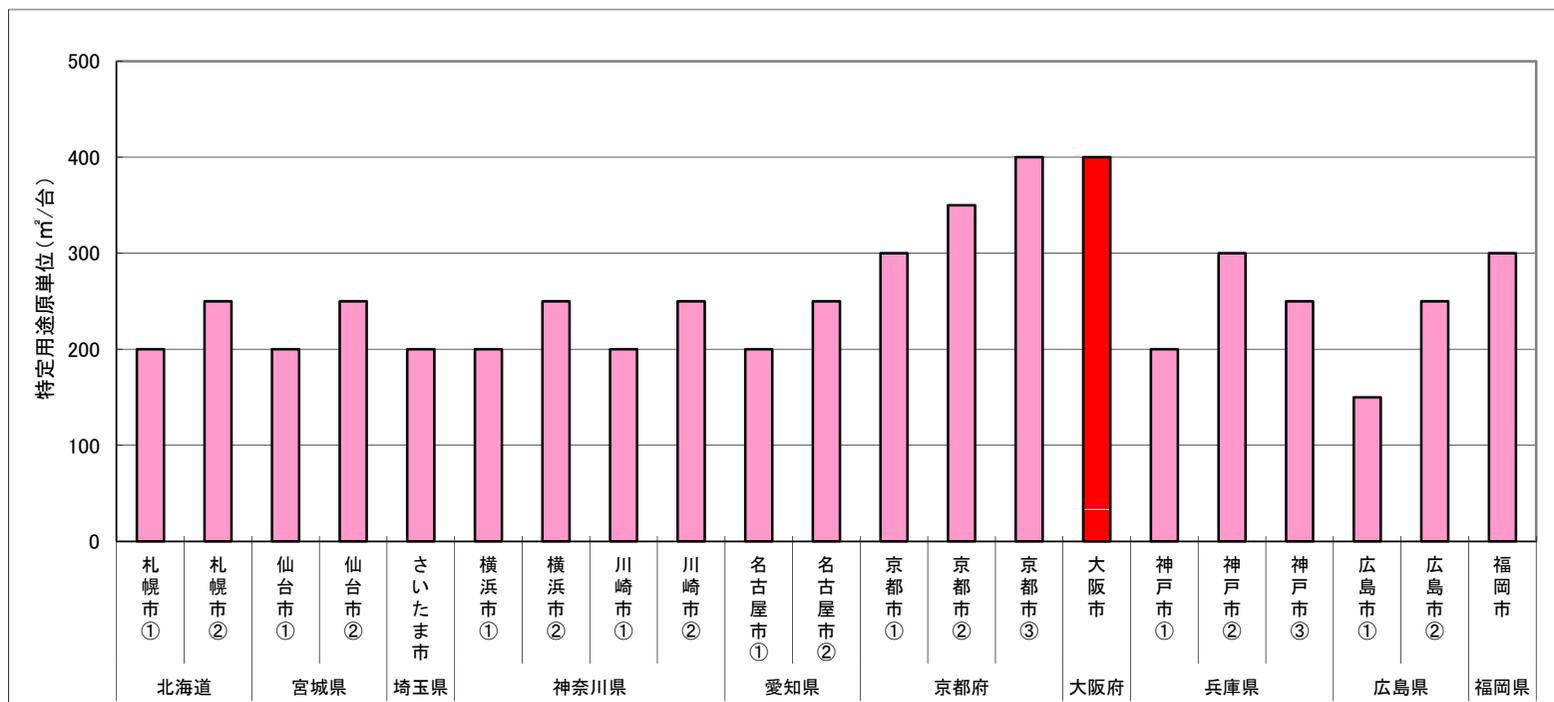
【設置基準の見直し(案)】

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



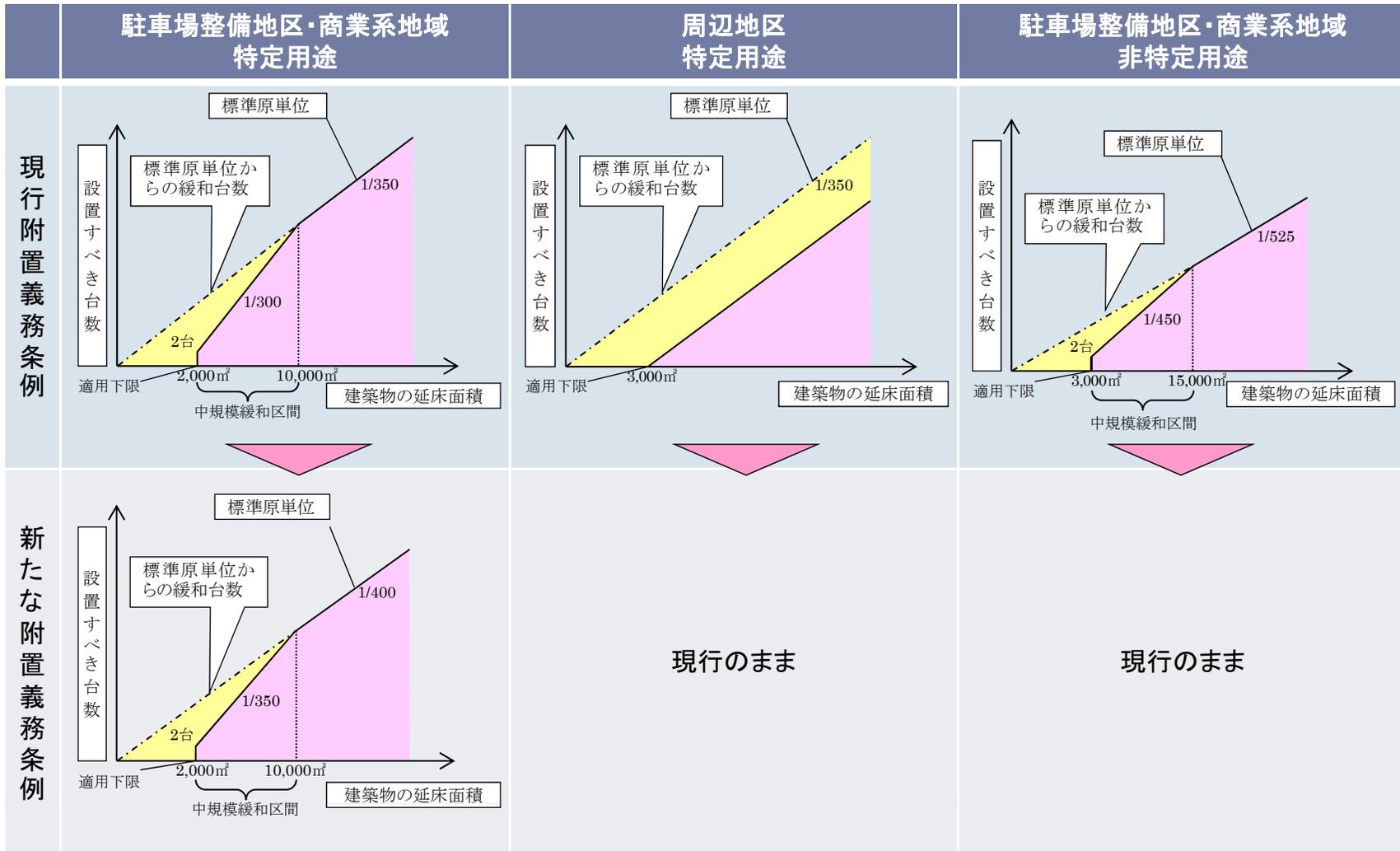
■政令指定都市(人口100万人以上)における附置義務条例の原単位比較

駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域における特定用途原単位の比較



- | | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| 百貨店,その他の店舗,事務所 | : 札幌市①,仙台市①,横浜市①,川崎市①,広島市① |
| 百貨店,その他の店舗,事務所を除く特定用途 | : 札幌市②,仙台市②,横浜市②,川崎市②,神戸市③,京都市③,広島市② |
| 事務所 | : 名古屋市①、神戸市②、京都市② |
| 事務所以外の特定用途 | : 名古屋市② |
| 百貨店,その他の店舗 | : 神戸市①、京都市① |

■延床面積2,000㎡～10,000㎡の建築物における附置義務原単位の緩和



(2) 附置義務条例の柔軟な運用(既存駐車場の有効活用)

① 共同駐車場指定基準の見直し

■ 現行の指定基準

- ・ 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内に位置すること
→ 都心部における集約化を促進させる
- ・ 建築物である駐車施設であること → 持続性を確保するため
- ・ 100台以上の規模を有する駐車施設であること → 大規模な駐車施設で集約化を図るため
- ・ 条例施行規則に適合した駐車場であること
- ・ 当該駐車施設を利用する自動車の滞留が発生しないこと

■ 共同駐車場の利用状況

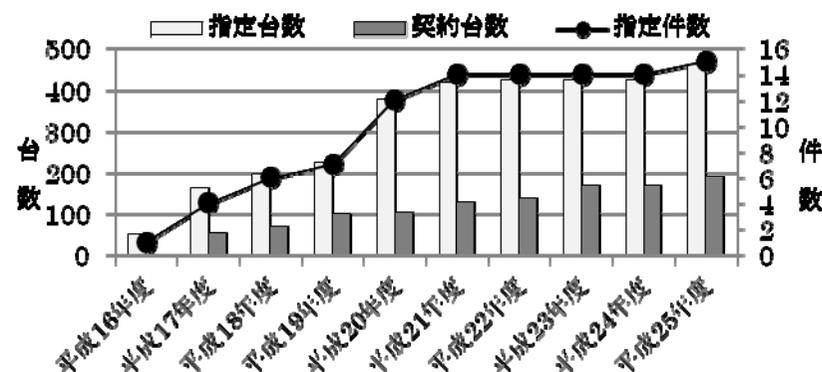
- ・ 平成21年度以降の指定件数は
ほぼ横ばいが続き、利用率も42%
に留まっている。

■ 見直しのねらい

- ・ 駐車施設の集約化、既存駐車施設の有効活用

■ 指定基準の見直し

- ・ 対象地区: 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域内に位置すること
→ **削除(全市域に拡大)**
- ・ 駐車場規模: 100台以上の規模を有する駐車施設等であること
→ **駐車面積500㎡以上(駐車場法の届出規模)**



②敷地外駐車施設の基準緩和(建築敷地から駐車施設までの距離)

■ 現行の設置基準

- ・共同駐車場への設置条件:
当該建築物の敷地から概ね200m以内の共同駐車場に駐車施設を設置すること
- ・敷地外駐車施設の条件:
当該建築物の敷地から概ね200m以内の駐車施設であること
- ・自己所有地駐車施設の条件:
当該建築物の敷地から200m以内で所有する土地の上に所有する建築物である駐車施設に
駐車施設を設置すること

■ 基準の見直し

- ・共同駐車場への設置条件:概ね200m以内
 - ・敷地外駐車施設の条件:概ね200m以内
 - ・自己所有地駐車施設の条件:200m以内
- } **概ね350m以内**

■ 交通政策の方針(参考)

- ・本市におけるバス停勢圏は、直線距離で350m(徒歩7~8分)以内としている。

③建築物の駐車ニーズに応じた附置義務台数の運用

■ 現行の基準

- ・四輪車と自動二輪車それぞれで設置基準を定め、それぞれ必要な駐車台数を設置

■ 運用基準の見直し

- ・附置義務台数以上に自動二輪車($1.0 \times 2.3 = 2.3\text{m}^2$)の駐車施設を設置する場合に、四輪車($2.3 \times 5.0 = 11.5\text{m}^2$)の附置義務台数について、**1台あたり自動二輪車5台に振替可能**
- ※既存の附置義務台数についても適用。
- ※自動二輪車から四輪車への振替は不可。

【運用例】

- | | |
|-------|--------------------|
| ・地域地区 | 駐車場整備地区内 |
| ・延床面積 | 5,000 m^2 |
| ・建物用途 | 店舗 |

= 附置義務台数〔四輪車〕 $(5,000 - 1500) / 300 = 12$ 台

= 附置義務台数〔自動二輪車〕 $5,000 / 3,000 = 2$ 台

(運用見直し)

= 附置義務台数〔四輪車〕 = 12台

= 附置義務台数〔自動二輪車〕 = 2台

} 11台に変更可能

} 7台に変更可能

④適用除外建築物の追加

■ 現行の適用除外建築物

- ・学校教育法第1条に規定する学校(ただし大学は除く)
- ・鉄道事業法第8条第1項に規定する鉄道施設
- ・軌道法施行規則第7条第2号の工事方法書に記載する施設

■ 追加建築物

- ・電気通信事業法第2条2項に規定する**電気通信設備**

電気通信設備:

伝送路設備、伝送交換設備、付帯設備、インターネットサーバ等の設備

- ・熱供給事業法第2条第4項に規定する**熱供給施設**

熱供給施設:

地域冷暖房施設、コージェネレーションシステム

- ・電気事業法第2条第1項第16号に規定する**電気工作物**

電気事業工作物:

発電所、変電所

※既存の建築物についても適用。

ご静聴いただき有難うございました。

○大阪市駐車施策検討会議

<http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000230032.html>

○大阪市における建築物の駐車施設設置基準の
見直し案(パブリック・コメント)

http://www.city.osaka.lg.jp/templates/jorei_boshu/toshikeikaku/0000250573.html