

# まちづくり環境委員会 案件一覧

(令和6年9月18・19日開催分)

## ○付託議案審査 1件

部局	上程順	件名	資料番号	説明者(所管課長名等)
議員提案	1	議員提出第4号議案 大田区気候変動適応対策エアコン購入費補助金交付条例		すがや 委員

## ○補正予算案の説明 1件

部局	報告順	件名	資料番号	説明者(所管課長名等)
都市基盤整備部	1	令和6年度大田区一般会計補正予算(第2次)案について		中村 都市基盤管理課長

## ○所管事務報告 5件

部局	報告順	件名	資料番号	説明者(所管課長名等)
まちづくり推進部	1	大田区建築物再生可能エネルギー利用促進計画の策定に向けた検討(素案作成、パブリックコメントの実施)について	11	西山 まちづくり計画調整担当課長
	2	地域力を生かした大田区まちづくり条例改正素案の報告及びパブリックコメントの実施について	12	西山 まちづくり計画調整担当課長
	3	区の義務に属する損害賠償額決定に係る専決処分 of 報告について(報告第35号)	13	石原 建築調整課長
鉄道・都市づくり部	4	大田区駐車場整備計画の改定及び(仮称)蒲田地区駐車場地域ルールの検討について	3	藏方 拠点整備第二担当課長
清掃部 環境	5	省エネ空調制御システム「Ai-Glies(アイグリーズ)」の導入実証について	7	柘木 環境計画課長

# 大田区建築物再生可能エネルギー利用促進計画の策定に向けた検討 (素案作成、パブリックコメントの実施)について



まちづくり環境委員会  
令和6年9月18・19日  
まちづくり推進部 資料11番  
所管 都市計画課

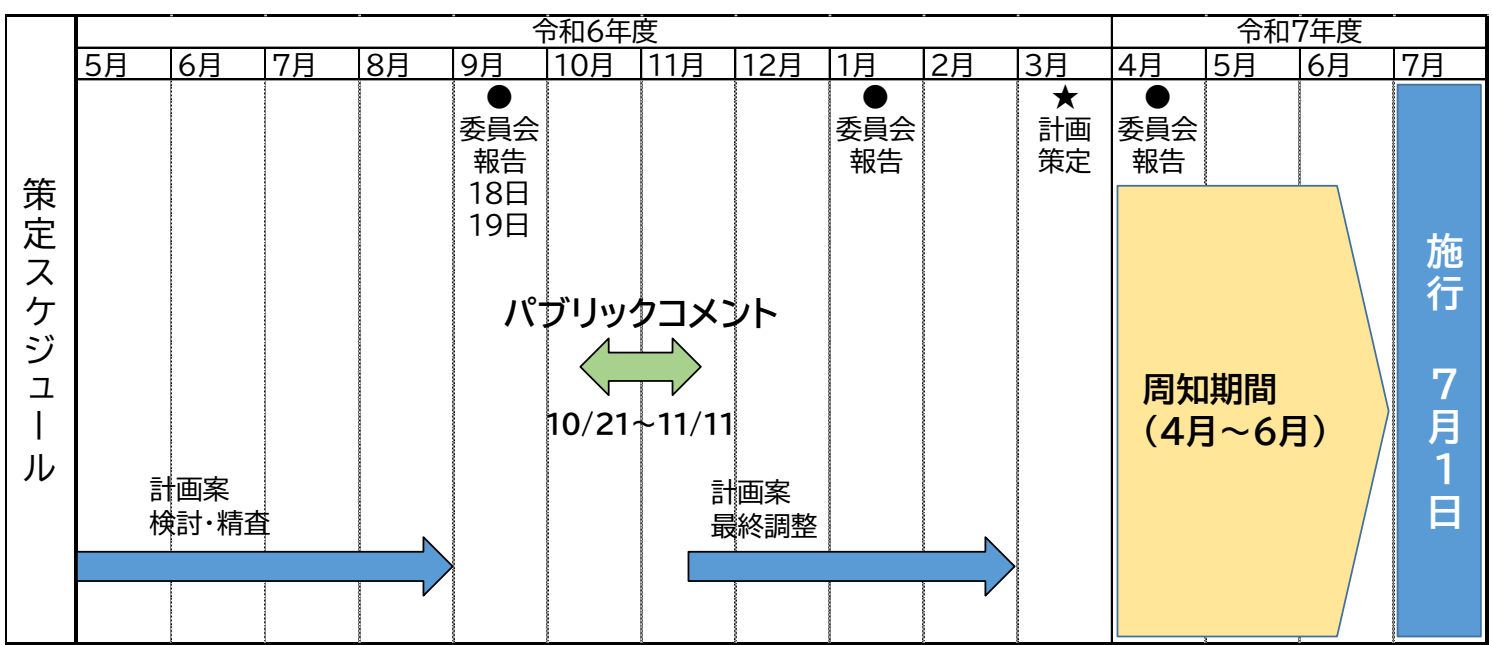
## 1 大田区建築物再生可能エネルギー利用促進計画とは

本計画は、脱炭素社会の実現に向けて、大田区における区域を定め、区民、企業等が建築物に再生可能エネルギーの利用を促進するための基本的な方針を示すものである。

### 【背景】

- ★「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」  
(令和4年6月公布)
  - ✓ 建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度の創設
- ★「大田区環境アクションプラン」「大田区脱炭素戦略」
  - ✓ 2050年度(令和32年度)までの脱炭素社会の実現
  - ✓ 再生可能エネルギー設備の導入の定着
  - ✓ 電力調達による再生可能エネルギーの利用普及

## 2 R6、R7計画策定スケジュール(予定)

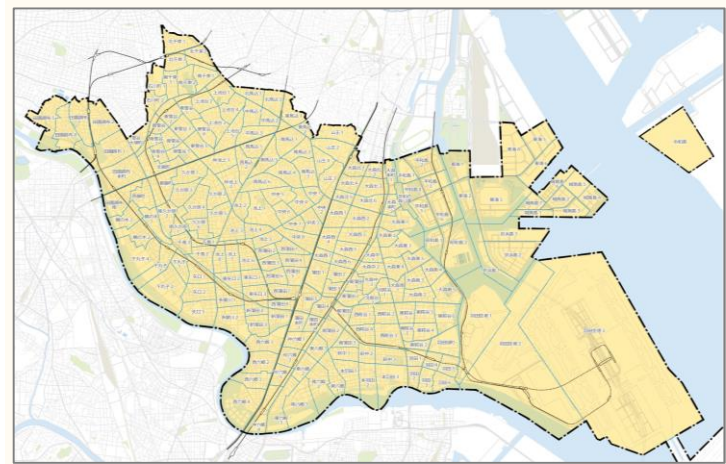


## 3 計画策定のポイント

### 1. 大田区全域を建築物再生可能エネルギー利用促進区域の指定

- ✓ **区全域を建築物再生可能エネルギー利用促進区域に指定**し、再生可能エネルギー利用設備の利用促進を図る。

...大田区における促進区域



### 2. 建築士から建築主への説明義務

★改正省エネ法 第六十七条の五

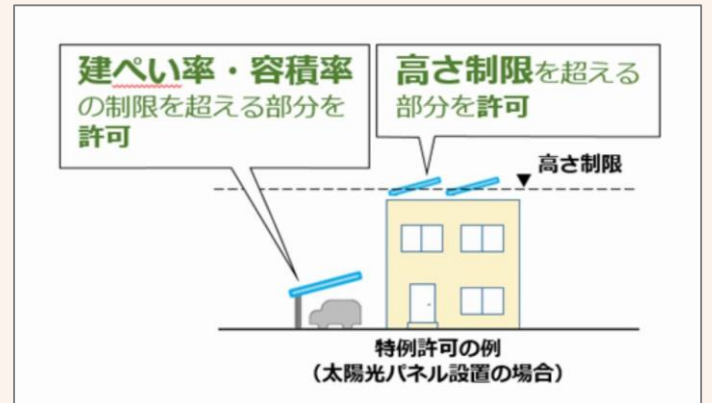
**建築士は(中略)建築主に対し、当該設計に係る建築物に設置することができる再生可能エネルギー利用設備について、国土交通省令で定める事項を記載した書面を交付して説明しなければならない。**

- ✓ 説明義務制度により、再エネ利用設備のより一層の促進を図る。
- ✓ 地域力を生かした大田区まちづくり条例に説明義務制度を位置づけ、より幅広い再生可能エネルギー利用設備の周知につなげる。

### 3. 再生可能エネルギー利用設備の設置による特例許可制度

- ✓ 再生可能エネルギー利用設備を設置する際に**許可を受けることで、特例的に制限の緩和を受けることができる。**

建蔽率・高さ制限に係る特例許可の例



特例許可制度が適用される制限

- ① 容積率制限(第52条)
- ② 建蔽率制限(第53条)
- ③ 絶対高さ制限(第55条)
- ④ 高度地区における高さ制限(第58条)



## 第1章 促進計画策定に関する基本的事項

### 1-1 促進計画策定の背景と目的

- ・脱炭素社会の必要性
- ・国際的な動向
- ・脱炭素社会の実現に向けた国・都の動向
- ・脱炭素社会の実現に向けた大田区の動向

大田区建築物  
再生可能エネルギー  
利用促進計画を策定

### 1-2 促進計画の策定により促進地区内で適用される措置

#### ① 自治体の努力義務（建築主への支援）

計画作成区市町村は、建築主や建築士がこれらの義務を適切に履行することができるよう、促進区域内の建築物の建築主等に対して、情報提供、助言その他の必要な支援を行うよう努めなければならない。

#### ② 建築主の努力義務（再エネ利用設備の設置）

促進区域内において建築物の建築又は修繕等（建築物の修繕若しくは模様替、建築物への空気調和設備等の設置又は建築物に設けた空気調和設備等の改修をいう。）を行おうとする建築主は、再エネ利用設備を設置するよう努めなければならない。

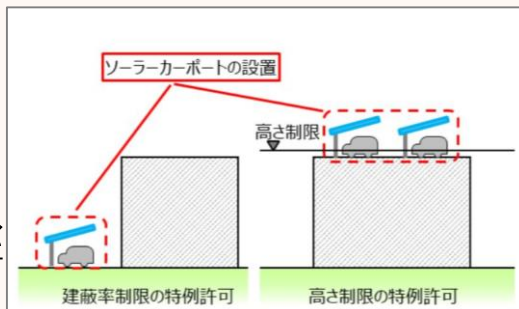
#### ③ 建築士から建築主への説明義務

建築士は、促進区域内において区市町村が条例で定める用途・規模の建築物について設計の委託を受けた場合には、建築物へ設置することができる再エネ利用設備について、本制度施行後の建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律施行規則（平成28年国土交通省令第5号。以下「改正建築物省エネ法規則」という。）で定める事項を、建築主に対して説明しなければならない。

#### ④ 特例許可制度

本制度における特例許可制度では、再エネ利用設備の設置により、容積率制限、建蔽率制限又は高さ制限を超える場合があっても、許可を受けることにより、特例的にその制限を超えることが可能となる。

建蔽率・高さ制限に係る特例許可の例

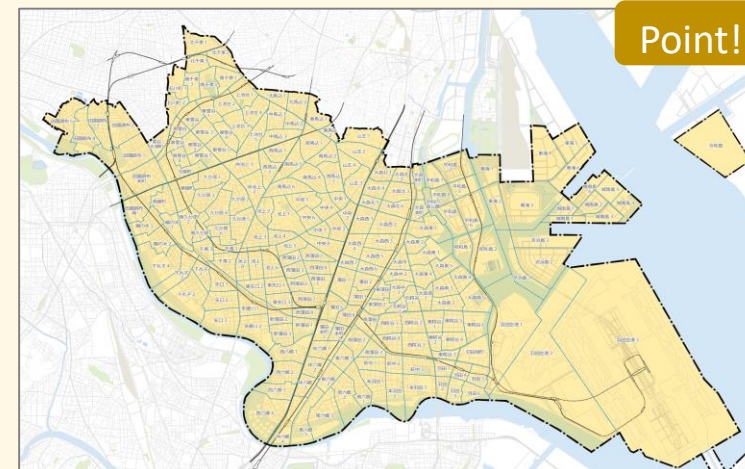


## 第2章 促進計画に定める事項

### 2-1 促進区域の指定等

- ・促進区域の基本的な考え方
- ・促進区域で設置が規定できる再エネ利用設備
- ・大田区における促進区域の範囲

...大田区における促進区域



### 2-2 再エネ利用設備の種類

- ・再エネ利用設備の定義と基本的な考え方
- ・大田区促進区域内において設置を促進する設備
- ・再エネ利用設備設置の留意事項

#### ◎大田区の場合

- ✓ **特例許可制度**により、屋上及びカーポート等への設備の設置促進が見込まれる
- ✓ **東京都の建築物環境報告書制度**により事業者へ設備の設置の義務化がなされる

広く利用が見込まれる  
太陽光発電・太陽熱利用  
の促進を位置づけ



### 2-3 建築士から建築主への説明義務制度

- ・説明義務制度の概要と基本的な考え方
- ◎大田区では、本制度による説明義務制度を適切に履行することで、再エネ利用設備のより一層の促進を図る。  
また、本制度の説明義務制度の効力を生じさせるために、地域力を生かした大田区まちづくり条例の改正も併せて行う。

#### ★改正省エネ法 第六十七条の五

建築士は、建築物再生可能エネルギー利用促進区域内において、計画作成市町村の条例で定める用途に供する建築物の建築で当該条例で定める規模以上のものに係る設計を行うときは、当該設計の委託をした建築主に対し、当該設計に係る建築物に設置することができる再生可能エネルギー利用設備について、国土交通省令で定める事項を記載した書面を交付して説明しなければならない。

地域力を生かした  
大田区まちづくり条例の改正を行う

他の説明義務制度との  
一体的な実施が可能

## 第2章 促進計画に定める事項（つづき）

### 2-4 促進区域内において再エネ利用設備を設置する建築物に係る特例許可の適用を受けるための要件に関する事項

Point!

・特例許可制度の概要・考え方

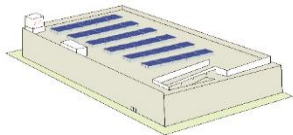
・特例許可の適用を受けるための要件

容積率制限、建蔽率制限、絶対高さ制限、高度地区における高さ制限、ソーラーカーポート設置の考え方において設定

#### ★容積率制限(建築基準法第52条)に対する許可

区(特定行政庁)が交通上、安全上、防火上および衛生上支障がないと認めたもの

- 屋上、陸屋根若しくは地上にソーラーカーポート等を設置するもの、又は、建築物内に太陽熱利用設備に係る蓄熱槽、貯湯槽、補助熱源等を設置するものであること
- 屋上、陸屋根若しくは地上にソーラーカーポート等を設置する場合、太陽光パネルや太陽熱利用設備の設置により周囲に対する日影が増大しないこと
- 屋上若しくは陸屋根にソーラーカーポート等を設置する場合、又は、建築物内に太陽熱利用設備に係る蓄熱槽、貯湯槽、補助熱源等を設置する場合、圧迫感が増大しないこと
- 地上にソーラーカーポート等を設置する場合、敷地内に空地を有すること
- 風致地区及び地区計画区域内においては、周辺環境を考慮した計画であること

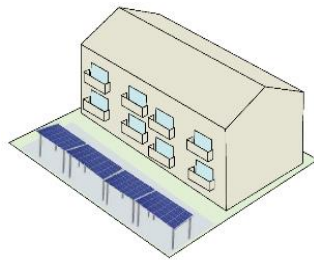


【特例許可の活用イメージ】

#### ★建蔽率制限(建築基準法第53条)に対する許可

区(特定行政庁)が安全上、防火上および衛生上支障がないと認めたもの

- 地上にソーラーカーポート等を設置するものであること
- 敷地内に空地を有すること
- ソーラーカーポート等と敷地境界線との間に距離を有すること
- 避難上支障ないこと
- 風致地区及び地区計画区域内においては、周辺環境を考慮した計画であること



【特例許可の活用イメージ】

#### ★絶対高さ制限(建築基準法第55条)に対する許可

区(特定行政庁)が低層住宅に係る良好な住居の環境を害するおそれがないと認めたもの

- 屋上又は陸屋根にソーラーカーポート等、太陽光パネル又は太陽熱利用設備を設置するものであること
- 太陽光パネルや太陽熱利用設備の設置により周囲に対する日影が増大しないこと
- 風致地区及び地区計画区域内においては、周辺環境を考慮した計画であること

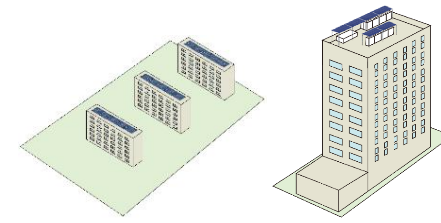


【特例許可の活用イメージ】

#### ★高度地区における高さ制限(建築基準法第58条)に対する許可

区(特定行政庁)が市街地の環境を害するおそれがないと認めたもの

- 屋上又は陸屋根にソーラーカーポート等、太陽光パネル又は太陽熱利用設備を設置するものであること
- 太陽光パネルや太陽熱利用設備の設置により周囲に対する日影が増大しないこと
- 高度地区の指定趣旨に配慮していること
- 風致地区及び地区計画区域内においては、周辺環境を考慮した計画であること



【特例許可の活用イメージ】

#### ★ソーラーカーポート等を設置する場合の共通の考え方

- ソーラーカーポート等を設置する場合、その架台下を「屋内的に利用しない」又は、架台下の用途が「自動車車庫等」又は「通常であれば屋外的な用途」であり、交通負荷が増大しないこと
- ソーラーカーポート等を設置する場合、国土交通大臣が認める高い開放性を有する構造であること

### 2-5 建築物への再エネ利用設備の設置促進に関する事項

- ・再エネ利用設備の設置促進に関する基本的な考え方
- ・大田区における設置促進策(⇒脱炭素戦略や助成等について記載)

再エネ利用設備の設置促進に向けた、具体的な施策を検討していく

### 2-6 建築物への再エネ利用設備の設置に関する啓発及び知識の普及に関する事項

- ・啓発及び知識の普及に関する基本的な考え方
- ・大田区における啓発・普及促進策

再エネ利用設備の設置促進に向けて、再エネ利用設備の意義やメリットなどを、デジタルツールや普及啓発イベントなどを活用して周知



(案)

参考資料②

改正建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律第 67 条の 2 に基づく

## 大田区建築物再生可能エネルギー利用促進計画

(大田区建築物への再生可能エネルギー利用設備の設置の促進に関する計画)

大田区

# (案)

## 《目次》

第1章 促進計画策定に関する基本的事項	1
1-1 促進計画策定の背景と目的	1
1-1-1 脱炭素社会の必要性	1
1-1-2 国際的な動向	1
1-1-3 脱炭素社会の実現に向けた我が国の動向	2
1-1-4 脱炭素社会の実現に向けた東京都の動向	3
1-1-5 脱炭素社会の実現に向けた大田区の動向	4
1-1-6 大田区建築物再生可能エネルギー利用促進計画の策定	4
1-2 促進計画の策定により促進区域内で適用される措置	5
第2章 促進計画に定める事項	8
2-1 促進区域の指定等	8
2-1-1 促進区域の基本的な考え方	8
2-1-2 促進区域で設置が期待できる再エネ利用設備	8
2-1-3 大田区における促進区域の範囲	11
2-2 再エネ利用設備の種類	12
2-2-1 改正建築物省エネ法規則における再エネ利用設備の定義	12
2-2-2 再エネ利用設備設定の基本的な考え方	12
2-2-3 大田区促進区域内において設置を促進する再エネ利用設備の種類	13
2-2-4 再エネ利用設備(太陽光発電設備及び太陽熱利用設備)設置の留意事項	14
2-3 建築士から建築主への説明義務制度	14
2-3-1 説明義務制度の概要	14
2-3-2 説明義務制度の基本的な考え方	14
2-4 促進区域内において再エネ利用設備を設置する建築物について建築基準法の特例許可の適用を受けるための要件に関する事項	17
2-4-1 特例許可制度の概要	17
2-4-2 特例許可制度の基本的な考え方	17
2-4-3 大田区促進区域内において再エネ利用設備を設置する建築物について特例許可の適用を受けるための要件	18
2-5 建築物への再エネ利用設備の設置促進に関する事項	23
2-5-1 再エネ利用設備の設置促進に関する基本的な考え方	23
2-5-2 大田区における設置促進策	23



## (案)

2-5-3	東京都と連携した設置促進策	23
2-6	建築物への再エネ利用設備の設置に関する啓発及び知識の普及に関する事項	24
2-6-1	啓発及び知識の普及に関する基本的な考え方	24
2-6-2	大田区における再エネ利用設備の啓発・普及促進策	24
2-6-3	東京都と連携した啓発・普及促進策	24

令和4年6月に公布された「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律（令和4年法律第69号）」による改正後の「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律（平成27年法律第53号。以下「改正建築物省エネ法」という。）」第67条の2の規定に基づき、「大田区建築物への再生可能エネルギー利用設備の設置の促進に関する計画」（以下、「促進計画」）を定める。

## 第1章 促進計画策定に関する基本的事項

### 1-1 促進計画策定の背景と目的

#### 1-1-1 脱炭素社会の必要性

##### (1) 気候変動の深刻化

2021年8月の世界気象機関(WMO)の報告によると、直近50年間で気候変動による災害の数は5倍に増加している。世界各国では、熱波、山火事、洪水、台風及び豪雨などの記録的な自然災害が毎年のように発生しており、気候変動の影響は人々の生活にも及んでいるとされている。

日本では過去100年間の平均気温が1.2°C上昇し、今世紀末には更に最大で3.4°C～5.4°C上昇すると予測されている。気候変動による影響はすでに生じており、今後ますます広範囲に渡って影響が及ぶことが懸念されている。

これに対応するため、現在、世界中で気候変動対策が行われているが、世界共通の目標である2050年までに脱炭素化を実現するためには、取組の更なる加速化が必要である。

##### (2) エネルギー危機

我が国はエネルギーの大半を海外からの化石燃料に依存しており、エネルギー安全保障上極めて脆弱であることが、今般の国際情勢から改めて明らかになった。将来の国際情勢を考慮すると、エネルギー危機の影響は長期化する可能性が懸念されている。

加えて、地震等の自然災害による大規模な発電所の一時的な停止等が、電力供給に影響を及ぼす事態が発生している。このような状況下で市民の生命と財産を守り抜くことが都市の責務であり、強固なレジリエンスを備えることが非常に重要である。

この問題に対処するためには、省エネルギーの徹底と再生可能エネルギーの導入の拡大により、化石燃料への依存から脱却する必要がある。

また、脱炭素化とエネルギー安全保障の確保を一体的に実現するために、抜本的な施策の強化と徹底が求められている。

#### 1-1-2 国際的な動向

2015年12月の国際気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)で「パリ協定」が採択され、日本も2016年11月にパリ協定を批准した。パリ協定は2020年以降の地球温暖化対策の国際的な枠組みであり、先進国や開発途上国の区別なく全ての国が、温室効果ガスの削減に向けて自国の決定する目標を提出し、目標達成に向けた取組を実施すること等を規定した公平かつ実効的な枠組みである。

産業革命後の地球の平均気温上昇を2°Cより十分下方に抑えるとともに、1.5°Cに抑える努力を追求すること等を目的としており、この目的を達成するため、今世紀後半に「人為的な温室効果ガスの排出と吸収のバランスを達成すること(=カーボンニュートラル)」



を目指している。

また、2023年12月に開催されたCOP28のグローバル・ストックテイク決定文書には、再エネ発電容量を世界全体で3倍、エネルギー効率改善率を世界平均で2倍に向けた取り組みやエネルギーシステムにおける化石燃料からの移行などが盛り込まれた。

### 1-1-3 脱炭素社会の実現に向けた我が国の動向

#### (1) 脱炭素社会の実現に向けた道筋

我が国では、2020年10月の臨時国会にて、菅義偉内閣総理大臣（当時）が「2050年カーボンニュートラル宣言」を行い、2050年までに温室効果ガスの排出量を全体としてゼロとする、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言された。

また、2021年4月には、2030年度に温室効果ガス46%削減（2013年度比）の目標値を設定し、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続けていくことを表明した。

その後、2021年10月22日には、「第6次エネルギー基本計画」及び「地球温暖化対策計画」が閣議決定され、2050年カーボンニュートラルや2030年度の温室効果ガス削減目標の実現に向けたエネルギー政策の道筋が示された。

この目標の実現に向けては、国内のエネルギー消費量の約3割、エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量の約3分の1を占める建築物分野においても、省エネルギーの徹底を図ることが必要であり、2030年度の建築物のエネルギー消費量を2013年度と比較して原油換算で約889万kl削減する必要があるとされている。

そのため「2050年に住宅・建築物のストック平均でZEH・ZEB基準の水準の省エネルギー性能が確保されていることを目指す」、「2030年度以降新築される住宅・建築物について、ZEH・ZEB基準の水準の省エネルギー性能の確保を目指し、（後略）」との具体的な目標を掲げ、これらを達成するために、建築物の省エネ性能の更なる向上を図ることを求めている。

#### (2) 建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度の創設

2050年カーボンニュートラルの実現に向け、住宅・建築物の省エネ対策の徹底、太陽光発電設備等の再生可能エネルギー利用設備（以下「再エネ利用設備」という。）の導入、吸収源対策としての木材利用拡大等を通じて、脱炭素社会の実現に寄与することが重要である。

このような背景のもと、令和4年6月に公布された「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律（令和4年法律第69号）」による改正建築物省エネ法において、「建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度（以下「本制度」という。）」が新たに定められた。

再エネ利用設備の効率性は、その建築物が立地する地域の気候条件や周辺の地形・土地利用等の条件に大きく影響を受けることから、本制度は地域の実情を踏まえた再エ

ネ利用設備の導入を促進することを目的としている。

促進計画を定めることで、促進計画で定める「建築物再生可能エネルギー利用促進区域（以下「促進区域」という。）」内において、再エネ利用設備の設置促進につながる措置を講じることが可能となる。

なお、改正建築物省エネ法上、促進計画の策定は市町村が行うこととされ、特別区もこれに含まれる。

また、本制度による促進計画策定等に当たっては、その手順等を解説する「建築物省エネ法に基づく「建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度」促進計画の作成ガイドライン（第1版）」（令和5年9月国土交通省。以下「ガイドライン」という。）が公表されている。

#### 1-1-4 脱炭素社会の実現に向けた東京都の動向

##### (1) 東京都における建築物の脱炭素化の必要性

気候変動の深刻化とエネルギー危機の長期化等により、都民の生活や事業活動に大きな影響が出る可能性があり、脱炭素化とエネルギー安全保障の確保の一体的実現が必要である。

そのため、エネルギーの大消費地である東京都の責務として、経済、健康及びレジリエンスの確保に向け、脱炭素社会の基盤を早急に確立することが急務であり、建築物の省エネ化と再エネ利用促進により、持続可能なエネルギー供給を実現することが重要であるとしている。

特に、都内には多くの建築物があり、屋根があることから、これを最大限活用して再エネ利用設備の導入を促進することが期待できる。

これらの取組により、気候変動対策を加速度的に推進することで、よりレジリエントで豊かな住みよい都市東京の実現を目指している。

##### (2) 東京都における建築物の脱炭素化の取組

東京都は、令和3年3月に公表した「未来の東京」戦略及び「ゼロエミッション東京戦略 2020 Update & Report」において、2050年のゼロエミッション東京の実現や2030年のカーボンハーフ達成を目標に掲げている。この目標の実現には、あらゆる分野において脱炭素行動を加速させることが必要であり、特に都内 CO<sub>2</sub>排出量の約7割を占める建築物のエネルギー消費性能の向上のための対策が重要であるとしている。

また、令和4年9月に策定した「環境基本計画」では、2050年のあるべき姿の実現に向けて、2030年までの行動が極めて重要との認識の下、具体的な目標と施策のあり方を示している。

その上で、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成12年東京都条例第215号。以下「環境確保条例」という。）により、環境に配慮した質の高い建築物が評



価される市場の形成を図ること等を目的とした「建築物環境計画書制度」等の複数の取組を通じて、建築物の脱炭素化に取り組んでいる。

令和4年12月に改正された環境確保条例では、延べ床面積2,000㎡未満の中小規模新築建築物を対象とする「建築物環境報告書制度」を創設し、中小規模新築建築物を年間で一定規模以上供給する事業者に対して、再エネ利用設備の設置等が義務化される（令和7年4月施行）。



図1 建築物環境報告書制度の新設等、建築物等に関する制度強化の概要

〔出典〕東京都環境局「CREATING A BRIGHTER FUTURE FOR ALL～未来を拓くグリーンでレジリエントな世界都市・東京へ～（2023年9月）」

併せて、改正建築物省エネ法で本制度が創設されたことから、都内での本制度の活用による再エネ利用設備の設置の一層の促進を目的に、区市町村と共に「東京都建築物再生可能エネルギー利用促進計画策定指針」を作成し、公表した。区市町村は、これを基に地域の実情に合わせて促進計画を検討することで、早期の計画策定が可能となる。

### 1-1-5 脱炭素社会の実現に向けた大田区の動向

大田区では、2022（令和4）年に「大田区環境アクションプラン」を策定し、温室効果ガス排出量の削減目標「2050（令和32）年度までに脱炭素社会の実現」、「2030（令和12）年度までに2013（平成25）年度比で46%削減」を掲げ、環境先進都市おたの実現に向けた取組を推進してきた。

また、2023（令和5）年度策定の「大田区脱炭素戦略」では、中期目標として温室効果ガス排出量の削減目標を、2030（令和12）年度までに2013（平成25）年度比で50%の削減とし、長期目標として、2050（令和32）年度までに脱炭素社会（温室効果ガス排出量実質ゼロ）の実現を目標としている。

### 1-1-6 大田区建築物再生可能エネルギー利用促進計画の策定

本計画は、「大田区環境アクションプラン」や「大田区脱炭素戦略」に掲げる脱炭素社会の実現に向けて、大田区における区域を定め、区民等、企業が建築物に再生可能エネルギーの利用を促進するための基本的な方針を示すものである。

## 1-2 促進計画の策定により促進区域内で適用される措置

促進計画に、促進区域の位置及び区域、設置を促進する再エネ利用設備の種類並びに再エネ利用設備を設ける場合の特例適用要件に関する事項等を定めることで、当該区域において、建築士による説明義務制度や形態規制の合理化のための特例許可等の様々な措置が適用される。

表1 改正建築物省エネ法と促進区域内で適用される措置

改正建築物省エネ法の条番号	促進区域内で適用される措置
第 67 条の 3	自治体の努力義務（建築主への支援）
第 67 条の 4	建築主の努力義務（再エネ利用設備の設置）
第 67 条の 5	再エネ利用設備に係る建築士による説明義務
第 67 条の 6	建築基準法の特例許可

本制度では、建築物への再エネ利用設備の設置に関して、自治体の努力義務（改正建築物省エネ法第 67 条の 3）、建築主に対する努力義務（同法第 67 条の 4）及び建築士による説明義務（同法第 67 条の 5）が併せて規定される。

### （1）自治体の努力義務（建築主等への支援）

改正建築物省エネ法第 67 条の 3 の規定では、計画作成区市町村は、建築主や建築士がこれらの義務を適切に履行することができるよう、促進区域内の建築物の建築主等に対して、情報提供、助言その他の必要な支援を行うよう努めなければならないとされている。

### （2）建築主の努力義務（再エネ利用設備の設置）

改正建築物省エネ法第 67 条の 4 の規定では、促進区域内において建築物の建築又は修繕等（建築物の修繕若しくは模様替、建築物への空気調和設備等の設置又は建築物に設けた空気調和設備等の改修をいう。）を行おうとする建築主は、再エネ利用設備を設置するよう努めなければならないとされている。

### （3）建築士から建築主への説明義務

改正建築物省エネ法第 67 条の 5 の規定では、建築士は、促進区域内において区市町村が条例で定める用途・規模の建築物について設計の委託を受けた場合には、建築物へ設置することができる再エネ利用設備について、本制度施行後の建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律施行規則（平成 28 年国土交通省令第 5 号。以下「改正建築物省エネ法規則」という。）で定める事項を、建築主に対して説明しなければならないとされている。

#### (4) 特例許可制度

本制度における特例許可制度では、再エネ利用設備の設置により、容積率制限、建蔽率制限又は高さ制限を超える場合があっても、許可を受けることにより特例的にその制限を超えることが可能となる。

改正建築物省エネ法第 67 条の 6 の規定では、特定行政庁は、促進区域内の建築物について、区市町村が促進計画に定めた特例適用要件を満たしていることが確認できるときは、建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）の特例の対象となり許可することができることとされている。ただし、市街地の環境を害するおそれがある場合などは、その限りでない。

#### <容積率関係（建築基準法第 52 条）>

○ 建築物の密度を規制することにより、都市のインフラ負荷とのバランスを保つことを目的としている。

<容積率の算定方法>

$$\text{容積率 (\%)} = \frac{\text{延べ面積}}{\text{敷地面積}} \times 100$$

<容積率のイメージ>

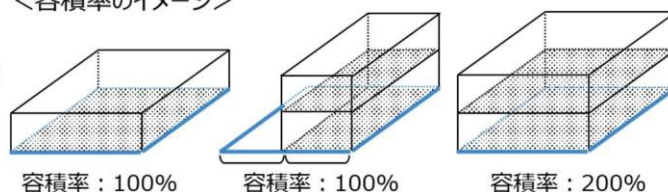


図 2 容積率制限のイメージ

#### <建蔽率関係（建築基準法第 53 条）>

○ 敷地内に一定の空地を確保し、いわゆる建て詰まりを防止し、建築物の採光、通風等を確保するとともに、良好な市街地環境の確保を図ろうとするもの。

<建蔽率の算定方法>

$$\text{建蔽率 (\%)} = \frac{\text{建築面積 (建て坪)}}{\text{敷地面積}} \times 100$$

<建蔽率のイメージ>

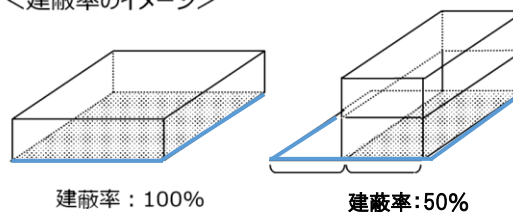


図 3 建蔽率制限のイメージ

#### <高さ制限関係（建築基準法第 55 条・第 58 条）>

- 低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため、都市計画において10m又は12mの高さ制限を定める。

< 絶対高さ制限の適用イメージ（第55条） >

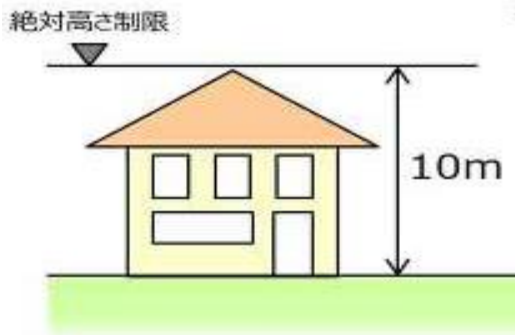


図4 第一種低層住居専用地域等内における高さ（絶対高さ）制限のイメージ

- 用途地域内において、特に良好な市街地の環境を維持することが必要な場合等には、都市計画に高度地区を定め、高さ制限を行うことができる。

< 高度地区の指定イメージ（第58条） >

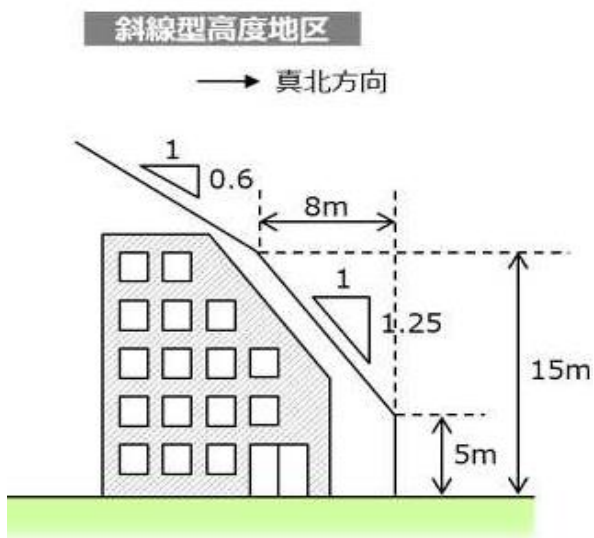


図5 高度地区による高さ制限のイメージ

〔出典〕国土交通省「促進計画の作成ガイドライン」

## 第2章 促進計画に定める事項

### 2-1 促進区域の指定等

#### 2-1-1 促進区域の基本的な考え方

促進区域を設定するためには、その区域内での活用が見込まれる再エネ利用設備について、ポテンシャルがあることを確認する必要がある。そのため、再エネ利用設備の種類については2-2で定めるものの、大田区で広く活用することが見込まれる太陽光発電設備と太陽熱利用設備について、そのポテンシャルを確認する。

また、行政区域内には特例許可のメリットが想定しにくい地域も考えられるが、このような地域でも説明義務制度の活用などを通じて再エネ利用設備の設置促進を図ることが望ましいため、促進区域に含めて考える。

#### 2-1-2 促進区域で設置が期待できる再エネ利用設備

##### (1) 太陽光発電設備

太陽光発電設備は、太陽の光を利用して電力を生成するシステムである。太陽電池モジュール、接続箱、パワーコンディショナ及びケーブルから構成され、これらを分電盤につないで発電電力を供給する。

太陽エネルギーは半永久的に使用し続けることができ、太陽光発電設備は利用時にCO<sub>2</sub>をほとんど排出しないという特長を持っているため、環境への負荷を軽減しながら、持続可能なエネルギーの供給を実現することができる。

併せて、再生可能エネルギーの有効活用に資する設備として、停電時の家庭の電力利用及び再生可能エネルギーの余剰が発生している時間帯の電気自動車等への充電等についても、太陽光発電設備の利用を検討することが望ましい。

環境省では、各自治体における様々な再エネのポテンシャルなどを「再生可能エネルギー情報提供システム (REPOS)」にて公開している。

これによれば、大田区で見込める太陽光発電ポテンシャルにおける既設置容量の割合は約2.9%であり、大田区全域で再エネ利用設備設置促進の可能性があるとと言える。

##### 〔ポテンシャルの考え方〕

環境省が提供する「再生可能エネルギー情報提供システム (REPOS)」では、建築物を公共系と住宅等に区分して設置可能面積を算出している。公共系建築物は用途別に、それ以外の建築物は500mメッシュごとに用途別で、それぞれ算出した太陽光発電設備の設置可能面積に、設置容量原単位 (kW/m<sup>2</sup>) を乗じて導入ポテンシャルを算出している。



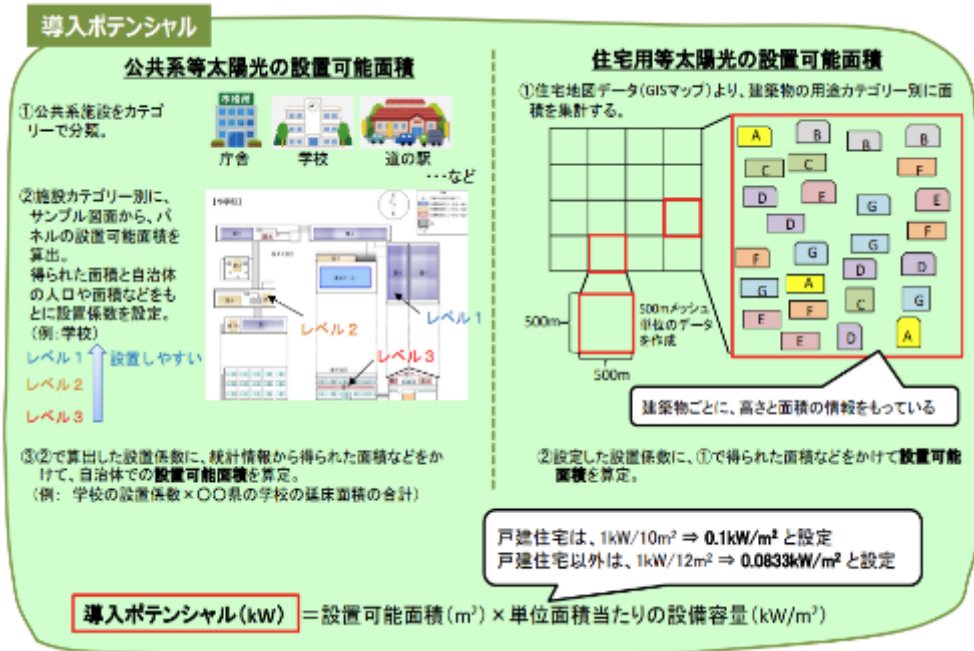


図6 REPOSにおける太陽光導入ポテンシャルの算定方法

〔出典〕環境省「令和元年度再生可能エネルギーに関するゾーニング基礎情報等の整備・公開等に関する委託業務報告書」（令和2年3月）

また、経済産業省の「再生可能エネルギー電気の利用促進に関する特別措置法」に係る情報公表用ウェブサイトでは、固定価格買取制度（FIT）で認定された設備導入量が公表されており、これを基に太陽光発電の既設置容量を把握することが可能である（なお、今後は太陽光発電を中心にFITに基づかない発電設備が増えてくると考えられることから、導入量を把握する方法は国において今後の検討課題としている。）。

この太陽光発電導入ポテンシャルから既設置容量を差し引いたものを設置可能ポテンシャルと捉えると、大田区では 983,579kW のポテンシャルを有していると考えられる。

表2 大田区の太陽光発電設備設置可能ポテンシャル（単位：kW）

太陽光ポテンシャル量 (A)	既設置容量 (B)	設置可能ポテンシャル (A-B)
1,013,341	29,762	983,579

## (2) 太陽熱発電設備

太陽熱利用設備は、屋根や屋上に集熱器を設置し、水や空気を温め、その熱エネルギーを活用する再エネ利用設備である。太陽光発電設備と同様に太陽をエネルギー源としており、広く大田区での活用が見込まれる。

東京都における家庭部門のエネルギー消費量は、給湯用及び暖房用の熱の需要がおよそ半分を占めている。また、太陽光から熱へのエネルギー変換効率は45～60%程度とされ、比較的小さな面積でも集熱器が設置可能なため、太陽光発電設備と併用することも効果的と考えられる。

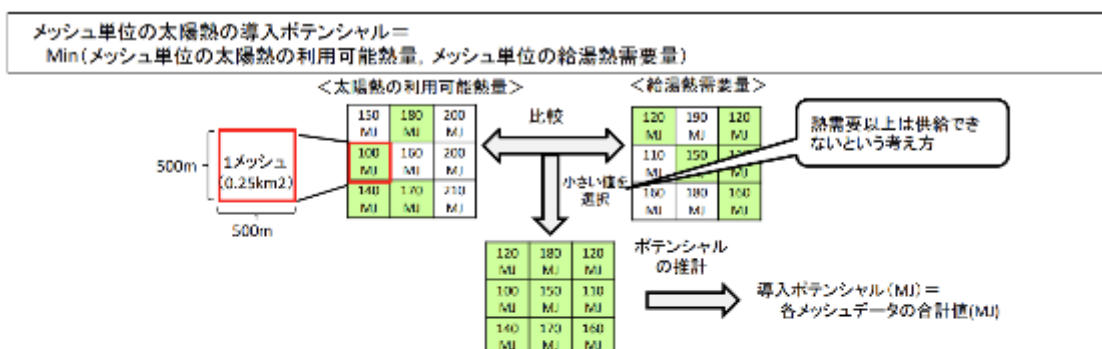
太陽熱発電設備の導入ポテンシャルについて、太陽光と同様に REPOS の推計によれば、大田区では、2,882,885 G J /年のポテンシャルを有していると考えられる。

表3 大田区の太陽熱利用設備ポテンシャル (単位: GJ/年)

太陽熱ポテンシャル量
2,882,885

〔ポテンシャルの考え方〕

環境省が提供する「再生可能エネルギー情報提供システム (REPOS)」では、500m メッシュごとに太陽熱の利用可能熱量 (MJ) 及び熱需要 (MJ) をそれぞれ算出した上で、熱需要以上は供給できないという考えのもと、双方の小さい値を当該メッシュのポテンシャルとして算出している。



太陽熱利用の設置係数は表3-25のとおり設定した。

表3-25 太陽熱利用の設置係数

レイヤ区分	設置係数の対象	設置係数		
		レベル1	レベル2	レベル3
旅館・レジャー	建築面積	0.34	0.78	0.89
区役所	建築面積	0.08	0.51	0.58
官庁施設	延床面積	Min(2㎡/戸、中規模共同住宅レベル)		
中規模共同住宅等	延床面積	Min(2㎡/戸、戸建住宅レベル)		

太陽熱の利用可能熱量は下式により推計した。

$$\text{太陽熱の利用可能熱量(利用可能熱量: MJ/年)} = \text{設置可能面積(㎡)} \times \text{平均日射量(kWh/㎡/日: 都道府県別)} \times \text{換算係数} 3.6 \text{MJ/kWh} \times \text{集熱効率} 0.4 \times 365 \text{日}$$

※H24～25版報告書参照

37

図7 REPOS における太陽熱導入ポテンシャルの算定方法

〔出典〕環境省「令和元年度再生可能エネルギーに関するゾーニング基礎情報等の整備・公開等に関する委託業務報告書」(令和2年3月)

### 2-1-3 大田区における促進区域の範囲

大田区では、以下の地域を促進区域として定める。ただし、他の法令等で建築や再エネ利用設備の設置が規制されている場合があるため、実際に再エネ利用設備を設置する際は、関連する法令等に十分に留意する。

○大田区行政区域全域

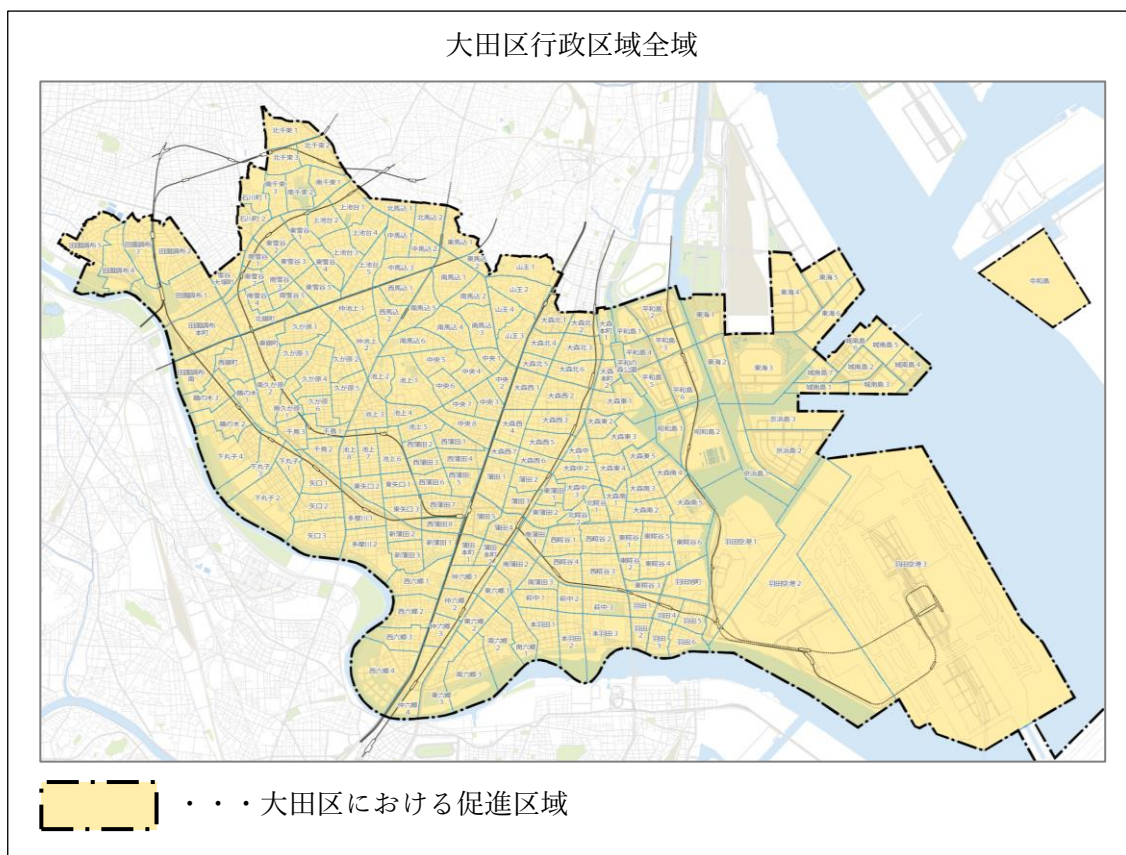


図8 大田区の促進区域の範囲

## 2-2 再エネ利用設備の種類

### 2-2-1 改正建築物省エネ法規則における再エネ利用設備の定義

本制度が対象とする再エネ利用設備とは、改正建築物省エネ法第 67 条の 2 第 1 項において、「再生可能エネルギー電気の利用の促進に関する特別措置法（平成 23 年法律第 108 号）第 2 条第 2 項に規定する再生可能エネルギー発電設備その他の再生可能エネルギー源（太陽光、風力その他非化石エネルギー源のうち、エネルギー源として永続的に利用することができるものと認められるものをいう。）の利用に資する設備として国土交通省令で定めるもの」とされている。

同法の規定に基づき、本制度施行後の改正建築物省エネ法規則において、表 4 のとおり、再エネ利用設備を定めている。具体的には、太陽光発電設備・太陽熱利用設備・バイオマス熱利用設備・地中熱利用設備等が該当する。

また、いずれも建築物に設置する再エネ利用設備が対象であり、いわゆる野立ての太陽光発電設備などは含まない。

表 4 改正建築物省エネ法規則に定める再エネ利用設備

次に掲げる再生可能エネルギー源を電気に変換する設備及びその附属設備	太陽光
	風力
	水力
	地熱
	バイオマス
次に掲げる再生可能エネルギー源を熱源とする熱を利用するための設備	地熱
	太陽熱
	雪又は氷その他の自然界に存する熱（大気中の熱及び前出の地熱・太陽熱を除く）
	バイオマス

### 2-2-2 再エネ利用設備設定の基本的な考え方

大田区における本制度で対象とする再エネ利用設備の種類は、大田区内で一定のポテンシャルが見込めること、本制度の特例許可制度により屋上及びカーポート等への設置促進が見込まれること、東京都の建築物環境報告書制度により事業者へ設置の義務化がなされることなどを鑑み、太陽光発電設備及び太陽熱利用設備とする。



### 2-2-3 大田区促進区域内において設置を促進する再エネ利用設備の種類

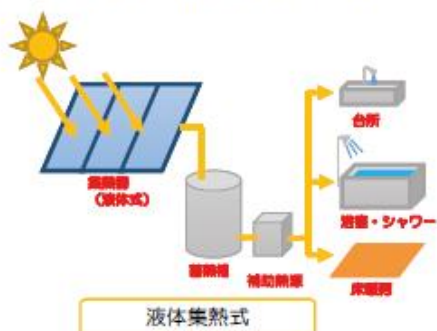
大田区では、広く利用が見込まれる以下の種類の再エネ利用設備を、促進区域内において建築物への設置を促進するものとして定める。

- 太陽光発電設備
- 太陽熱利用設備

#### ■太陽熱利用システムの種類

太陽熱利用システムには、大きく分けて「液体集熱式」と「空気集熱式」があり、どちらのシステムでも給湯や暖房に利用することができます。

なお、曇りの日など、太陽熱が不足する時でも、補助熱源（ガス給湯器等）を併用することで、安定してお湯や暖房が利用できます。



屋根等に取り付けられた集熱器（パネル）で太陽熱を集め、給湯などに利用します。



軒先から取入れた外気を、屋根等の集熱器（パネル）で暖めて暖房などに利用します。

#### ■太陽熱の導入イメージ

##### 液体集熱式の導入イメージ



##### 空気集熱式の導入イメージ



〔出典〕東京都環境局「実例！太陽熱導入ガイドブック」



## 2-2-4 再エネ利用設備（太陽光発電設備及び太陽熱利用設備）設置の留意事項

再エネ利用設備の設置にあたって、建築主及び事業者は、以下の事項について留意する。

- 再エネ利用設備設置による近接建物に対する光害の未然防止に努める
- 再エネ利用設備の維持管理に努める
- 安全な再エネ利用設備の設置に努める

## 2-3 建築士から建築主への説明義務制度

大田区では、本制度による説明義務制度を適切に履行することで、再エネ利用設備のより一層の促進を図る。

また、本制度の説明義務制度の効力を生じさせるために地域力を生かした大田区まちづくり条例の改正も合わせて行う。

### 2-3-1 説明義務制度の概要

改正建築物省エネ法第 67 条の 5 第 1 項の規定に基づき、促進区域内において区市町村の条例で定める用途・規模の建築物について設計の委託を受けた建築士は、建築物へ設置することができる再エネ利用設備について、改正建築物省エネ法規則で定める事項を、着工前に書面を交付して、建築主に対して説明しなければならないとされている。

また、同条第 3 項の規定に基づき、国土交通省令で定めるところにより、当該建築主の承諾を得て、電磁的方法により提供することが認められている。

改正建築物省エネ法規則で定める説明事項は、設計に係る建築物に設置することができる再エネ利用設備の種類及び規模とされている。この説明事項に加え、設備導入の意義やメリット、設置により生じる費用等について、建築主が建築士から情報提供を受けることにより、再エネ利用設備の設置促進が期待できる。

なお、本制度による説明義務は、同条第 2 項に基づき、建築主から建築士による説明を要しない旨の意思表示があった場合には、当該説明は不要とされている。この意思表示は、改正建築物省エネ法規則第 80 条の 5 に基づき、建築主から建築士に対し、必要事項を記載した書面を提出することによって行うこととされている。

### 2-3-2 説明義務制度の基本的な考え方

#### (1) 説明義務制度の意義

本制度の説明義務は、建築士が建築主に対して着工前に説明することに特徴がある。建築士は、建築士法（昭和 25 年法律第 202 号）により、常に品位を保持し、業務に関する法令及び実務に精通して、建築物の質の向上に寄与するように、公正かつ誠実にその業務を行うことが定められている。

公益性と技術力を持つ有資格者である建築士が建築主へ説明することで、建築物への再エネ利用設備の設置を効果的に促進することが期待できる。

## (2) 説明の実施

本制度による説明義務の実施に当たっては、ガイドラインにて、説明資料のひな型及び参考様式を公表しており、これを活用する。

また、同ガイドラインでは、資料作成や説明にあたり、当該建築物の設備の設計に関する建築設備士等へ、建築士から協力を求めることを想定している。

## (3) 他の説明義務制度との一体的な実施

改正建築物省エネ法第6条第3項では、建築士から建築主への建築物のエネルギー消費性能その他建築物のエネルギー消費性能の向上に資する事項について、説明の努力義務制度（2025年施行予定）が位置付けられている。本制度の説明義務は、これと共通する考え方から、建築士が再エネ利用設備について説明するものであり、実際の運用に当たっては双方の説明を一体的に実施することが想定される。

また、東京都は、令和7年4月より施行する建築物環境報告書制度において、建物供給事業者に対し、住まい手等への新築建築物の環境性能を説明することを義務付ける。建築物環境報告書制度の対象となる建物供給事業者は、注文住宅の施主等<sup>※1</sup>及び建売分譲住宅の購入者等<sup>※2</sup>に対して、契約を行う前までに断熱・省エネ、再エネ等の環境性能に関する説明を行わなければならない。

注文住宅の施主等は、建物供給事業者からの説明を聞いた上で、建築物の環境配慮について必要な措置を講じ、環境への負荷低減に努め、また、建売分譲住宅の購入者等は、建物供給事業者からの説明を聞き、建築物の環境配慮について理解を深め、環境への負荷低減に努めることとしている。

特に建築物環境報告書制度の対象となる注文住宅等の場合は、建築士と建物供給事業者により、本制度と建築物環境報告書制度の双方の制度説明がなされることで、説明内容が建築物の環境性能に係る幅広いものとなり、建築主のより深い理解が期待できる。

※1 注文住宅の施主及び賃貸住宅のオーナー

※2 建売分譲住宅の購入者及び賃貸住宅の賃借人

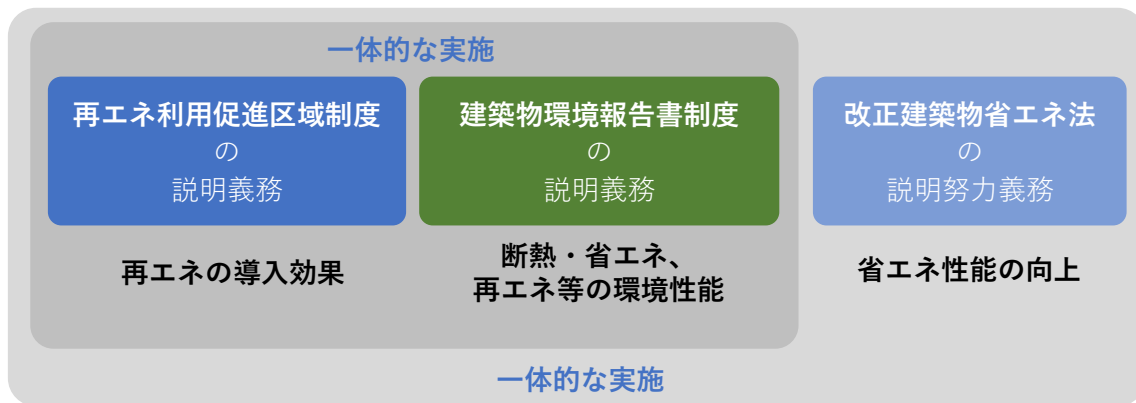


図9 建築物環境報告書制度の対象となる注文住宅等における説明

## 2-4 促進区域内において再エネ利用設備を設置する建築物について建築基準法の特例許可の適用を受けるための要件に関する事項

### 2-4-1 特例許可制度の概要

促進区域では、促進計画に定められた特例適用要件に適合する建築物に対して、建築基準法における容積率制限、建蔽率制限及び高さ制限に係る特定行政庁の特例許可を受けることが可能となる。

これにより、容積率や建蔽率の制限を超える場合や高さ制限を超える場合であっても、特例許可を受けることで、ソーラーカーポートや太陽光パネル等の再エネ利用設備の設置が可能となる。

なお、再エネ利用設備の設置に係る必要最小限の工事であることが条件である。

### 2-4-2 特例許可制度の基本的な考え方

ガイドラインによると、特例許可に当たっては、大田区内の建築物を網羅的に捉えた上で、下表のとおり、各制限の目的に応じた観点で、市街地環境への影響が軽減されていることが必要となり、そのための適用要件（特例適用要件）を、促進計画に定める必要があるとされている。この他、再エネ利用設備の設置に関する区市町村の方針を踏まえた要件を必要に応じて付加することができるかとされている。

表5 各制限の目的に応じた許可の観点

容積率 (建築基準法第52条)	特定行政庁が <u>交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がない</u> と認めたもの
建蔽率 (建築基準法第53条)	特定行政庁が <u>安全上、防火上及び衛生上支障がない</u> と認めたもの
絶対高さ※ (建築基準法第55条)	特定行政庁が <u>低層住宅に係る良好な住居の環境を害するおそれがない</u> と認めたもの
高度地区 (建築基準法第58条)	特定行政庁が <u>市街地の環境を害するおそれがない</u> と認めたもの

※ 第一種低層住居専用地域等内における建築物の高さ

〔出典〕国土交通省「促進計画の作成ガイドライン」

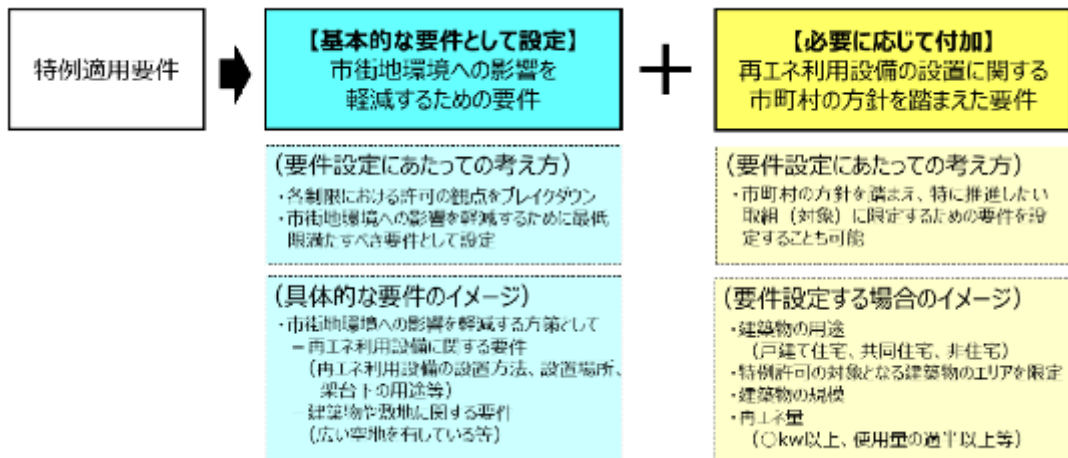


図 10 特例適用要件のイメージ

〔出典〕国土交通省「促進計画の作成ガイドライン」

### 2-4-3 大田区促進区域内において再生エネルギー設備を設置する建築物について特例許可の適用を受けるための要件

大田区では、市街地環境への影響を軽減するため、建築基準法の特例許可を受けるための特例適用要件を以下のとおり定める。許可の申請に当たっては、この要件に十分配慮して設計を行うとともに、具体的な考え方などについて、事前に特定行政庁へ相談するものとする。

#### (1) ソーラーカーポート等を設置する場合の共通の考え方

再生エネルギー設備の設置に当たっては、カーポートなど、太陽光パネルや太陽熱利用設備を設置する架台の下を自動車車庫等に利用することが想定される。その場合、高い開放性を有しない構造の建築物が設置されると、衛生上(通風・採光・日照)、市街地環境への影響が生じる可能性があることから、この影響を軽減するため、以下の特例適用要件を定める。

- ソーラーカーポート等を設置する場合、その架台下を「屋内的に利用しない」又は、架台下の用途が「自動車車庫等」又は「通常であれば屋外的な用途」であり、交通負荷が増大しないこと
- ソーラーカーポート等を設置する場合、国土交通大臣が認める高い開放性を有する構造であること



- ・ソーラーカーポート等  
柱と屋根で構成された簡易的な建築物に太陽光パネルや太陽熱利用設備を搭載したもの
- ・通常であれば屋外的な用途  
人が立ち入る空間として床面積が発生する半屋外的な空間  
(例：長い庇の下にベンチを設置した休憩所等)

## (2) 建築基準法第 52 条 (容積率制限) に対する許可

ソーラーカーポート等を建築物の屋上若しくは陸屋根又は地上に設置する際は、基本的には建築物として床面積に算入されるため、その設置により建築基準法第 52 条に定める容積率制限を超えることが考えられる。

また、太陽熱利用設備においては、その規模により蓄熱槽など大型の設備を建築物内に設置する場合があります、その設置により同様に容積率制限を超えることが考えられる。

これを許可するにあたり、日影の増大、圧迫感の増大、安全上 (通行・避難・消火・救助) 必要な空地の喪失などの市街地環境への影響が生じる可能性があることから、この影響を軽減するため、以下の特例適用要件を定める。

- 屋上、陸屋根若しくは地上にソーラーカーポート等を設置するもの、又は、建築物内に太陽熱利用設備に係る蓄熱槽、貯湯槽、補助熱源等を設置するものであること
- 屋上、陸屋根若しくは地上にソーラーカーポート等を設置する場合、太陽光パネルや太陽熱利用設備の設置により周囲に対する日影が増大しないこと
- 屋上若しくは陸屋根にソーラーカーポート等を設置する場合、又は、建築物内に太陽熱利用設備に係る蓄熱槽、貯湯槽、補助熱源等を設置する場合、圧迫感が増大しないこと
- 地上にソーラーカーポート等を設置する場合、敷地内に空地を有すること
- 風致地区及び地区計画区域内においては、周辺環境を考慮した計画であること

商業施設の屋上にソーラーカーポートを設置

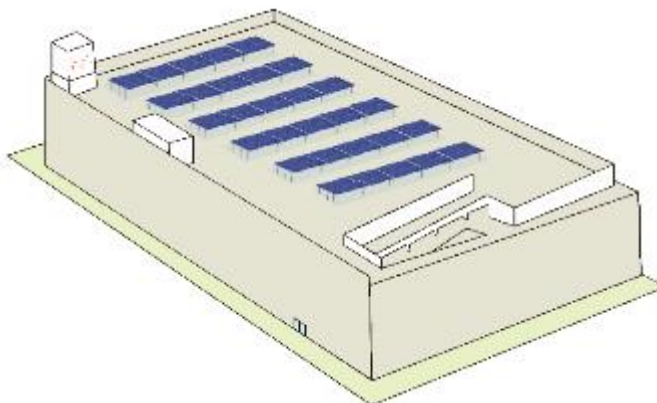


図 11 容積率制限に対する特例許可の活用イメージ

### (3) 建築基準法第 53 条（建蔽率制限）に対する許可

ソーラーカーポート等を地上に設置する際は、基本的には建築物として建築面積に算入されるため、その設置により建築基準法第 53 条に定める建蔽率制限を超えることが考えられる。

これを許可するにあたり、建て詰まりによる延焼のおそれ、安全上（通行・避難・消火・救助）に必要な空地の喪失などの市街地環境への影響が生じる可能性があることから、この影響を軽減するため、以下の特例適用要件を定める。

- 地上にソーラーカーポート等を設置するものであること
- 敷地内に空地を有すること
- ソーラーカーポート等と敷地境界線との間に距離を有すること
- 避難上支障ないこと
- 風致地区及び地区計画区域内においては、周辺環境を考慮した計画であること

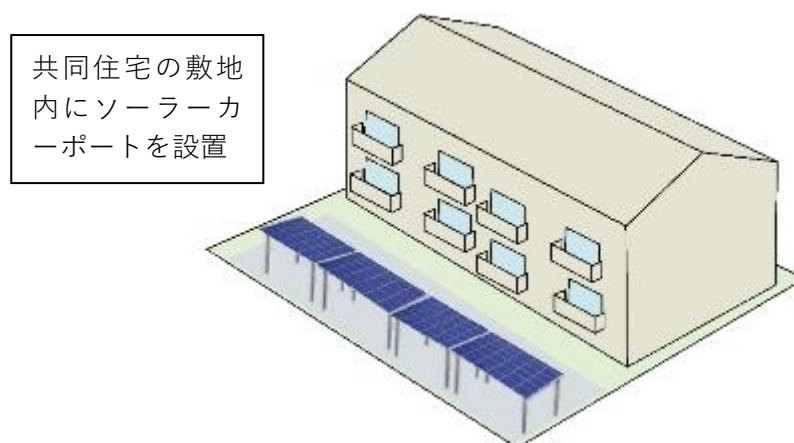


図 12 建蔽率制限に対する特例許可の活用イメージ

### (4) 建築基準法第 55 条（絶対高さ制限）に対する許可

ソーラーカーポート等、太陽光パネル又は太陽熱利用設備を、建築物の屋上又は陸屋根に設置する際は、基本的には建築設備として建築物の高さに算入されるため、その設置により、建築基準法第 55 条に定める第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域又は田園住居地域で定められる絶対高さ制限を超えることが考えられる。

これを許可するにあたり、低層住宅地として保護されるべき日照への支障などの市街地環境への影響が生じる可能性があることから、この影響を軽減するため、以下の特例適用要件を定める。

- 屋上又は陸屋根にソーラーカーポート等、太陽光パネル又は太陽熱利用設備を設置

するものであること

- 太陽光パネルや太陽熱利用設備の設置により周囲に対する日影が増大しないこと
- 風致地区及び地区計画区域内においては、周辺環境を考慮した計画であること

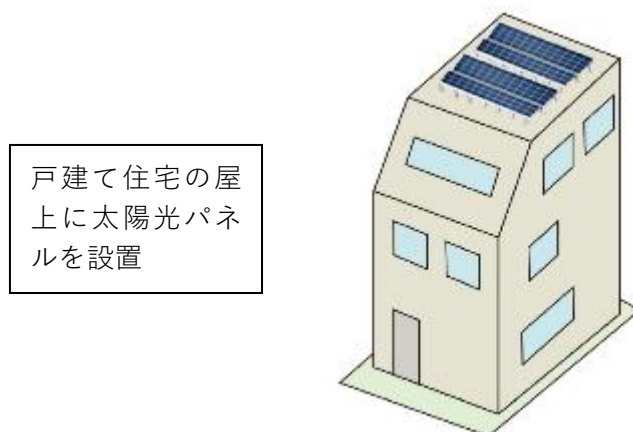


図 13 絶対高さ制限に対する特例許可の活用イメージ

#### (5) 建築基準法第 58 条（高度地区における高さ制限）に対する許可

ソーラーカーポート等、太陽光パネル又は太陽熱利用設備を、建築物の屋上又は陸屋根に設置する際は、基本的には建築設備として建築物の高さに算入されるため、その設置により、建築基準法第 58 条に定める高度地区における高さ制限を超えることが考えられる。

これを許可するにあたり、日照への支障などの市街地環境への影響が生じる可能性があることから、この影響を軽減する必要がある。

また、高度地区は大田区が都市計画で定めており、これを指定した際の趣旨に配慮する必要がある。

については、以下の特例適用要件を定める。

- 屋上又は陸屋根にソーラーカーポート等、太陽光パネル又は太陽熱利用設備を設置するものであること
- 太陽光パネルや太陽熱利用設備の設置により周囲に対する日影が増大しないこと
- 高度地区の指定趣旨に配慮していること
- 風致地区及び地区計画区域内においては、周辺環境を考慮した計画であること

共同住宅の屋上に  
太陽光パネルを  
設置

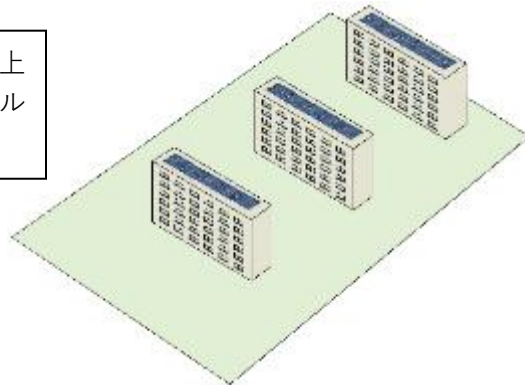


図 14 高度地区における高さ制限に対する特例許可の活用イメージ 1

業務ビル屋上の  
室外機等の上に  
太陽光パネルを  
設置

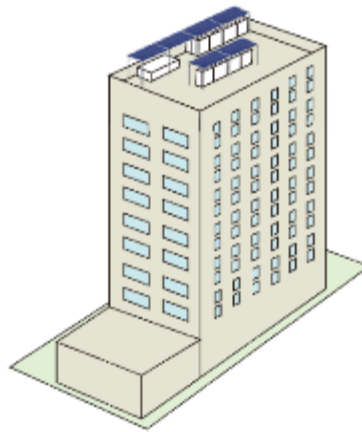


図 15 高度地区における高さ制限に対する特例許可の活用イメージ 2

## **2-5 建築物への再エネ利用設備の設置促進に関する事項**

### **2-5-1 再エネ利用設備の設置促進に関する基本的な考え方**

再エネ利用設備の設置促進に向けて、大田区や東京都では再エネ利用設備の導入に係る設置促進策を実施しており、促進区域内においてもこれらを効果的に組み合わせて活用する。

### **2-5-2 大田区における設置促進策**

大田区では、再エネ利用設備の設置促進に向けた、具体的な施策を検討していく。

### **2-5-3 東京都と連携した設置促進策**

東京都では再エネ利用設備導入に対する支援の実施を実施しており、各事業の要件等に適合する場合は、大田区の促進区域においても、積極的に活用する。

※詳細は大田区 HP 再エネ利用促進計画のページより東京都 HP を参照



## **2-6 建築物への再エネ利用設備の設置に関する啓発及び知識の普及に関する事項**

### **2-6-1 啓発及び知識の普及に関する基本的な考え方**

再エネ利用設備の設置促進に向けて、大田区や東京都では、再エネ利用設備に係る啓発・普及促進策を実施しており、促進区域内においてもこれらを効果的に組み合わせて活用する。

### **2-6-2 大田区における再エネ利用設備の啓発・普及促進策**

大田区では、再エネ利用設備の設置促進に向けて、再エネ利用設備の意義やメリットなどを、デジタルツールや普及啓発イベントなどを活用して周知していく

### **2-6-3 東京都と連携した啓発・普及促進策**

東京都では再エネ利用設備導入のメリットや意義の周知等を実施しており、大田区の促進区域においても、積極的に活用する。

※詳細は大田区 HP 再エネ利用促進計画のページより東京都 HP を参照

## 令和6年度の条例改正内容（R6.8月時点）

### 視点1 《環境配慮の促進で、よりよいまちづくりへ》

#### 《条文改正》 第4条・第5条・第6条

#### ①【基本理念へ自然環境に関する文言の追加】

- ▶SDGsの推進のため、まちづくりの基本理念へ「水や緑などの自然環境を大切にするまちづくり」を追加する。

#### 《条文改正》 第63条

#### ②【脱炭素に係る視点の導入①】

- ▶現行条例では、第6章の自然環境に対する配慮にて、再生可能エネルギーの活用を示している一方で、省エネルギーに関する記載がないため、新たに追加する。

#### ③【脱炭素に係る視点の導入②】

- ▶令和6年度策定予定の「大田区建築物再生可能エネルギー利用促進計画」の運用に伴い、再生可能エネルギー利用設備の設置促進を図るため、建築主への説明義務を新たに追加する。

### 視点2 《地区まちづくりのさらなる推進》

#### 《条文改正》 第2条・第8条・第9条・第10条・第11条・第12条・第13条・第14条・第15条

- ▶地区まちづくり協議会の認定要件、協議会設立支援及び活動支援の見直しを行う。

### 視点3 《よりわかりやすく、活用しやすい条例に向けて》

#### 《条文改正》 第21条

#### ①【開発事業に関わる定義の明確化】

- ▶「同一の事業者」の適用範囲を明確化するために、「同一の開発事業者、設計者又は工事施工者」とする。

#### ②【関係法令等の改正に伴う規定整理】

- ▶まちづくり条例に記載されている建築基準法対象項にずれが生じていたため、現行建築基準法の項に合わせる。

# 令和6年度スケジュール

令和6年度スケジュール													令和7年度
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
常任委員会	★ 4月15日					★ 9月18日 19日 素案報告 パブコメ実施について			★ 12月2日 3日 パブコメ 結果報告			★ 令和7年 第1回 定例会 上程	4/1
まちづくり 条例等 推進委員会	☆ 4月12日				☆ 8月23日		☆ 10月30日						施行(予定)
事務局	条例素案作成					パブリックコメント 9月20日 ~10月11日	条例案 作成	条例案上程準備					

## パブリックコメント

### ○周知方法

区ホームページ、令和6(2024)年区報9月21日号、X(旧Twitter)

### ○閲覧場所

区ホームページ、区政情報コーナー(本庁舎2階)、各特別出張所、都市計画課窓口(本庁舎7階11番窓口)

## パブリックコメント対象資料

- ①地域力を生かした大田区まちづくり条例改正素案の概要 参考資料1
- ②地域力を生かした大田区まちづくり条例新旧対照表(案) 参考資料2

## 地域力を生かした大田区まちづくり条例改正素案の概要

### 第1 条例改正の背景と目的

地域力を生かした大田区まちづくり条例（以下、「まちづくり条例」という。）とは、区民や事業者及び区が協力し、地域力を生かして誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを目指し、平成23年に制定された条例です。

平成23年に制定されてから、改正を行いながら13年が経過し、さらなる社会情勢の変化や法律の改正などの課題に対応していくため、令和7年6月に条例の一部改正を行います。

### 改正内容

- ① 脱炭素に関わる視点の導入
- ② 地区まちづくりにおける支援事業の見直し
- ③ 法令等の改正に伴う規定整理
- ④ 開発事業の適用範囲

### 第2 条例改正の趣旨・対象条文

#### 1 総則（条例第1章）

##### （1）定義（条例第2条）

###### ア 改正の趣旨

地区まちづくり協議会に関する条文改正にあたり、まちづくり条例における用語の修正と追加を行います。

###### イ 対象条文

###### （ア）地区まちづくり協議会

区のまちづくり事業と連携した活動又は第6号に想定するまちづくり活動を行う区長の認定を受けた団体をいう。（条例第2条第（8））

###### （イ）地区まちづくり構想

第7条に規定するまちづくりの基本と整合し、地区のまちの将来像及びまちづくり活動の方針、目標等で構成する協議会が活動するための指針をいう。（条例第2条（10））

##### （2）区民の責務（条例第4条）・事業者の責務（条例第5条）・区の責務（条例第6条）

###### ア 改正の趣旨

大田区におけるSDGs推進のための基本方針の中で、大田区が目指すゴールの内、「11 住み続けられるまちづくりを」・「14 海の豊かさを守ろう」・「15 陸の豊かさを守ろう」に向けて、自然環境を大切にすまちづくりが求められて

います。

こうした情勢を踏まえて、条文に自然環境に関する文言の追加を行います。

#### イ 対象条文

- (ア) 区民は、まちづくりの主体としての役割を自覚し、災害に強いまちづくり、水や緑などの自然環境を大切にすまちづくりを推進するなど基本理念が目指すまちづくりに寄与するよう努めなければならない。(条例第4条)
- (イ) 事業者は、区民と共に水や緑などの自然環境を大切にすまちづくりの推進に努めるとともに、区が実施する水や緑などの自然環境を大切にすまちづくりに関する施策に協力しなければならない。(条例第5条第4項)
- (ウ) 区は、災害に強いまちづくり、水や緑などの自然環境を大切にすまちづくりを推進するに当たり、区民及び事業者の理解及び協力を得なければならない。(条例第6条第4項)

## 2 地域力を生かしたまちづくり (条例第2章)

### (1) まちづくり活動に対する支援事業 (条例第8条)

#### ア 改正の趣旨

地区まちづくり支援事業を見直し、用語の意味の整理を行います。

#### イ 対象条文

- (ア) 地区まちづくり協議会設立支援事業 区と連携してまちづくり活動を行う団体の地区まちづくり協議会(以下「協議会」という。)設立に向けた支援を行う事業 (条例第8条(1))
- (イ) 地区まちづくり協議会支援事業 協議会のまちづくり活動の円滑な実施と活動内容の充実を図るため、まちづくり活動に対して支援を行う事業 (条例第8条(2))

### (2) 大田区まちづくり認定審査会 (条例第9条)

#### ア 改正の趣旨

大田区まちづくり認定審査会における審査事項の一部削除及び任期について見直しを行います。

#### イ 対象条文

委員の任期は3年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補充委員の任期は、前任者の残任期間とする。(条例第9条第4項)

### (3) まちづくり専門家 (条例第10条)

#### ア 改正の趣旨

まちづくり専門家について、審査事項の一部削除及び協議会支援事業の見直しによる文言修正を行います。

#### イ 対象条文

- (ア) 区長は、まちづくり専門家からの申請に基づき、規則で定めるところにより

当該まちづくり専門家を区に登録するものとする。(条例第10条第1項)

○まちづくり専門家の登録

- ・条例第10条第1項の規定により区に登録されたまちづくり専門家(以下「登録専門家」という。)は、申請の内容に変更があったときは、区長に変更の届出をしなければならない。(施行規則第3条第4項)

(イ)協議会のまちづくり活動において登録専門家の支援を必要とする事業(以下「専門家支援事業」という。)(条例第10条第4項(1))

**(4) 地区まちづくり協議会設立支援事業(第11条)**

**ア 改正の趣旨**

登録専門家を派遣する地区まちづくり協議会を目指す団体に対する要件の見直しを行います。

**イ 対象条文**

地区まちづくり構想を策定し、自立した運営により継続してまちづくり活動を行うことを目的とする団体であること。(条例第11条(3))

○地区まちづくり協議会設立に係る専門家の派遣

- ・登録専門家の派遣は、決定の通知があった日の属する年度の翌年度の末日までとし、1会計年度において10回を限度とする。(施行規則第4条第3項)
- ・専門家派遣申請団体は、派遣を受けることができる期間内に派遣を受けた回数が前項に定める回数に満たない場合は、当該期間の延長の申請をすることができる。(施行規則第4条第4項)

**(5) 地区まちづくり協議会の認定(第12条)**

**ア 改正の趣旨**

地区まちづくり協議会を認定する要件の見直しを行います。

**イ 対象条文**

地区まちづくり構想に基づき、自立してまちづくり活動を実施していること。(条例第12条第1項(5))

**(6) 地区まちづくり協議会支援事業(第13条)**

**ア 改正の趣旨**

地区まちづくり協議会に対する支援事業を、要件及び文言修正を行います。

**イ 対象条文**

(ア)区長は、協議会が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該協議会からの申請に基づき、審査会の審査を経て、規則で定めるところにより協議会の活動に係る経費の助成(以下「協議会活動経費助成」という。)を行う。



○協議会活動経費の助成

・活動経費の助成を受けようとする協議会は、地区まちづくり協議会活動経費助成申請書により区長に申請しなければならない。

(施行規則第 6 条第 1 項)

・区長は、前項の規定による申請の結果について、地区まちづくり協議会活動経費助成決定通知書（別記第 8 号様式）により協議会の代表者に通知しなければならない。

(施行規則第 6 条第 2 項)

・助成金の交付決定の通知を受けた協議会は、当該助成金の交付を受けようとするときは、地区まちづくり協議会活動経費助成金請求書を区長に提出しなければならない。

(施行規則第 6 条第 3 項)

・活動経費の区分（以下「活動経費区分」という。）、対象経費及び助成限度額等は、別表第 1 のとおりとし、自主活動経費の交付額は、前年度収支における繰越金から会費収入を差し引いた額を自主活動経費の助成の決定額から差し引いた額とする。この場合において、1,000 円未満の端数が生じたときは、その端数を切り捨てるものとする。

(施行規則第 6 条第 4 項)

○別表第 1（第 6 条関係）

活動経費区分	対象経費	助成限度額
自主活動経費	自主事業、広報活動、会の運営に係る経費	1 会計年度の対象経費の 2 分の 1 以内で前年度の会費収入額とし、上限 30 万円
専門家支援事業経費	登録専門家の支援を受けて実施する具体的事業、その他必要と認める事業に係る経費	1 会計年度につき 1 事業を原則とし 70 万円、3 年

備考 自主活動に係る業務委託費、備品購入費、飲食費（懇親会等を含む。）、事務所の借上げ経費、事務所の修繕費等は、対象外経費とする。

・協議会は、活動経費区分のうち専門家支援事業経費に関して、助成期間終了後も2年を限度として、1会計年度ごとに助成の申請をすることができる。この場合において、前項の規定にかかわらず、助成限度額は、50万円とする。  
(施行規則第6条第5項)

・協議会は、活動経費の助成のほか、条例第14条に規定する地区計画素案策定支援事業による支援を受けることができる。  
(施行規則第6条第7項)

- (イ) 地区まちづくり構想に基づくまちづくり活動計画を作成し、これに基づくまちづくり活動を行おうとしていること。  
(条例第13条第1項(1))
- (ウ) 協議会単独での前号のまちづくり活動の実施が困難であり、区の支援を必要としていること。  
(条例第13条第1項(2))
- (エ) 同種の他の助成(第14条第2項の規定による助成を除く。)を活用していないこと。  
(条例第13条第1項(3))
- (オ) 協議会活動経費助成を受けた協議会(以下「助成協議会」という。)は、会計年度の専門家支援事業を変更しようとするときは、規則で定めるところにより区長に届け出なければならない。  
(条例第13条第2項)

・条例第13条第2項の規定による専門家支援事業の変更の届出をしようとする条例第13条第1項の助成を受けた協議会(以下「助成協議会」という。)は、地区まちづくり協議会専門家支援事業変更届書(別記第9号の2様式)を区長に提出しなければならない。

(施行規則第7条)

- (カ) 助成協議会は、協議会活動経費助成に係る会計年度が終了したときは、区長に対し、規則で定めるところにより活動の報告をしなければならない。

(条例第13条第3項)

○協議会の活動報告及び助成金の精算

・助成協議会は、条例第13条第3項の規定により地区まちづくり協議会活動報告書及び地区まちづくり協議会収支報告書を区長に提出しなければならない。  
(施行規則第8条第1項)

・区長は、前項の規定により活動報告書及び収支報告書が提出されたときは、条例第13条第1項の規定により決定した内容及び条件に適合するかについて審査し、交付すべき助成金の額を確定し、地区まちづくり協議会助成金額確定通知書により助成協議会に通知する。

(施行規則第8条第2項)

・ 条例第 13 条第 1 項の規定により交付した額と規定により確定した額に差額があるとき。  
(施行規則第 8 条第 3 項(1))

(キ) 区長は、助成協議会が次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、協議会活動経費助成の全部又は一部を取り消すことができる。

(条例第 13 条第 4 項)

(ク) 認定を取り消されたとき。  
(条例第 13 条第 4 項(1))

(ケ) 協議会の活動経費以外の用途に助成金を使用したとき。  
(条例第 13 条第 4 項(2))

(コ) 偽りその他不正な手段により助成金の交付を受けたとき。  
(条例第 13 条第 4 項(3))

(サ) 助成協議会は、前項の規定により協議会活動経費助成を取り消されたときは、当該取消しに係る部分に関する助成金を速やかに返還しなければならない。

(条例第 13 条第 5 項)

・ 条例第 13 条第 4 項の規定により、助成の全部又は一部を取り消されたとき。  
(施行規則第 8 条第 2 項(2))

## (7) 地区計画素案策定支援事業 (条例第 14 条)

### ア 改正の趣旨

条例第 13 条に定める助成の内容を見直しするため、条文の整合性をとるために改正します。

### イ 対象条文

同種の他の助成(第 13 条第 1 項の規定による助成を除く。)を活用していないこと。  
(条例第 14 条第 2 項(2))

・ 条例第 14 条第 5 項の規定により、助成の全部又は一部を取り消されたとき。  
(施行規則第 12 条の 2 第 3 項(2))

## (8) 地区まちづくりルールの登録 (条例第 15 条)

### ア 改正の趣旨

地区まちづくりルールを区に登録した地域団体(以下、「登録団体」という。)の取消し申請の規定を見直します。

### イ 対象条文

区長は、登録団体が解散したとき又は登録団体から登録の取消しの申請があつ

たときは、当該地区まちづくりルールの登録を取り消すものとする。

(条例第15条第4項)

### **3 建築物等に係る開発調整（条例第3章）**

#### **(1) 適用範囲（条例第21条）**

##### **ア 改正の趣旨**

(ア) については、条例第21条の適用範囲で同一の事業者の定義を明文化すること及び規則第17条の2で同一事業者の範囲を定める改正を行います。

(イ) については、建築基準法第85条の改正により、まちづくり条例記載の建築基準法の項にずれが生じたため、条文の見直しを行います。

##### **イ 対象条文**

(ア) 一団の土地で同一の開発事業者、設計者又は工事施工者（実質的に同一と認められる事業者として規則で定める関係にあるものを含む。）により同時期又は引き続いて行われる2以上の同一の事業について、その合算した規模が次のいずれかに該当する場合は、これらを開発事業とみなして、この章の規定を適用する。  
(条例第21条第1項)

##### ○実質的に同一と認められる事業者

・条例第21条第1項の規則で定める関係にあるものは、次に掲げる関係とする。  
(施行規則第17条の2第1項)

(1) 親会社等（会社法（平成17年法律第86号）に規定する親会社その他これに準じる会社等（会社、組合その他これらに準じる事業体をいう。以下この条において同じ。）をいう。）、子会社等（会社法に規定する子会社その他これに準じる会社等をいう。）又は関連会社等（会社計算規則（平成18年法務省令第13号）に規定する関連会社その他これに準じる会社等をいう。）の関係にあるもの。

(施行規則第17条の2(1))

(2) それぞれの役員（業務を執行する社員、取締役、執行役又はこれらに準じる者をいう。以下この条において同じ。）の一部又は全部が重複しているもの。

(施行規則第17条の2(2))

(3) それぞれの役員の一部又は全部が配偶者又は2親等以内の親族の関係にあるもの。

(施行規則第17条の2(3))

- (4) それぞれの本店又は支店の所在場所が同一であるもの。  
(施行規則第 17 条の 2 (4))
- (5) それぞれの所有する不動産に共同抵当が設定されているもの。  
(施行規則第 17 条の 2 (5))
- (6) 前各号に掲げるものと同等以上の関係があると認められるもの。  
(施行規則第 17 条の 2 (6))

(イ) 開発事業（前 2 項の規定によりみなされる場合を含む。以下この項及び次項において同じ。）の対象となる建築物が建築基準法第 85 条第 1 項から第 5 項までに規定する応急仮設建築物若しくは同条第 6 項及び第 7 項に規定する仮設建築物である場合の当該建築物又は開発事業の対象となる工事が既存の建築物の用途を変更する工事である場合の当該工事については、この章の規定を適用しない。（条例第 21 条第 3 項）

#### **4 自然環境に対する配慮（条例第 6 章）**

##### **(1) 適用事業（条例第 60 条）**

###### **ア 改正の趣旨**

条文内に新たに節を設けるため、条文の改正を行います。

###### **イ 対象条文**

この節の規定は、住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業、一定規模建設事業及び墓地開発事業に適用する。（条例第 60 条）

##### **(2) 建築物の脱炭素化（条例第 63 条）**

###### **ア 改正の趣旨**

既存条文に「再生可能エネルギー」のみ記載されているため、社会情勢を踏まえ、「省エネルギー」について追記を行います。

###### **イ 対象条文**

第 60 条に規定する事業を行う者は、太陽光、太陽熱、風力等の再生可能エネルギーを活用するとともに、省エネルギー化に努めなければならない。

（条例第 63 条）

##### **(3) 説明義務の対象となる建築物の用途及び規模（第 63 条の 2）**

###### **ア 改正の趣旨**

建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律第 67 条の 5 第 1 項において、建築士から建築主に対する再生可能エネルギー利用設備説明義務が規定されており、区内においても再生可能エネルギー利用設備の設置促進を図るため、説明義務の範囲をまちづくり条例に定めます。

###### **イ 対象条文**

(ア) 建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律（平成 27 年法律第 53 号）

- 以下「建築物省エネ法」という。)第67条の5第1項に規定する条例で定める用途は、次に掲げる建築物の用途以外のものとする。(条例第63条の2第1項)
- (イ) 文化財保護法(昭和25年法律第214号)の規定により国宝、重要文化財、重要有形民俗文化財、特別史跡名勝天然記念物又は史跡名勝天然記念物として指定され、又は仮指定された建築物(条例第63条の2第1項(1))
  - (ウ) 文化財保護法第143条第1項又は第2項の伝統的建造物群保存地区内における同法第2条第1項第6号に規定する伝統的建造物群を構成している建築物(条例第63条の2第1項(2))
  - (エ) 旧重要美術品等の保存に関する法律(昭和8年法律第43号)の規定により重要美術品等として認定された建築物(条例第63条の2第1項(3))
  - (オ) 文化財保護法第182条第2項の条例その他の条例の定めるところにより現状変更の規制及び保存のための措置が講じられている建築物(条例第63条の2第1項(4))
  - (カ) 第1号、第3号又は前号に掲げる建築物であったものの原形を再現する建築物(条例第63条の2第1項(5))
  - (キ) 景観法(平成16年法律第110号)第19条第1項の規定により景観重要建造物として指定された建築物(条例第63条の2第1項(6))
  - (ク) 建築基準法第85条第1項又は第2項に規定する応急仮設建築物であって、その建築物の工事を完了した後3月以内であるもの又は同条第3項の許可を受けたもの(条例第63条の2第1項(7))
  - (ケ) 建築基準法第85条第2項に規定する事務所、下小屋、材料置場その他これらに類する仮設建築物(条例第63条の2第1項(8))
  - (コ) 建築基準法第85条第6項又は第7項の規定による許可を受けた建築物(条例第63条の2第1項(9))
  - (サ) 建築物省エネ法第67条の5第1項に規定する条例に定める規模は、建築物の建築に係る部分の床面積の合計が10平方メートル以上のものとする。(条例第63条の2第2項)

### 第3 今後のスケジュール

令和7年第1回大田区議会定例会(令和7年3月開催予定)に条例案を提案する予定です。  
なお、本条例は、令和7年4月1日施行を予定しておりますが、パブリックコメントの実施結果等により、変更する可能性があります。

大田区まちづくり推進部都市計画課計画調整担当  
電話番号 03-5744-1333(直通)  
FAX 03-5744-1530



(案)

地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）新旧対照表

新	旧
○地域力を生かした大田区まちづくり 条例  平成22年12月13日 条例第44号	○地域力を生かした大田区まちづくり 条例  平成22年12月13日 条例第44号
目次	目次
前文	前文
第1章 総則（第1条—第7条）	第1章 総則（第1条—第7条）
第2章 地域力を生かしたまちづくり	第2章 地域力を生かしたまちづくり
第1節 地区まちづくり支援事業（第8 条—第15条）	第1節 地区まちづくり支援事業（第8 条—第15条）
第2節 地区計画等の都市計画の決定 （第16条—第18条）	第2節 地区計画等の都市計画の決定 （第16条—第18条）
第3節 建築協定（第19条）	第3節 建築協定（第19条）
第3章 建築物等に係る開発調整	第3章 建築物等に係る開発調整
第1節 開発事業の基準（第20条—第29 条の3）	第1節 開発事業の基準（第20条—第29 条の3）
第2節 住宅宅地開発事業（第30条）	第2節 住宅宅地開発事業（第30条）
第3節 集団住宅建設事業（第31条—第3 3条）	第3節 集団住宅建設事業（第31条—第3 3条）
第4節 周辺環境に対する配慮（第34条 —第41条）	第4節 周辺環境に対する配慮（第34条 —第41条）
第4章 葬祭場等の設置に係る調整（第42 条—第56条）	第4章 葬祭場等の設置に係る調整（第42 条—第56条）
第5章 墓地に係る開発調整（第57条—第 59条）	第5章 墓地に係る開発調整（第57条—第 59条）
第6章 自然環境に対する配慮（ <u>第60条—   第63条の2</u> ）	第6章 自然環境に対する配慮（ <u>第60条—   第63条</u> ）
<u>第1節 事業を行う者の責務（第60条—   第63条）</u>	<u>（新設）</u>
<u>第2節 再生可能エネルギー設備に係   る建築士の説明義務（第63条の   2）</u>	<u>（新設）</u>
第7章 雑則（第64条）	第7章 雑則（第64条）
第8章 罰則（第65条・第66条）	第8章 罰則（第65条・第66条）
付則	付則
前文（略）	前文（略）
第1章 総則	第1章 総則
第1条（略） （定義）	第1条（略） （定義）

(案)

新	旧
<p>第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。</p> <p>(1)から(7)まで (略)</p> <p>(8) 地区まちづくり協議会 <u>区のみちづくり事業と連携した活動又は第6号に規定するまちづくり活動を行う</u>区長の認定を受けた団体をいう。</p> <p>(9) (略)</p> <p><u>(10) 地区まちづくり構想 第7条に規定するまちづくりの基本と整合し、地区のみちの将来像及びまちづくり活動の方針、目標等で構成する協議会が活動するための指針をいう。</u></p> <p><u>(11)から(32)まで (略)</u></p> <p>第3条 (略)</p> <p>(区民の責務)</p> <p>第4条 区民は、まちづくりの主体としての役割を自覚し、災害に強いまちづくり、<u>水や緑などの自然環境を大切にす</u>るまちづくりを推進するなど基本理念が目指すまちづくりに寄与するよう努めなければならない。</p> <p>(事業者の責務)</p> <p>第5条 (略)</p> <p>2及び3 (略)</p> <p><u>4 事業者は、区民と共に水や緑などの自然環境を大切にす</u>るまちづくりの推進に努めるとともに、<u>区が実施する水や緑などの自然環境を大切にす</u>るまちづくりに関する施策に協力しなければならない。</p> <p>(区の責務)</p> <p>第6条 (略)</p> <p>2及び3 (略)</p> <p>4 区は、災害に強いまちづくり、<u>水や緑などの自然環境を大切にす</u>るまちづくりを推進するに当たり、区民及び事業者の理解及び協力を得なければならない。</p> <p>第7条 (略)</p> <p>第2章 地域力を生かしたまちづくり</p> <p>第1節 地区まちづくり支援事業</p>	<p>第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。</p> <p>(1) から(7)まで (略)</p> <p>(8) 地区まちづくり協議会 <u>地区のみちの将来像及びまちづくり活動の方針に基づいた活動を行う</u>区長の認定を受けた団体をいう。</p> <p>(9) (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(10)から(31)まで (略)</u></p> <p>第3条 (略)</p> <p>(区民の責務)</p> <p>第4条 区民は、まちづくりの主体としての役割を自覚し、災害に強いまちづくりを推進するなど基本理念が目指すまちづくりに寄与するよう努めなければならない。</p> <p>(事業者の責務)</p> <p>第5条 (略)</p> <p>2及び3 (略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>(区の責務)</p> <p>第6条 (略)</p> <p>2及び3 (略)</p> <p>4 区は、災害に強いまちづくりを推進するに当たり、区民及び事業者の理解及び協力を得なければならない。</p> <p>第7条 (略)</p> <p>第2章 地域力を生かしたまちづくり</p> <p>第1節 地区まちづくり支援事業</p>

(案)

新	旧
<p>(まちづくり活動に対する支援事業)</p> <p>第8条 区長は、まちづくり活動を推進するため、予算の範囲内で次の各号に掲げる支援事業（以下「地区まちづくり支援事業」と総称する。）を行うものとし、事業の内容は当該各号に掲げるとおりとする。</p> <p>(1) 地区まちづくり協議会設立支援事業 <u>区と連携して</u>まちづくり活動を行う団体の地区まちづくり協議会（以下「協議会」という。）設立に向けた支援を行う事業</p> <p>(2) 地区まちづくり協議会支援事業 協議会のまちづくり活動の円滑な実施と活動内容の充実を図るため、まちづくり活動に対して支援を行う事業</p> <p>(3) (略)</p> <p>(大田区まちづくり認定審査会)</p> <p>第9条 (略)</p> <p>2 審査会は、次に掲げる事項の審査を行う。</p> <p><u>(削除)</u></p> <p>(1) 協議会の認定及びその取消しに関すること。</p> <p>(2) 前条第2号及び第3号に規定する支援事業の助成及び報告に関すること。</p> <p>(3) 第15条第1項の地区まちづくりルールの登録及びその取消しに関すること。</p> <p>3 (略)</p> <p>4 委員の任期は<u>3年</u>とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補充委員の任期は、前任者の残任期間とする。</p> <p>5 (略)</p> <p>(まちづくり専門家)</p> <p>第10条 区長は、まちづくり専門家からの申請に基づき、<u>規則で定めるところにより</u>当該まちづくり専門家を区に登録するものとする。</p>	<p>(まちづくり活動に対する支援事業)</p> <p>第8条 区長は、まちづくり活動を推進するため、予算の範囲内で次の各号に掲げる支援事業（以下「地区まちづくり支援事業」と総称する。）を行うものとし、事業の内容は当該各号に掲げるとおりとする。</p> <p>(1) 地区まちづくり協議会設立支援事業 まちづくり活動を行う団体の地区まちづくり協議会（以下「協議会」という。）設立に向けた支援を行う事業</p> <p>(2) 地区まちづくり協議会支援事業 協議会のまちづくり活動の円滑な実施と活動内容の充実を図るため、<u>協議会の運営及び</u>まちづくり活動に対して支援を行う事業</p> <p>(3) (略)</p> <p>(大田区まちづくり認定審査会)</p> <p>第9条 (略)</p> <p>2 審査会は、次に掲げる事項の審査を行う。</p> <p><u>(1) まちづくり専門家の登録及びその取消しに関すること。</u></p> <p>(2) 協議会の認定及びその取消しに関すること。</p> <p>(3) 前条第2号及び第3号に規定する支援事業の助成及び報告に関すること。</p> <p>(4) 第15条第1項の地区まちづくりルールの登録及びその取消しに関すること。</p> <p>3 (略)</p> <p>4 委員の任期は<u>2年</u>とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補充委員の任期は、前任者の残任期間とする。</p> <p>5 (略)</p> <p>(まちづくり専門家)</p> <p>第10条 区長は、まちづくり専門家からの申請に基づき、<u>審査会の審査を経て、</u>当該まちづくり専門家を区に登録するものとする。</p>

(案)

新	旧
<p>2 及び 3 (略)</p> <p>4 第 8 条第 2 号及び第 3 号に規定する支援事業に関し、次に掲げるまちづくり活動を実施するための業務をまちづくり専門家に依頼するときは、登録専門家から選出するものとする。</p> <p>(1) <u>協議会のまちづくり活動において登録専門家の支援を必要とする事業（以下「専門家支援事業」という。）</u></p> <p>(2) (略)</p> <p>5 (略)</p> <p>(地区まちづくり協議会設立支援事業)</p> <p>第11条 区長は、協議会の設立を目指す団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該団体からの申請に基づき、規則で定めるところにより登録専門家の派遣を行う。</p> <p>(1) まちづくり活動を行う対象地区（以下「活動対象地区」という。）が、大田区都市計画マスタープランに基づき、規則で定めるまちづくり拠点地域（以下「まちづくり拠点地域」という。）の全部又は一部を含む一体的な地域であること。</p> <p>(2) 活動対象地区が、他の協議会が活動するまちづくり拠点地域でないこと。ただし、区長が必要と認めるときは、この限りでない。</p> <p>(3) <u>地区まちづくり構想を策定し、自立した運営により継続してまちづくり活動を行うことを目的とする団体であること。</u></p> <p>(4) 特定の者の利害に係る活動又は特定の開発事業等に賛成し、若しくは反対する活動を行う又は行ったことがある団体でないこと。</p> <p><u>(地区まちづくり協議会の認定)</u></p> <p>第12条 区長は、協議会の認定を受けようとする団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該団体からの申請に基づき、審査会の審査を経て、協議会として認定する。</p> <p>(1)から(4)まで (略)</p> <p>(5) <u>地区まちづくり構想に基づき、自立</u></p>	<p>2 及び 3 (略)</p> <p>4 第 8 条第 2 号及び第 3 号に規定する支援事業に関し、次に掲げるまちづくり活動を実施するための業務をまちづくり専門家に依頼するときは、登録専門家から選出するものとする。</p> <p>(1) <u>協議会のまちづくり活動における事業（以下「活動事業」という。）</u></p> <p>(2) (略)</p> <p>5 (略)</p> <p>(地区まちづくり協議会設立支援事業)</p> <p>第11条 区長は、協議会の設立を目指す団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該団体からの申請に基づき、規則で定めるところにより登録専門家の派遣を行う。</p> <p>(1) まちづくり活動を行う対象地区（以下「活動対象地区」という。）が、大田区都市計画マスタープランに基づき、規則で定めるまちづくり拠点地域（以下「まちづくり拠点地域」という。）の全部又は一部を含む一体的な地域であること。</p> <p>(2) 活動対象地区が、他の協議会が活動するまちづくり拠点地域でないこと。ただし、区長が必要と認めるときは、この限りでない。</p> <p>(3) <u>地区のまちの将来像及びまちづくり活動の方針を策定し、継続してまちづくり活動を行うことを目的とする団体であること。</u></p> <p>(4) 特定の者の利害に係る活動又は特定の開発事業等に賛成し、若しくは反対する活動を行う又は行ったことがある団体でないこと。</p> <p><u>(地区まちづくり協議会支援事業)</u></p> <p>第12条 区長は、協議会の認定を受けようとする団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該団体からの申請に基づき、審査会の審査を経て、協議会として認定する。</p> <p>(1)から(4)まで (略)</p> <p>(5) <u>策定した地区のまちの将来像及び</u></p>

(案)

新	旧
<p><u>してまちづくり活動を実施していること。</u></p>	<p><u>まちづくり活動の方針がまちづくりの基本と整合していること。</u></p>
<p>2から4まで (略)</p>	<p>2から4まで (略)</p>
<p><u>(削除)</u></p>	<p><u>5 区長は、協議会が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該協議会からの申請に基づき、審査会の審査を経て、規則で定めるところにより協議会の運営に係る経費の助成（以下「協議会運営経費助成」という。）を行う。</u></p>
<p><u>(削除)</u></p>	<p><u>(1) まちづくり活動計画を作成し、活動事業を行おうとしていること。</u></p> <p><u>(2) 同種の他の助成金を活用していないこと。</u></p>
<p><u>(削除)</u></p>	<p><u>6 区長は、協議会の活動事業が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該協議会からの申請に基づき、審査会の審査を経て、規則で定めるところにより活動事業の助成（以下「協議会活動事業助成」という。）を行う。</u></p>
<p><u>(削除)</u></p>	<p><u>(1) 協議会単独での実施が困難であり、区の支援を必要としていること。</u></p> <p><u>(2) 地区のまちの将来像及びまちづくり活動の方針と整合していること。</u></p> <p><u>(3) まちづくりの基本と整合していること。</u></p> <p><u>(4) 同種の他の助成金を活用していないこと。</u></p>
<p><u>(削除)</u></p>	<p><u>7 第5項又は前項の助成を受けた協議会（以下「助成協議会」という。）は、会計年度の活動事業を変更しようとするときは、規則で定めるところにより区長に届け出なければならない。</u></p>
<p><u>(削除)</u></p>	<p><u>8 助成協議会は、協議会運営経費助成及び協議会活動事業助成に係る会計年度が終了したときは、区長に対し、規則で定めるところにより活動の報告をしなければならない。</u></p>
<p><u>(削除)</u></p>	<p><u>9 区長は、助成協議会が次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、協議会運営経費助成及び協議会活動事業助成の一部又は全部を取り消すことができる。</u></p> <p><u>(1) 認定を取り消されたとき。</u></p>

(案)

新	旧
<p><u>(削除)</u></p> <p><u>(地区まちづくり協議会支援事業)</u></p> <p>第13条 <u>区長は、協議会が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該協議会からの申請に基づき、審査会の審査を経て、規則で定めるところにより協議会の活動に係る経費の助成（以下「協議会活動経費助成」という。）を行う。</u></p> <p><u>(1) 地区まちづくり構想に基づくまちづくり活動計画を作成し、これに基づくまちづくり活動を行おうとしていること。</u></p> <p><u>(2) 協議会単独での前号のまちづくり活動の実施が困難であり、区の支援を必要としていること。</u></p> <p><u>(3) 同種の他の助成（第14条第2項の規定による助成を除く。）を活用していないこと。</u></p> <p><u>2 協議会活動経費助成を受けた協議会（以下「助成協議会」という。）は、会計年度の専門家支援事業を変更しようとするときは、規則で定めるところにより区長に届け出なければならない。</u></p> <p><u>3 助成協議会は、協議会活動経費助成に係る会計年度が終了したときは、区長に対し、規則で定めるところにより活動の報告をしなければならない。</u></p> <p><u>4 区長は、助成協議会が次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、協議会活動経費助成の全部又は一部を取り消すことができる。</u></p> <p><u>(1) 認定を取り消されたとき。</u></p> <p><u>(2) 協議会の活動に係る経費以外の用途に助成金を使用したとき。</u></p> <p><u>(3) 偽りその他不正な手段により助成</u></p>	<p><u>(2) 協議会の運営及び活動事業以外の用途に助成金を使用したとき。</u></p> <p><u>(3) 偽りその他不正な手段により助成金の交付を受けたとき。</u></p> <p><u>10 助成協議会は、前項の規定により助成を取り消されたときは、当該取消しに係る部分に関する助成金を速やかに返還しなければならない。</u></p> <p>第13条 <u>削除</u></p>



(案)

新	旧
<p><u>金の交付を受けたとき。</u></p> <p><u>5 助成協議会は、前項の規定により協議会活動経費助成を取り消されたときは、当該取消しに係る部分に関する助成金を速やかに返還しなければならない。</u></p> <p>(地区計画素案策定支援事業)</p> <p>第14条 (略)</p> <p>2 区長は、前項の登録専門家の派遣を行った地区計画検討団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該地区計画検討団体からの申請に基づき、審査会の審査を経て、規則で定めるところにより地区計画の素案策定に係る経費の助成（以下「地区計画素案策定経費助成」という。）を行う。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 同種の他の<u>助成（第13条第1項の規定による助成を除く。）</u>を活用していないこと。</p> <p>3から6まで (略)</p> <p>(地区まちづくりルールの登録)</p> <p>第15条 (略)</p> <p>2及び3 (略)</p> <p>4 区長は、登録団体が解散したとき<u>又は登録団体から登録の取消しの申請があったときは</u>、当該地区まちづくりルールの登録を取り消すものとする。</p> <p>5 (略)</p> <p>第2節 地区計画等の都市計画の決定</p> <p>第16条から第18条まで (略)</p> <p>第3節 建築協定</p> <p>(建築協定)</p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>第19条</u> 土地所有者等は、<u>建築基準法第69条の規定に基づき</u>、当該土地について一定の区域を定め、住宅地としての環境又は商店街としての利便を高度に維持増進する等建築物の利用を増進し、かつ、土地の環境を改善するため、その区域内における建築</p>	<p>(地区計画素案策定支援事業)</p> <p>第14条 (略)</p> <p>2 区長は、前項の登録専門家の派遣を行った地区計画検討団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該地区計画検討団体からの申請に基づき、審査会の審査を経て、規則で定めるところにより地区計画の素案策定に係る経費の助成（以下「地区計画素案策定経費助成」という。）を行う。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 同種の他の<u>助成金</u>を活用していないこと。</p> <p>3から6まで (略)</p> <p>(地区まちづくりルールの登録)</p> <p>第15条 (略)</p> <p>2及び3 (略)</p> <p>4 区長は、登録団体が解散したときは、当該地区まちづくりルールの登録を取り消すものとする。</p> <p>5 (略)</p> <p>第2節 地区計画等の都市計画の決定</p> <p>第16条から第18条まで (略)</p> <p>第3節 建築協定</p> <p>(建築協定)</p> <p><u>第19条 建築基準法第69条の規定により、建築協定を締結することができる旨を次項のとおり定めるものとする。</u></p> <p><u>2</u> 土地所有者等は、当該土地について一定の区域を定め、住宅地としての環境又は商店街としての利便を高度に維持増進する等建築物の利用を増進し、かつ、土地の環境を改善するため、その区域内における建築物の敷地、位置、構造、用途、形態、意</p>

(案)

新	旧
<p>物の敷地、位置、構造、用途、形態、意匠又は建築設備に関する基準についての協定を締結することができる。</p>	<p>匠又は建築設備に関する基準についての協定を締結することができる。</p>
<p><u>2</u> 建築協定の内容は、建築に関する法律及びこれに基づく命令並びに条例に適合するものでなければならない。</p>	<p><u>3</u> 建築協定の内容は、建築に関する法律及びこれに基づく命令並びに条例に適合するものでなければならない。</p>
<p><u>3</u> 区長は、建築協定を締結しようとする土地所有者等に対し、指導及び助言を行うものとする。</p>	<p><u>4</u> 区長は、建築協定を締結しようとする土地所有者等に対し、指導及び助言を行うものとする。</p>
<p>第3章 建築物等に係る開発調整 第1節 開発事業の基準</p>	<p>第3章 建築物等に係る開発調整 第1節 開発事業の基準</p>
<p>第20条 (略)</p>	<p>第20条 (略)</p>
<p>2 (略) (適用範囲)</p>	<p>2 (略) (適用範囲)</p>
<p>第21条 一団の土地で同一の<u>開発事業者、設計者又は工事施工者(実質的に同一と認められる事業者として規則で定める関係にあるものを含む。)</u>により同時期又は引き続いて<u>行われる</u>2以上の同一の事業について、その合算した規模が次のいずれかに該当する場合は、<u>これらを開発事業</u>とみなして、この章の規定を適用する。</p>	<p>第21条 一団の土地で同一の<u>事業者が</u>同時期又は引き続いて<u>行う</u>2以上の同一の事業について、その合算した規模が次のいずれかに該当する場合は、<u>開発事業</u>とみなして、この章の規定を適用する。</p>
<p>(1) 道路を設ける住宅建設目的の宅地開発で事業区域面積の合計が350平方メートル以上又は区画数の合計が5区画以上</p>	<p>(1) 道路を設ける住宅建設目的の宅地開発で事業区域面積の合計が350平方メートル以上又は区画数の合計が5区画以上</p>
<p>(2) 集団住宅の建設で計画戸数の合計が15戸以上</p>	<p>(2) 集団住宅の建設で計画戸数の合計が15戸以上</p>
<p>(3) 建築物の建設で事業区域面積の合計が500平方メートル以上で当該建築物の延べ面積の合計が1,000平方メートル以上</p>	<p>(3) 建築物の建設で事業区域面積の合計が500平方メートル以上で当該建築物の延べ面積の合計が1,000平方メートル以上</p>
<p>2 (略)</p>	<p>2 (略)</p>
<p>3 開発事業(前2項の規定によりみなされる場合を含む。以下この項及び次項において同じ。)の対象となる建築物が建築基準法<u>第85条第1項から第5項まで</u>に規定する応急仮設建築物若しくは<u>同条第6項及び第7項</u>に規定する仮設建築物である場合の当該建築物又は開発事業の対象となる工事が既存の建築物の用途を変更する工事である場合の当該工事については、こ</p>	<p>3 開発事業(前2項の規定によりみなされる場合を含む。以下この項及び次項において同じ。)の対象となる建築物が建築基準法<u>第85条第1項から第4項まで</u>に規定する応急仮設建築物若しくは<u>同条第5項</u>に規定する仮設建築物である場合の当該建築物又は開発事業の対象となる工事が既存の建築物の用途を変更する工事である場合の当該工事については、この章の規定</p>

(案)

新	旧
<p>の章の規定を適用しない。</p> <p>4 (略)</p> <p>第22条から第29条の3まで (略)</p> <p>第2節 住宅宅地開発事業</p> <p>第30条 (略)</p> <p>第3節 集団住宅建設事業</p> <p>第31条から第41条まで (略)</p> <p>第4章 葬祭場等の設置に係る調整</p> <p>第42条から第56条まで (略)</p> <p>第5章 墓地に係る開発調整</p> <p>第57条から第59条まで (略)</p> <p>第6章 自然環境に対する配慮</p> <p><u>第1節 事業を行う者の責務</u></p> <p>(適用事業)</p> <p>第60条 <u>この節</u>の規定は、住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業、一定規模建設事業及び墓地開発事業に適用する。</p> <p>第61条及び第62条 (略)</p> <p><u>(建築物の脱炭素化)</u></p> <p>第63条 第60条に規定する事業を行う者は、太陽光、太陽熱、風力等の再生可能エネルギーを<u>活用するとともに、省エネルギー化</u>に努めなければならない。</p> <p><u>第2節 再生可能エネルギー設備に係る建築士の説明義務</u></p> <p><u>(説明義務の対象となる建築物の用途及び規模)</u></p> <p><u>第63条の2 建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律(平成27年法律第53号。以下「建築物省エネ法」という。)第67条の5第1項に規定する条例で定める用途は、次に掲げる建築物の用途以外のものとする。</u></p> <p><u>(1) 文化財保護法(昭和25年法律第214号)の規定により国宝、重要文化財、重要有形民俗文化財、特別史跡名勝天然記念物又は史跡名勝天然記念物として指定され、又は仮指定された建築物</u></p> <p><u>(2) 文化財保護法第143条第1項又は第2項の伝統的建造物群保存地区内にお</u></p>	<p>を適用しない。</p> <p>4 (略)</p> <p>第22条から第29条の3まで (略)</p> <p>第2節 住宅宅地開発事業</p> <p>第30条 (略)</p> <p>第3節 集団住宅建設事業</p> <p>第31条から第41条まで (略)</p> <p>第4章 葬祭場等の設置に係る調整</p> <p>第42条から第56条まで (略)</p> <p>第5章 墓地に係る開発調整</p> <p>第57条から第59条まで (略)</p> <p>第6章 自然環境に対する配慮</p> <p><u>(新設)</u></p> <p>(適用事業)</p> <p>第60条 <u>この章</u>の規定は、住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業、一定規模建設事業及び墓地開発事業に適用する。</p> <p>第61条及び第62条 (略)</p> <p><u>(再生可能エネルギーの活用)</u></p> <p>第63条 第60条に規定する事業を行う者は、太陽光、太陽熱、風力等の再生可能エネルギーの<u>活用</u>に努めなければならない。</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p>

(案)

新	旧
<p><u>ける同法第2条第1項第6号に規定する伝統的建造物群を構成している建築物</u></p> <p><u>(3) 旧重要美術品等の保存に関する法律(昭和8年法律第43号)の規定により重要美術品等として認定された建築物</u></p> <p><u>(4) 文化財保護法第182条第2項の条例その他の条例の定めるところにより現状変更の規制及び保存のための措置が講じられている建築物</u></p> <p><u>(5) 第1号、第3号又は前号に掲げる建築物であったものの原形を再現する建築物</u></p> <p><u>(6) 景観法(平成16年法律第110号)第19条第1項の規定により景観重要建造物として指定された建築物</u></p> <p><u>(7) 建築基準法第85条第1項又は第2項に規定する応急仮設建築物であって、その建築物の工事を完了した後3月以内であるもの又は同条第3項の許可を受けたもの</u></p> <p><u>(8) 建築基準法第85条第2項に規定する事務所、下小屋、材料置場その他これらに類する仮設建築物</u></p> <p><u>(9) 建築基準法第85条第6項又は第7項の規定による許可を受けた建築物</u></p> <p><u>2 建築物省エネ法第67条の5第1項に規定する条例で定める規模は、建築物の建築に係る部分の床面積の合計が10平方メートル以上のものとする。</u></p> <p>第7章 雑則</p> <p>第64条 (略)</p> <p>第8章 罰則</p> <p>第65条及び第66条 (略)</p> <p>別表 (略)</p> <p><u>付 則</u></p> <p><u>(施行期日)</u></p> <p><u>1 この条例は、令和7年4月1日から施行する。</u></p> <p><u>(経過措置)</u></p> <p><u>2 この条例の施行の際、現にこの条例によ</u></p>	<p>(新設)</p> <p>第7章 雑則</p> <p>第64条 (略)</p> <p>第8章 罰則</p> <p>第65条及び第66条 (略)</p> <p>別表 (略)</p>

(案)

新	旧
<p><u>る改正前の地域力を生かした大田区まちづくり条例（以下「旧条例」という。）の規定に基づく大田区まちづくり認定審査会の委員である者の任期については、なお従前の例による。</u></p> <p><u>3 この条例の施行の日（以下「施行日」という。）前に区長に対して行ったまちづくり専門家の登録に係る申請でこの条例の施行の際当該申請に対する決定がされていないものは、この条例による改正後の地域力を生かした大田区まちづくり条例（以下「新条例」という。）の規定に基づく申請があったものとみなす。</u></p> <p><u>4 施行日前に区長に対して行ったまちづくり協議会の認定に係る申請でこの条例の施行の際当該申請に対する決定がされていないものは、新条例の規定に基づく申請があったものとみなす。</u></p> <p><u>5 この条例の施行の際、現に協議会の認定を受けているものに係る改正後の第12条第2項から第4項までの規定の適用については、同条第2項中「5年」とあるのは「5年（令和7年4月1日前の期間を含む。）」とし、同条第3項の規定による更新の申請に基づき最初の更新がされるまでの間は、同条第4項第3号中「認定の要件」とあるのは「地域力を生かした大田区まちづくり条例の一部を改正する条例（令和6年条例第 号）による改正前の第12条第1項に規定する認定の要件」とする。</u></p> <p><u>6 改正後の第13条の規定は、施行日以後に協議会活動経費の申請をするものから適用し、施行日前に旧条例に基づく協議会運営経費助成及び協議会活動事業助成の申請をしたものについては、なお従前の例による。</u></p> <p><u>7 改正後の第21条第1項の規定は、施行日以後に事前協議を行う住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業又は一定規模建設事業（以下「開発事業」という。）から適用し、施行日前に事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。</u></p>	

まちづくり環境委員会  
令和6年9月 18・19 日

まちづくり推進部 資料 13 番  
所管 建築調整課

報告第 35 号資料

区の義務に属する損害賠償額決定に係る専決処分の報告について

(令和6年第3回大田区議会定例会の報告議案)

庁有自転車による負傷及び車両損傷事故賠償金の支払いに係る専決処分

番号	件名	賠償金額	概要
		専決処分日	
1	庁有自転車による負傷及び車両損傷事故	61万8,400円	令和5年1月11日午前8時40分頃、職員が西蒲田五丁目13番先の道路を庁有自転車で走行中、正面から走行してきた相手方Aの自転車を避けようとハンドルを切ったところ、相手方Aと同方向であったため、正面衝突して双方が転倒し、相手方Aが負傷したほか、その際、庁有自転車に並走していた相手方Bの自転車と転倒した職員が接触したため、相手方Bが負傷し、当該自転車が損傷した。
		令和6年8月23日	



# 大田区駐車場整備計画の改定及び (仮称)蒲田地区駐車場地域ルール of 検討について

## 1. 大田区駐車場整備計画の改定について

### (1) 本計画について

都市計画マスタープランや蒲田駅周辺地区グランドデザインに掲げる、蒲田駅周辺の機能更新、歩車動線の交錯やまちなみの分断の改善を行うため、駐車施設の量や配置の適正化を図ることを目的に、令和4年度より「大田区駐車場整備計画」の改定に取り組んできた。  
このたび、本計画で示した内容を補足する資料編を追加し、別紙のとおり「大田区駐車場整備計画(蒲田地区)(案)」をとりまとめた。

### (2) 今後のスケジュール(予定)

令和6年10月上旬頃 改定及び大田区ホームページ掲載

## 2. (仮称)蒲田地区駐車場地域ルール of 検討について

### (1) 協議会の設置について

地域ルール策定協議会を設置し、地域ルール(案)の作成に向け、必要となる事項を定めるための協議及び検討を行う。

### (2) 今後のスケジュール(予定)

令和6年度 「(仮称)蒲田地区駐車場地域ルール策定協議会」設置

※構成員 : 学識経験者・東京都・警視庁・区・地元組織・民間事業者等

開催回数: 5回程度(令和6年度及び令和7年度)

令和7年度 「(仮称)蒲田地区駐車場地域ルール」策定

令和8年度 「(仮称)蒲田地区駐車場地域ルール」運用開始

## 第1章. 駐車場整備計画の概要

### 1. 駐車場整備計画改定の背景

大田区は、蒲田地区を中心核の一つに位置付け、駐車需要に対応した量的・位置的に適正な駐車施設の整備推進を目的とし、平成10年10月に東京都市計画駐車場整備地区大田区駐車場整備地区（以下「駐車場整備地区」という。）を定め、大田区駐車場整備計画を策定し、駐車施設の整備を推進してきました。しかし、近年は自動車保有台数の減少、ICTサービスがもたらしたインターネットショッピングに代表されるライフスタイルの変化など、駐車施設を取り巻く状況は大きく変化しています。まちづくりの将来像を見据え、時代に適合した駐車施設のあり方を見直し、総量のコントロールだけでなく、配置や規模、機能等「質」的なコントロールを行い総合的にマネジメントすることが必要となります。

また、全国的にまちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が安全に集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。蒲田駅周辺においても、新空港線の整備や駅周辺の基盤整備、民間の再開発などの機運が高まっており、大田区は、令和4年3月に大田区都市計画マスタープラン、令和4年4月に蒲田駅周辺地区ランドデザインを改定しています。このような背景を踏まえ、まちづくりの一環として駐車施策に取組むことが重要であることから、蒲田地区の地区特性に応じた駐車施設整備に関する基本方針や、今後取組むべき施策等を定めることを目的に駐車場整備計画を改定します。

### 2. 対象区域

平成10年10月に策定した大田区駐車場整備計画と同様に、右図に示す駐車場整備地区を対象とします。

### 3. 質の高い駐車施設整備により目指すまちの姿

**目指すまちの姿1** 都市骨格軸※における駐車施設の配置適正化等により創出する、歩行者の安全が確保されたにぎわいのあるまち

**目指すまちの姿2** 近年の動向を踏まえた駐車施設の整備により実現する、誰もがストレスなく移動できる快適な環境を備えたまち

※都市骨格軸：蒲田駅周辺地区ランドデザインに位置付けられた、蒲田駅周辺地区の東西と地区内拠点間をつなぐ軸であり、まち全体を繋ぎ一体性を創出し、にぎわいの広がりをつくる。

### 4. 本計画の位置付け

大田区都市計画マスタープラン及び蒲田駅周辺地区ランドデザインに示すまちづくりの方針を踏まえて、本計画の推進を図ります。

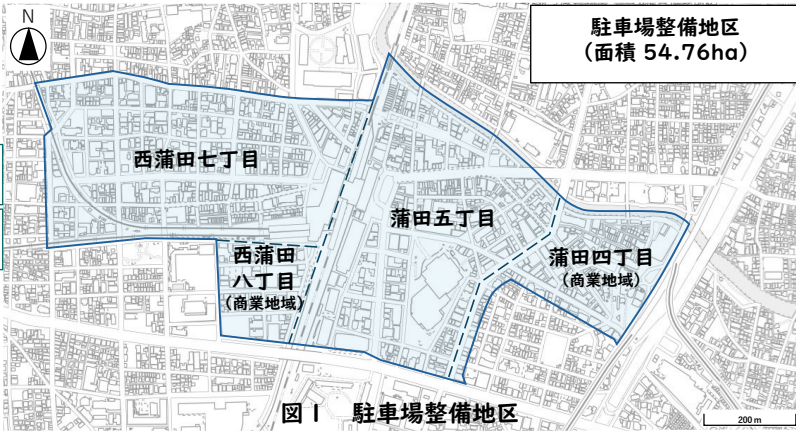


図1 駐車場整備地区

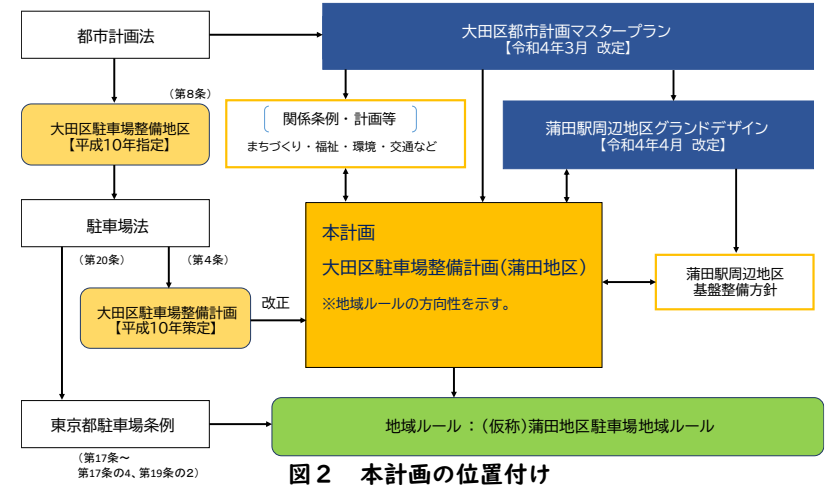


図2 本計画の位置付け

## 第2章. 駐車施設整備に関する基本方針



地区	駐車施設			路上駐車		
	乗用車	荷さばき車両	自動二輪車等	乗用車	荷さばき車両	自動二輪車等
西口周辺地区	収容台数：110台 ピーク：91台 稼働率：83%	収容台数：0台 ピーク：- 稼働率：-	収容台数：50台 ピーク：31台 稼働率：62%	22台	4台	17台
西口駅前地区	収容台数：315台 ピーク：195台 稼働率：62%	収容台数：11台 ピーク：6台 稼働率：55%	収容台数：15台 ピーク：15台 稼働率：100%	34台	15台	44台
東口駅前地区	収容台数：636台 ピーク：372台 稼働率：58%	収容台数：5台 ピーク：3台 稼働率：60%	収容台数：78台 ピーク：42台 稼働率：54%	42台	13台	23台
京急蒲田地区	収容台数：43台 ピーク：34台 稼働率：79%	収容台数：3台 ピーク：2台 稼働率：67%	収容台数：9台 ピーク：5台 稼働率：56%	6台	2台	4台

### 課題1

駐車場整備地区の実状、利用者のニーズに即した駐車施設の整備が必要

■乗用車  
・駐車施設に余剰が生じている  
・需要に応じた位置に駐車施設が必要  
・路上駐車が発生

■荷さばき車両  
・小規模な建物の荷さばき需要がある  
・路上での短時間荷さばき需要への対応

■自動二輪車等  
・駐車施設が不足  
・路上駐車が発生

■その他  
・車椅子利用者用駐車施設は数が限られている  
・観光バス及び送迎バス等の路上駐車が見受けられる

課題2  
まちづくりと連携した駐車施策が必要

課題3  
新技術及び新たな利用形態への対応が必要

### 基本方針1

地区特性に応じた駐車施設整備の推進

- 乗用車の駐車需要への対応
- 荷さばき車両の駐車需要への対応
- 自動二輪車等の駐車需要への対応
- 車椅子利用者用の駐車需要への対応
- 観光バス及び送迎バス等の駐車需要への対応

### 基本方針2

まちづくりと連携した駐車施設の配置適正化

- まちづくり及び都市交通を踏まえた配置の適正化

### 基本方針3

駐車施設の新たな有効利用方策の検討

- 新技術等の普及にあわせた柔軟な対応

■駐車場地域ルールの検討  
駐車施設の実現性を高めるためのルール作り  
基本方針4 施策の実現性を高めるためのルール作り

## 第3章. 将来需給バランス

### 1. 目標年次

大田区都市計画マスタープランや蒲田駅周辺地区ランドデザインに示されている年次に合わせ、概ね2040年代とします。

### 2. 将来需給バランス及び目標量

乗用車については供給台数が需要台数を上回ることが予想されるため、必要とされる将来需要台数に対応し、新設だけでなく既存の駐車施設も有効活用しながら、駐車施設を適切に整備します。

荷さばき車両および自動二輪車等については、将来駐車需給バランスをみると地区により傾向が異なることが予想されるため、公共と民間が適切な役割を果たし将来需要台数に応じた駐車施設の確保を目指します。

## 第4章. 駐車施設整備に関する施策

### 基本方針1 地区特性に応じた駐車施設整備の推進

- 乗用車用駐車施設  
施策1-(1) 地区特性に応じた乗用車用駐車施設の確保
- 荷さばき車両用駐車施設  
施策1-(2) 地区特性に応じた荷さばき車両用駐車施設の確保
- 自動二輪車等用駐車施設  
施策1-(3) 自動二輪車等用駐車施設の確保
- 車椅子利用者用駐車施設  
施策1-(4) 誰でも使いやすい駐車施設の整備推進
- 観光バス及び送迎バス等用駐車施設  
施策1-(5) 駐車位置の整序化

### 基本方針2 まちづくりと連携した駐車施設の配置適正化

- 施策2 駐車施設の集約化、適正配置及び出入口の設置制限

### 基本方針3 駐車施設の新たな有効利用方策の検討

- 施策3 新技術及び新たな利用形態の普及に合わせた駐車施設整備への対応

### 基本方針4 施策の実現性を高めるためのルール作り

- 施策4 駐車場地域ルールの検討

**大田区駐車場整備計画（蒲田地区）  
（案）**

**令和6年9月  
大田区**

## <目次>

第1章 駐車場整備計画の概要	1
1 駐車場整備計画改定の背景	1
2 対象区域	2
3 質の高い駐車施設整備により目指すまちの姿	3
4 本計画の位置付け	4
第2章 駐車施設整備に関する基本方針	5
1 車種別の駐車に関する現況と課題	5
2 その他駐車に関する現況と課題	18
3 まちづくりと連携した駐車施策に関する現況と課題	19
4 新技術及び新たな利用形態に関する現況と課題	20
5 駐車施設の基本方針	22
第3章 将来需給バランス	23
1 目標年次	23
2 将来需給バランス及び目標量	23
第4章 駐車施設整備に関する施策	27
第5章 主要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要	30
1 都市計画駐車場	30
2 主要な路外駐車場の位置及び今後開発が想定される大規模開発等の路外駐車場の位置	30
第6章 駐車施設整備に関する施策の展開	31
1 駐車施設整備に関する公共と民間の役割分担	31
2 地区特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築	31
3 社会情勢や技術革新に応じた柔軟な計画見直しの必要性	32

本文中において、特に解説が必要な語句は末尾に「\*」を付し、資料編の用語集にまとめましたので参照してください。

# 第1章 駐車場整備計画の概要

## 1 駐車場整備計画改定の背景

大田区は、蒲田地区を中心核の一つに位置付け、駐車需要に対応した量的・位置的に適正な駐車施設\*の整備推進を目的とし、平成10年10月に東京都市計画駐車場整備地区大田区駐車場整備地区（以下「駐車場整備地区」という。）を定め、大田区駐車場整備計画を策定し、駐車施設の整備を推進してきました。

しかし、近年は自動車保有台数の減少、ICT\*サービスがもたらしたインターネットショッピングに代表されるライフスタイルの変化など、駐車施設を取り巻く状況は大きく変化しています。まちづくりの将来像を見据え、時代に適合した駐車施設のあり方を見直し、総量のコントロールだけではなく、配置や規模、機能等「質」的なコントロールを行い総合的にマネジメントすることが必要となります。

また、全国的にまちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が安全に集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。

蒲田駅周辺においても、新空港線の整備や駅周辺の基盤整備、民間の再開発などの機運が高まっており、大田区は、令和4年3月に大田区都市計画マスタープラン\*、令和4年4月に蒲田駅周辺地区ランドデザイン\*を改定しています。

このような背景を踏まえ、まちづくりの一環として駐車施策に取り組むことが重要であることから、蒲田地区の地区特性に応じた駐車施設整備に関する基本方針や、今後取り組むべき施策等を定めることを目的に駐車場整備計画を改定します。

### 【駐車場整備計画とは】

- ✓ 駐車場法（昭和32年法律第106号）第4条の規定に基づき策定する法定計画です。
- ✓ 大田区内の駐車場整備地区における自動車駐車施設の整備に関し必要事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、公衆の利便に資するとともに都市機能の維持及び増進に寄与することを目的としています。



## 2 対象区域

本計画の対象区域は、平成 10 年 10 月に策定した大田区駐車場整備計画と同様に、下図に示す駐車場整備地区を対象とします。

(蒲田地区対象区域)

蒲田五丁目及び西蒲田七丁目の全域、蒲田四丁目及び西蒲田八丁目の商業地域

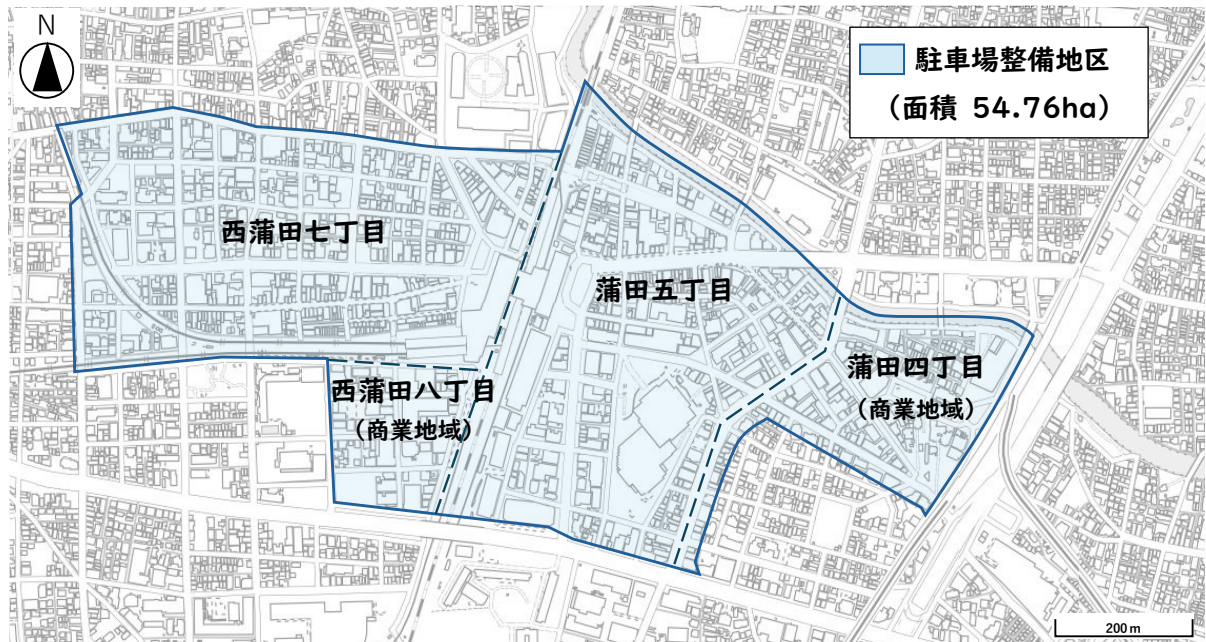


図 1-1 駐車場整備地区

### 【駐車場整備地区とは】

- ✓ 駐車場法第 3 条第 1 項及び都市計画法第 8 条第 1 項に基づき都市計画決定している地区です。
- ✓ 主に商業地域、近隣商業地域、その他周辺の地域（第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域もしくは準工業地域）内において、自動車交通または周辺地域内で混雑する地区（自動車交通がふくそうする地区）の道路効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域です。

### 3 質の高い駐車施設整備により目指すまちの姿

蒲田駅周辺地区は大田区都市計画マスタープランにおいて、広域連携・交流の中心的な役割を担う拠点としての都市づくりを推進することが求められており、商業・業務機能の更なる集積と文化・行政等の拠点機能の強化が予測されます。

また、蒲田駅周辺地区グランドデザインでは、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅とその周辺を都市機能が集積する地区の中心となる地区内拠点とし、両拠点を結び、地区の東西をつなぐ軸を都市骨格軸に位置付け2核1軸により、ヒト・モノ・コトを集め、骨格を中心として生じるにぎわいが地区全体に波及する都市構造を目指しています。

#### 【都市骨格軸とは】

蒲田駅周辺地区グランドデザイン：まちづくりの方向性（拠点・軸・エリアに応じたまちづくり）

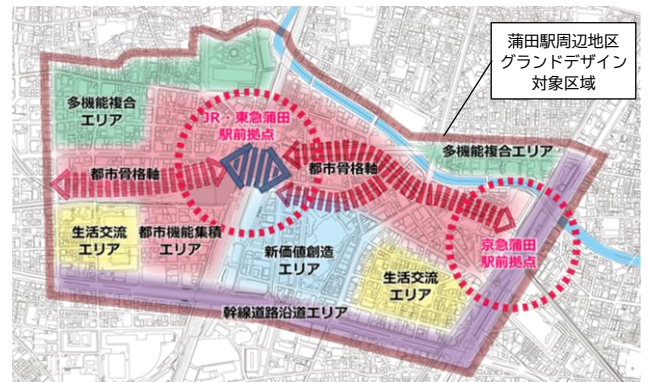
- ✓ 都市骨格軸とは、蒲田駅周辺地区グランドデザインに位置付けられた軸です。
- ✓ 蒲田駅周辺地区の東西と地区内拠点間をつなぐ軸であり、まち全体を繋ぎ一体性を創出し、にぎわいの広がりをつくります。

（2核1軸の都市構造）

ヒト・モノ・コトを集め、骨格を中心として生じるにぎわいが地区全体に波及する、2つの拠点を軸が繋ぐまちの骨格を形成します。

（重点方策）

- （1）沿道のにぎわいが連続するまちなみを形成します
- （2）道路と沿道が一体となったにぎわい溢れるストリートを創出します
- （3）安心で快適な拠点やまちを繋ぐ歩行者環境を形成します



出典：大田区 蒲田駅周辺地区グランドデザイン  
蒲田駅周辺地区グランドデザイン対象区域

現在、震災復興土地区画整理事業の完了から約50年が経過し、駐車場整備地区には多くの老朽化した建築物等が存在します。今後、建築物等建替えの動きに合わせて街区再編によるまちの更新が行われると、附置義務\*による駐車施設の整備を必要とする建物が多数生じる可能性があります。これに伴い、公共交通が集中する駅周辺や歩行者動線上に駐車施設の出入口が設けられ、自動車誘引し、安全な歩行者空間の確保ができなくなるおそれがあります。

このような事態が起こらぬよう、交通ネットワークを考慮した道路空間の再編やまちづくりと連携し、都市骨格軸については路上駐車対策、駐車施設の量と配置の適正化や出入口位置の配慮など、柔軟な駐車施設の整備を推進することにより、歩行者の安全が確保されたにぎわいのあるまちを創出します。



加えて、自動車保有台数の減少やICTサービスがもたらすライフスタイルの変化、将来的な次世代モビリティ\*への対応等については、近年の動向を踏まえ、新設だけでなく既存の駐車施設等も活用するなど、地区特性に合わせ柔軟に駐車施設を整備することにより、誰もがストレスなく移動できる快適な環境を備えたまちを形成します。

都市空間の魅力を向上させるためには、駐車施設の量的な整備を無秩序に続けるのではなく、上記のように、まちづくりの観点から駐車施設の整備を捉え、その質を高め総合的にマネジメントすることが必要です。

以上から、質の高い駐車施設整備により目指すまちの姿を以下のとおり示します。

<b>■ 目指すまちの姿 1</b>	<b>都市骨格軸における駐車施設の配置適正化等により創出する、歩行者の安全が確保されたにぎわいのあるまち</b>
<b>■ 目指すまちの姿 2</b>	<b>近年の動向を踏まえた駐車施設の整備により実現する、誰もがストレスなく移動できる快適な環境を備えたまち</b>

## 4 本計画の位置付け

本計画は蒲田駅周辺地区におけるまちづくりの一環としての取組であることから、大田区都市計画マスタープラン(以下「マスタープラン」という。)及び蒲田駅周辺地区ランドデザイン(以下「ランドデザイン」という。)に示すまちづくりの方針を踏まえて駐車施設の整備を推進していきます。また、大田区にある駐車場関係の条例や要綱についても整合を図ります。

さらに、本計画の実現性を高めるため、地区特性に応じたきめ細やかな駐車施策を展開し、まちづくりに寄与する取組の検討を進めていきます。

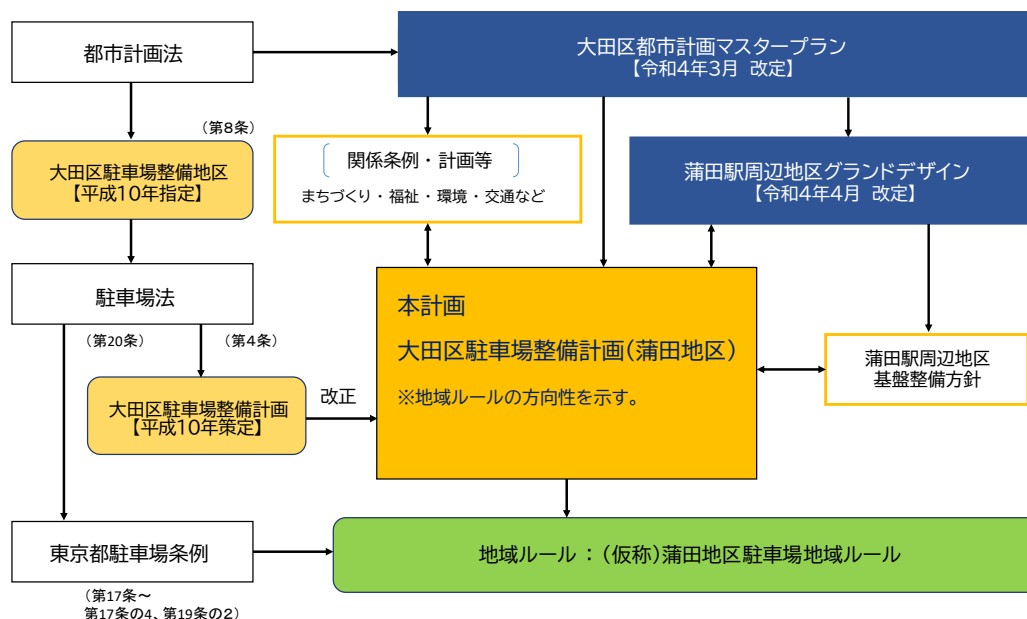


図 1-2 本計画の位置付け

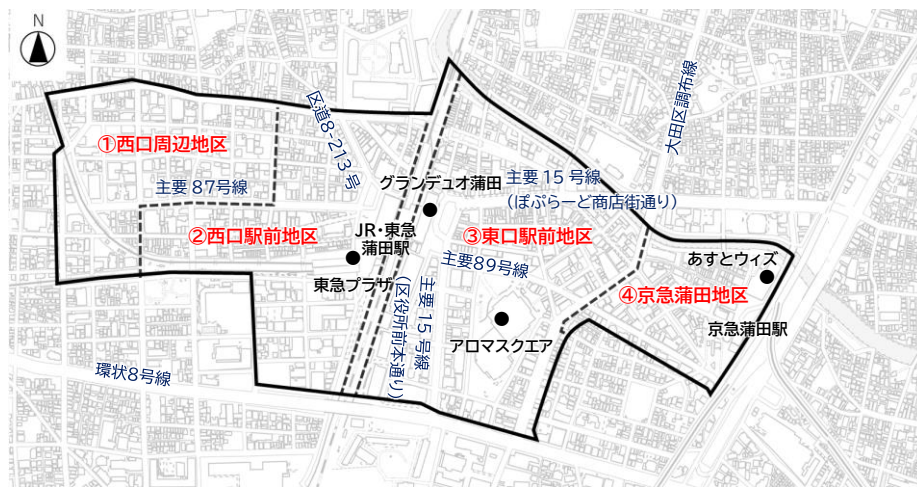
## 第2章 駐車施設整備に関する基本方針

### 1 車種別の駐車に関する現況と課題

これまで大田区では駐車需要に対応した量的整備を推進してきましたが、近年は駐車施設を取り巻く環境が大きく変化し、駐車時間や必要となる駐車スペースはその目的に応じて多様化しています。

本計画では多様化する駐車状況を把握するため、周辺の土地利用等を考慮し、下図のとおり西口周辺地区、西口駅前地区、東口駅前地区、京急蒲田地区の4つの地区に分けて整理していきます。

また、本章では乗用車、集配送車両(以下「荷さばき車両」という。)、自動二輪車・原動機付自転車\* (以下「自動二輪車等」という。) 及びその他駐車に関する現況と課題等を整理します。



※1 ●は、主な大規模駐車施設。

図 2-1 駐車場整備地区内の地区区分

#### 【各地区の状況】

		①西口周辺地区	②西口駅前地区	③東口駅前地区	④京急蒲田地区
地区の状況	土地利用の状況	商業地域・容積率500%の地域であるが、実態は住宅が大半を占める。	商業地域・容積率500%、一部700%の地域あり。	商業地域・容積率500%、一部700%の地域あり。	商業地域・容積率500%の地域。
	グランドデザインの位置付け	多機能複合エリアが大部分を占め周辺住宅地との調和を図る。	都市機能集積エリアとしてにぎわいを創出する。	都市機能集積エリアとしてにぎわいを創出し、「新価値創造地区」として人々の交流を図る。	都市機能集積エリアとしてにぎわいを創出する。
	交通状況	生活道路等を経由して、 <b>住宅等を目的地</b> とした、利用者が限定された駐車需要が想定される。駐車施設の需要も供給も少ない。	都市計画道路(区道8-213号線、主要87号線)を経由して、 <b>JR・東急蒲田駅方面を目的地</b> とする需要が想定される。	都市計画道路(主要15号線、主要第87号線)を経由して、 <b>JR・東急蒲田駅方面を目的地</b> とする需要が想定される。	都市計画道路(大田調布線)により③地区と分断。 <b>京急蒲田駅方面を目的地</b> とする需要が想定される。

## (1) 乗用車の現況と課題

### ア 乗用車用駐車施設の利用状況

乗用車用駐車施設の利用状況は、西口67%、東口60%、駐車場整備地区全体では63%であり、収容台数が需要台数を上回っており、余裕が生じています。

#### 【乗用車の駐車施設の利用状況（ピーク時）】

平成30年・令和3年の駐車実態調査より

地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数(台) 【A】	需要台数(台)※2		利用率(%) 【B】/【A】	
			平日・休日別	平日・休日のうち 最大値(台)【B】		
①西口周辺地区	10	110	平日	91	91	83
			休日	75		
②西口駅前地区	17	315	平日	174	195	62
			休日	195		
西口(①+②)合計	27	425	286		67	
③東口駅前地区	30	636	平日	372	372	58
			休日	304		
④京急蒲田地区	2	43	平日	34	34	79
			休日	32		
東口(③+④)合計	32	679	406		60	
駐車場整備地区全体	59	1,104	692		63	

※1 資料編 p.7 参照。

※2 地区ごとのピーク時の台数。

## イ 乗用車の路上駐車状況

乗用車の路上駐車は駅周辺に多く、西口では56台、東口では48台、駐車場整備地区全体では104台発生しています。

### 【乗用車の路上駐車台数（ピーク時）】

平成30年・令和3年の駐車実態調査より

地区	路上駐車台数(台)		平日・休日のうち 最大値(台)
	平日	休日	
①西口周辺地区	平日	14	22
	休日	22	
②西口駅前地区	平日	27	34
	休日	34	
西口(①+②)合計			56
①東口駅前地区	平日	42	42
	休日	27	
④京急蒲田地区	平日	5	6
	休日	6	
東口(③+④)合計			48
駐車場整備地区全体			104

※1 資料編 p.8 参照。

## ウ 乗用車用駐車施設の課題

乗用車用駐車施設は余剰が生じている一方、路上駐車も発生しています。また、駐車実態調査のアンケートでは、路上に駐車している理由として買い物や食事を目的とするものが多く挙げられていました（資料編10ページ参照）。このような駐車需要に対応した駐車施設が、利用しやすい位置に不足していると考えられます。

### 【乗用車の駐車需給バランス（ピーク時）】

平成30年・令和3年の駐車実態調査より

地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数 (台)【A】	需要台数(台)※1			収容台数に占める需要台数 の割合(%)【B】/【A】
			駐車施設	路上駐車	合計【B】	
①西口周辺地区	10	110	91	22	113	103
②西口駅前地区	17	315	195	34	229	73
西口(①+②)合計			286	56	342	80
③東口駅前地区	30	636	372	42	414	65
④京急蒲田地区	2	43	34	6	40	93
東口(③+④)合計			406	48	454	67
駐車場整備地区全体			692	104	796	72

※1 地区ごとのピーク時の台数。

## (2) 荷さばき車両用駐車施設の現況と課題

### ア 荷さばき車両用駐車施設の利用状況

駐車場整備地区内には、荷さばき車両の駐車施設があまり整備されておらず、西口周辺地区には荷さばき車両の駐車施設が整備されていません。

#### 【荷さばき車両の駐車施設の利用状況（ピーク時）】

平成 30 年の駐車実態調査より

地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数(台) 【A】	需要台数(台)※2		利用率(%) 【B】/【A】
			平日・休日別	平日・休日のうち 最大値(台)【B】	
①西口周辺地区	0	—	平日	—	—
			休日	—	
②西口駅前地区	3	11	平日	6	6
			休日	4	
西口(①+②)合計		3	6		55
③東口駅前地区	1	5	平日	3	3
			休日	2	
④京急蒲田地区	2	3	平日	2	2
			休日	1	
東口(③+④)合計		3	5		63
駐車場整備地区全体		6	11		58

※1 資料編 p.12 参照。

※2 地区ごとのピーク時の台数。

### イ 荷さばき車両の路上駐車状況

荷さばき車両の路上駐車は西口19台、東口15台、駐車場整備地区全体では34台発生しています。

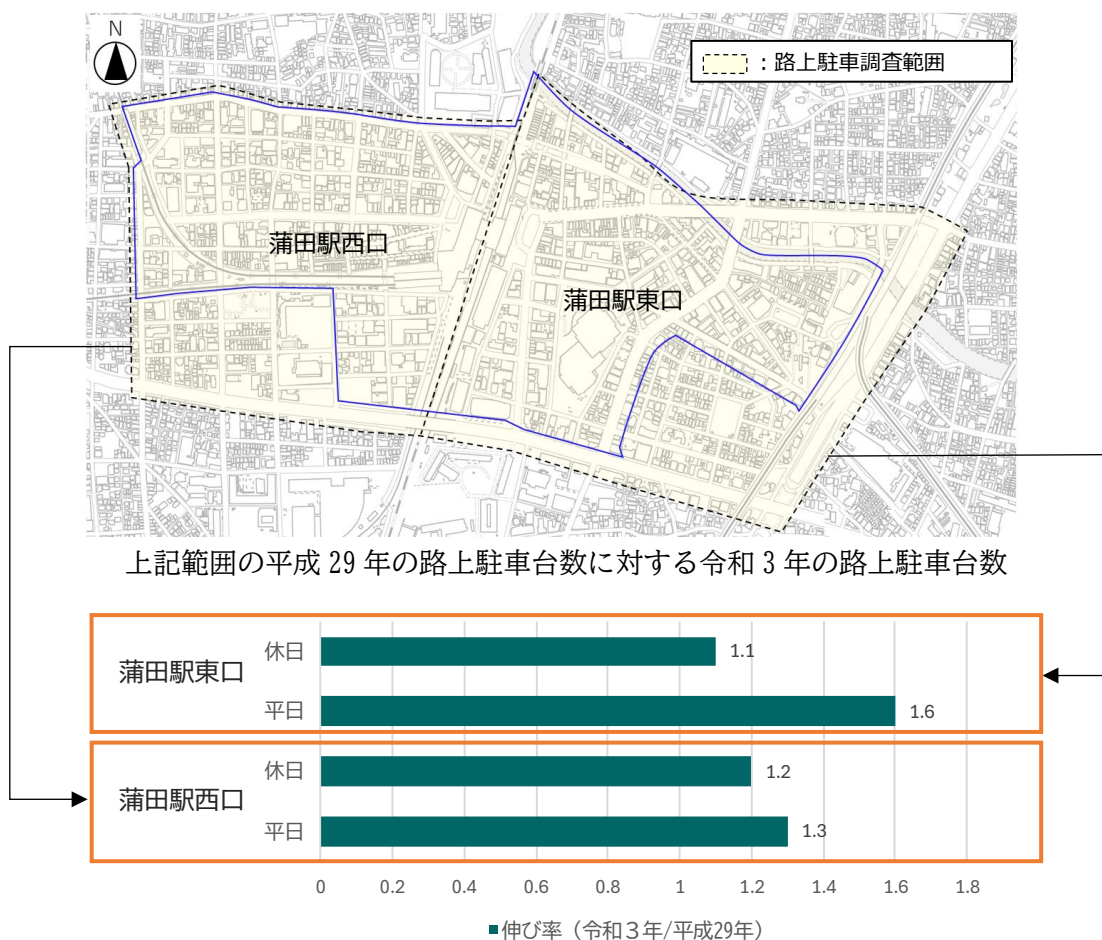
#### 【荷さばき車両の路上駐車台数（ピーク時）】

平成 30 年・令和 3 年の駐車実態調査より

地区	路上駐車台数(台)		平日・休日のうち最大値(台)
①西口周辺地区	平日	4	4
	休日	4	
②西口駅前地区	平日	15	15
	休日	7	
西口(①+②)合計		19	
③東口駅前地区	平日	13	13
	休日	8	
④京急蒲田地区	平日	2	2
	休日	1	
東口(③+④)合計		15	
駐車場整備地区全体		34	

※1 資料編 p.13 参照。

荷さばき車両の路上駐車台数の伸び率（図 2-2 参照）をみると、蒲田駅東口・西口ともに近年増加傾向にあります。



参考:平成 29 年度・令和3年度路上駐車実態調査(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)

図 2-2 荷さばき車両の路上駐車伸び (ピーク時)



荷さばき車両の路上駐車特性を調査したところ、駐車時間は64%が10分以下の短時間(図2-3参照)であり、駐車位置から目的地までの横持ち\*距離は79%が50m未満の短距離(図2-4参照)でした。

令和5年の駐車実態調査より

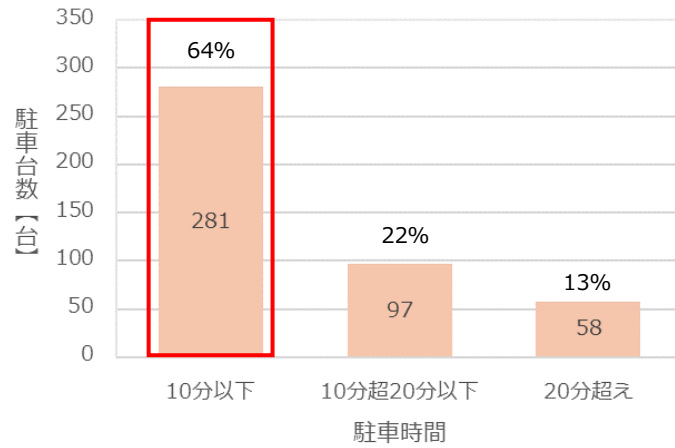


図 2-3 荷さばき車両の駐車時間別路上駐車台数

令和5年の駐車実態調査より

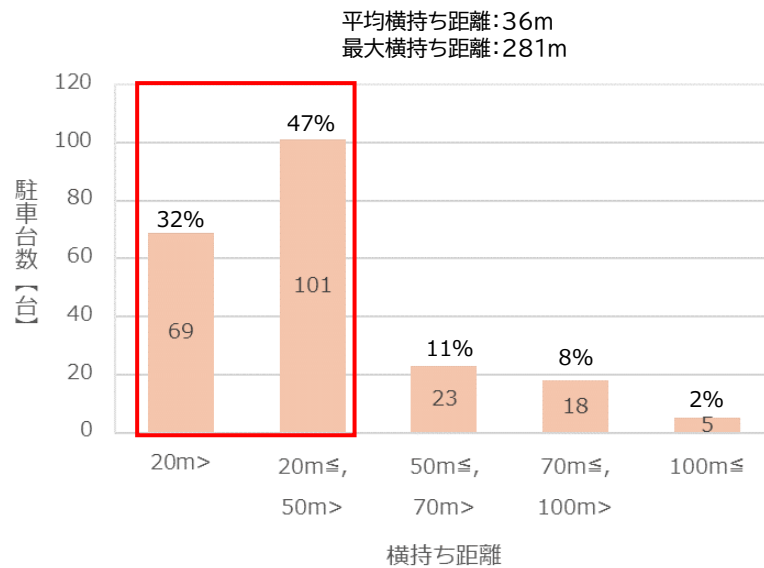


図 2-4 路上駐車車両の横持ち距離



## ウ 荷さばき車両用駐車施設の課題

荷さばき車両用駐車施設は商品の荷卸し及び積込み(以下「荷さばき」という。)の需要を生じさせる建物に設置することが基本です。

しかし、収容台数に占める需要台数の割合は、最も高い地区で320%、駐車場整備地区全体では237%と非常に高くなっています。その原因の1つとして、附置義務基準未滿の小規模な建物から生じる駐車需要が考えられます。特に小規模な店舗が連なる商店街などでは、路上での荷さばきが散見されます。

路上で荷さばきを行わざるを得ない状況を改善するため、駐車特性を考慮して駐車施設を確保していく必要があります。

### 【荷さばき車両の駐車需給バランス (ピーク時)】

平成30年・令和3年の駐車実態調査より

地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数 (台)【A】	需要台数(台)※1			収容台数に占める需要台数 の割合(%)【B】/【A】
			駐車施設	路上駐車	合計【B】	
①西口周辺地区	0	—	—	4	4	— ※2
②西口駅前地区	3	11	6	15	21	191
西口(①+②)合計	3	11	6	19	25	227
③東口駅前地区	1	5	3	13	16	320
④京急蒲田地区	2	3	2	2	4	133
東口(③+④)合計	3	8	5	15	20	250
駐車場整備地区全体	6	19	11	34	45	237

※1 地区ごとのピーク時の台数。

※2 収容台数が0であるため割合は算定できない。

JR・東急蒲田駅の東西及び京急蒲田駅の西側には商店街が広がり、小売店や飲食店等が集積していることから、これらの施設を目的とした荷さばきが、荷さばき車両用駐車施設以外の店舗前や商店街周辺の道路、駅周辺等で行われています。一部の道路では、荷さばき目的の車両と歩行者との交錯による歩行環境の悪化や交通事故の危険性などが懸念されます。

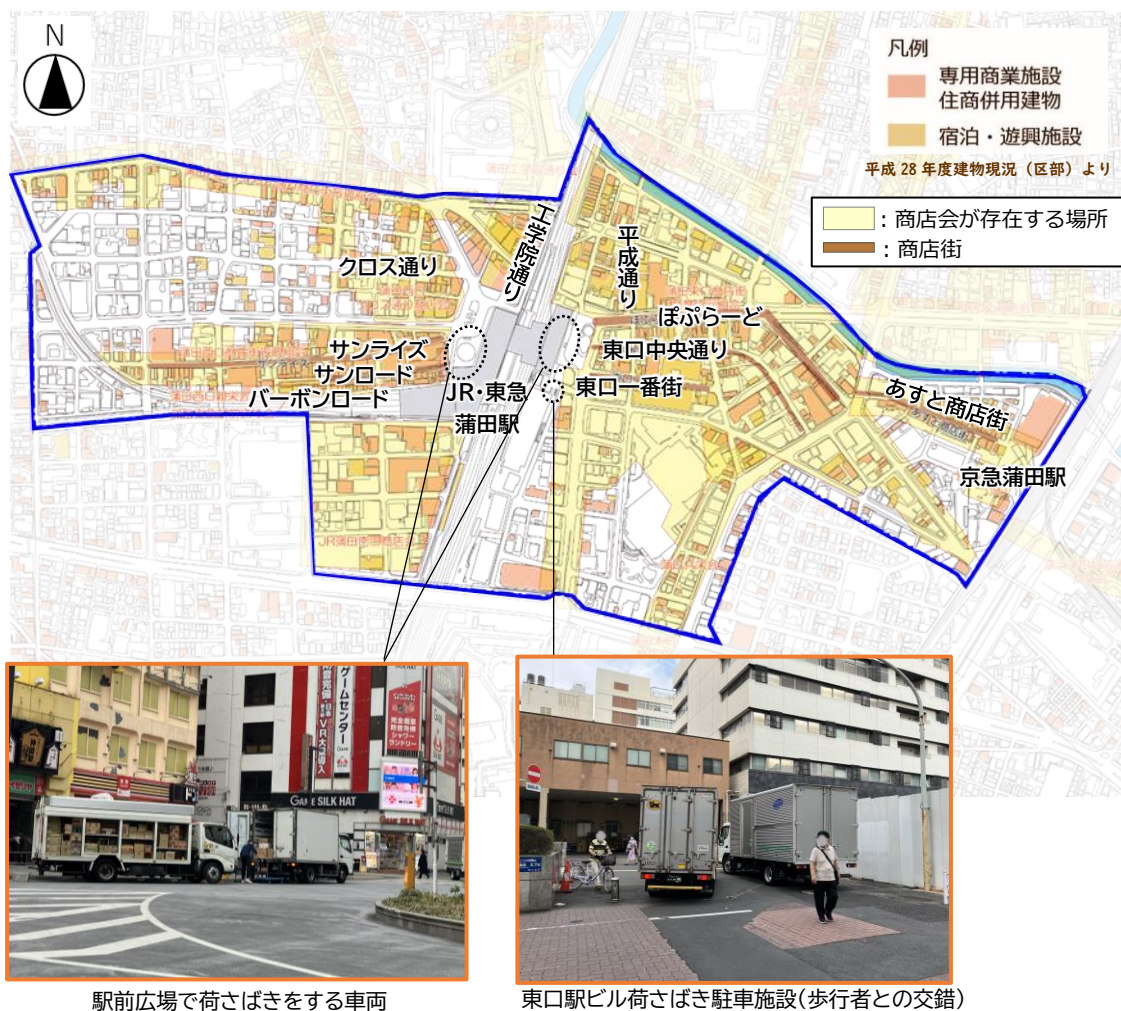


図 2-5 蒲田駅周辺の商店街と駅周辺における荷さばきの課題

### (3) 自動二輪車等用駐車施設の現況と課題

#### ア 自動二輪車用駐車施設の利用状況

自動二輪車用駐車施設の利用状況は、西口71%、東口61%、駐車場整備地区全体では68%で、収容台数が需要台数を上回っています。

#### 【自動二輪車用駐車施設の利用状況（ピーク時）】

平成 30 年の駐車実態調査より

地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数(台) 【A】	需要台数(台)※2		利用率(%) 【B】/【A】	
			平日・休日別	平日・休日のうち 最大値(台)【B】		
①西口周辺地区	1	50	平日	30	31	62
			休日	31		
②西口駅前地区	1	15	平日	9	15	100
			休日	15		
西口(①+②)合計	2	65	46		71	
③東口駅前地区	2	14	平日	8	9	64
			休日	9		
④京急蒲田地区	1	9	平日	5	5	56
			休日	2		
東口(③+④)合計	3	23	14		61	
駐車場整備地区全体	5	88	60		68	

※1 資料編 p.15 参照。

※2 地区ごとのピーク時の台数。

## イ 自動二輪車の路上駐車状況

自動二輪車の路上駐車は、西口50台、東口21台、駐車場整備地区全体では71台発生しており、西口が多くなっています。

### 【自動二輪車の路上駐車台数（ピーク時）】

平成30年・令和3年の駐車実態調査より

地区	路上駐車台数(台)		
	平日・休日別		平日・休日のうち 最大値(台)
①西口周辺地区	平日	14	17
	休日	17	
②西口駅前地区	平日	26	33
	休日	33	
西口(①+②)合計			50
③東口駅前地区	平日	17	17
	休日	12	
④京急蒲田地区	平日	2	4
	休日	4	
東口(③+④)合計			21
駐車場整備地区全体			71

※1 資料編 p.16 参照。

## ウ 自動二輪車用駐車施設の課題

収容台数に占める需要台数の割合をみると、最も高い地区で320%、駐車場整備地区全体では149%であり、需要台数が収容台数を上回っています。

路上駐車による通行の阻害や景観の悪化を防ぐため、需要台数に対して収容台数が不足している地区を中心に駐車施設を確保し、路上駐車を削減していくことが必要です。

### 【自動二輪車の駐車需給バランス（ピーク時）】

平成30年・令和3年の駐車実態調査より

地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数 (台)【A】	需要台数(台)※1			収容台数に占める需要台数 の割合(%)【B】/【A】
			駐車施設	路上駐車	合計【B】	
①西口周辺地区	1	50	31	17	48	96
②西口駅前地区	1	15	15	33	48	320
西口(①+②)合計	2	65	46	50	96	148
③東口駅前地区	2	14	9	17	26	186
④京急蒲田地区	1	9	5	4	9	100
東口(③+④)合計	3	23	14	21	35	152
駐車場整備地区全体	5	88	60	71	131	149

※1 地区ごとのピーク時の台数。

## 工 原動機付自転車用駐車施設の利用状況

原動機付自転車用の公共用駐車施設はアロマ地下自転車駐車場に設置されており、収容台数は64台です。

### 【原動機付自転車用の駐車施設の利用状況】

令和3年の駐車実態調査より

地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数(台) 【A】	需要台数(台)		利用率(%) 【B】/【A】	
			平日・休日別	平日・休日のうち 最大値(台)【B】		
③東口駅前地区	1	64	平日	30	33	52
			休日	33		
東口合計	1	64			33	52
駐車場整備地区全体	1	64			33	52

※1 資料編 p.18 参照。

※2 ①西口周辺地区、②西口駅前地区、④京急蒲田地区は調査を実施していないため、表に記載しない。

## オ 原動機付自転車の路上駐車の状況

原動機付自転車の路上駐車は西口11台、東口6台、駐車場整備地区全体では17台発生しています。

### 【原動機付自転車の路上駐車台数】

令和5年の駐車実態調査より

地区	路上駐車台数(台)	
①西口周辺地区	平日	0
②西口駅前地区	平日	11
西口(①+②)合計	11	
③東口駅前地区	平日	6
東口合計	6	
駐車場整備地区全体	17	

※1 資料編 p.20 参照。

※2 ④京急蒲田地区は調査を実施していないため、表に記載しない。

## カ 原動機付自転車用駐車施設の課題

原動機付自転車用駐車施設は駐車場整備地区全体の収容台数に占める需要台数の割合で見ると78%となっています。一方で、路上駐車が発生していることから、需要に応じて駐車施設の確保が必要です。

### 【原動機付自転車の駐車需給バランス】

令和3年・令和5年の駐車実態調査より

地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数 (台)【A】	需要台数(台)			収容台数に占める需要台 数の割合(%)【B】/【A】
			駐車施設	路上駐車	合計【B】	
①西口周辺地区	—	—	—	0	0	— ※1
②西口駅前地区	—	—	—	11	11	— ※1
西口(①+②)合計	—	—	—	11	11	— ※1
③東口駅前地区	1	64	33	6	39	61
東口合計	1	64	33	6	39	61
<b>駐車場整備地区全体</b>	<b>1</b>	<b>64</b>	<b>33</b>	<b>17</b>	<b>50</b>	<b>78</b>

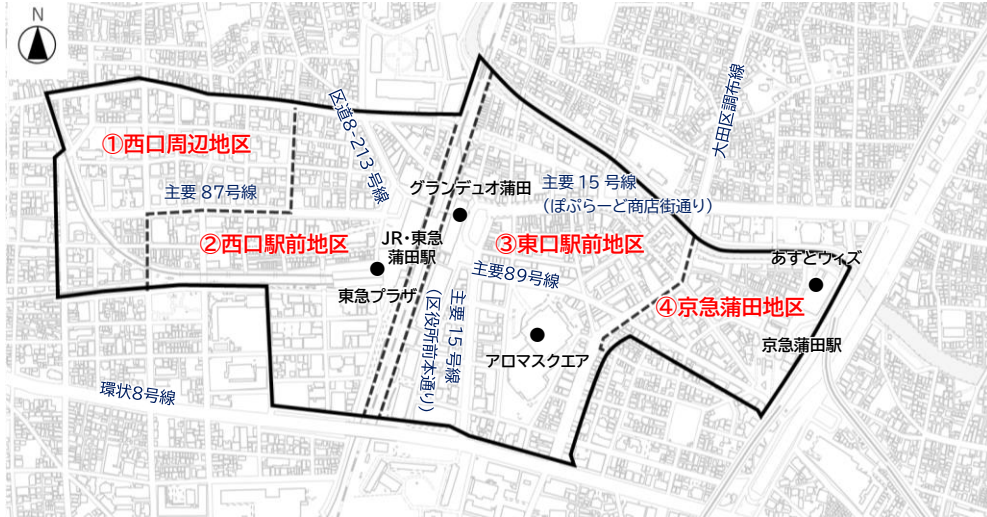
※1 収容台数が0であるため算定できない。

※2 ④京急蒲田地区は調査を実施していないため、表に記載しない。



## (4) 各地区の駐車状況

乗用車、荷さばき車両、自動二輪車及び原動機付自転車について、各地区の駐車状況を整理します。



※1 ●は、主な大規模駐車施設。

図 2-6 駐車場整備地区内の地区区分

### 【各地区の駐車状況】

			①西口周辺地区	②西口駅前地区	③東口駅前地区	④京急蒲田地区	
駐車状況 ※1	駐車施設	乗用車	収容台数	110 台	315 台	636 台	43 台
			利用率等	ピーク時:91 台 利用率 :83%	ピーク時:195 台 利用率 :62%	ピーク時:372 台 利用率 :58%	ピーク時:34 台 利用率 :79%
		荷さばき車両	収容台数	0 台	11 台	5 台	3 台
			利用率等	ピーク時:— 利用率 :—	ピーク時:6 台 利用率 :55%	ピーク時:3 台 利用率 :60%	ピーク時:2 台 利用率 :67%
		自動二輪車	収容台数	50 台	15 台	14 台	9 台
			利用率等	ピーク時:31 台 利用率 :62%	ピーク時:15 台 利用率 :100%	ピーク時:9 台 利用率 :64%	ピーク時:5 台 利用率 :56%
		原動機付自転車	収容台数	0 台	0 台	64 台	0 台
			利用率等	利用率 :—	利用率 :—	利用率 :52%	利用率 :—
	路上駐車	乗用車		22 台	34 台	42 台	6 台
		荷さばき車両		4 台	15 台	13 台	2 台
自動二輪車			17 台	33 台	17 台	4 台	
原動機付自転車			0 台	11 台	6 台	—	

※1 駐車状況の詳細は p.6～p.16 参照。



## 2 その他駐車に関する現況と課題

### (1) 車椅子利用者用駐車施設の現況と課題

#### ア 車椅子利用者用駐車施設の現況

国土交通省が特定路外駐車場<sup>※1</sup>のバリアフリー化率<sup>※2</sup>の目標値を、2025（令和7）年度末を期限に約75%と設定している中で、東京都の2020（令和2）年のバリアフリー化率は約93%程度となっています。蒲田駅周辺においては附置義務対象規模未満の建築物が多いため、車椅子利用者用駐車施設の数に限られています。

※1 特定路外駐車場：駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場\*のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。

※2 バリアフリー化率：移動等円滑化基準に適合した特定路外駐車場の数／特定路外駐車場の数。

#### イ 車椅子利用者用駐車施設の課題

蒲田駅周辺においては車椅子利用者用駐車施設の整備数は限られており、引き続き駐車施設の整備について検討が必要です。

また、バリアフリー対応の駐車施設に障害のない利用者が駐車するなど、真に必要な車椅子利用者等が利用できない問題や、精算機がユニバーサルデザイン\*に非対応であること等により、円滑な利用が妨げられる問題が生じています。

### (2) 観光バス及び送迎バス等の現況と課題

#### ア 観光バス及び送迎バス等の現況

路線バスは駅周辺に乗り入れており、バス停での乗降が行われています。一方で、観光バスや送迎バスなどは駐車する位置が定められておらず、駅周辺の道路で幅寄せした車両から乗降する姿が見受けられます。

#### イ 観光バス及び送迎バス等用駐車施設の課題

観光バス及び送迎バス等が駅周辺で無秩序に駐車をすると、交通渋滞や交通事故の要因になり得るため、適切な位置に駐車施設の設置が必要です。

### 3 まちづくりと連携した駐車施策に関する現況と課題

#### (1) まちづくりと連携した駐車施策に関する現況

駅周辺には比較的小規模で老朽化した建築物が多く存在しており、附置義務対象ではない建物が多いため、駐車需要への対応は近隣の時間貸し駐車施設や路上駐りに依存しています。

また、歩車分離のされていない商店街では、路上駐車が歩行の妨げになっています。その他、駐車施設への出入りにより歩行者と自動車の動線が交錯する場所が見受けられます。

#### (2) まちづくりと連携した駐車施策に関する課題

路上駐車抑制のためには附置義務対象規模未満の建築物であっても、駐車需要に応じた駐車施設の確保が必要です。また、附置義務対象規模以上で駐車需要に対応しきれない老朽化建築物についても、建替えを促進することにより必要とされる駐車需要に対応していく必要があります。

一方、歩行者と自動車の動線が交錯することで、まちなみの分断や歩行者の安全性低下が生じます。歩行者にとって魅力があり、にぎわいのある空間を形成するためには、駐車施設の配置や出入口の位置について広い視野を持って検討するなど、まちづくりと連携した駐車施策が必要です。



図 2-7 駐車施設に出入りする自動車と歩行者の交錯

出典：国土交通省都市局 まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)

## 4 新技術及び新たな利用形態に関する現況と課題

### (1) 新技術及び新たな利用形態に関する現況

#### ア 新技術の普及

近年、東京都はZEV\*の普及に向けた諸施策を実施するなど、社会に定着する取組を行っています。

特にEV\*については市場が着実に成長しており、脱炭素\*だけでなく防災の観点から、停電時のレジリエンス\*強化にも貢献することが期待されています。EVの普及に併せて、経済産業省から「充電インフラ整備促進に向けた指針」が示されるなど駐車施設におけるEV用充電器の設置が促進されており、ニーズの高まりとともに、より多くの駐車施設で充電インフラ整備が求められています。

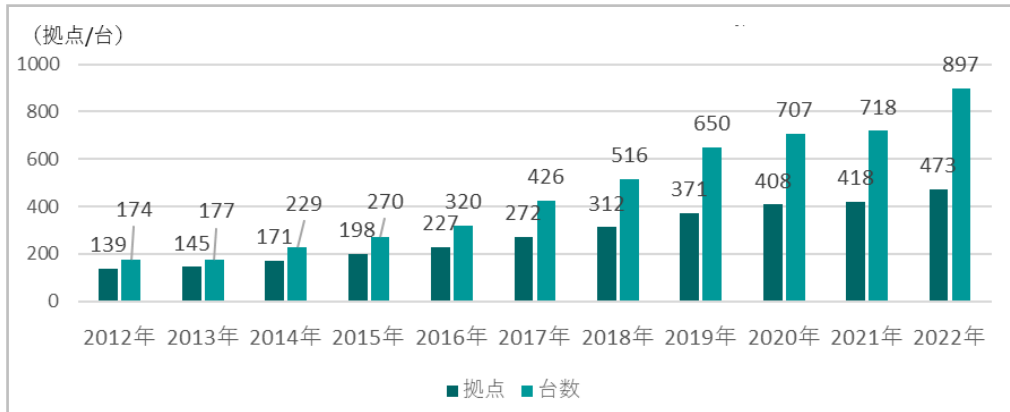
その他、経済産業省によると令和5年7月に自動運転の技術を用いた自動バレー駐車システム\*に関する国際標準が発行され、駐車間隔の最小化などによる駐車スペースの有効活用、駐車施設内での事故低減、利便性の向上やCO<sub>2</sub>排出削減効果も囑望されています。

#### イ 新たな利用形態の普及

近年のライフスタイルや価値観の変化に伴い、自動車の利用形態が多様化してきています。今後はライドシェア\*等のシェアリングサービスや、ライドヘイリング\*等のオンライン配車サービスが普及することが予想されます。また次世代モビリティ等の新たな移動手段の利用も活発になってきました。

大田区内では、カーシェアリング\*の車両台数は10年間で約5倍(21ページ図2-8参照)になるなど、自動車を保有するのではなくシェアして利用する人が増加していることが伺えます。

【大田区のカーシェアステーション\*数】



※1 各年3月末時点(2012(平成24)年のみ12月末時点)。

出典:カーシェア・マップ リサーチ・センター(<https://carsharemap.jp/>)を基に作成

図2-8 大田区のカーシェアステーション数・車両台数推移

## (2) 新技術及び新たな利用形態に関する課題

新技術及び新たな自動車等の利用形態が普及することにより、新しい駐車空間の創出が必要となります。

特に、現時点では想定されていない新技術及び新たな利用形態が発現した際には、新設の駐車施設をそれに合うように設置するだけでなく、既存の駐車施設を有効活用できるよう転用するなど、関係者と連携し、新たな駐車施設の活用方策等を検討することが必要になると考えられます。

## 5 駐車施設の基本方針

駐車施設を取り巻く課題を解決し、目指すまちの姿を実現するため、以下の通り基本方針を設定します。



図 2-9 駐車施設の基本方針



## 第3章 将来需給バランス

### 1 目標年次

目標年次は、マスタープランやグランドデザインに示されている年次に合わせ、概ね2040年代とします。

### 2 将来需給バランス及び目標量

将来の駐車施設需要台数及び供給台数は、駐車場整備地区の駐車実態調査の結果に蒲田駅周辺のまちづくり動向を踏まえて推計し、目標年次における駐車場施設の需給バランスを検証します。

#### (1) 乗用車

##### ア 需要と供給のバランス

乗用車については、将来駐車需給バランスをみると地区によって需要の高さに差はありますが、全ての地区で供給が需要を上回ることが予想されます。

地区	現在供給台数(台)	将来供給台数(台)※2 【A】	将来需要台数(台) 【B】	将来駐車需給バランス(台) 【A】-【B】	
①西口周辺地区	平日	110	243	215	+28
	休日			194	+49
②西口駅前地区	平日	315	946	630	+316
	休日			717	+229
③東口駅前地区	平日	636	1,578	950	+628
	休日			836	+742
④京急蒲田地区	平日	43	150	129	+21
	休日			127	+23

※1 資料編 p.30 参照。

※2 今後、建築物の建替えにあわせ、規模の大きな建築物では駐車施設の整備が考えられるが、本検討では目標年次までに駐車場整備地区内の附置義務基準以上の建築物の建替えが、容積率最大で行われた場合を想定した将来の供給台数とした。

##### イ 目標量

需要と供給のバランスを踏まえると供給台数が上回ることが予想されるため、必要とされる将来需要台数に対応し、新設だけでなく既存の駐車施設も有効活用しながら、駐車施設を適切に整備します。また、歩いてめぐり楽しめるまちの実現に向けて駐車施設が適正に配置されよう誘導し、駐車施設の質の向上を図ることを目指します。



※1 各数値は5台ごとに切り上げた。

図 3-1 乗用車の駐車施設確保の目標量

## (2) 荷さばき車両

### ア 需要と供給のバランス

荷さばき車両については、将来駐車需給バランスをみると地区により傾向が異なることが予想されます。

地区		現在供給 台数(台)	将来供給 台数(台)※2 【A】	将来需要台数 (台) 【B】	将来駐車需給バランス (台) 【A】-【B】
①西口周辺地区	平日	0	7	9	-2
	休日			9	-2
②西口駅前地区	平日	11	32	35	-3
	休日			26	+6
③東口駅前地区	平日	5	53	47	+6
	休日			39	+14
④京急蒲田地区	平日	3	18	13	+5
	休日			11	+7

※1 資料編 p.31 参照。

※2 今後、建築物の建替えにあわせ、規模の大きな建築物では駐車施設の整備が考えられるが、本検討では目標年次までに駐車場整備地区内の附置義務基準以上の建築物の建替えが、容積率最大で行われた場合を想定した将来の供給台数とした。

### イ 目標量

需要と供給のバランスを踏まえ、必要とされる共同荷さばき駐車施設の確保など、公共と民間が適切な役割を果たし将来需要台数に応じた駐車施設の確保を目指します。



※1 各数値は5台ごとに切り上げた。

図 3-2 荷さばき車両の駐車施設確保の目標量



### (3) 自動二輪車等

#### ア 需要と供給のバランス

自動二輪車等については、将来駐車需給バランスをみると地区により傾向が異なり、特に西口駅前地区で需要が供給を上回ることが予想されます。

地区		現在供給 台数(台)	将来供給 台数(台)※1 【A】	将来需要台数 (台) 【B】	将来駐車需給バランス (台) 【A】-【B】
①西口周辺地区	平日	50	50	44	+6
	休日			48	+2
②西口駅前地区	平日	15	15	46	-31
	休日			59	-44
③東口駅前地区	平日	78	78	61	+17
	休日			59	+19
④京急蒲田地区	平日	9	9	7	+2
	休日			6	+3

※1 資料編 p.32、p.33 参照。

#### イ 目標量

需要と供給のバランスを踏まえると将来は供給台数が下回る地区も発生することが予想されるため、特に不足すると考えられる地区においては、自動二輪車等駐車施設の整備を再開発等が地域貢献として担うなど、公共と民間が適切な役割を果たし、将来需要台数に応じた駐車施設の確保を目指します。



※1 各数値は5台ごとに切り上げた。

図 3-3 自動二輪車等の駐車施設確保の目標量

## ウ その他

原動機付自転車については、今後の動向を見据えながら地区の特性に応じた需要量を把握し、路上駐車を解消できるよう新設だけでなく既存駐車施設の転用も含めた駐車施設の柔軟な整備が求められます。

### 【原動機付自転車関係の動向】

#### 二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会 報告書概要

##### 検討の背景

大気環境保護と国際基準調和の観点から2025年(令和7年)11月以降に製作される総排気量50cc以下で設計最高速度が50km/hを超える原付に対して、新たな排ガス規制が適用開始

規制をクリアする原付の開発は困難、かつ、開発費用に見合う事業性が見通しが立たず、今後、取得が容易な原付免許で運転できる総排気量50cc以下の現行区分に該当する原付の国内での生産・販売の継続が困難

##### 検討事項

総排気量125cc以下の二輪車の「最高出力」を現行原付と同等レベルの4kW以下に制御した二輪車(新基準原付)を原付免許で運転できるか否かを区分することに関し、車両の走行評価や関係者からのヒアリング等を通じて、その安全性や運転の容易性等を重点に検討

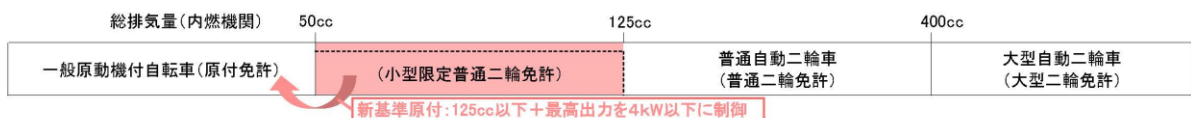
##### 検討結果

現行原付と新基準原付の差異について、習熟運転者(技能試験官)による走行評価、一般運転者(原付運転未経験者含む)の試乗会により、実際に複数車種に乗車して検証 ⇒ **運転特性は、現行原付とほぼ同等と評価**

##### 検討会の結論

- 現行制度を前提に、新基準原付を原付免許で運転できる区分となるよう、道交法体系上の見直しを行うこと
- 新基準原付の扱いが、現行原付と整合するように関係諸制度を改めること(外見上の識別・車両法体系の区分等)
- 区分の前提となる出力制御について、適切な不正改造防止措置を講じるとともに判別できるよう取り組むこと

検討会の結論を踏まえ、今後、関連する諸制度の見直しと歩調を合わせて、道交法施行規則を見直す



出典：警察庁 『二輪車車両区分見直しに関する有識者検討会』

## 第4章 駐車施設整備に関する施策

### ■基本方針Ⅰ 地区特性に応じた駐車施設整備の推進

#### ◎乗用車用駐車施設

#### 施策Ⅰ-(Ⅰ) 地区特性に応じた乗用車用駐車施設の確保

駐車場整備地区には、駐車需要に応じた台数の駐車施設が確保されていますが、今後、大規模開発等が予定されており、需要の増加が想定されます。

将来の都市開発等による駐車需要の増加に対しては、歩行者中心のまちづくりに配慮した適切な駐車施設の確保が肝要です。

敷地単位ではなく地区単位で駐車施設の適切な確保と運用が図られるよう、既に整備された駐車施設の利用状況も踏まえ、総合的なマネジメントを図ります。

#### ア 地区特性に応じた附置義務台数の設定

駐車施設の適切な確保と運用が図られるよう、既に整備された駐車施設の利用実態等を踏まえた将来の駐車需要に基づき、地区毎に柔軟な附置義務台数の設定を検討します。

#### イ 駐車施設の配置適正化

小規模な駐車施設の乱立や路上駐車を抑制するため、地区特性に応じて、建替えや再開発等との連携も含め、駐車施設の隔地や集約による適正な配置を検討します。

#### ウ 路上駐車位置の整序化

歩行者の回遊性を重視する地区においては、道路空間の再編等と連携した取組を行うとともに、例えば路上で人が乗降するような駐車時間の短い車両用に短時間駐車スペースを確保するなど、路上駐車位置の整序化を図ります。

## ◎荷さばき車両用駐車施設

### 施策 1 - (2) 地区特性に応じた荷さばき車両用駐車施設の確保

#### ア 荷さばき車両用駐車施設の着実な整備及び共同化等の推進

荷さばきの需要が増加傾向にあることに加え、路上荷さばきにより歩行者への影響が生じていることを踏まえ、地区特性に応じた駐車台数の確保や、駐車施設の共同化等を推進していきます。

#### イ 安全かつ円滑に利用できる荷さばき車両用駐車施設の整備推進

地区特性に応じた車両寸法等に適する駐車施設の出入口構造や搬出入動線を検討し、安全かつ円滑に利用できる駐車施設の整備を推進します。

#### ウ 路上での荷さばき駐車位置の整序化

駅周辺や都市骨格軸においては、まちづくりの観点から路上での荷さばきは好ましくありません。歩行者の回遊性を重視する地区については、道路空間の再編等と連携した取組を行い路上での駐車位置の整序化を図ります。また、上記ア及びイにより荷さばき車両用駐車施設を路外に確保することを基本とし、現在も多く使用されている時間制限駐車区間\*（パーキング・チケット\*等）の利用方法を検討せざるを得ない場合には、暫定的な利用であることを前提に、交通管理者との協議を進めていきます。

## ◎自動二輪車等用駐車施設

### 施策 1 - (3) 自動二輪車等用駐車施設の確保

不足している需要台数を補い路上駐車を解消するため、建築物を新築する際はその用途に応じた駐車施設の確保を促すとともに、再開発等と連携して地域の駐車需要に貢献する施設の導入を推進します。

また、今後の社会情勢も見据えながら地区の需要に対応できる駐車施設が不足する場合は、既存駐車施設の余剰分を自動二輪車等用駐車施設に転用するなど、駐車施設の確保に向け柔軟な整備を誘導します。

## ◎車椅子使用者用駐車施設

### 施策 1 - (4) 誰でも使いやすい駐車施設の整備推進

誰でも使いやすい駐車施設の整備を推進するため、東京都駐車場条例（昭和 33 年東京都条例第 77 号）に規定されている附置義務制度やバリアフリー法等に基づき整備するとともに、利用実態を踏まえ適切にニーズを把握し、必要な駐車区画のあり方や、景観やユニバーサルデザイン等に配慮した案内設備の設置などについて検討します。

また、車椅子使用者用駐車施設の適正利用に向けた周知啓発を行っていきます。

## ◎観光バス及び送迎バス等用駐車施設

### 施策1-(5) 駐車位置の整序化

交通ネットワークを考慮した道路空間の再編やまちづくりと連携し、観光バス及び送迎バス等の駐車位置の整序化に向け、柔軟に検討していきます。

## ■基本方針2 まちづくりと連携した駐車施設の配置適正化

### 施策2 駐車施設の集約化、適正配置及び出入口の設置制限

小規模な建物の駐車需要に対応する駐車施設の整備については、建替えや再開発等との連携により推進します。

また、既存駐車施設の有効活用を含めた駐車施設の隔地や集約による適正配置を目指し、大田区の駐車場関係条例等との整合について検討していきます。

駅周辺や都市骨格軸においては、回遊性を支える空間における歩行環境の向上を図るため、駐車施設利用者の利便性を確保しつつ、まちづくり及び都市交通の観点から駐車施設及び出入口の配置について工夫を図ります。

## ■基本方針3 駐車施設の新たな有効利用方策の検討

### 施策3 新技術及び新たな利用形態の普及に合わせた駐車施設整備への対応

#### ア 新技術や新たな利用形態の普及に合わせた柔軟な対応

新技術の普及状況に合わせ、必要とされる駐車施設の質の向上やインフラ整備等の見直しを検討します。また、自動車の利用形態が変化したことにより既存駐車施設の駐車スペースが余剰となる場合、その一部を次世代モビリティ等の乗降スペースに転用するなど、新たな駐車空間のあり方を検討し、柔軟に対応していきます。

#### イ EV充電施設設置の促進

EVの蓄電能力を最大限発揮できる環境を構築し、災害時にも社会的・経済的な活動を継続できるように、EV充電施設の設置を促進します。

## ■基本方針4 施策の実現性を高めるためのルール作り

### 施策4 駐車場地域ルールの検討

まちづくりと連携し地区特性に応じた質の高い駐車施設の整備を推進するため、駐車場地域ルールの導入により、目指すまちの姿に向けた施策の実現性を高めることを検討します。

#### 【駐車場地域ルールとは】

- ✓ 東京都駐車場条例に基づく地区特性に応じた駐車施設の附置義務に関する基準です。
- ✓ 基準により、必要な駐車施設の確保が図られていると認められる場合に、駐車施設の台数低減や集約設置等が可能となります。



### 1 都市計画駐車場

駐車場整備地区では、戦後の急速なモータリゼーション\*の進展に伴い都市交通体系の中で自動車交通の占める割合は増加傾向にあり、駐車需要に対応すべく量的整備を推進してきました。

この結果、近年は公共、民間それぞれの取組による駐車施設の整備が着実に進展し、乗用車用については供給台数が需要台数を上回っており、路上駐車による交通渋滞などの問題もほとんど見られなくなりました。

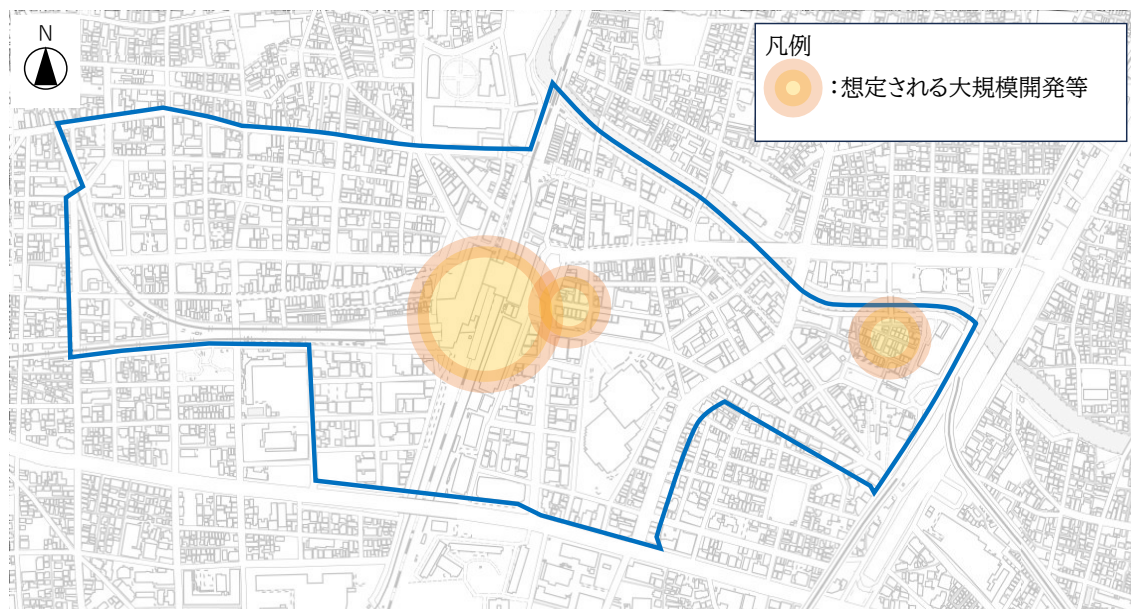
大田区脱炭素戦略（令和5年3月に策定）においては、CO2排出量の多い乗用車に替え、公共交通機関の積極的な利用を推進しています。また、新空港線が整備されることにより自動車から鉄道へと交通手段の転換も見込まれます。

以上のことから、主に乗用車用駐車施設の供給を担う、不特定多数の利用者に向けた都市計画駐車場の整備については喫緊の課題と考えておりません。

一方、基本方針2に示す、歩いてめぐり楽しめるまちを実現するためには、まちづくりの動向を見据えた駐車施設の整備が不可欠です。開発等による需給バランスの変化や既存ストックの有効活用等を念頭に置き、地区特性に応じた駐車課題の解決に向け、公共と民間が適切な役割を果たし相互に協力することが必要です。

### 2 主要な路外駐車場の位置及び今後開発が想定される大規模開発等の路外駐車場の位置

駐車場整備地区において目指すまちの姿を実現するため、ランドデザイン等と整合を図りながら、隔地や集約による駐車施設の配置適正化を検討し、路外駐車場の整備を推進していきます。



※1 今後の開発動向に応じて検討します。

図 5-1 想定される大規模開発等の位置



### 1 駐車施設整備に関する公共と民間の役割分担

本計画で示す目指すまちの姿を実現するためには、公共と民間が適切な役割を果たし、相互に連携協力しながら本計画に沿った駐車施設の整備を進めていく必要があります。

#### (1) 公共の役割

目指すまちの姿の実現に向け、事業者等への対応を呼びかけ、駐車施設の規模、出入口の位置及び隔地や集約等に関する方策により、適正な駐車施設の整備を促進します。

また、地域の土地利用その他の特性、民間活動やまちづくりの動向等を鑑み、変化する時代を捉え必要に応じて駐車需要の状況分析を行い、駐車施設整備に関する施策を検討します。

公営駐車施設については公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することができるよう利用状況等の定期的な確認を行い、利活用の方法を検討し、まちづくりや経営の観点から総合的にマネジメントしていきます。

#### (2) 民間の役割

民間の様々なまちづくり活動が繰り広げられるような、歩行者中心のにぎわいある街路空間を形成できるよう、目指すまちの姿の実現に向け、駐車施設の整備における主体的な取組を促します。

また、高い技術を活用したサービスの提供及び自動車等による環境負荷抑制のためEV充電器や水素ステーションの設置等、時代の変化を捉えた駐車対策に関する地域への貢献を期待します。

余剰となっている民間駐車施設については、まちづくりの状況に合わせ、柔軟な運用を促していきます。

### 2 地区特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築

蒲田駅周辺では、東京都駐車場条例に基づく一律の附置義務基準を見直す時期に来ており、地区特性に応じた基準を設ける地域ルールの制度面も充実してきていることを踏まえ、地区のマネジメントを積極的に推進できる環境及びサポート体制を構築することを検討します。

### 【（参考）地区マネジメント\*組織について】

まちの良好な環境や価値の向上に向け、地区の特性を踏まえた駐車施策を実施するためには、多くの関係者の合意の上で取組むことが重要となります。

駐車施策の実施においては、行政のみが主体となるのではなく、地元組織、交通事業者、開発事業者等が担い手となり、将来像や地区の目標等の共有認識を持ちながら公民が連携した組織としてマネジメントを行っていく必要があります。



出典：総合的な駐車対策の在り方について（令和4年3月、東京都）

図 6-1 地区マネジメント組織の構成員のイメージ

## 3 社会情勢や技術革新に応じた柔軟な計画見直しの必要性

自然災害リスクの増大、カーボンニュートラル\*の実現に向けた取組等、社会情勢の変化が大きくなっており、新たな技術の導入も進んでいくことから、駐車施設を取り巻く環境が急速に変化すると考えられます。

そのため、社会情勢の変化、技術革新に応じて、柔軟に計画の見直しを図っていきます。

---

大田区 鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課  
〒144-8621 東京都大田区蒲田五丁目 13 番 14 号  
電話 03-5744-1339 (直通)

---

**大田区駐車場整備計画（蒲田地区）**  
**資料編**  
**（案）**

**令和6年9月**  
**大田区**

この資料編は、地区特性の理解を深める一助とするため、調査概要やその結果、需給量算出の考え方等、本計画で示した内容を補足するものです。

## <目次>

第1章 駐車場整備計画の位置付け	1
1 法令における位置付け	1
第2章 現況駐車需給量	3
1 駐車実態調査の実施概要	3
2 乗用車の現況需給量	6
3 荷さばき車両の現況需給量	11
4 自動二輪車の現況需給量	14
5 原動機付自転車の現況需給量	17
第3章 将来駐車需給量	21
1 将来駐車需給量の考え方	21
2 乗用車の将来需給量	30
3 荷さばき車両の将来需給量	31
4 自動二輪車の将来需給量	32
5 原動機付自転車の将来需給量	33
第4章 駐車場整備計画改定に向けた取組	34
第5章 用語集	35

# 第1章 駐車場整備計画の位置付け

## 1 法令における位置付け

### (1) 駐車場法

駐車場整備計画は駐車場法（昭和32年法律第106号）第4条に基づく計画であり、駐車場の整備に関する基本方針、目標年次及び目標量、施策、地方公共団体の設置する路上駐車場、路外駐車場の整備に関する事業計画の概要を定めることができます。

なお、路上駐車場については本駐車場整備地区内で地方公共団体による整備はされておらず、駐車実態調査をもとに検討した結果、路外駐車場によって駐車需要が満たされると考えられるため本計画に定めていません。

(駐車場整備計画)

第4条 駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画（以下「駐車場整備計画」という。）を定めることができる。

2 駐車場整備計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する基本方針
- 二 路上駐車場及び路外駐車場の整備の目標年次及び目標量
- 三 前号の目標量を達成するために必要な路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する施策
- 四 地方公共団体の設置する路上駐車場で駐車場整備地区内にある路外駐車場によつては満たされない自動車の駐車需要に応ずるため必要なものの配置及び規模並びに設置主体
- 五 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要



## (2) 東京都駐車場条例

東京都では大規模な建築物の駐車施設の附置について、東京都駐車場条例（昭和33年東京都条例第77号）（以下「都条例」という。）に定めています。

駐車場整備地区においては、建築物の延べ面積が1,500㎡を超えると一般の（乗用車用）駐車施設の附置義務が課されます。さらに、特定用途（劇場、百貨店その他の店舗、事務所など自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途）の延べ面積が2,000㎡を超える建築物は、荷さばき駐車施設の附置義務対象となります。

本計画では駐車施設の附置義務台数を都条例の基準を用いて算出しています。

### <都条例に基づく一般の駐車施設附置義務基準（区部、駐車場整備地区）>

対象建築物の規模	対象用途		附置台数
特定用途の部分の床面積＋ 非特定用途の部分の床面積× 3/4の合計が1,500㎡を超える もの	特定用途※1	百貨店その他の店舗	250㎡ごとに1台
		その他	300㎡ごとに1台
	非特定用途※2	共同住宅	350㎡ごとに1台
		その他	300㎡ごとに1台

### <都条例に基づく荷さばき駐車施設附置義務基準（区部、駐車場整備地区）>

対象建築物の規模	対象用途		附置台数
特定用途の部分の床面積が 2,000㎡を超えるもの	特定用途※1	百貨店その他の店舗	2,500㎡ごとに1台
		事務所	5,500㎡ごとに1台
		倉庫	2,000㎡ごとに1台
		その他	3,500㎡ごとに1台

※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、カフェー、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボーリング場、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。

## 第2章 現況駐車需給量

### 1 駐車実態調査の実施概要

#### (1) 概要

平成30年、令和3年、令和5年の3回で駐車実態調査を実施しました。平成30年及び令和3年は大型連休等を避けた平日・休日の状況を把握し、令和5年は荷さばき調査に主眼を置き、平日のみの調査としました。調査対象は図 2-1、調査実施概要は表 2-1の通りです。

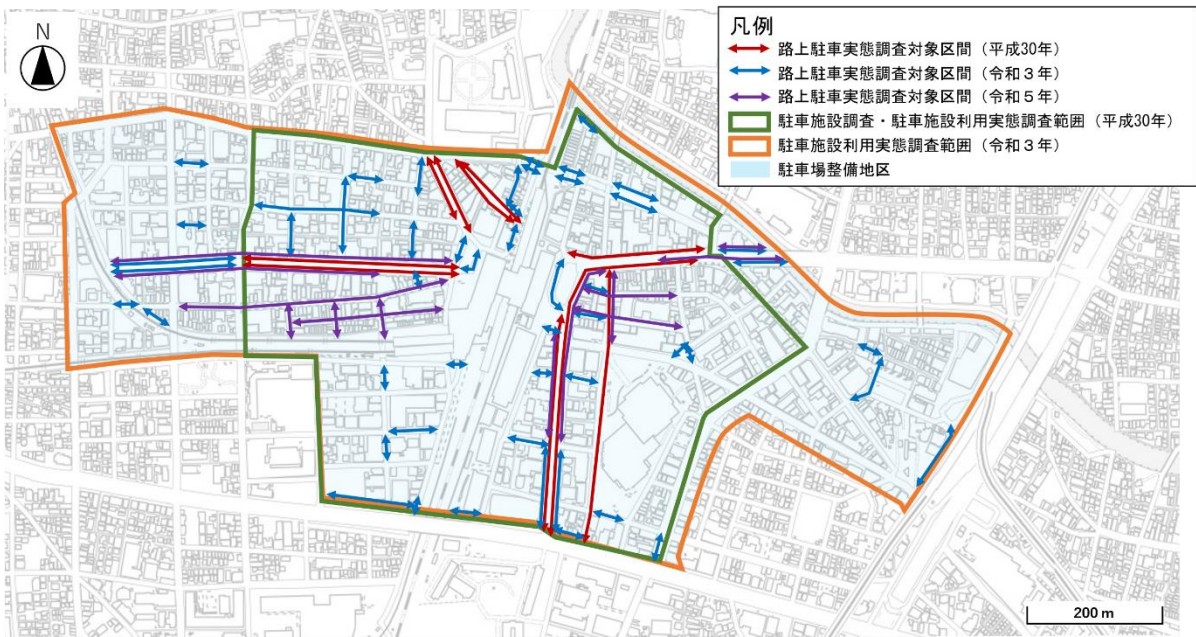


図 2-1 調査対象

表 2-1 調査実施概要

		平成 30 年	令和 3 年	令和 5 年
駐車施設調査	調査日時	調査日： 平成 30 年 6 月 8 日（金） 調査時間： 9 時～17 時	—	—
	調査方法	調査員が調査対象エリアを巡回し、エリア内の駐車施設の規模、駐車方式等を記録	—	—
	調査項目	設置場所（路外、路上）、運営形態（月極、時間貸し等）、位置、規模、運営主体（民間、公共）	—	—
駐車施設利用実態調査	調査日時	調査日： 平成 30 年 7 月 3 日（火） 平成 30 年 7 月 1 日（日） 調査時間： 8 時～21 時	調査日： 令和 3 年 11 月 25 日（木） 令和 3 年 11 月 28 日（日） 調査時間： 8 時～21 時	—
	調査方法	調査員が 1 時間毎に調査対象の駐車施設を巡回し、車種別の駐車台数を記録	調査員が 1 時間毎に調査対象の駐車施設を巡回し、車種別の駐車台数を記録 ※調査範囲は駐車場整備地区内とし、平成 30 年に調査対象とした施設を調査対象から除いた	—
	調査項目	駐車台数（乗用、貨物、軽、自動二輪別）	①駐車台数（乗用、貨物、軽、自動二輪別） ②入庫待ち台数（乗用、貨物、軽、自動二輪別） ③月極契約数	—
路上駐車実態調査	調査日時	調査日： 平成 30 年 7 月 3 日（火） 平成 30 年 7 月 1 日（日） 調査時間： 8 時～21 時	調査日： 令和 3 年 11 月 25 日（木） 令和 3 年 11 月 28 日（日） 調査時間： 8 時～21 時	調査日： 令和 5 年 9 月 1 日（金） 調査時間： 7 時～19 時
	調査方法	調査員が 1 時間毎に調査対象範囲内を巡回し、車種別の路上駐車台数を把握	調査員が 1 時間毎に調査対象範囲内を巡回し、車種別の路上駐車台数を把握  調査員が調査対象範囲内の路上駐車車両に対して利用状況等をヒアリング	調査員が 10 分毎に調査対象範囲内を巡回し、各車両の駐車時間と駐車位置を確認し、荷さばき有無・車種を把握  荷さばき車両については、配送先を追跡し確認  ※荷さばきの実態を把握するため配送先を合わせて調査
	調査項目	駐車台数（乗用、貨物、軽、自動二輪別）	駐車台数（乗用、貨物、軽、自動二輪別） 利用状況、駐車場所選定理由等	駐車台数（乗用、貨物、軽、自動二輪・原動機付自転車別） 荷さばき車両の配送先

## (2) 補正係数

調査は平成30年及び令和3年の2回実施しました。このうち令和3年は、調査結果に新型コロナウイルス感染症の感染拡大が影響したことが推測されます。このため、駐車場整備地区内の主要駐車施設3か所における平成30年と令和3年の調査結果をもとに算出した補正係数を用い、令和3年の需要台数を補正しました。

平日のピーク時である14時の値を比較すると、図2-2のとおり、平成30年調査では182台、令和3年調査では156台であったため、 $182 \text{ 台} \div 156 \text{ 台} = 1.17$  を補正係数として需要台数の補正を行いました。

(例) 令和3年調査結果で100台の需要があった場合  
 令和3年調査結果 100台  $\times$  補正係数 1.17 = 需要台数 117台

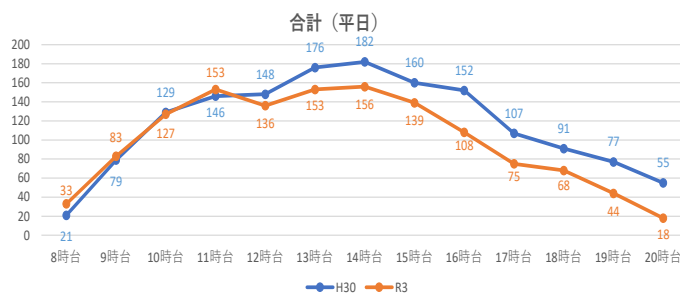
休日についても同様に、平成30年調査のピーク時である14時に需要台数161台、令和3年調査のピーク時である12時に131台であったため、 $161 \text{ 台} \div 131 \text{ 台} = 1.23$  を補正係数として需要台数の補正を行いました。

(例) 令和3年調査結果で100台の需要があった場合  
 令和3年調査結果 100台  $\times$  補正係数 1.23 = 需要台数 123台

### 【平日】

調査日：平成30年7月3日（火）

令和3年11月25日（木）



### 【休日】

調査日：平成30年7月1日（日）

令和3年11月28日（日）

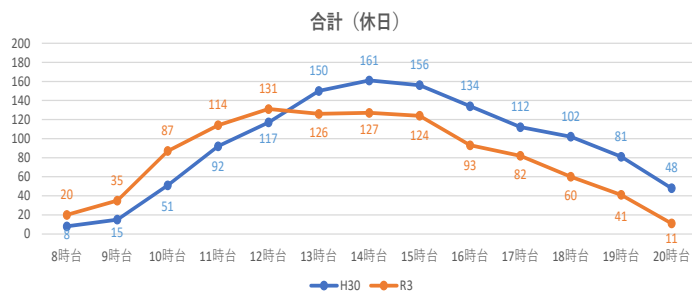


図 2-2 平成30年調査と令和3年調査の比較

## 2 乗用車の現況需給量

### (1) 乗用車用駐車施設の現況需要量及び供給量の算出方法

駐車場整備地区内の駐車需要については、平成30年及び令和3年の調査結果を用い、図2-3のフローのように算出を行いました。

現況需要量（需要台数）については、駐車施設を利用している駐車台数と路上駐車台数を合算して算出しています。

現況供給量（収容台数）については、図2-4のフローのように、平成30年、令和3年の調査から把握した駐車施設の整備台数の調査結果を供給量として算出しています。

【乗用車用駐車施設の現況需要量及び供給量算出フロー】

<需要量の算出方法>

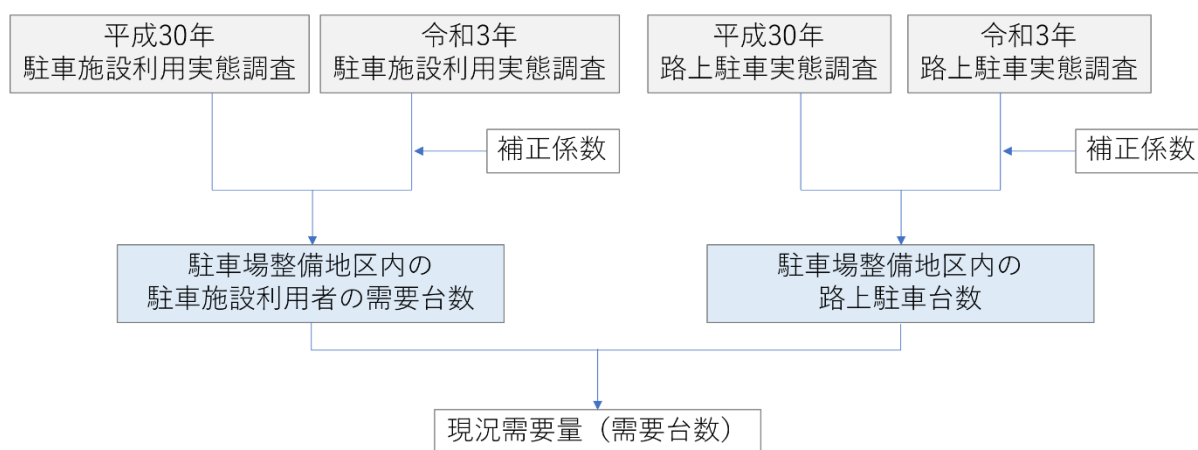


図 2-3 現況需要量の算出フロー

<供給量の算出方法>

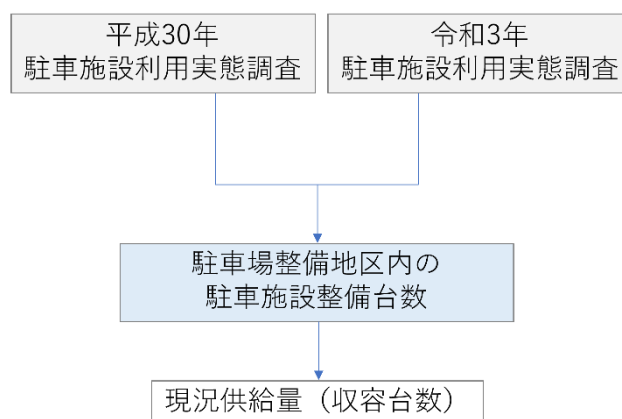


図 2-4 現況供給量の算出フロー



## (2) 乗用車用駐車施設利用実態調査結果

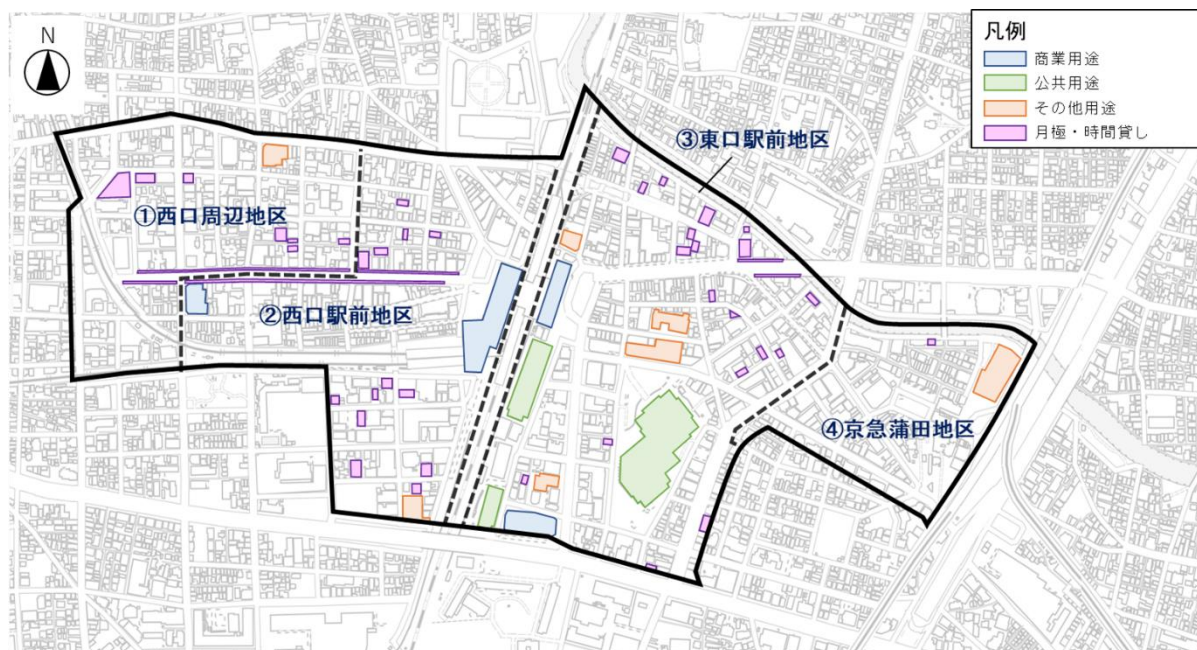


図 2-5 調査対象

図 2-5に示す調査対象の調査結果概要は表 2-2の通りです。主な収容台数が5台以上の駐車施設等は、東口駅前地区に集中しています。

表 2-2 調査結果概要（平成 30 年・令和 3 年駐車施設利用実態調査より）

地区		駐車施設数(箇所)		収容台数(台)		需要台数(台)			利用率(%)
		用途別	合計	用途別	合計	平日	休日	合計	
①西口周辺地区	その他用途	1	10	29	110	20	16	(平日) 91	(平日)83
	月極・時間貸し	9		81		71	59	(休日) 75	(休日)68
②西口駅前地区	商業用途	2	17	57	315	27	53	(平日)174	(平日)55
	その他用途	1		16		14	16	(休日)195	(休日)62
	月極・時間貸し	14		242		133	126		
③東口駅前地区	商業用途	2	30	86	636	26	47	(平日)372	(平日)58
	公共用途	3		264		162	117	(休日)304	(休日)48
	その他用途	4		56		19	17		
	月極・時間貸し	21		230		165	123		
④京急蒲田地区	その他用途	1	2	36	43	26	31	(平日) 34	(平日)79
	月極・時間貸し	1		7		8	1	(休日) 32	(休日)74

※1 用途別駐車施設の分類は以下の通り。

商業用途：主要用途が商業の建物に付随する駐車施設

公共用途：官公庁施設・教育文化施設に付随する駐車施設

その他用途：主要用途が商業及び公共以外の用途（住宅・事務所等）の建物に付随する駐車施設

月極・時間貸し：建物に付随しない駐車施設及び時間制限駐車区間（パーキング・チケット）の利用



### (3) - 1 乗用車の路上駐車実態調査結果（台数）

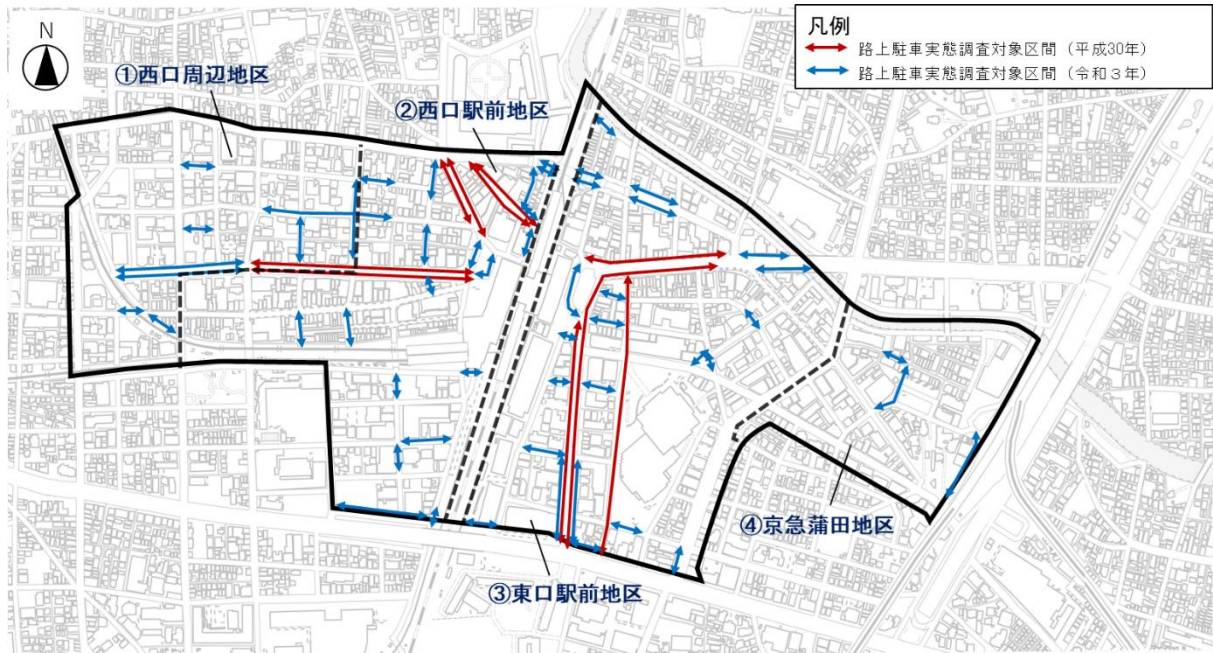


図 2-6 調査対象

図 2-6に示す調査対象の路上駐車実態調査の結果は表 2-3の通りです。なお、時間制限駐車区間（パーキング・チケット）は路上駐車台数から除いています。

表 2-3 調査結果概要（平成 30 年・令和 3 年路上駐車実態調査より）

地区		合計(台)
①西口周辺地区	平日	14
	休日	22
②西口駅前地区	平日	27
	休日	34
③東口駅前地区	平日	42
	休日	27
④京急蒲田地区	平日	5
	休日	6

※1 令和 3 年調査結果の補正については p. 5 参照。

### (3) -2 乗用車の路上駐車実態調査結果 (ヒアリング)

図 2-7 に示す5か所において路上駐車を行っていた運転手に対しヒアリングを行い、表 2-4 のとおり駐車目的について把握しました。

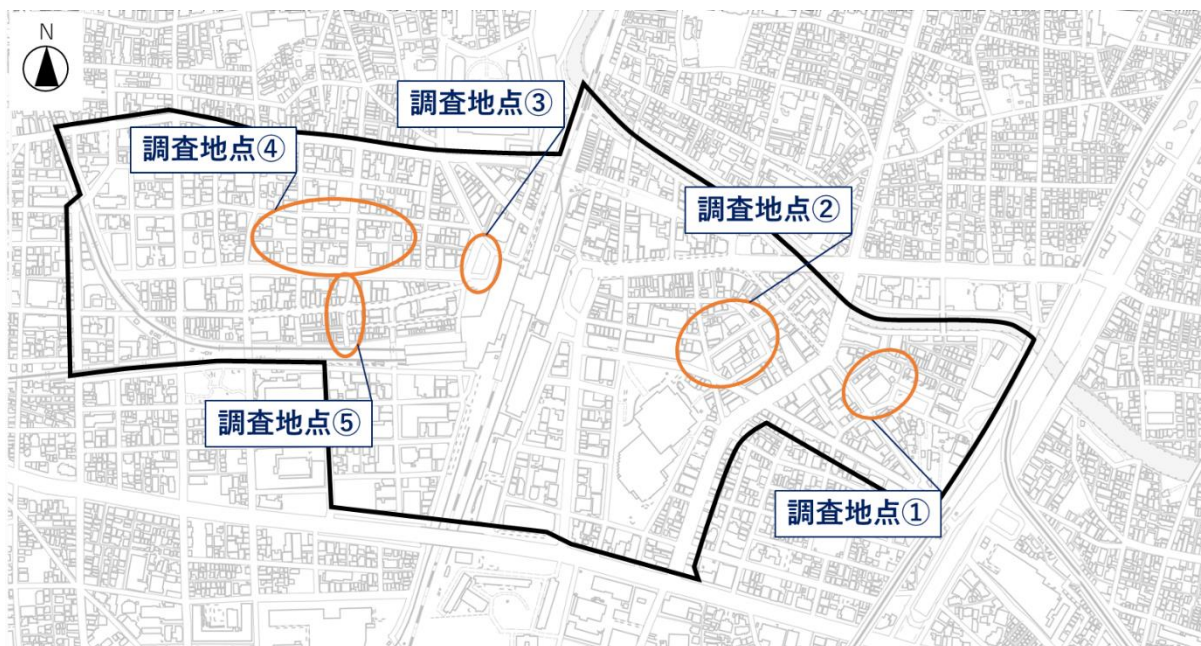


図 2-7 調査対象

■路上駐車の状態について

[駐車の目的]

- ✓ 平日利用者では、全ての調査地点で「業務（配達・その他）」が最も多くなっています。
- ✓ 休日利用者では、調査地点②③⑤で「業務（配達・その他）」の回答が多くなっていますが、調査地点①では「その他（休憩・公園のトイレ利用）」、調査地点④では「買い物・食事」の回答が多くなっています。

表 2-4 駐車の目的（令和3年路上駐車実態調査より）※Nは回答数を示す

	平日	休日
調査地点①	<p>業務（配達・その他） 52.4%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 4.8%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 42.9%</p> <p>N=42</p>	<p>業務（配達・その他） 48.3%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 3.4%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 51.7%</p> <p>N=29</p>
調査地点②	<p>業務（配達・その他） 73.5%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 17.6%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 8.8%</p> <p>N=34</p>	<p>業務（配達・その他） 53.3%</p> <p>出勤・通学 6.7%</p> <p>買い物・食事 33.3%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 13.3%</p> <p>N=15</p>
調査地点③	<p>業務（配達・その他） 83.3%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 16.7%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>N=6</p>	<p>業務（配達・その他） 53.8%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 23.1%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 23.1%</p> <p>N=13</p>
調査地点④	<p>業務（配達・その他） 72.5%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 5.0%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 22.5%</p> <p>N=40</p>	<p>業務（配達・その他） 32.1%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 39.3%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 28.6%</p> <p>N=28</p>
調査地点⑤	<p>業務（配達・その他） 100.0%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 0.0%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>N=1</p>	<p>業務（配達・その他） 100.0%</p> <p>出勤・通学 0.0%</p> <p>買い物・食事 0.0%</p> <p>通院 0.0%</p> <p>銀行・郵便局 0.0%</p> <p>観光 0.0%</p> <p>その他 0.0%</p> <p>N=12</p>

### 3 荷さばき車両の現況需給量

#### (1) 荷さばき車両用駐車施設の現況需要量及び供給量の算出方法

荷さばき車両用駐車施設の駐車需要については、平成30年及び令和3年の調査結果を用い、図2-8のフローのように算出を行いました。

現況需要量（需要台数）については、駐車施設を利用している駐車台数と路上駐車台数を合算して算出しています。なお、平成30年の調査により、駐車施設の現況を把握しました。そのうち、実態調査を実施していない駐車施設については、実態調査を実施した駐車施設の利用率から需要台数を算出しています。

現況供給量（収容台数）については、図2-9のフローのように、平成30年の調査から把握した駐車施設整備台数の調査結果を供給量として算出しています。

#### 【荷さばき車両用駐車施設の現況需要量及び供給量算出フロー】

<需要量の算出方法>

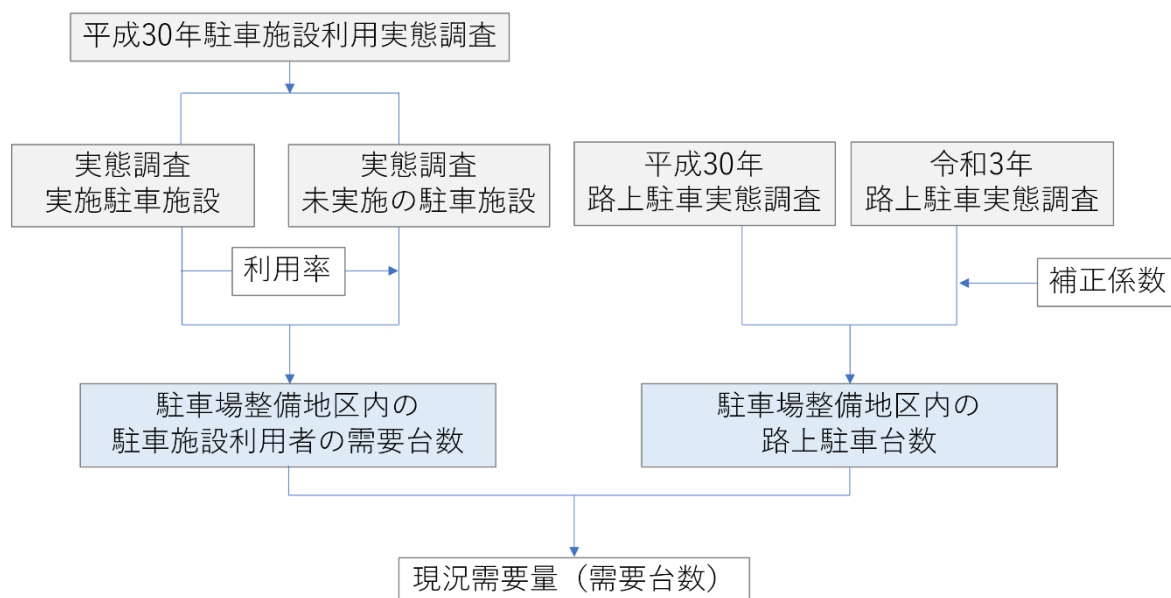


図 2-8 現況需要量の算出フロー

<供給量の算出方法>

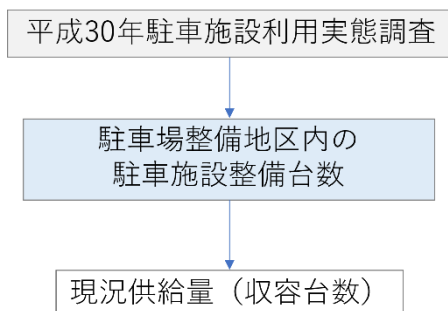


図 2-9 現況供給量の算出フロー



## (2) 荷さばき車両用駐車施設利用実態調査結果

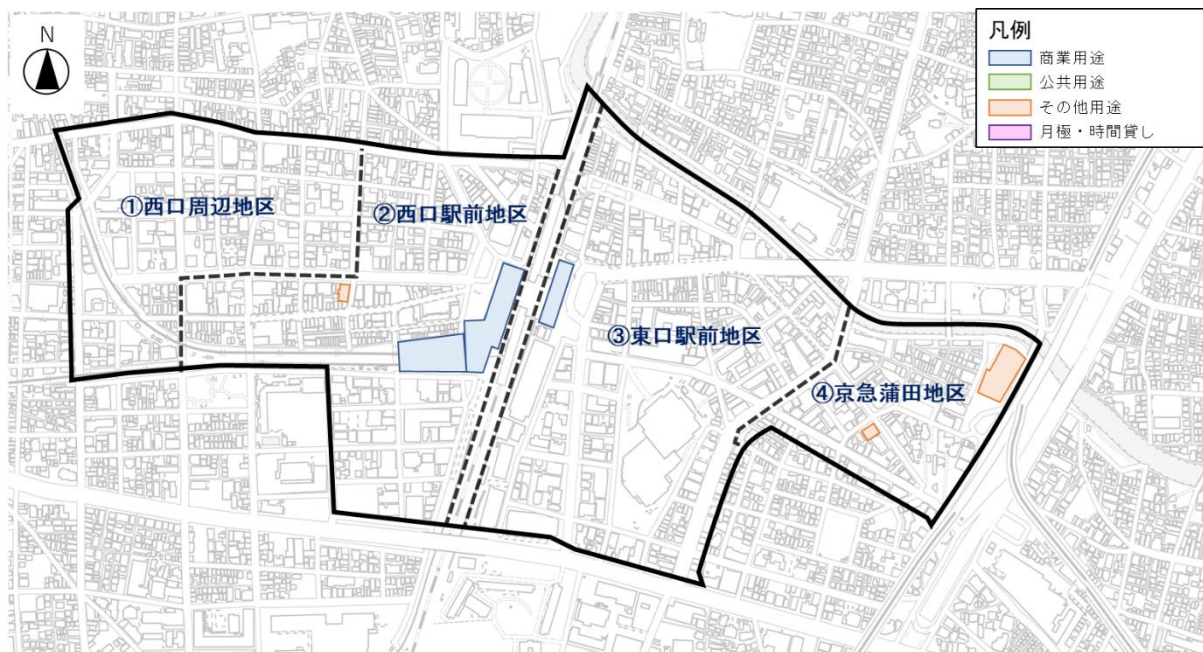


図 2-10 調査対象

図 2-10に示す調査対象の調査結果概要は表 2-5の通りです。全体的に荷さばき専用の駐車施設は乗用車の駐車施設が整備されている建物に比べ、整備されている建物が少ない状況です。

表 2-5 調査結果概要（平成 30 年・令和 3 年駐車施設利用実態調査より）

地区		駐車施設数(箇所)		収容台数(台)		需要台数(台)			利用率(%)
		用途別	合計	用途別	合計	平日	休日	合計	
②西口駅前地区	商業用途	2	3	10	11	5	4	(平日)6 (休日)4	(平日)55 (休日)36
	その他用途	1		1		1	0		
③東口駅前地区	商業用途	1	1	5	5	3	2	(平日)3 (休日)2	(平日)60 (休日)40
④京急蒲田地区	その他用途	2	2	3	3	2	1	(平日)2 (休日)1	(平日)67 (休日)33

※1 荷さばき車両専用の駐車施設を対象とした。小型車など乗用車の駐車マスに駐車して横持ちする場合もあるが、この場合は乗用車用駐車施設の需要台数として表 2-2 に計上している。

※2 ①西口周辺地区は駐車施設数が0か所のため、表に掲載しない。

※3 附置義務以外の荷さばき駐車施設は確認がとれたもののみ算入している。

②西口駅前地区の一部、③東口駅前地区、④京急蒲田地区の駐車施設については、利用実態調査を実施していませんが、平成 30 年の現地調査で駐車施設の現況を把握しました。これらの駐車施設については、利用実態調査を行った駐車施設の利用率（以下の 1 及び 2）を用いて需要台数を算出しました。

1. 平日利用率：平日需要台数 4 台 / 収容台数 8 台 = 50.0%

2. 休日利用率：休日需要台数 3 台 / 収容台数 8 台 = 37.5%

よって、②西口駅前地区を例とすると

**平日需要台数** 収容台数 (10 台 + 1 台) × 平日利用率 50.0% = (5 台 + 1 台) の計 6 台

**休日需要台数** 収容台数 (10 台 + 1 台) × 平日利用率 37.5% = (4 台 + 0 台) の計 4 台

としました。

### (3) 荷さばき車両の路上駐車実態調査結果

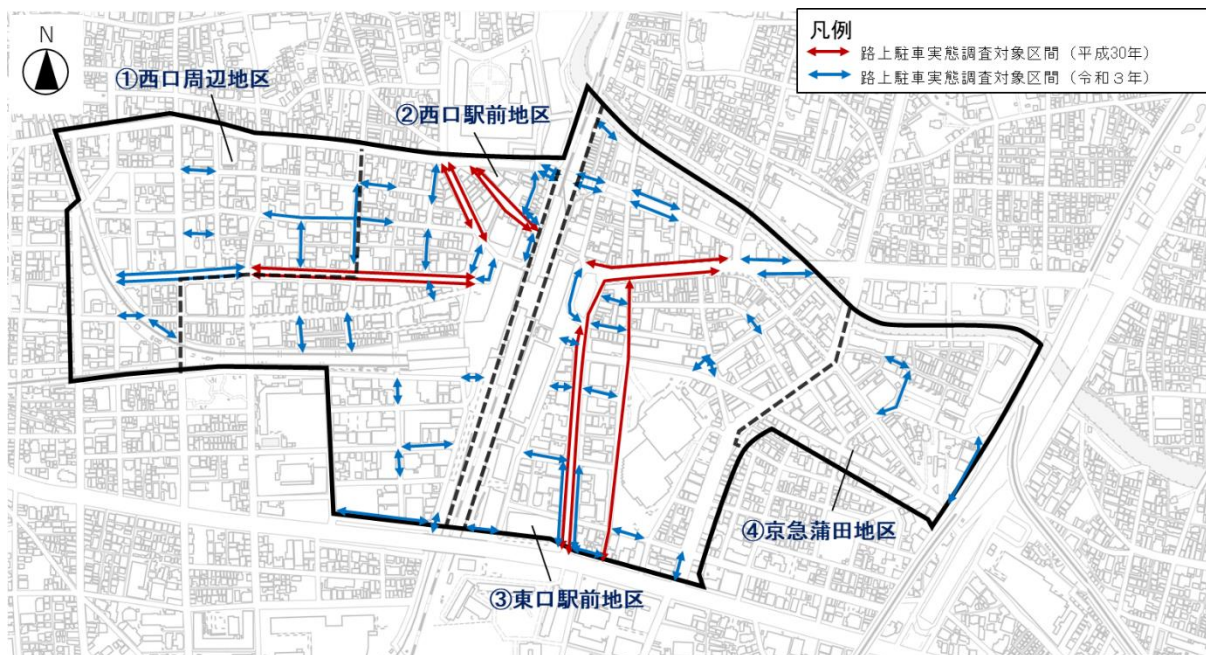


図 2-11 調査対象

図 2-11に示す調査対象の調査結果概要は表 2-6の通りです。なお、時間制限駐車区間（パーキング・チケット）は路上駐車台数から除いています。

表 2-6 調査結果概要（平成30年・令和3年路上駐車実態調査より）

地区		合計(台)
①西口周辺地区	平日	4
	休日	4
②西口駅前地区	平日	15
	休日	7
③東口駅前地区	平日	13
	休日	8
④京急蒲田地区	平日	2
	休日	1

※1 令和3年調査結果の補正については p.5 参照。



## 4 自動二輪車の現況需給量

### (1) 自動二輪車用駐車施設の現況需要量及び供給量の算出方法

自動二輪車車両用駐車施設の駐車需要については、平成30年及び令和3年の調査結果を用い、図2-12のフローのように算出を行いました。

現況需要量（需要台数）については、駐車施設を利用している駐車台数と路上駐車台数を合算して算出しています。なお平成30年の調査により、駐車施設の現況を把握しました。そのうち、実態調査を実施していない駐車施設については、実態調査を実施した駐車施設の利用率から需要台数を算出しています。

現況供給量（収容台数）については、図2-13のフローのように、平成30年の調査から把握した駐車施設整備台数の調査結果を供給量として算出しています。

#### 【自動二輪車用駐車施設の現況需要量及び供給量算出フロー】

##### <需要量の算出方法>

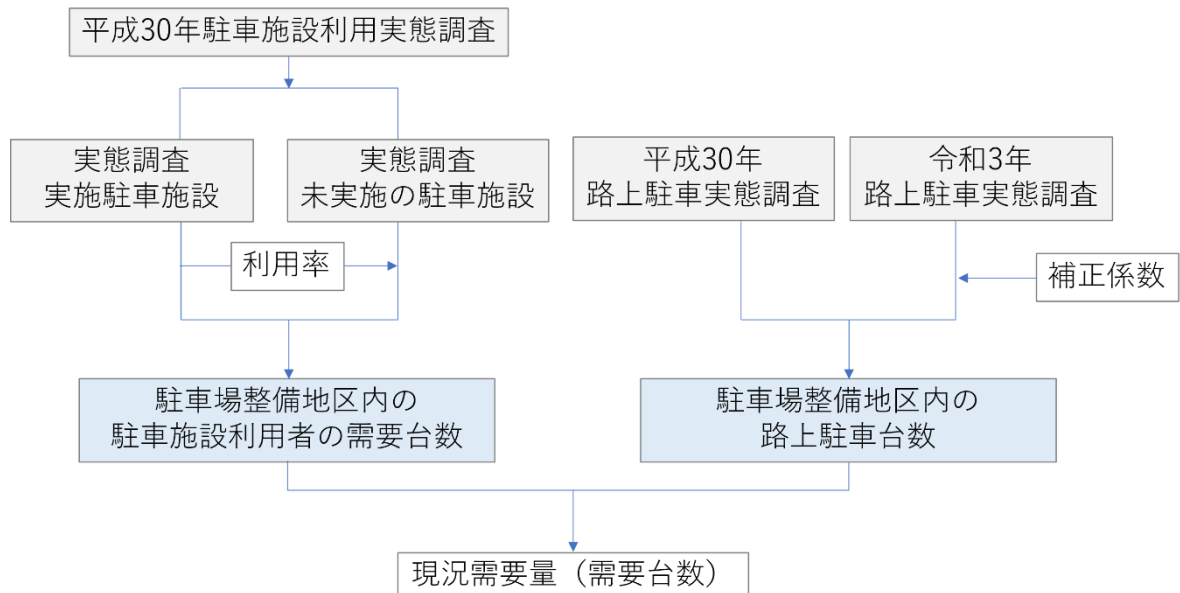


図 2-12 現況需要量の算出フロー

##### <供給量の算出方法>

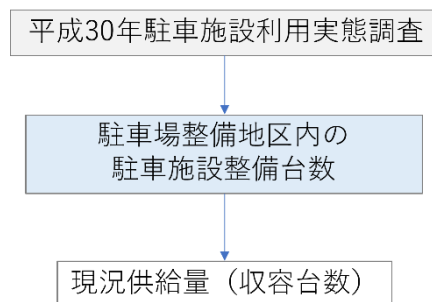


図 2-13 現況供給量の算出フロー

## (2) 自動二輪車用駐車施設利用実態調査結果

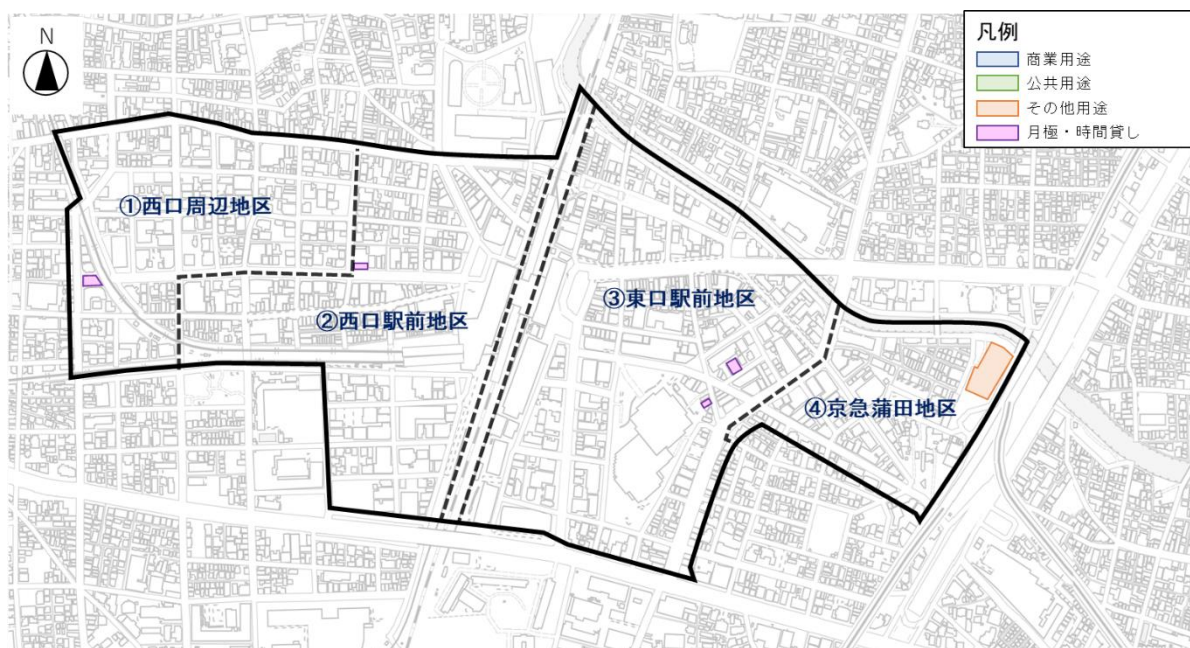


図 2-14 調査対象

図 2-14に示す調査対象の調査結果概要は表 2-7の通りです。

表 2-7 調査結果概要 (平成 30 年・令和 3 年駐車施設利用実態調査より)

地区		駐車施設数(箇所)		収容台数(台)		需要台数(台)			利用率(%)
		用途別	合計	用途別	合計	平日	休日	合計	
①西口周辺地区	月極・時間貸し	1	1	50	50	30	31	(平日)30 (休日)31	(平日) 60 (休日) 62
②西口駅前地区	月極・時間貸し	1	1	15	15	9	15	(平日) 9 (休日)15	(平日) 60 (休日) 100
③東口駅前地区	月極・時間貸し	2	2	14	14	8	9	(平日) 8 (休日) 9	(平日) 57 (休日) 64
④京急蒲田地区	その他用途	1	1	9	9	5	2	(平日) 5 (休日) 2	(平日) 56 (休日) 22

③東口駅前地区の駐車施設については、利用実態調査を実施していませんが、平成 30 年の現地調査で駐車施設の現況を把握しました。この駐車施設については、利用実態調査を行った駐車施設①西口周辺地区、②西口駅前地区、④京急蒲田地区の 3 か所の平均利用率 (以下の 1 及び 2) を用いて需要台数を推計しました。

1. 平日利用率: ①②④の平日需要台数の合計 (30 台 + 9 台 + 5 台) / ①②④の収容台数の合計 (50 台 + 15 台 + 9 台) = 59.5%

2. 休日利用率: ①②④の休日需要台数の合計 (31 台 + 15 台 + 2 台) / ①②④の収容台数の合計 (50 台 + 15 台 + 9 台) = 64.9%

よって、

平日需要台数 収容台数 14 台 × 平日利用率 59.5% = 8 台

休日需要台数 収容台数 14 台 × 休日利用率 64.9% = 9 台 としました。

### (3) 自動二輪車の路上駐車実態調査結果

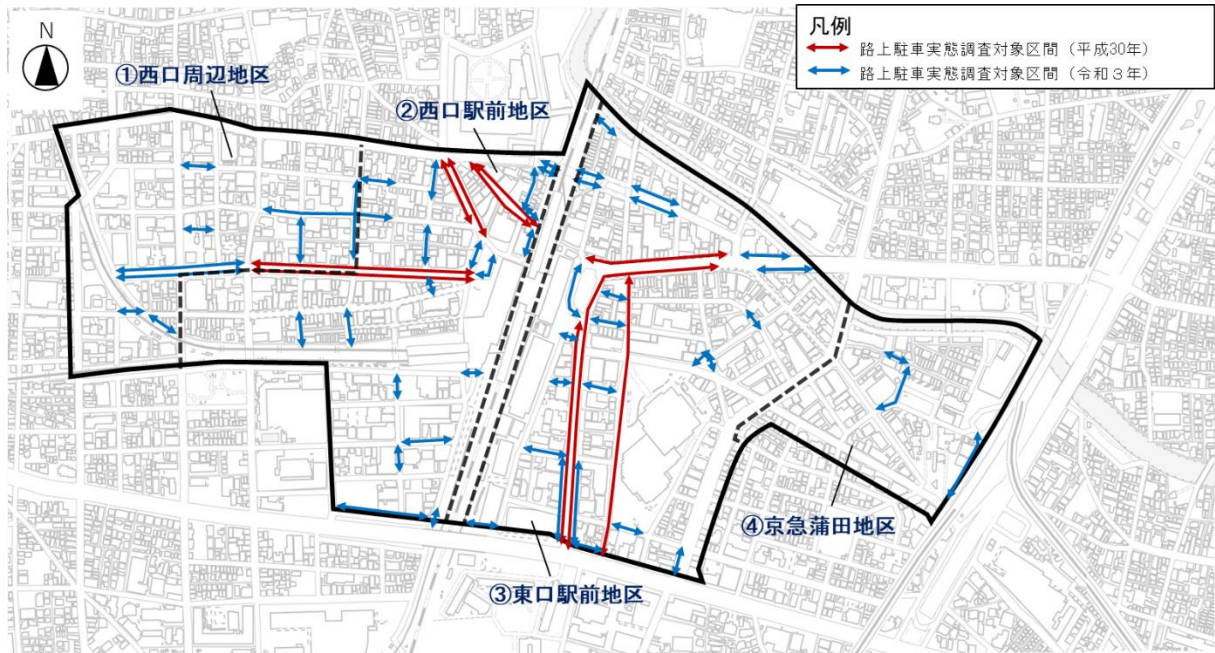


図 2-15 調査対象

図 2-15に示す調査対象の調査結果概要は表 2-8の通りです。

表 2-8 調査結果概要（平成 30 年・令和 3 年路上駐車実態調査より）

地区		合計(台)
①西口周辺地区	平日	14
	休日	17
②西口駅前地区	平日	26
	休日	33
③東口駅前地区	平日	17
	休日	12
④京急蒲田地区	平日	2
	休日	4

※1 令和 3 年調査結果の補正については p.5 参照。

## 5 原動機付自転車の現況需給量

### (1) 原動機付自転車用駐車施設の現況需要量及び供給量の算出方法

原動機付自転車用駐車施設の駐車需要については、令和3年及び令和5年の調査結果を用い、図2-16のフローのように算出を行いました。

現況需要量（需要台数）については、駐車施設を利用している駐車台数と路上駐車台数を合算して算出しています。

現況供給量（収容台数）については、図2-17のフローのように、令和3年の調査から把握した駐車施設整備台数の調査結果を供給量として算出しています。

#### 【原動機付自転車用駐車施設の現況需要量及び供給量算出フロー】

<需要量の算出方法>

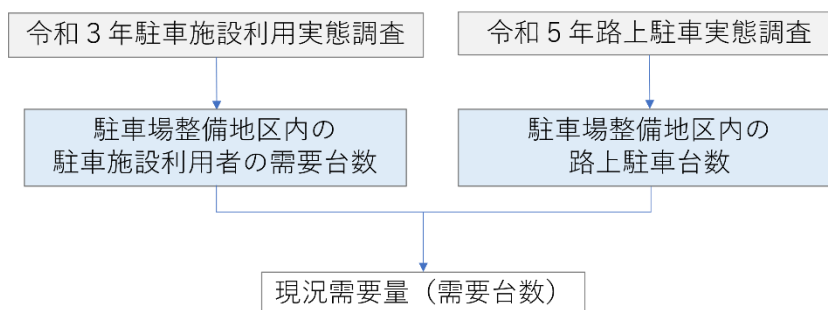


図 2-16 現況需要量の算出フロー

<供給量の算出方法>

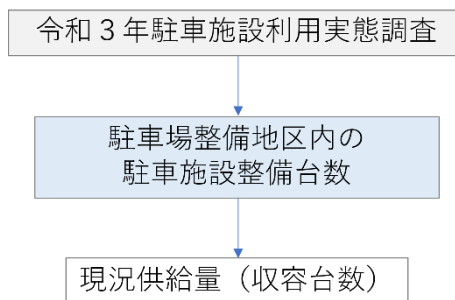


図 2-17 現況供給量の算出フロー



## (2) 原動機付自転車用駐車施設利用実態調査結果

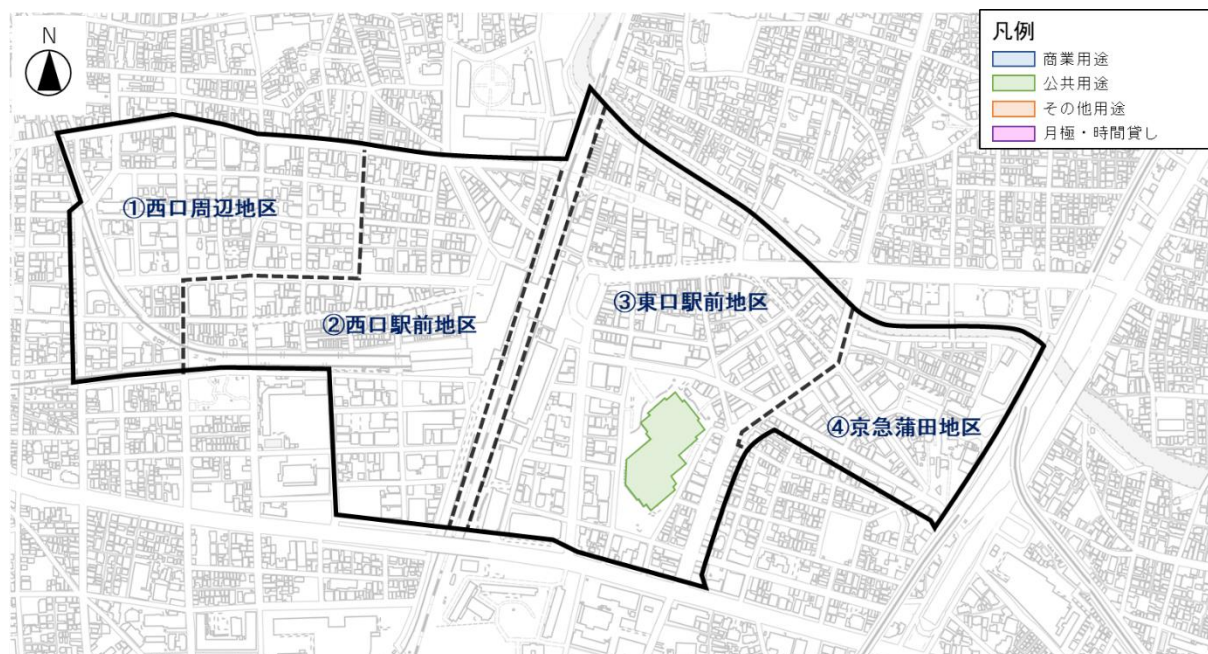


図 2-18 調査対象

公共用途として図 2-18に示す区営アロマ地下自転車駐車場（以下「アロマ駐輪場」という。）の調査結果概要は表 2-9の通りです。

表 2-9 調査結果概要（令和3年駐車施設利用実態調査より）

アロマ駐輪場	収容台数(台)	需要台数(台)			利用率(%)
		利用状況の平均	平日	休日	
定期利用(月極)	50	22.7	—	—	—
一時利用(時間貸し)	14	7.8			
合計	64	30.5	30	33	(平日)47 (休日)52

表 2-9 において、原動機付自転車は令和 3 年のアロマ駐輪場の利用状況（11 ヶ月分）を元に需要台数を算出しました。

アロマ駐輪場の利用状況は月別の平均値として整理されていたため、自動二輪車の利用率をもとに平日及び休日の利用率を推計しました。

アロマ駐輪場の平均利用率 = 需要台数 30.5 台 / 月 ÷ 収容台数 64 台 = 47.7%

自動二輪車の平均利用率 =  $(59.5\% \times 5 + 64.9\% \times 2) \div 7 = 61.0\%$

平日利用率

原動機付自転車の平均利用率 47.7% × 自動二輪車の平日利用率と平均利用率の比(59.5% / 61.0%)  
= 46.5%

休日利用率

原動機付自転車の平均利用率 47.7% × 自動二輪車の休日利用率と平均利用率の比(64.9% / 61.0%)  
= 50.7%

よって、

平日需要台数 収容台数 64 台 × 平日利用率 46.5% = 30 台

休日需要台数 収容台数 64 台 × 休日利用率 50.7% = 33 台 としました。



### (3) 原動機付自転車の路上駐車実態調査結果

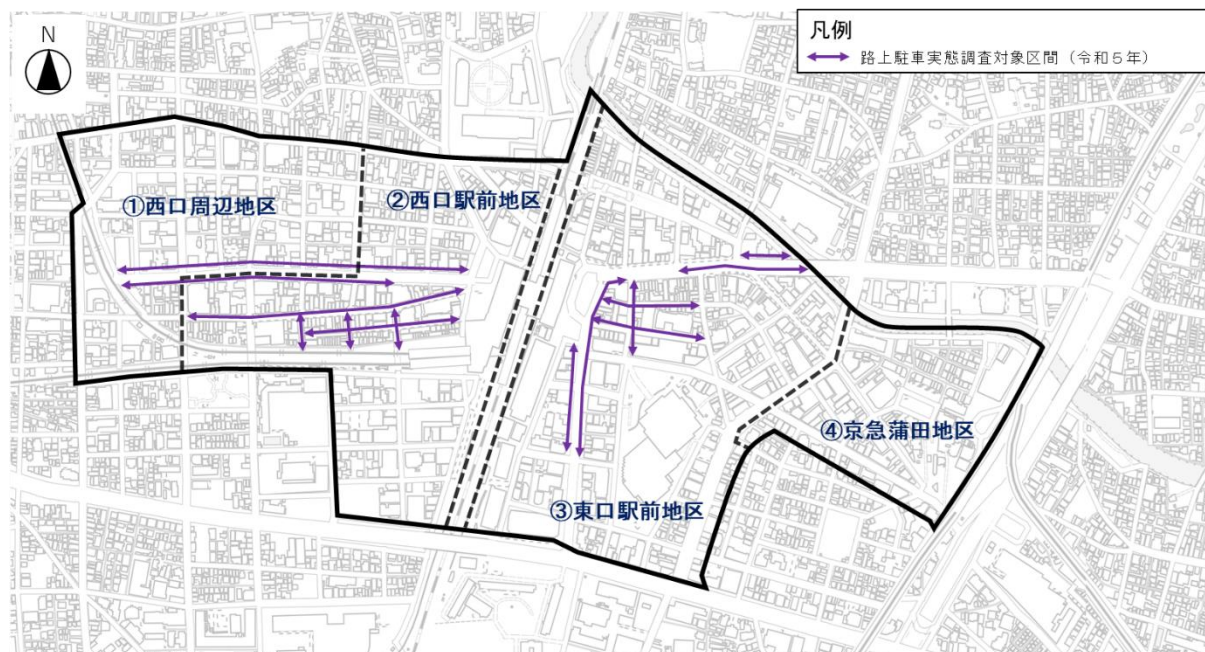


図 2-19 調査対象

図 2-19に示す調査対象の調査結果概要は表 2-10の通りです。

表 2-10 調査結果概要 (令和5年路上駐車実態調査より)

地区	路上駐車台数(台)
	令和5年
①西口周辺地区	0
②西口駅前地区	11
③東口駅前地区	6

※1 調査は平日のみ実施。

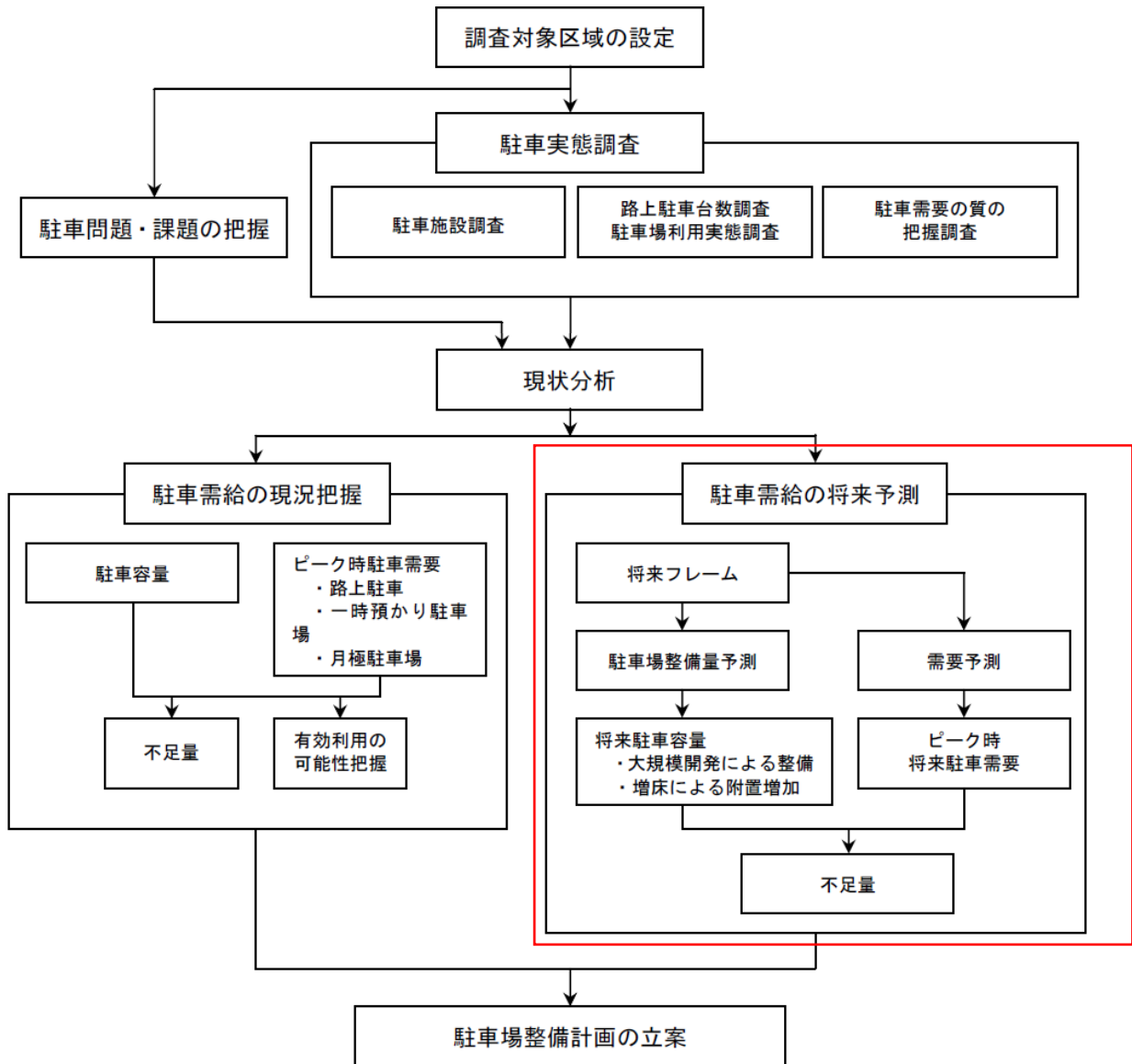
※2 ④京急蒲田地区は調査を実施していないため表に記載しない。

# 第3章 将来駐車需給量

## 1 将来駐車需給量の考え方

### (1) -1 算出フロー

将来の駐車需要量及び供給量の予測については、東京都により策定されている総合駐車対策マニュアルの以下のフローを参考に算出することとしました。



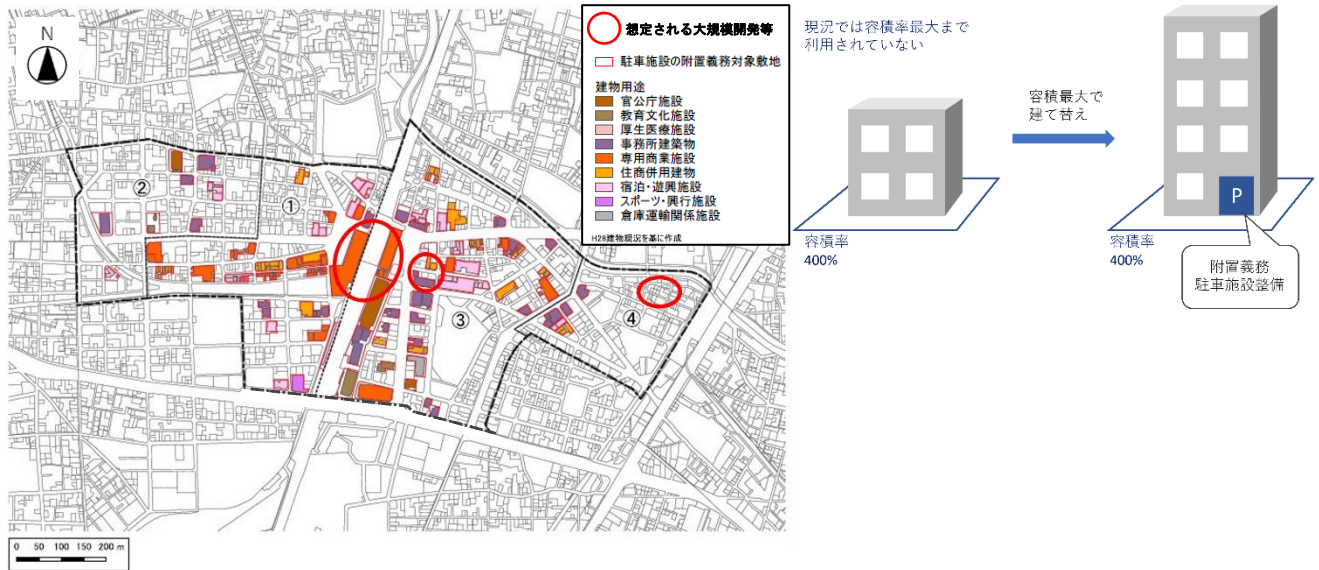
出典：総合駐車対策マニュアル—総合的な駐車対策の推進—（平成19年1月、東京都）

図 3-1 駐車場整備計画の立案フロー

## (1) - 2 算出の前提条件

将来の蒲田地区における駐車施設の需要量及び供給量算出にあたっては、大規模開発等が行われることにより整備台数が変動する附置義務駐車施設を対象とすることを前提とします。

将来需要量及び供給量の算出は、現況の敷地面積、建物用途及び床面積（図 3-2）を把握し、現況と同様の用途構成、かつ指定容積率（図 3-3）の最大値で建て替えが行われた場合、附置義務対象規模になることが想定される建築物（図 3-4）の床面積を用いて行います。



※1 令和6年6月時点の開発動向を参考としている。

図 3-2 建物現況図

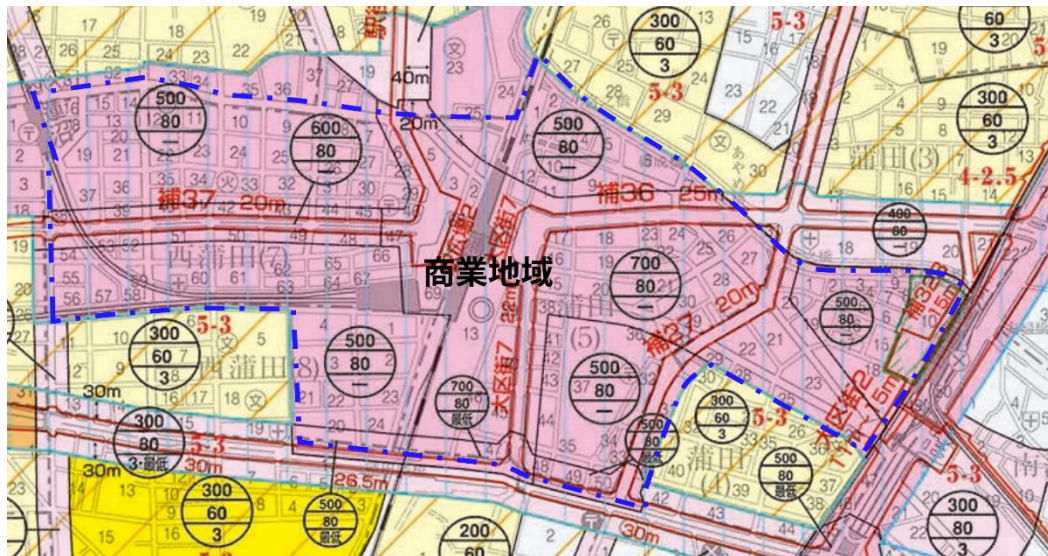


図 3-3 指定容積率



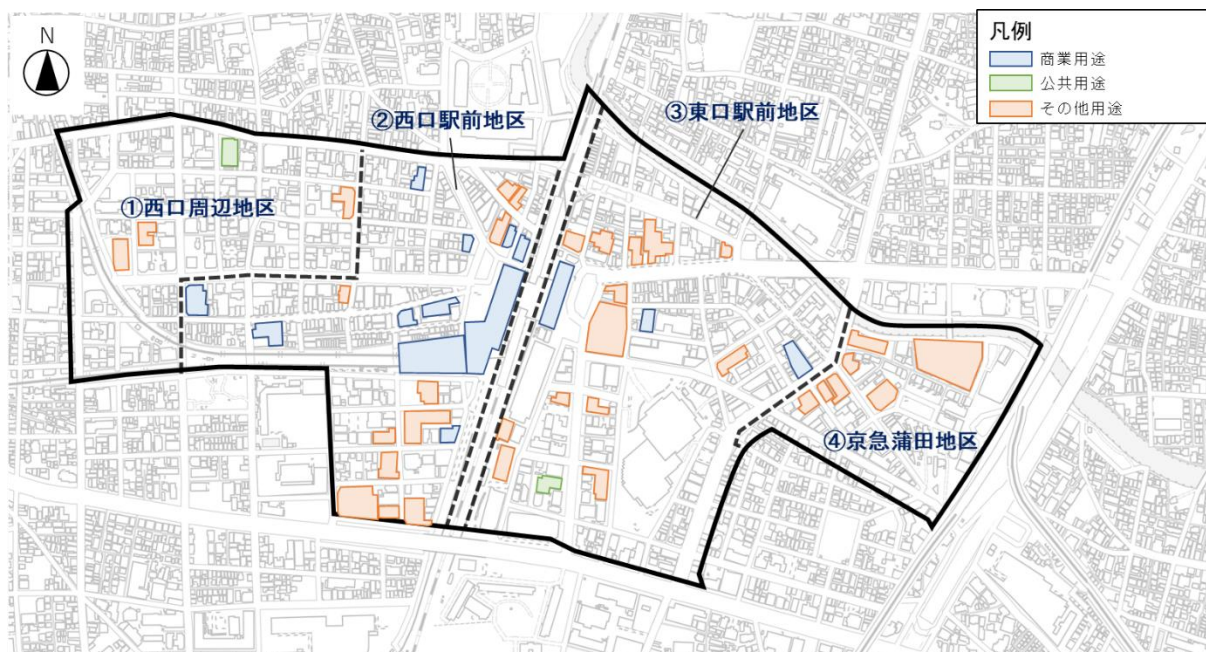


図 3-4 建替え後に附置義務対象規模となる建築物

【将来需要量及び供給量算出例】

将来需要量及び供給量の算出例を以下に示します。

敷地面積 500 m<sup>2</sup>・容積率 500%の敷地

現況 商業用途 床面積 800 m<sup>2</sup> 駐車施設整備無し

将来 商業用途 床面積 2500 m<sup>2</sup>

1：供給量

乗用車用駐車施設については、附置義務台数算定の基準値（250 m<sup>2</sup>毎に 1 台）を用いて算定すると、駐車施設が新たに 10 台整備されます。

荷さばき車両用駐車施設については、附置義務台数算定の基準値（2500 m<sup>2</sup>毎に 1 台）を用いて算定すると、駐車施設が新たに 1 台整備されます。

なお、本計画における将来供給量の算定にあたっては、緩和係数等は適用していません。

2：需要量

1の供給量に現況のエリア別駐車施設利用率を乗じて需要量を想定します。

乗用車用駐車施設について、エリアの利用率が 83%（平日①西口周辺地区の値（7 ページ参照））とすると、供給量 10 台×エリアの用途別駐車施設利用率 83% = 8 台

荷さばき車両用駐車施設について、エリアの利用率が 55%（平日②西口駅前地区の値（12 ページ参照））とすると、供給量 1 台×エリアの用途別駐車施設利用率 55% = 1 台

上記より乗用車用駐車施設については、供給量 10 台・需要量 8 台、荷さばき車両用駐車施設については、供給量 1 台・需要量 1 台と算出します。

## (2) 乗用車・荷さばき車両駐車施設における 将来需要量及び供給量の算出

【乗用車・荷さばき車両用駐車施設の将来需要量及び供給量の算出】

乗用車・荷さばき車両用駐車施設の将来需要量及び供給量算出にあたっては、蒲田駅周辺における自動車（乗用車・荷さばき車両）の利用状況は年々減少傾向（29ページの「蒲田駅周辺における自動車・自動二輪車利用の変化」参照）であるため、安全側のみて将来の自動車利用状況は現況と変わらない想定とします。

- ・将来需要量は以下のように設定します。

### 附置義務駐車施設利用台数

再開発や建替えによる床面積の増減に合わせて将来の附置義務駐車施設利用台数も増減する設定とします。

### 月極・時間貸し駐車施設利用台数

将来の自動車利用状況は現況と変わらない想定とするため、月極・時間貸し駐車施設利用台数は増減しない設定とします。

### 路上駐車台数

自動車の利用状況は年々減少傾向にあること、建築物を新築する際はその用途に応じた駐車施設を確保することから、将来の路上駐車台数は安全側のみて変化しない設定とします。

- ・将来供給量は以下のように設定します。

### 附置義務駐車施設整備台数

大規模建築物を新築する際はその用途に応じた駐車施設が整備されます。本検討では目標年次までに駐車場整備地区内の附置義務対象建築物の建替えが容積率最大で行われた場合を想定し、附置義務駐車施設整備台数を設定します。

### 月極・時間貸し駐車施設整備台数

将来の月極・時間貸し駐車施設利用台数は増減しない設定とするため、整備台数についても増減しない設定とします。

【乗用車・荷さばき車両用駐車施設の需要量及び供給量増減イメージ】



図 3-5 需要量及び供給量の増減イメージ

具体的には図 3-6 及び図 3-7 のフローをもとに利用台数（需要量）及び整備台数（供給量）を整理しました。

【乗用車・荷さばき車両用駐車施設の将来需要量及び供給量算出フロー】

<将来需要量の算出方法>

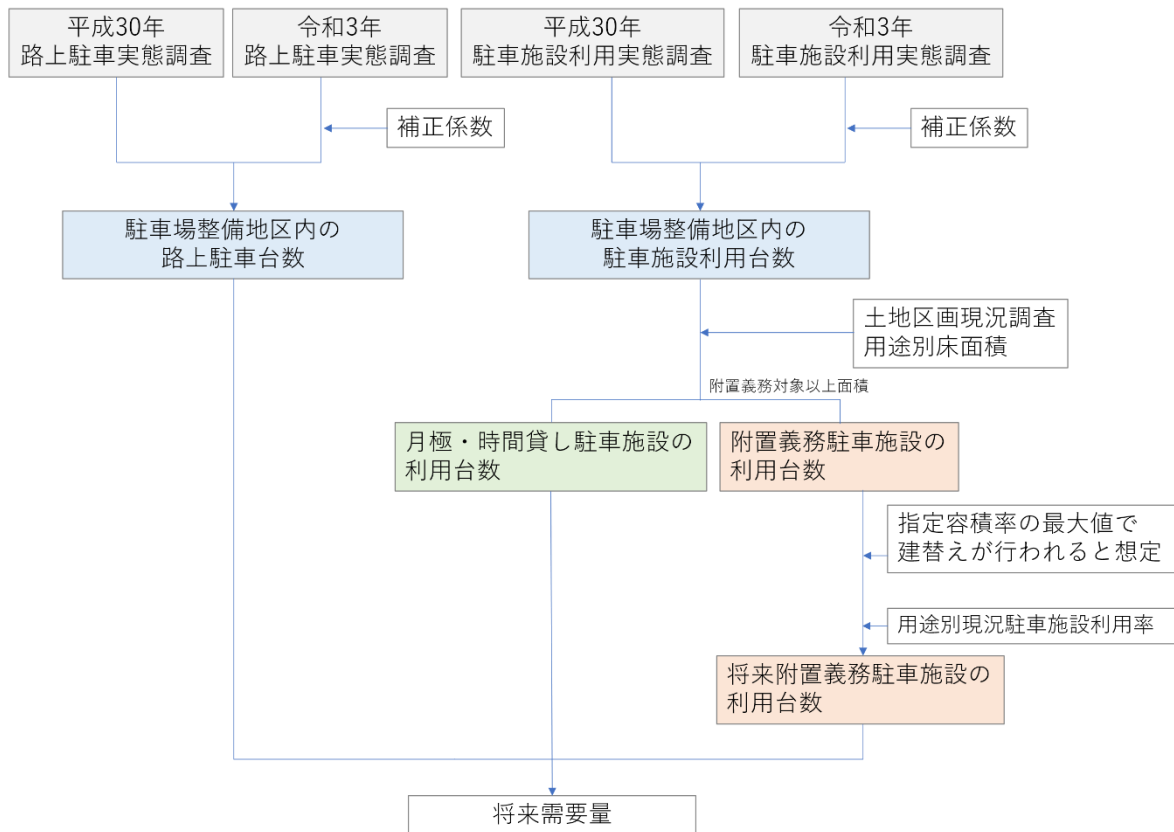


図 3-6 将来需要量の算出フロー



<将来供給量の算出方法>

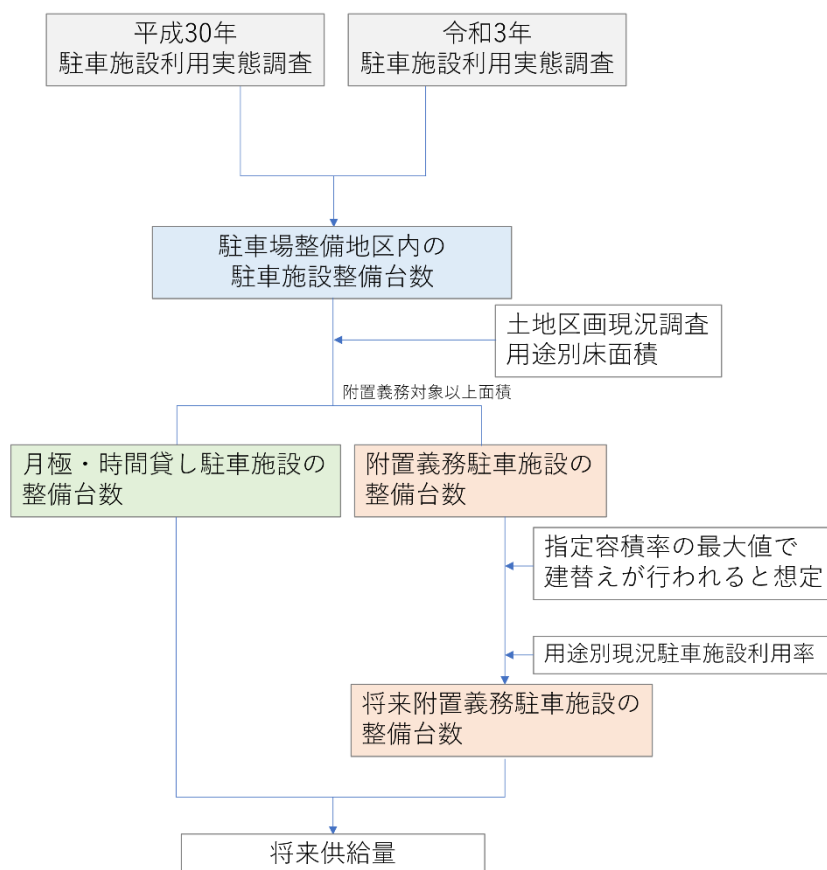


図 3-7 将来供給量の算出フロー

### (3) 自動二輪車等用駐車施設における需要量及び供給量の算出

【自動二輪車等（自動二輪車・原動機付自転車）用駐車施設の需要量及び供給量の算出】

自動二輪車等用駐車施設の将来需要量及び供給量算出にあたっては、蒲田駅周辺における自動二輪車等の利用状況は年々減少傾向（29ページの「蒲田駅周辺における自動車・自動二輪車利用の変化」参照）であるため、安全側にみて将来の自動二輪車等の利用状況は現況と変わらない想定とします。

自動二輪車等用駐車施設については、東京都駐車場条例による附置義務基準は設けられていないため以下のように算出します。

- ・将来需要量は以下のように設定します。

#### 建築物付属駐車施設利用台数

建築物を新築する際はその用途に応じた駐車施設が整備されますが、附置義務基準が設けられておらず利用台数の増減が想定できないため、建築物に付属する駐車施設利用台数は変化しない設定とします。

#### 月極・時間貸し駐車施設利用台数

将来の自動二輪車等の利用状況は現況と変わらない想定とするため、将来の利用台数は増減しない設定とします。

#### 路上駐車台数

自動二輪車等の利用状況は年々減少傾向にあること、建築物を新築する際はその用途に応じた駐車施設を確保することから、将来の路上駐車台数は安全側にみて変化しない設定とします。

- ・将来供給量は以下のように設定します。

#### 建築物付属駐車施設整備台数

建築物を新築する際はその用途に応じた駐車施設が整備されますが、附置義務基準が設けられておらず整備台数の増減が想定できないため、建築物に付属する駐車施設整備台数は変化しない設定とします。

#### 月極・時間貸し駐車施設整備台数

建築物に付属しない駐車施設については、利用台数は増減しない設定とするため、整備台数についても増減しない設定とします。

【自動二輪車等の需要量・供給量の増減イメージ】

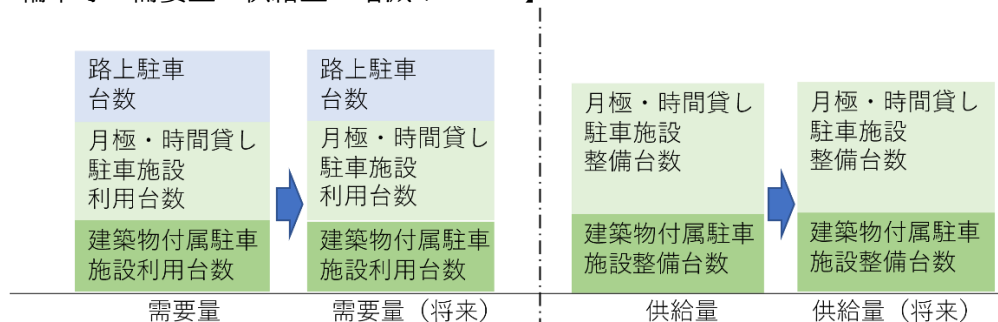


図 3-8 需要量・供給量の増減イメージ

具体的には図 3-9 及び図 3-10 のフローをもとに利用台数（需要量）及び整備台数（供給量）を整理しました。

【自動二輪車等の将来需要量及び供給量算出フロー】

<将来需要量の算出方法>

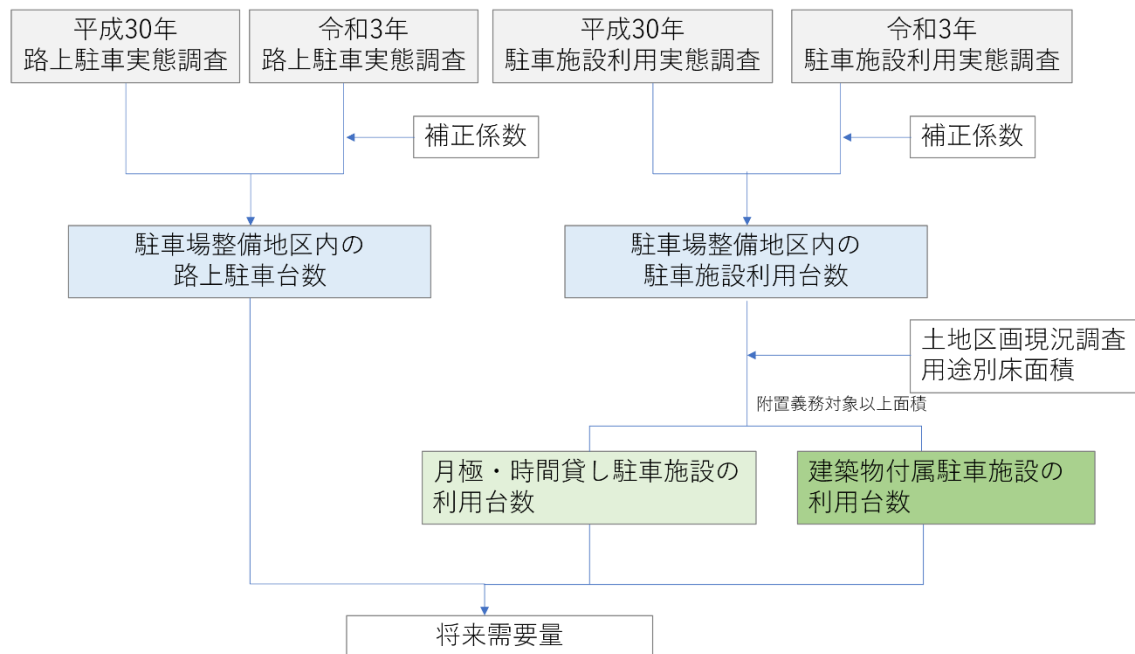


図 3-9 将来需要量の算出フロー

<将来供給量の算出方法>

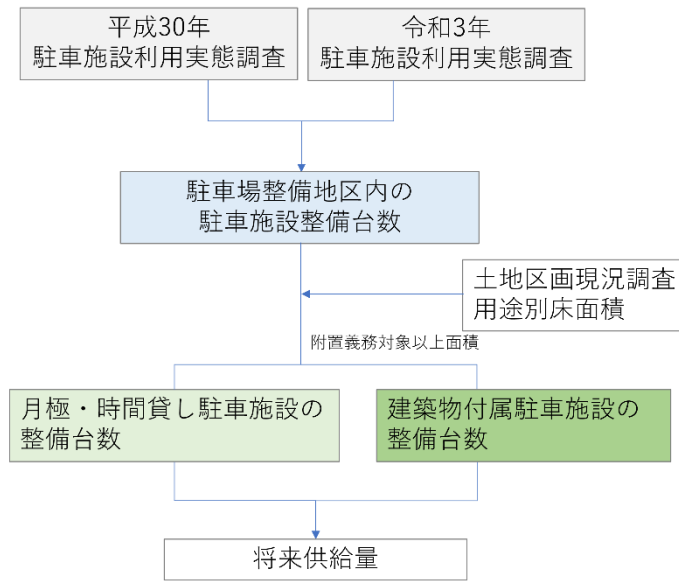
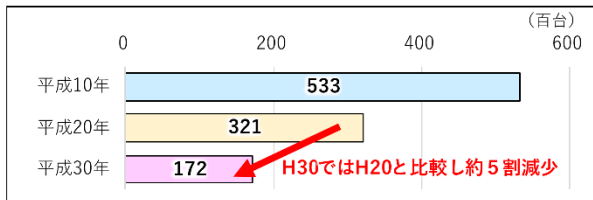


図 3-10 将来供給量の算出フロー

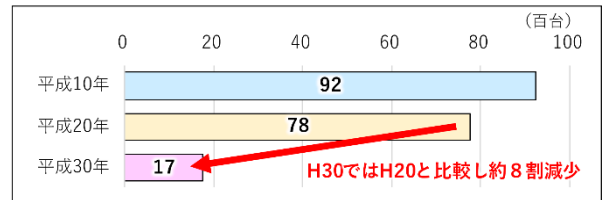
<蒲田駅周辺における自動車・自動二輪車利用の変化>

東京都市圏パーソントリップ調査における、蒲田駅周辺の自動車・自動二輪車の発生集中量は、平成10年から平成30年にかけて減少傾向にあります。

■自動車



■自動二輪車



出典：第4～6回東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

## 2 乗用車の将来需給量

乗用車の将来収容台数及び需要台数は表 3-1 の通りです。

表 3-1 乗用車の将来収容台数及び需要台数  
(平成 30 年・令和 3 年駐車施設利用実態調査・路上駐車実態調査より)

地区	将来の駐車施設数(箇所)	将来の収容台数(台)	将来需要台数(台)				合計	
			駐車施設		路上駐車			
			平日	休日	平日	休日		
①西口周辺地区	その他用途	11	146	116	100	14	22	(平日)215 (休日)194
	公共用途	1	16	14	13			
	月極・時間貸し	9	81	71	59			
②西口駅前地区	商業用途	11	359	225	274	27	34	(平日)630 (休日)717
	その他用途	22	345	245	283			
	月極・時間貸し	14	242	133	126			
③東口駅前地区	商業用途	4	133	60	95	42	27	(平日)950 (休日)836
	その他用途	58	789	430	352			
	公共用途	3	239	141	132			
	月極・時間貸し	19	417	277	230			
④京急蒲田地区	その他用途	6	143	116	120	5	6	(平日)129 (休日)127
	月極・時間貸し	1	7	8	1			

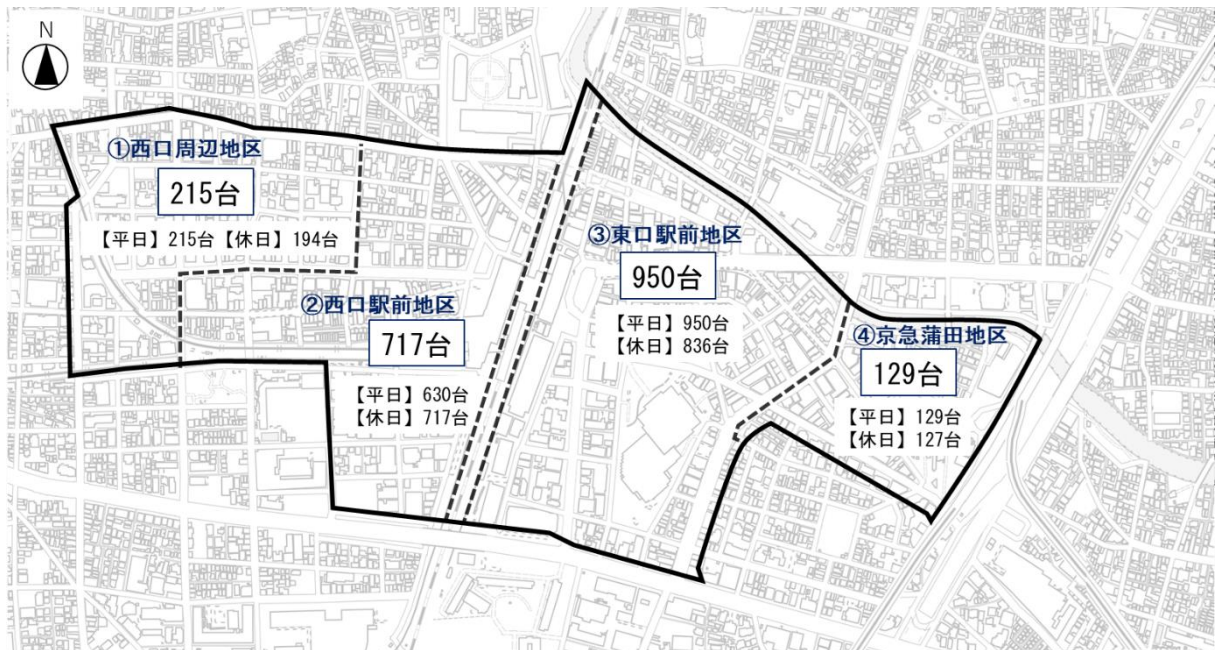


図 3-11 乗用車の将来需要台数

### 3 荷さばき車両の将来需給量

荷さばき車両の将来収容台数及び需要台数は表 3-2 の通りです。

表 3-2 荷さばき車両の将来収容台数及び需要台数

(平成 30 年・令和 3 年駐車施設利用実態調査・路上駐車実態調査より)

地区	将来の駐車施設数(箇所)	将来の収容台数(台)	将来需要台数(台)				合計	
			駐車施設		路上駐車			
			平日	休日	平日	休日		
①西口周辺地区	その他用途	4	6	4	4	4	4	(平日) 9 (休日) 9
	公共用途	1	1	1	1			
②西口駅前地区	商業用途	5	19	10	9	15	7	(平日)35 (休日)26
	その他用途	8	13	10	10			
③東口駅前地区	商業用途	3	16	9	7	13	8	(平日)47 (休日)39
	その他用途	13	21	16	16			
	公共用途	4	16	9	8			
④京急蒲田地区	その他用途	6	18	11	10	2	1	(平日)13 (休日)11

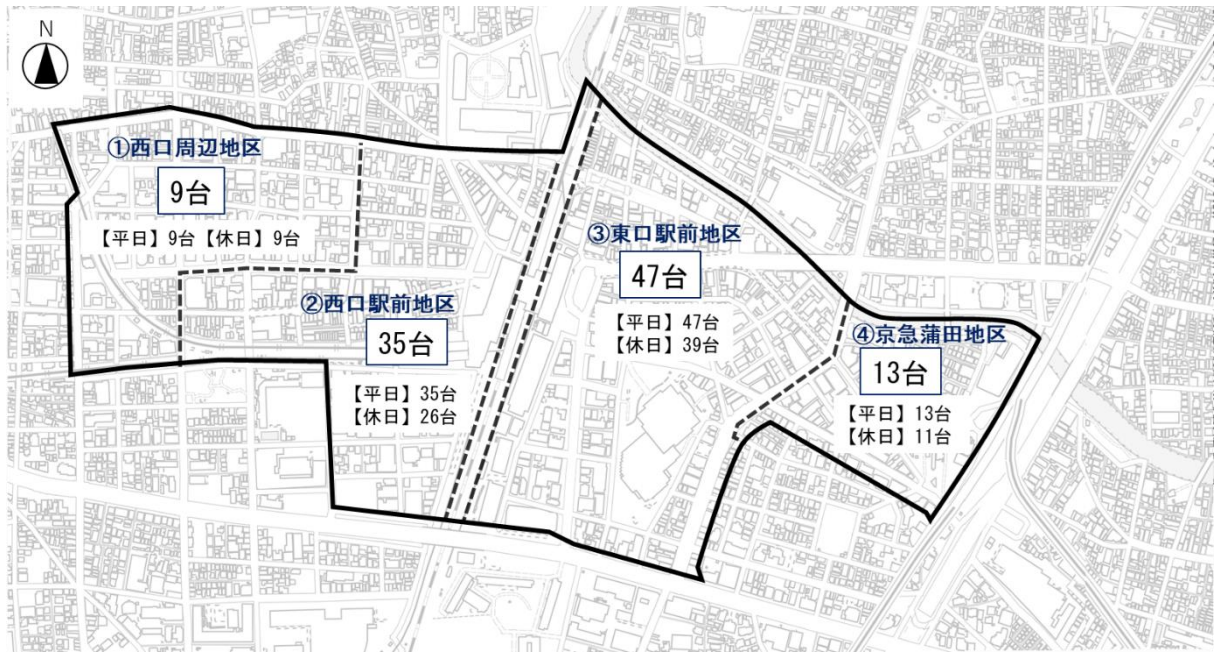


図 3-12 荷さばき車両の将来需要台数



## 4 自動二輪車の将来需給量

自動二輪車の将来収容台数及び需要台数は表 3-3 の通りです。

表 3-3 自動二輪車の将来収容台数及び需要台数

(平成 30 年・令和 3 年駐車施設利用実態調査・路上駐車実態調査より)

地区		将来の駐車施設数(箇所)	将来の収容台数(台)	将来需要台数(台)				合計
				駐車施設		路上駐車		
				平日	休日	平日	休日	
①西口周辺地区	月極・時間貸し	1	50	30	31	14	17	(平日)44 (休日)48
②西口駅前地区	月極・時間貸し	1	15	9	15	26	33	(平日)35 (休日)48
③東口駅前地区	月極・時間貸し	2	14	8	9	17	12	(平日)25 (休日)21
④京急蒲田地区	その他用途	1	9	5	2	2	4	(平日)7 (休日)6

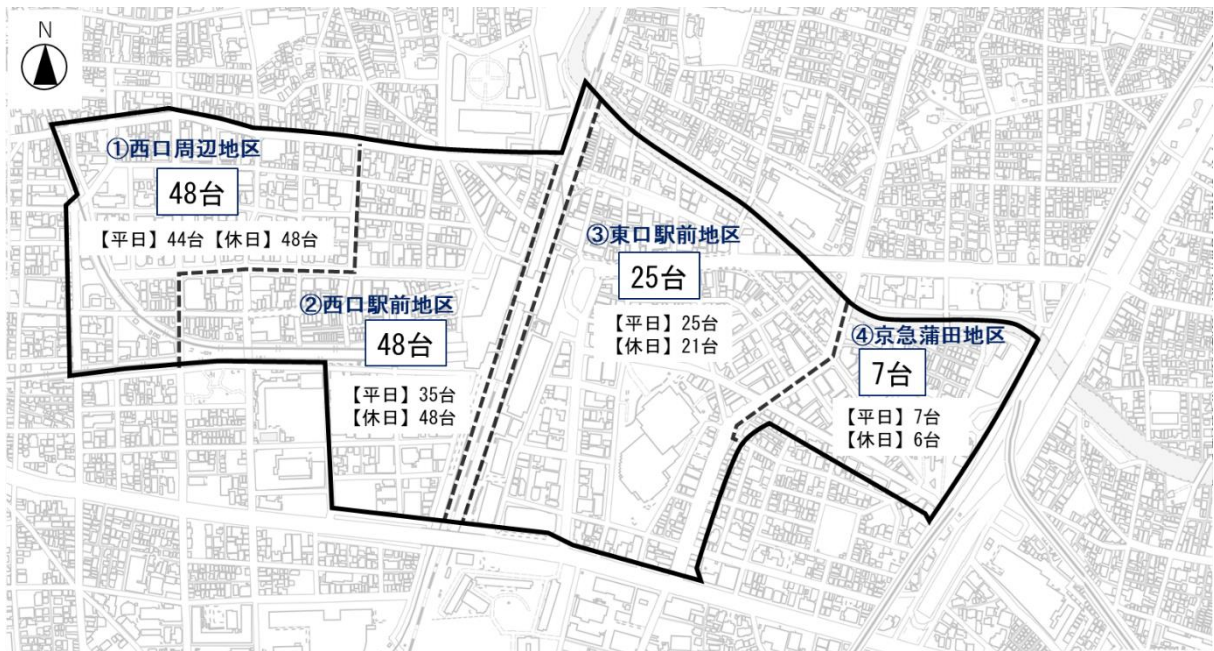


図 3-13 自動二輪車の将来駐車施設

## 5 原動機付自転車の将来需給量

原動機付自転車の将来収容台数及び需要台数は表 3-4 の通りです。

表 3-4 原動機付自転車の将来収容台数及び需要台数

(令和3年・令和5年駐車施設利用実態調査・路上駐車実態調査より)

地区	将来の駐車施設数(箇所)	将来の収容台数(台)	将来需要台数(台)				合計	
			駐車施設		路上駐車			
			平日	休日	平日	休日		
①西口周辺地区	—	—	—	—	0	0※1	(平日)0 (休日)0	
②西口駅前地区	—	—	—	—	11	11※1	(平日)11 (休日)11	
③東口駅前地区	公共用途	1	64	30	32	6	6※1	(平日)36 (休日)38

- ※1 路上駐車調査は平日のみ実施していたため休日の需要台数は平日の台数を用いた。
- ※2 現在の建物に整備されている台数及び利用状況、路上駐車状況から需要量を算出しているため、今後の利用のあり方により将来需要は変わる可能性がある。
- ※3 ④京急蒲田地区は調査を実施していないため表に記載しない。

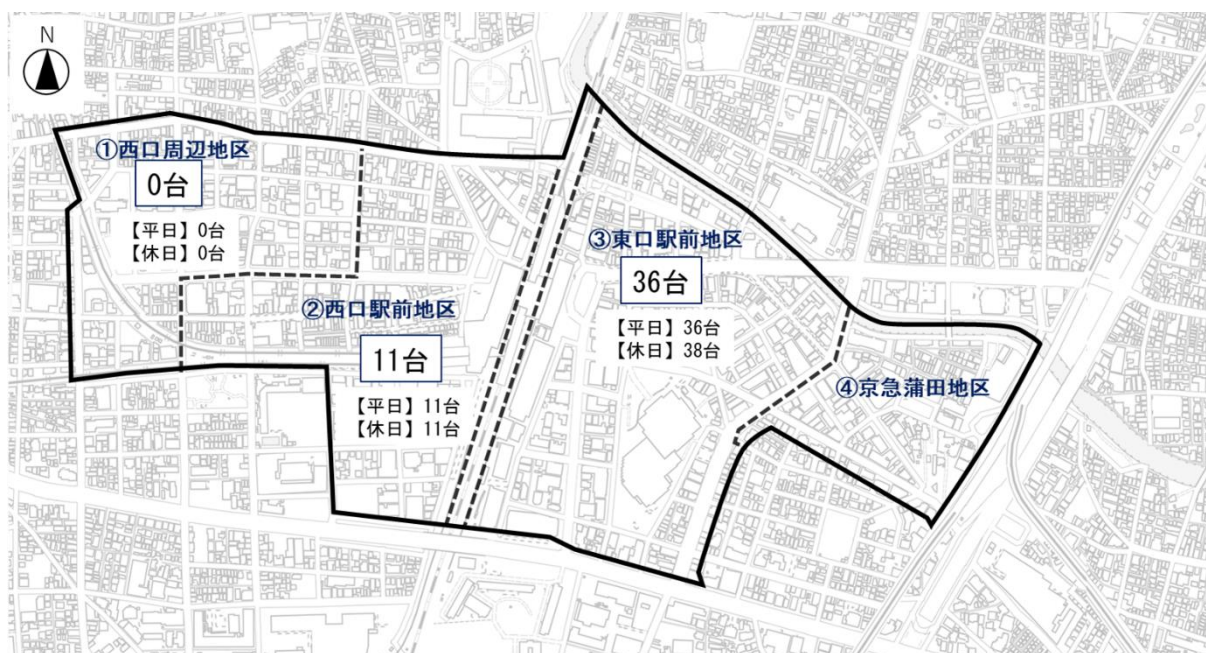


図 3-14 原動機付自転車の将来駐車施設

## 第4章 駐車場整備計画改定に向けた取組

平成10年に駐車場整備計画を策定後、改定に向け表4-1の通り取組んできました。なお、駐車場整備計画改定委員会名簿を表4-2に示します。

表4-1 駐車場整備計画改定に向けた取組

年度	大田区の取組
平成30年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車実態調査実施（平成30年6月）</li> <li>・ 駐車実態調査実施（平成30年7月）</li> </ul>
令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車実態調査実施（令和3年11月）</li> </ul>
令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車に関するヒアリング実施（令和4年9月～令和5年1月） 対象：商店会、地区まちづくり協議会、建物所有者、駐車場事業者、身体障がい者団体</li> <li>・ 第1回駐車場整備計画改定委員会（令和4年10月）</li> <li>・ 第2回駐車場整備計画改定委員会（令和5年1月）</li> <li>・ 「改定大田区駐車場整備計画（蒲田地区）（素案）」に対する意見募集（令和5年2月～3月） 意見者数：6名、意見総数：21件</li> </ul>
令和5年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車実態調査実施（令和5年9月）</li> <li>・ 第3回駐車場整備計画改定委員会（令和5年11月）</li> <li>・ 駐車に関するヒアリング実施（令和5年11月～12月） 対象：町会、商店会、地区まちづくり協議会、建物所有者、物流事業者、駐車場事業者</li> <li>・ 第4回駐車場整備計画改定委員会（令和6年1月）</li> <li>・ 「大田区駐車場整備計画（蒲田地区）（素案改訂版）」に対する意見募集（令和6年2月～3月） 意見者数：5名、意見総数：16件</li> </ul>
令和6年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車に関するヒアリング実施（令和6年5月） 対象：建物所有者</li> <li>・ 第5回駐車場整備計画改定委員会（令和6年7月）</li> </ul>

表4-2 駐車場整備計画改定委員会名簿

(敬称略)

役職	区分	所属等
委員長	学識経験者	日本大学 理工学部 土木工学科 教授 大沢 昌玄
副委員長		國學院大學 観光まちづくり学部 准教授 大門 創
委員	東京都	都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長
		都市整備局 市街地建築部 建築企画課長
	警視庁	交通部 交通規制課 都市交通管理室長※1
		交通部 駐車対策課 課長代理（駐車対策担当）※1
		蒲田警察署 交通課長
	大田区	鉄道・都市づくり部長
		鉄道・都市づくり部 拠点整備第二担当課長
		産業経済部 産業振興課長※1、商業・観光振興担当課長※2
		まちづくり推進部 まちづくり計画調整担当課長 (まちづくり推進部 建築指導担当課長兼務)
		まちづくり推進部 建築調整課長
まちづくり推進部 建築審査課長		
都市基盤整備部 都市基盤計画調整担当課長		
オブザーバー	国土交通省	国土交通省都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官※1、企画専門官※2

※1 令和4年度のみ。

※2 令和5、6年度のみ。

## 第5章 用語集

50 音順	用語	解説文
あ	大田区都市計画マスタープラン	都市計画法第 18 条の 2 で定める「市町村（特別区を含む）の都市計画に関する基本的な方針」であり、大田区における都市の将来像や方向性を示す。令和 4 年 3 月に改定された大田区都市計画マスタープランは 2040 年代を目標年次とした計画となっている。
か	カーシェアステーション	カーシェアリング専用の駐車施設。
	カーシェアリング	あらかじめ登録を行った利用者間で、特定の自動車を利用するサービスないしはシステムのこと。
	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味する。政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言。「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味している。カーボンニュートラル達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化をする必要がある。
	蒲田駅周辺地区グランドデザイン	2040 年代を見据え、蒲田駅周辺地区における総合的・長期的視点でまちの将来像を掲げ、これを実現させるまちづくりの方針に基づいた取組施策を示したものの。
	原動機付自転車	道路交通法第 2 条第 1 項第十号に規定する原動機付自転車のこと。本計画においては、上記規定のうち、総排気量 50 c c 以下、定格出力 0.6kw 以下の原動機付自転車のことをいう。
さ	時間制限駐車区間	短時間駐車が必要に対応するため、駐車枠で指定した場所・方法に限り路上への短時間駐車が認められる道路の区間。駐車枠にはパーキング・メーターやパーキング・チケットが設置される。
	次世代モビリティ	超小型化や自動運転などのテクノロジーの進化に伴う技術革新などにより、現在普及している移動手段より進化した移動手段のこと。
	自動バレー駐車システム	ユーザーが駐車施設の入口で降車した後、駐車施設内を無人で自動走行して所定の駐車場所に駐車し、引取り時は、ユーザーが乗車する場所まで自動走行するシステムのこと。



50 音順	用語	解説文
た	脱炭素	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの人為的な「排出量」から、植林、森林管理などによる人為的な「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
	地区マネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組のこと。
	駐車施設	乗用車、荷さばき車両、自動二輪車等の駐車のためのいろいろな施設（一般公共の用に供されるものだけではなく、運用として月極、専用駐車場、保管場所としての車庫なども含む施設）の総称。
は	パーキング・チケット	時間制限駐車区間に設置され、車両を感知し引き続き駐車している時間を自動的に測定する機械のこと。
	附置義務	駐車場法に基づく地方公共団体の条例（本計画においては東京都駐車場条例）により、一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築等する場合に課される、駐車施設設置義務のこと。
ま	モビリティ	本来は「移動性」や「流動性」を意味する英単語。転じて、人々の自由な移動と、これを支える多様な移動の仕組みを含む幅広い使われ方をしている概念。
	モータリゼーション	日常生活において自動車の利用が普及すること。
や	ユニバーサルデザイン	1980年代にアメリカのロナルド・メイス博士が中心となって提唱した、「年齢や性別、身体的能力などの違いにかかわらず、はじめから、できるかぎりすべての人が使いやすいように、製品や建物、空間をデザインしようとする」という考え方のこと。
	横持ち	台車などを用いて貨物車等から目的施設までの間の輸送を行うこと。
ら	ライドシェア	Ride（乗る）を Share（共有）することを意味する。「相乗り」のこと。
	ライドヘイリング	オンラインプラットフォームを利用して、乗客が車両を呼び出すことができるサービス。ドア・トゥ・ドアのサービスを提供するため、最も便利な交通手段の1つ。
	レジリエンス	「回復力」や「復元力」、「弾性（しなやかさ）」などを意味する。
	路外駐車場	駐車場法第2条第1項第二号に規定する路外駐車場のこと。 道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう。
E	EV	「Electric Vehicle」の略で、電気自動車のこと。電気の力で動くモーターのみを使って走行する。

50 音順	用語	解説文
I	ICT	「Information and Communication Technology」の略。 情報 (information) や通信 (communication) に関する技術の総称。
Z	ZEV	「Zero Emission Vehicle」の略で、排出ガスを一切出さない電気自動車や燃料電池車のこと。



---

大田区 鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課  
〒144-8621 東京都大田区蒲田五丁目 13 番 14 号  
電話 03-5744-1339 (直通)

---

まちづくり環境委員会 令和6年9月18・19日
環境清掃部 資料7番
所管 環境計画課

## 省エネ空調制御システム「Ai-Glies (アイグリーズ)」の導入実証について

### 1 概要

2050年脱炭素社会の実現に向けた「区による率先行動」として、先進的な空調自動制御システムを区施設に設置し、電力使用量の削減効果を実証する。

### 2 省エネ空調制御システム「Ai-Glies (アイグリーズ)」について

(詳細は「別紙1」・「別紙2」を参照)

#### (1) 仕組み

外気温や外湿度を検知するセンサーと室外機を連動させることで空調の自動制御を行い、過剰な冷暖房の使用を抑制することで空調の省エネ化を図る。

#### (2) 特徴

- ア 空調の室外機に取り付けるだけで使用できるため、空調機本体や配電盤の工事が不要
- イ クラウドでデータ管理できるため削減量の「見える化」が可能

#### (3) 導入実績

民間企業で約3,000件の導入実績あり。

### 3 設置施設

調布地域庁舎 (大田区雪谷大塚町4番6号)

### 4 スケジュール

令和6年8月 事業者と導入実証に関する協定締結  
機器設置・実証開始

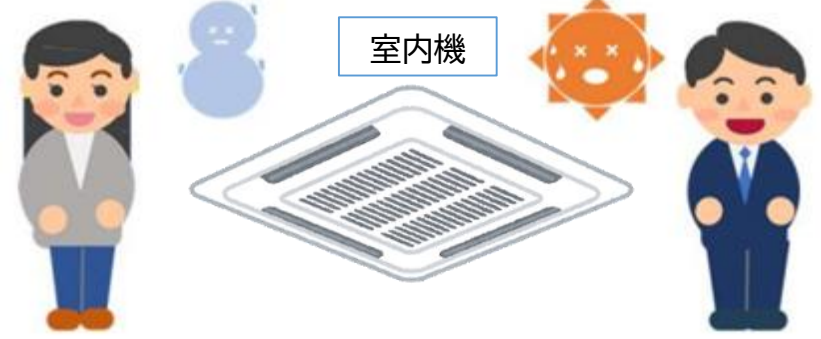
# ● システムのしくみ(概要)

※用語解説  
EHP(電気ヒートポンプ)…電気を動力源とする空調機  
GHP(ガスヒートポンプ)…ガスを動力源とする空調機

## Concept.

不快指数(外気温/外湿度)に連動して、  
過剰な冷暖房を**自動抑制/最適化**。

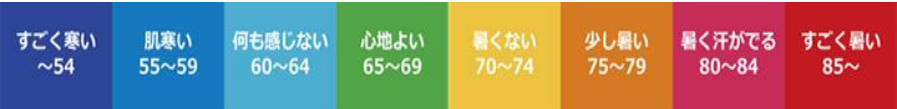
(執務室など)



▼ 抑制運転の頻度



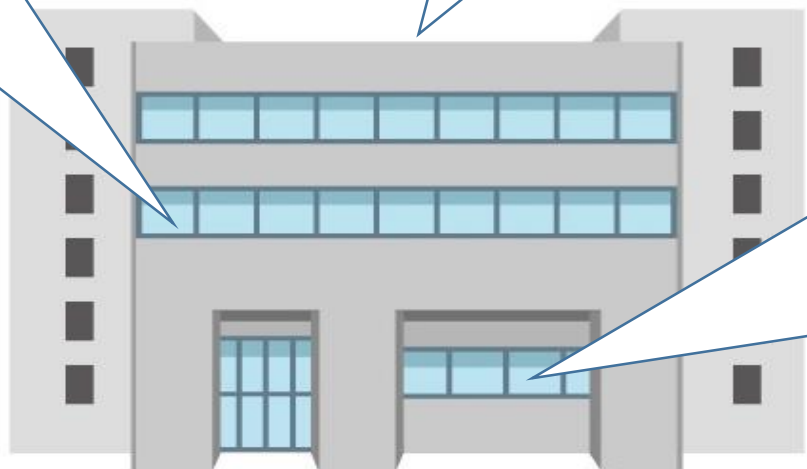
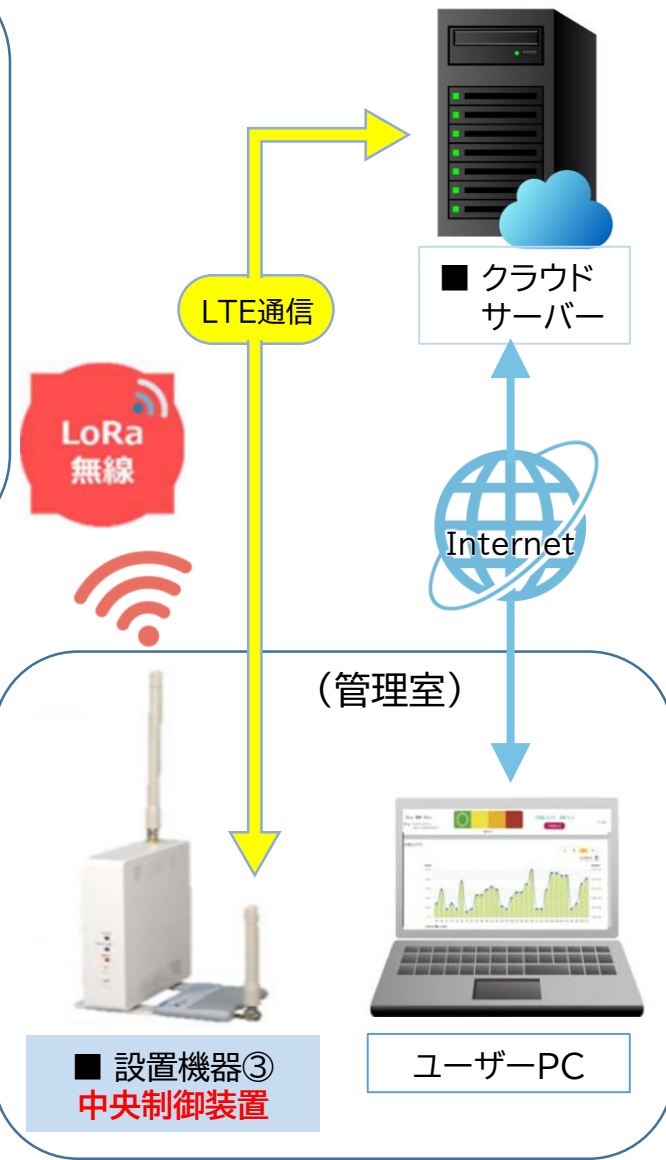
連動して制御(特許)



▲ 不快指数

## Feature.

- ✓ ALL無線での施工で **設置が簡易的**
- ✓ 機器費・設置費を抑えて **償却期間が短い**
- ✓ 自動制御+遠隔操作で **現場負担を軽減**
- ✓ クラウド管理で **削減量が見える化**



## ● 削減のイメージ

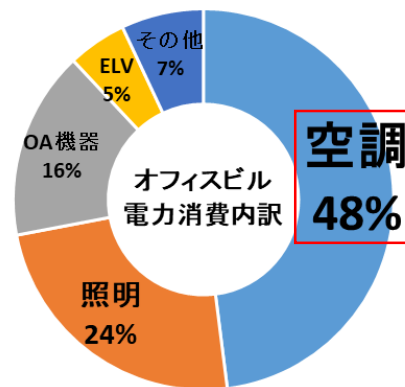
$$\text{電気代} = \text{基本料金} + \text{従量料金}$$

契約電力 に依存

電気使用量 に依存

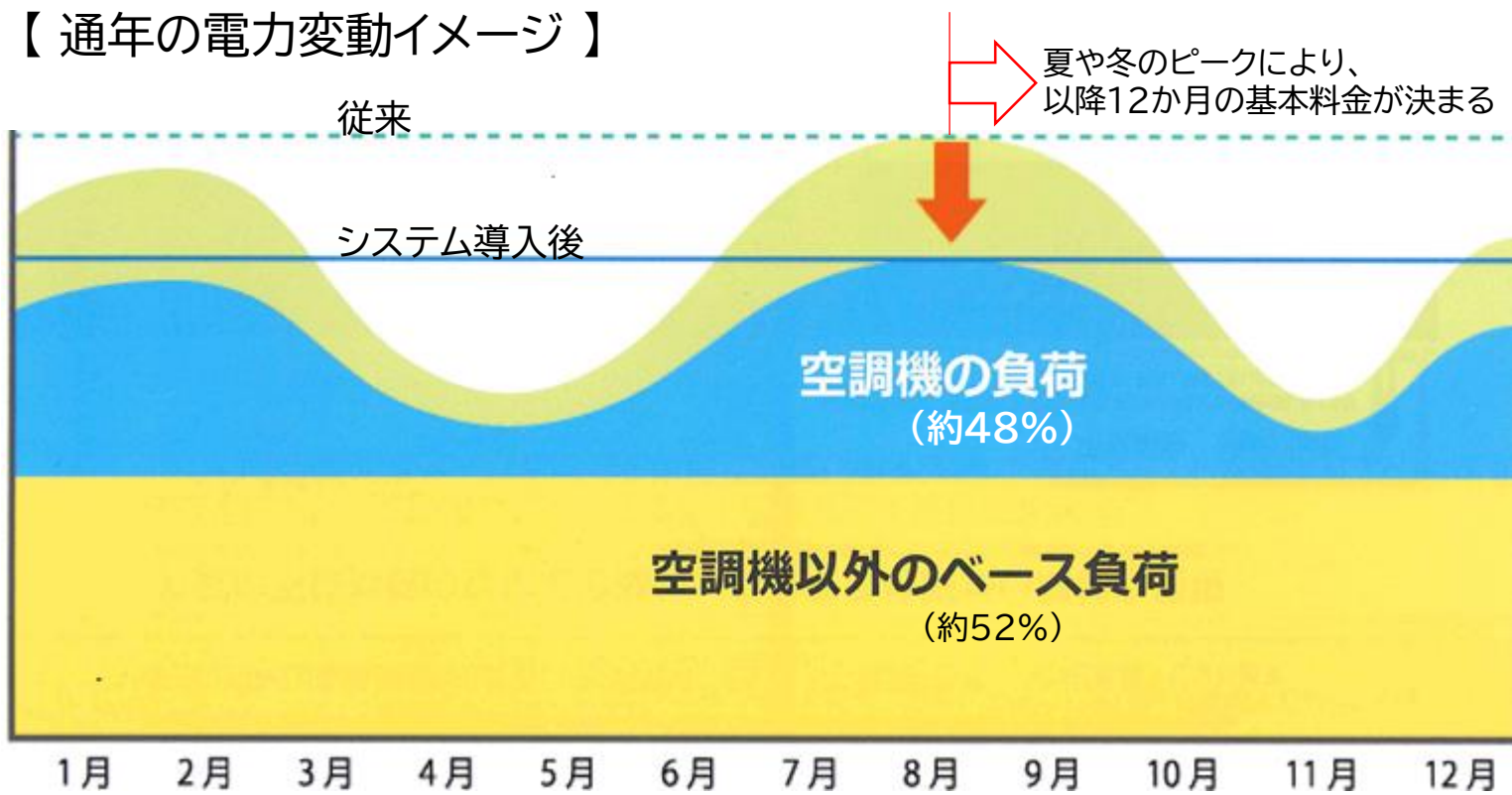
過去12か月の**最大値**  
→夏・冬に効く

その月の**累積値**  
→通年で効く



資源エネルギー庁推計

### 【 通年の電力変動イメージ 】



## ● 導入実績

別紙2

### ✓ 提供事業者

あいホールディングス

[メーカー]

[設置代理店]

・アイグリーズ

・SSユニット ・ほか2社

### ✓ 民間企業

・計3,000件以上

(病院、商業ビル、工場、事務所、etc…)

※2021年(特許取得)より本格販売

### ✓ 自治体

・導入実績 少ない

→横須賀市役所 追浜行政センター

2022年導入 (指定管理者と契約)