

蒲田地区駐車場地域ルール

令和8年9月3日
8 鉄鉄発第10376号区長決定

1 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。

2 定義

この地域ルールにおいて、次の各号に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

（１） 附置義務駐車施設

特定の建築物又は開発に伴い、当該建築物等に附置して設置しなければならない駐車場施設をいう。

（２） 大規模建築物

建築物に係る敷地面積が2,000平方メートルを超えるものをいう。

（３） 中規模建築物

建築物に係る敷地面積が2,000平方メートル以下のものをいう。

3 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（別添図-1）とする。

4 地区の駐車対策の基本方針

（１） 附置義務台数の適正化

地区特性に応じた附置義務台数の基準を定めることにより、地区内における整備台数の総量を適正化し、建替えや限られた空間の利活用を促進する。

（２） 駐車施設の集約化

集約駐車施設の設置を誘導すべき建築物や、隔地による駐車施設確保の考え方を地域ルールに位置づけることにより、駐車施設出入口の数を減らし、歩行者の安全性確保やにぎわいの連続性創出を実現する。

（３） 地域貢献策の実施

地域ルールの適用を受ける者に地域貢献策の実施を求めることにより、地区特性に応じた駐車課題の解決を図る。

5 対象駐車施設

地域ルールの対象は、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。）に基づく附置義務駐車施設とする。

6 駐車施設の附置基準

（１） 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

建築物に附置する乗用車用駐車施設の台数は、次の（ア）又は（イ）の方法を用いて算出する。

（ア） 地区独自の基準により算出した台数

百貨店その他の店舗及び事務所のそれぞれの用途に供する部分の床面積に、次の表の地区独自の駐車原単位を掛けて得た台数。駅周辺エリア及びその他エリアについては、別添図-2に示す。

建物用途	地区独自の駐車原単位	
	駅周辺エリア	その他エリア
百貨店その他の店舗	400 m ² ごとに 1 台	350 m ² ごとに 1 台
事務所	450 m ² ごとに 1 台	

（イ） 類似施設の駐車実績に応じた台数

当該建築物と用途、規模が同様であり、かつ、立地する地区の特性（公共交通機関の整備状況や土地利用の状況）が類似する施設の最大利用実績台数を用いて算出した台数。ただし、都条例第 17 条第 1 項本文、同条第 2 項及び第 17 条の 3 第 1 項本文の規定に基づき算出した台数の 4 割を下限とする。

イ 車椅子使用者用駐車施設の附置基準

建築物に附置する車椅子使用者用駐車施設は、都条例第 17 条の 5 第 2 項の障害者のための駐車施設の規定に基づき 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

建築物に附置する荷さばき車両用駐車施設の台数は、都条例第 17 条の 2 第 1 項本文、同条第 2 項及び第 17 条の 4 第 1 項本文の規定に基づき算出する。ただし、第 17 条の 2 第 1 項本文に規定する上限は適用しない。また、共同集配送等の措置を講じる場合はこの限りでない。なお、乗用車用駐車施設台数に含めることはできない。

（２） 既存建築物における駐車施設

既存建築物における駐車施設（乗用車用、車椅子使用者用及び荷さばき車両用駐車施設）の台数は、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。

7 駐車施設の隔地・集約（駐車施設の確保）の考え方

駐車施設の隔地の考え方は、次の（１）及び（２）のとおりとする。エリア及び特定路線については、別添図-２に示す。

（１） 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。

（２） 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。

8 建築主等が取り組む地域貢献策

（１） 建築物を新築する場合の駐車施設

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（敷地面積 2,000 平方メートルを超えるものをいう。）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に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（敷地面積 2,000 平方メートル以下のものをいう。）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。

ア 地域協力金の負担

地域ルール of 適用を受ける者は、地域の駐車課題の改善に向けた取組の実施に必要な原資として、低減する台数に応じて地域協力金を負担する。

イ 地域貢献策の実施

地域ルール of 適用を受ける者は、駐車課題を解決するための地域貢献策として、乗用車用の集約駐車施設の整備、共同荷さばき駐車施設の整備、自動二輪車等用駐車施設の整備、自転車駐車施設の整備等を実施する。これを実施する場合は、実施内容に応じてアに定める地域協力金の負担を軽減することができる。

（２） 既存建築物における駐車施設

既存建築物においては、前号のア又はイを実施する。

9 駐車施設の規模・構造・出入口等

地域ルール適用を受ける建築物に附置する駐車施設は、安全かつ円滑な利用が図られるよう、車両の動線、車室の大きさ及び高さ、車路の幅、駐車施設から道路への出入口位置等について配慮し、車椅子利用者用駐車施設においてはバリアフリー経路についても確保するものとする。

10 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。

11 地域ルールの実効性を確保するための方策

(1) 駐車施設を適正に運用するための検討と対応

地域ルール適用を受ける者は、周辺地域への影響を考慮し支障が生じないよう駐車施設の台数の設定を行い、その適正な運用についての方策を検討する。設置した駐車施設の運用にあたり支障が生じた場合の対応として、その原因を確認し、これを解消するため速やかに必要な措置を講ずる。

(2) 駐車施設の維持管理及び駐車実態調査の実施と報告

ア 地域ルール適用を受けた者は、当該駐車施設が地域ルールの目的に沿って、常時適切な状態で利用されるよう維持管理を行い、併せて継続的な駐車実態調査を実施し、運用組織に毎年報告書を提出しなければならない。

イ 運用組織は、地域ルール適用を受けた者からの報告書をまとめ、地域ルールの運用状況等について、運用協議会に報告を行うものとする。

ウ 運用協議会は、運用組織からの報告を基に運用状況及び遵守状況について把握し、地域ルールの成果を検証した上で、東京都知事及び大田区長に報告するものとする。

(3) 駐車実態調査データの蓄積と活用

地域ルールの運用段階で行う継続的な駐車実態調査のデータは、その蓄積を図り、駐車需要予測の精度を高めるために活用するものとする。

12 委任

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、運用要領及び運用マニュアルのとおりとする。

付 則

この地域ルールは、別に定める日から施行する。

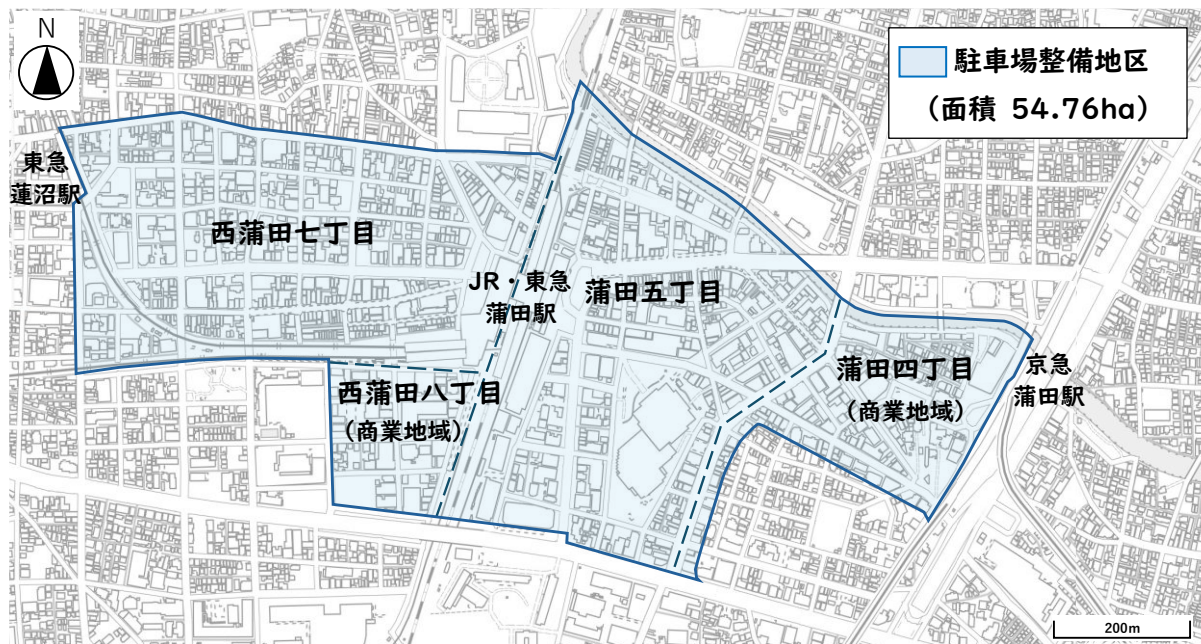
《地域ルールの適用地区》

(別添図-1)

東京都市計画駐車場整備地区大田区駐車場整備地区

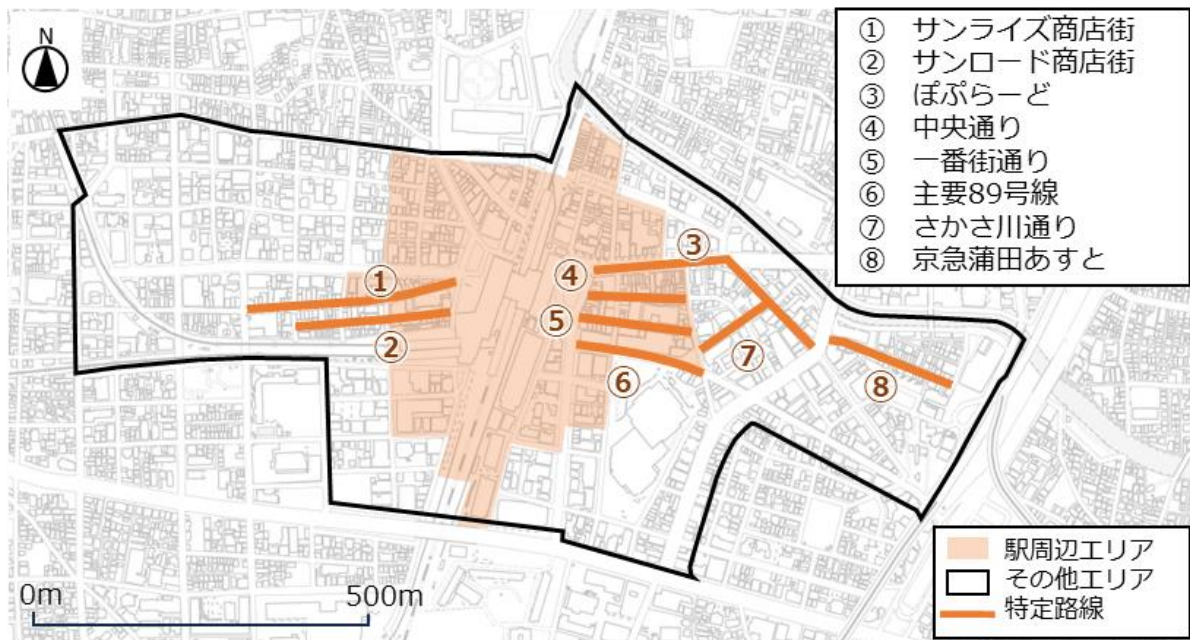
面積：54.76ha

駐車場法（昭和32年法律第106号）第3条第1項及び都市計画法第8条第1項



《エリア及び特定路線》

(別添図-2)



※駅周辺エリアは、社会資本整備総合交付金交付要綱付属第Ⅱ編第1章イ-13-(2)第3の第4項に基づく地区再生計画において指定された蒲田駅周辺地区の範囲

※その他エリアは、駅周辺エリア以外の範囲

※特定路線は、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