

「蒲田地区駐車場地域ルール（素案）」に対する意見募集
に提出されたご意見の要旨と区の考え方

【募集期間】 令和7年12月8日（月）～12月26日（金）
【募集方法】 窓口へ直接持参、電子申請、郵送及びFAX
【意見総数】 1名 3件

No.	分類	意見要旨	区の考え方
1	地域貢献策関係 (地域協力金)	地域協力金は1台いくらの想定か。 地域協力金の管理運用については運用組織が担うとあるが、これはどういった方が属する組織となるのか。 地域協力金の利用方法について支払者が活用法に意見を述べる機会はあるのか。	地域協力金は、他地区と同様に、低減台数1台あたり200万円程度とし、大規模建築物においては地域貢献策（集約駐車施設の設置）の整備の割合に応じて1台あたり100～150万程度に負担を軽減することを想定しています。 運用組織については、今後区が指定し決定することとなりますが、地域を熟知した責任のある組織である必要があるため、他事例を参考に選出する予定です。 また、地域協力金は地域の駐車課題の改善に向けた取組を実施する目的で活用するもので、地元組織や行政などにより構成される地域ルール運用協議会に諮り、活用対象を決定することを考えています。地域ルールはこの目的に賛同いただいた上で適用するものではありませんが、本制度を適用した申請者から制度に対する意見や感想を伺っておくことで、地域ルール運用後、制度を見直す際の参考にできるため、申請時等に提出できるアンケートを用意することを検討します。
2	附置義務台数	地区独自の駐車原単位について、事務所は450㎡に1台とあるが、これの根拠はなにか。近年は社用車を持っていない企業も多く、蒲田駅に近いこともあり来訪者も電車利用が多いと思う。一方、百貨店が400㎡に1台とほぼ一緒となっている。	地区独自の駐車原単位作成にあたり、蒲田地区の事務所及び百貨店その他の店舗について、利用実態調査を実施しています。 事務所については、調査に協力頂いた全ての施設にてピーク時の利用率は7割を超えており、駐車需要が一定程度あることを確認しました。 駐車原単位については、利用実態調査結果や、将来の自動車トリップ減少の予測を踏まえた上で、蒲田地区において適切な将来需給バランスとなるよう設定しました。 また、類似施設の駐車実績を用い、施設の利用実態に合わせた附置義務台数とすることも可能です。この場合、地区全体の駐車需給バランスから路上駐車が発生しないと考えられる下限値（都条例の規定に基づき算出した台数の4割）まで低減することができます。 更に、一定期間運用した建築物において、地域ルール適用時よりも駐車施設の需要が減少した場合は、既存建築物における駐車施設の附置基準により、利用実態に応じた台数に緩和できる制度とします。
3	隔地・集約駐車施設	特定路線には原則駐車場出入口は設けないとのことであるが、近年の都内の土地価格から集約駐車施設を探すことは困難である。 現在、大田区で確認している集約駐車施設の候補となる大型駐車施設はどの程度あるか。 また、やむを得ず出入口を設ける場合は集約駐車施設の機能を担うとあるが、土地も広い訳ではない。自身の駐車施設台数以上を設置する場合、容積の未消化やレントブル比の悪化が懸念される。建築計画に大きく影響を及ぼすと思うが、どのような考えか。	蒲田地区内には、区営の駐車施設もありますが、都条例の附置義務対象外となる小規模な建築物に起因する駐車需要への対応も重要な課題であることから、地域ルールを適用する建築物の隔地を受け入れることは適当ではないと考えています。したがって、都条例の対象建築物に起因する駐車需要へ対応するため、大規模建築物には地域貢献策として原則集約駐車施設の整備を求めます。また、既存建築物における空き駐車施設を集約駐車施設へ転換した場合は協力金の負担を軽減するなど、既存建築物に積極的に集約駐車施設となってもらえるような制度とします。 これら集約駐車施設をリスト化し管理することで、隔地を必要とする申請者へ集約駐車施設を紹介する体制の構築を検討します。 建築計画においては、地域ルールを適用し集約駐車施設の機能を担う場合であっても、都条例の本則に基づく附置義務台数よりも、実態に即した駐車施設の設置台数となるため、適用しない場合に比べると、設置台数は減少すると考えられます。