

目的

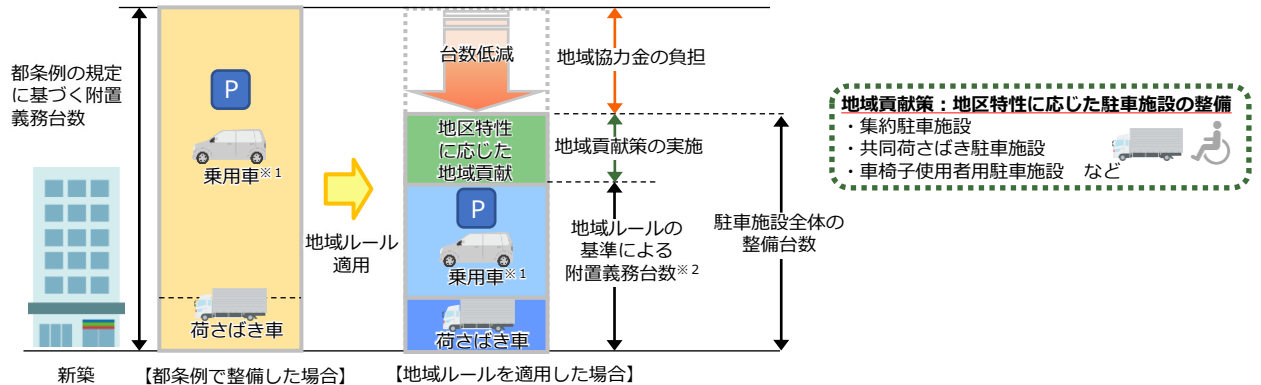
蒲田地区駐車場地域ルール（以下「地域ルール」という。）は、「大田区駐車場整備計画（蒲田地区）」（令和6年10月改定）で位置付けた目指すまちの姿の実現に向け、駐車施策の実行性を高め、地区特性に応じた質の高い駐車施設の整備を推進することを目的とする。

＜地域ルールとは＞

東京都では、建築物ごとにその用途や面積に応じた駐車施設の駐車台数等（附置義務）を、東京都駐車場条例（昭和33年10月1日東京都条例第77号。以下、「都条例」という。）に定めている。しかし、地区特性によってはこの都条例による一律の基準で駐車施設を設けることが不合理な場合がある。これを解消するため、駐車施設の整備台数の緩和、集約化等、地区特性に応じた駐車施設の整備基準を定めるものが地域ルールである。

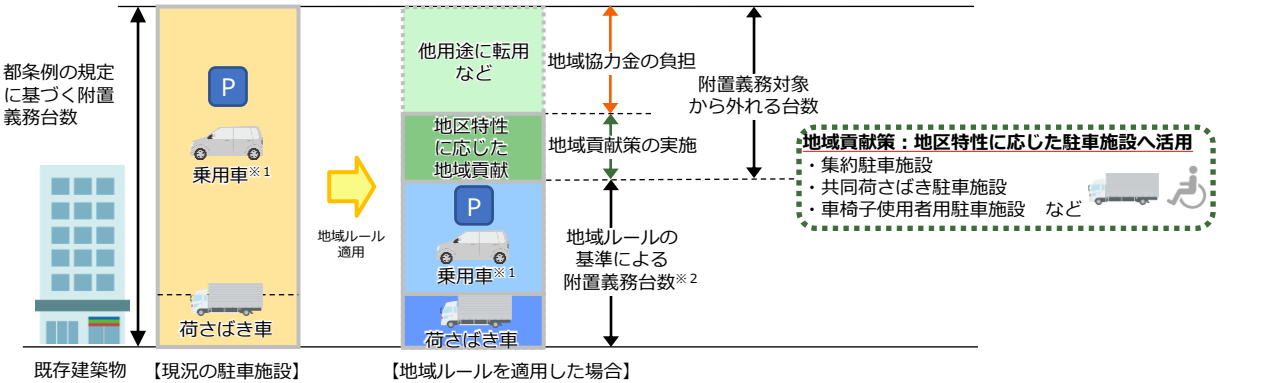
※地域ルールの適用は任意のため、現行の基準に沿った駐車施設整備を行うことも可能。

建築物を新築する場合



※1：車椅子使用者用駐車施設の台数は乗用車用駐車施設の台数に含まれる
 ※2：地区独自の基準又は類似施設の駐車実績による台数

既存建築物の場合



※1：車椅子使用者用駐車施設の台数は乗用車用駐車施設の台数に含まれる
 ※2：当該建築物の過去1年間の最大利用実績

参考：東京都都市整備局「地域ルール策定のための手引」

図1 地域ルール適用イメージ

適用地区の区域

地域ルールの適用地区は、東京都市計画駐車場整備地区大田区駐車場整備地区（平成10年10月7日大田区告示第361号）により指定された区域とする。

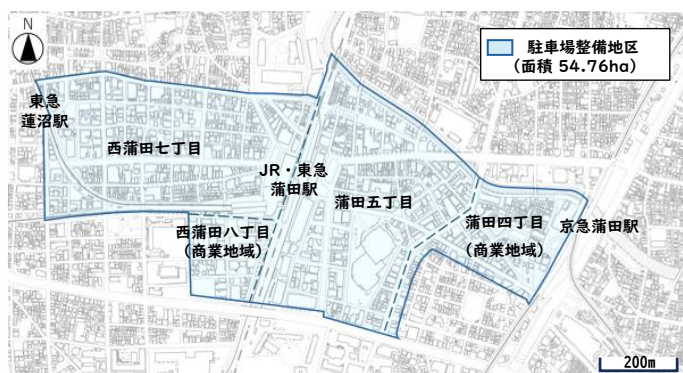


図2 駐車場整備地区

対象駐車施設

地域ルールの対象は、都条例に基づく附置義務駐車施設とする。

表1 都条例における駐車施設の附置義務対象

対象区域	対象建築物
駐車場整備地区	特定用途※1の部分の床面積及び非特定用途※2の部分の床面積の3/4の合計が1,500㎡を超えるもの

※1 特定用途：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、キャバレー、カフェ、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボウリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫若しくは工場又はこれらの2以上のもの
 ※2 非特定用途：特定用途以外の用途

駐車施設の附置基準

建築物を新築する場合の駐車施設

- ア 乗用車用駐車施設の附置基準
 - (ア) 地区独自の基準により算出した台数
 - (イ) 類似施設の駐車実績に応じた台数
- イ 車椅子使用者用駐車施設の附置基準
 都条例の規定に基づき1台以上設置する。なお、乗用車用駐車施設台数に含めることができる。
- ウ 荷さばき車両用駐車施設の附置基準
 都条例の規定に基づき算出する。ただし、都条例に規定する上限は適用しない。なお、乗用車用駐車施設台数に含めることはできない。

既存建築物における駐車施設

当該建築物の過去1年間の最大利用実績台数を用いて算出する。ただし、車椅子使用者用駐車施設は、乗用車用駐車施設のうち1台以上確保するものとする。

表2 建築物を新築する場合の駐車施設

		駐車施設台数
乗用車用駐車施設	(ア)地区独自の基準	百貨店 その他の店舗 事務所 当該施設の用途別床面積÷地区独自の駐車原単位 で算出される台数 【地区独自の駐車原単位】 駅周辺エリア※1：400㎡に1台 その他エリア※1：350㎡に1台
	(イ)類似施設の駐車実績	当該施設の用途別床面積÷地区独自の駐車原単位 で算出される台数 【地区独自の駐車原単位】 全てのエリア：450㎡に1台
車椅子使用者用駐車施設		用途、規模、立地する地区特性が類似する建築物の最大利用実績台数 ※都条例の規定に基づき算出した台数の4割を下限とする
荷さばき車両用駐車施設		都条例の規定により設置（1台以上） ※乗用車用駐車施設台数に含めることができる
		都条例の規定により算出される台数 ※都条例に規定する台数の上限は適用しない ※乗用車用駐車施設台数に含めることはできない

※1：エリアについては図3を参照
 ※増築・用途変更についても準用する

表3 既存建築物における駐車施設

	駐車施設台数
乗用車用駐車施設	当該建築物の過去1年間の最大利用実績台数
車椅子使用者用駐車施設	当該建築物の過去1年間の最大利用実績台数 ※乗用車用駐車施設のうち1台以上を確保
荷さばき車両用駐車施設	当該建築物の過去1年間の最大利用実績台数

※適用対象は、当該建築物の運用実績が3年以上ある建築物とする

駐車施設の隔地・集約（駐車施設の確保）の考え方

乗用車用駐車施設

- ア 特定路線には、駐車施設の出入口を設けないことを原則とし、集約駐車施設への隔地を誘導する。
やむを得ず特定路線に出入口を設ける場合は、特定路線のみに面する建築物の駐車需要を受入れる集約駐車施設の機能を担うものとする。
特定路線からは、その他エリアへの隔地を推奨し、駅周辺エリア及び特定路線への隔地を認める。
- イ 駅周辺エリアからは、その他エリアへの隔地を推奨し、駅周辺エリアへの隔地を認め、特定路線への隔地は認めない。
- ウ その他エリアからは、特定路線、駅周辺エリア、その他エリアへの隔地を認めない。
ただし、敷地の状況等により駐車施設整備が難しいことが明らかな場合のみ、その他エリアへの隔地を認める。
- エ 隔地を認める場合の距離は、当該敷地からの直線距離がおおむね300メートルの範囲内とする。
ただし、歩行者ネットワークの状況、交通手段の確保等により、歩行の負荷軽減が図られると認められる場合は、この限りでない。

車椅子使用者用及び荷さばき車両用駐車施設

- 隔地は認めない。
ただし、特定路線のみに面する建築物は、集約駐車施設までの円滑な動線確保等の条件を満たす場合に隔地を認める。その場合の距離は、当該敷地からの直線距離がおおむね50メートルの範囲内とする。

<特定路線について>

にぎわいが連続しており、歩行者の主要動線となっている路線を特定路線に指定する。
特定路線沿いには、駐車施設の出入口を設けないことを原則とする。

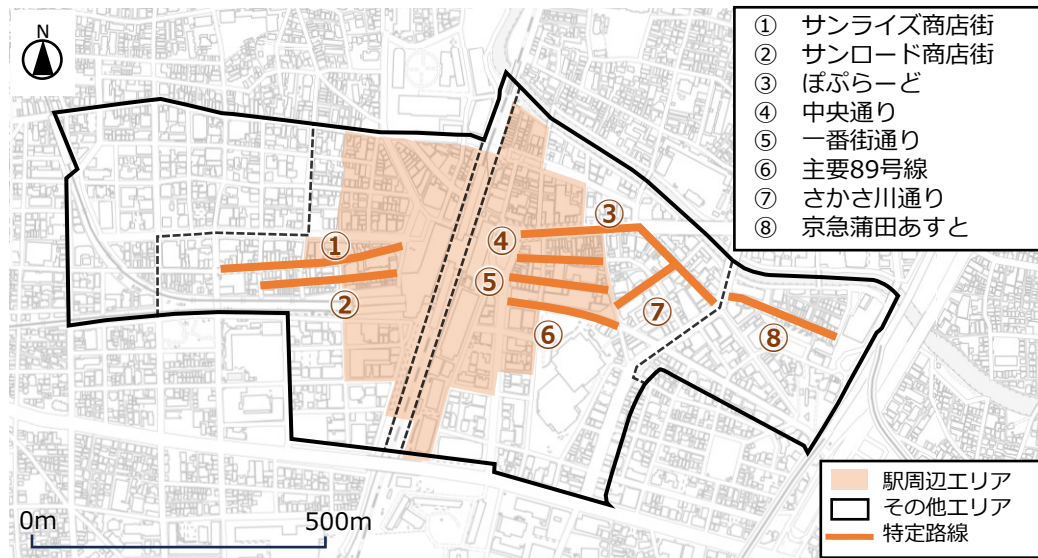


図3 エリア及び特定路線

<駐車施設の隔地の考え方>

特定路線における施策として、特定路線からその他エリア又は駅周辺エリアへの駐車施設の隔地を誘導する。

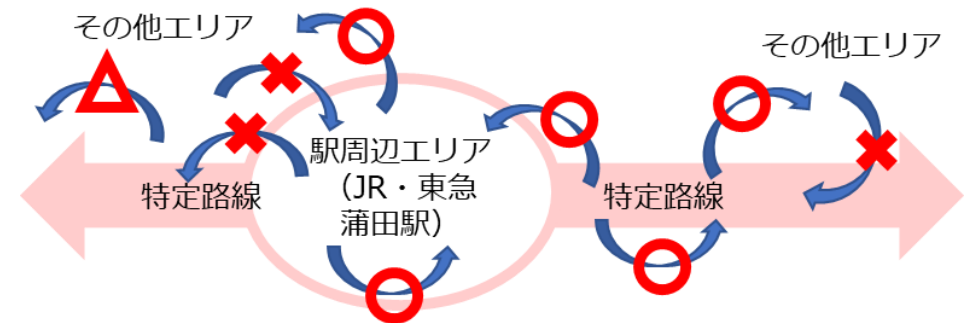


図5 隔地の考え方

表4 乗用車用駐車施設の隔地の考え方

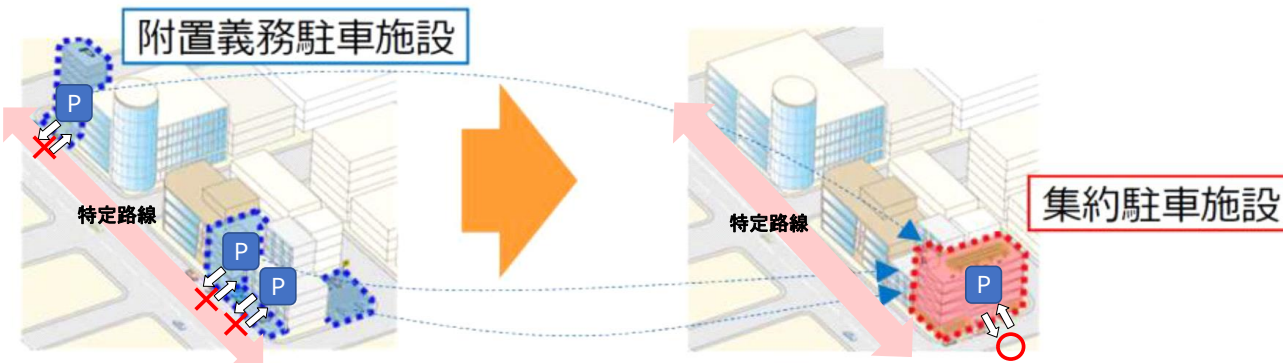
乗用車用駐車施設		隔地先		
		特定路線へ	駅周辺エリアへ	その他エリアへ
隔地元	特定路線から	○	○	○
	駅周辺エリアから	×	○	○
	その他エリアから	×	×	△※1

※1：敷地の状況等により駐車施設整備が難しいことが明らかな場合のみ隔地を認める
※隔地を認める場合の距離は、当該敷地からの直線距離がおおむね300mの範囲内とする

表5 車椅子使用者用及び荷さばき車両用駐車施設の隔地の考え方

車椅子使用者用及び荷さばき車両用駐車施設		隔地先		
		特定路線へ	駅周辺エリアへ	その他エリアへ
隔地元	特定路線から	△※1	△※1	△※1
	駅周辺エリアから	×	×	×
	その他エリアから	×	×	×

※1：特定路線のみに面する建築物は、集約駐車施設までの円滑な動線確保等の条件を満たす場合に隔地を認める
その場合の距離は、当該敷地からの直線距離がおおむね50mの範囲内とする



参考：東京都都市整備局「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方について」

図4 特定路線沿いにおける駐車施設出入口の考え方

建築主等が取り組む地域貢献策

建築物を新築する場合において、百貨店その他の店舗及び事務所の用途の大規模建築物は次に示すア及びイを実施する。ただし、当該用途の部分の床面積が1,000平方メートル以下の場合は次に示すア又はイを実施する。
百貨店その他の店舗及び事務所の用途の中規模建築物並びに百貨店その他の店舗及び事務所以外の用途の建築物は、次に示すア又はイを実施する。
既存建築物においては、ア又はイを実施する。

- ア 地域協力金の負担
- イ 地域貢献策の実施

表6 用途ごとの建築規模による負担の考え方

用途		大規模建築物（敷地面積2,000㎡超）		中規模建築物（敷地面積2,000㎡以下）
建築物を新築する場合の駐車施設	百貨店その他の店舗・事務所	1,000㎡超	選択肢A※1 地域協力金※2(低減1台につき150万円と想定※5)及び 地域貢献策(都条例附置台数の5%分※3の台数の集約駐車施設整備)	地域協力金※2(低減1台につき200万円と想定※5)又は※4 地域貢献策
		1,000㎡以下	選択肢B※1 地域協力金※2(低減1台につき100万円と想定※5)及び 地域貢献策(都条例附置台数の10%分※3の台数の集約駐車施設整備)	
	百貨店その他の店舗・事務所以外	全て	地域協力金※2(低減1台につき200万円と想定※5)又は※4 地域貢献策	
既存建築物における駐車施設	全て		地域協力金※2(低減1台につき200万円と想定※5)又は※4 地域貢献策	

- ※1：選択肢AとBはどちらか一方を選択する
- ※2：地域協力金の負担の一部を地域貢献策の実施に替えることにより、地域協力金の負担を軽減することを可能とする
- ※3：百貨店その他の店舗・事務所部分における都条例の附置義務台数分で換算
- ※4：地域協力金と地域貢献策の組合せも可とする
- ※5：金額については他自治体の事例による
- ※増築・用途変更についても、この考え方を準用する
- ※複合建築物の場合は、用途ごとの負担の考え方を組み合わせて適用する

表7 地域貢献策の例

地域貢献策の例	貢献度
蒲田地区の課題1：駐車場整備地区の実情、利用者のニーズに即した駐車施設の整備が必要	
乗用車	△ △ △ ○
荷さばき車両	○
自動二輪車等	○
車椅子利用者用	○ △
観光バス・送迎バス等	△
その他	○ ○
蒲田地区の課題2：まちづくりと連携した駐車施策が必要	
乗用車用の集約駐車施設の整備	◎
蒲田地区の課題3：新技術及び新たな利用形態への対応が必要	
ZEV充電設備の設置 新たなモビリティ（例：電動キックボードなど）の駐車空間の確保	○ △

※貢献度は地区の課題や駐車場整備計画における基本方針等を踏まえた、地域への貢献度合いを示す

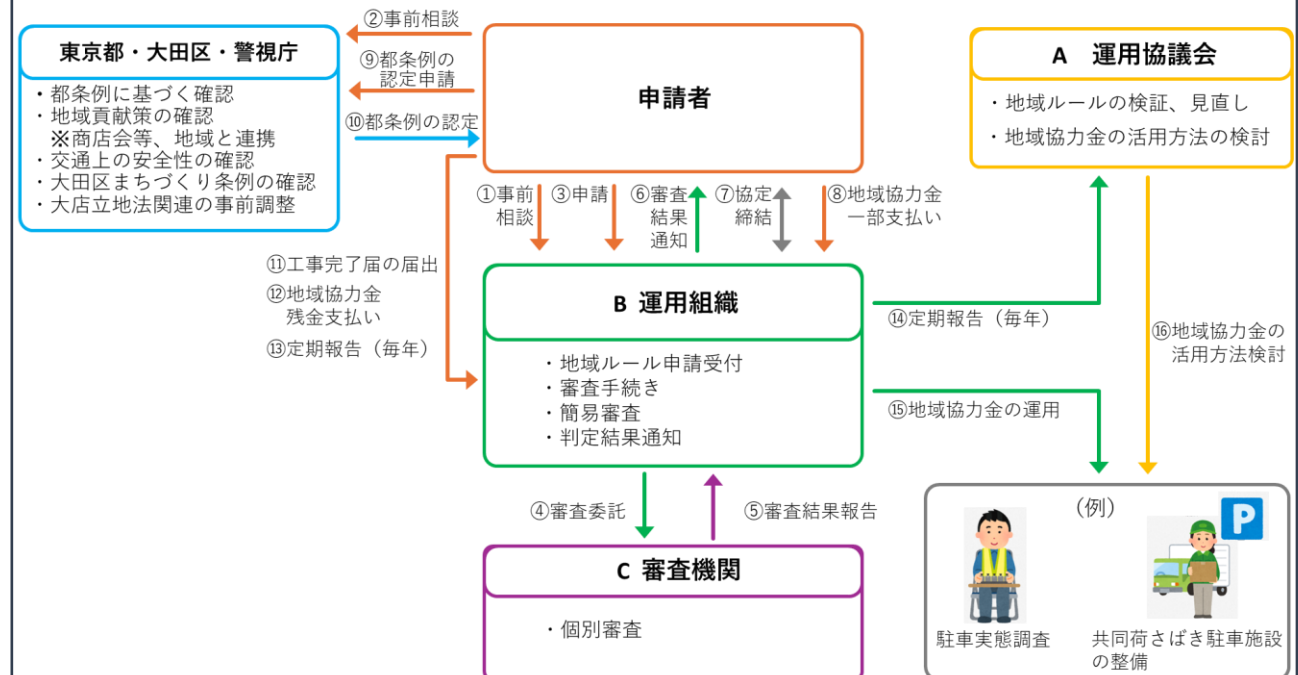
地域ルールの運用体制及び運用方法

地域ルールの運用は、地域ルールの検証及び見直し等を行う運用協議会、地域ルールの運用事務等を行う運用組織、地域ルールの適用申請の審査を行う審査機関の体制で行う。

表8 運用にかかわる組織と主な役割の例

	主な役割の例
A 運用協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域貢献策の検討 ・地域ルールが適切に適用されているか検証、見直しの実施 ・地域協力金の活用方法の検討及び決定 等
B 運用組織	<ul style="list-style-type: none"> ・申請受付、簡易審査、判定結果通知 ・審査事務の依頼、運用データの蓄積、運用協議会への報告書作成 ・地域協力金の管理 等
C 審査機関	<ul style="list-style-type: none"> ・申請案件ごとに地域ルールに基づく適正な審査 ※学識経験者等の専門家を含めたメンバーにより、中立的な立場で審査する機関

参考：東京都都市整備局「地域ルール策定のための手引」



参考：東京都都市整備局「地域ルール策定のための手引」

図6 手続きのイメージ

※地域ルールに関する取扱いの詳細については、別に定める運用に関する要綱、運用基準、運用マニュアルのとおりとする