

**大田区駐車場整備計画（蒲田地区）  
資料編**

**令和6年10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。

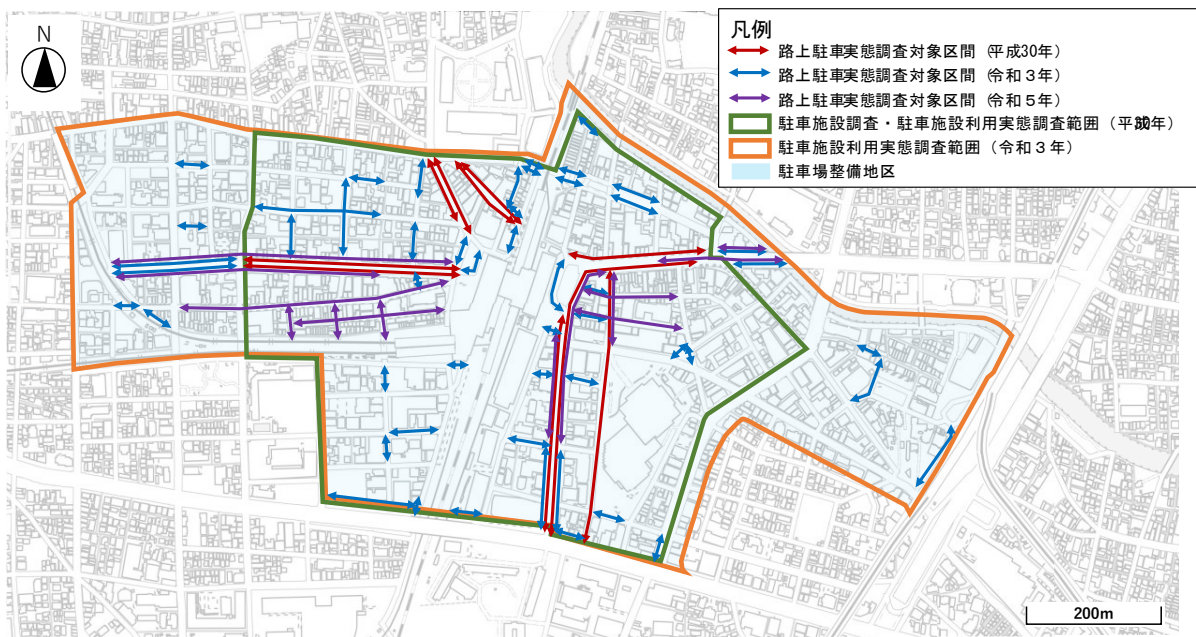


図 2-1 調査対象

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 × 補正係数 1.17 = 需要台数 117 台

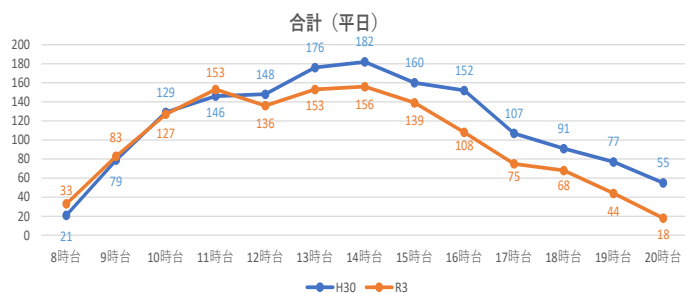
休日についても同様に、平成30年調査のピーク時である14時に需要台数161台、令和3年調査のピーク時である12時に131台であったため、 $161 \text{ 台} \div 131 \text{ 台} = 1.23$  を補正係数として需要台数の補正を行いました。

(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 × 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）

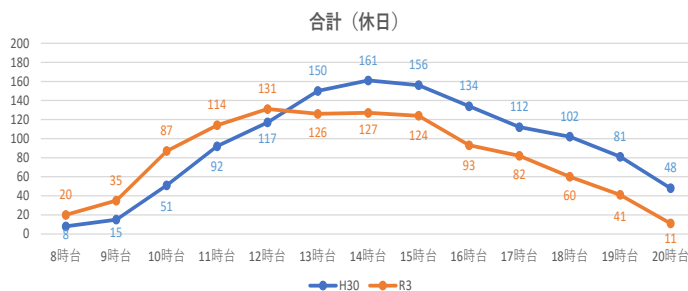


図 2-2 平成30年調査と令和3年調査の比較

## 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>

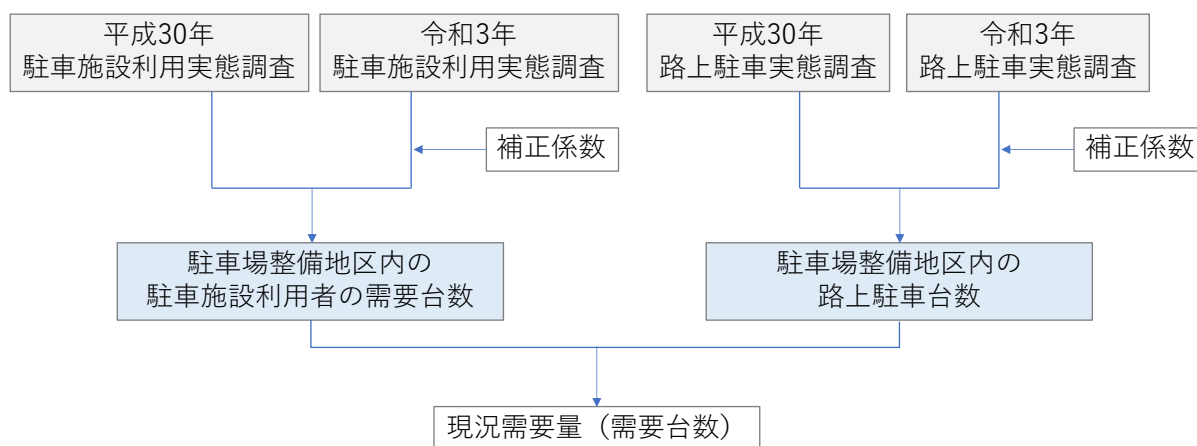


図 2-3 現況需要量の算出フロー

<供給量の算出方法>

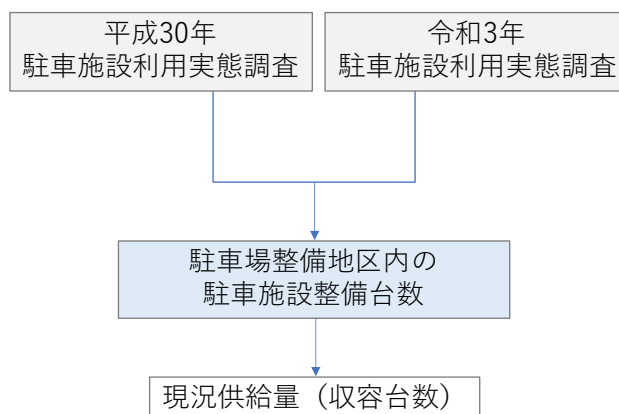


図 2-4 現況供給量の算出フロー



## (2) 乗用車用駐車施設利用実態調査結果

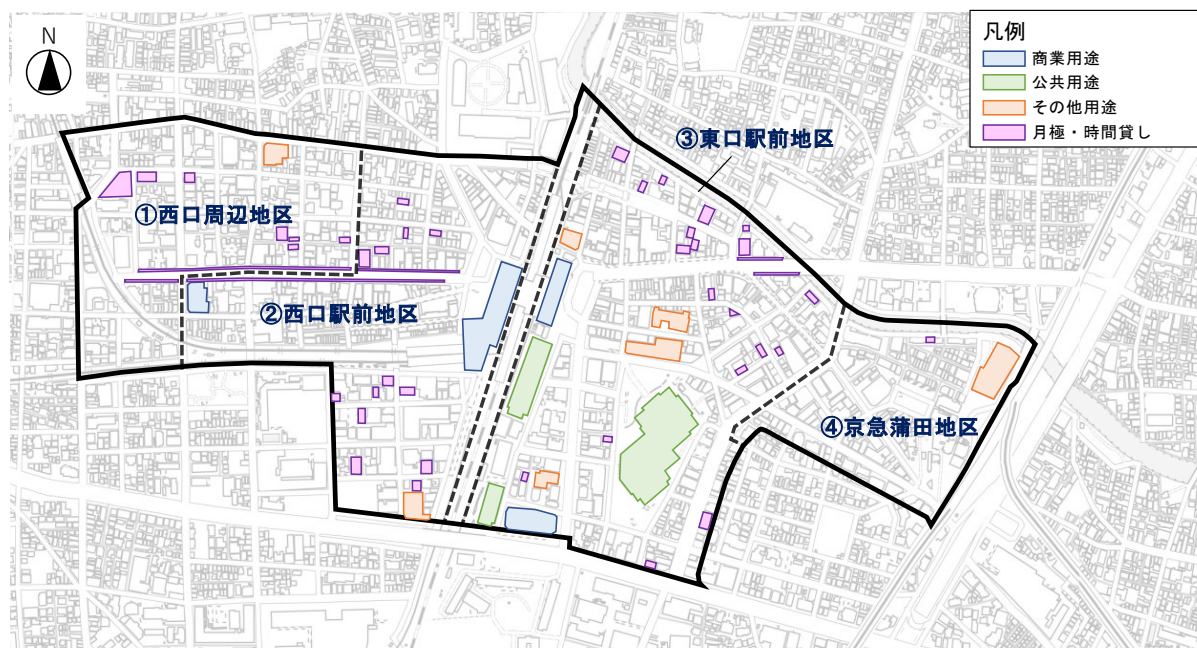


図 2-5 調査対象

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 (休日)68
	月極・時間貸し	9		81		71	59	(休日) 75	
②西口駅前地区	商業用途	2	17	57	315	27	53	(平日)174	(平日)55 (休日)62
	その他用途	1		16		14	16	(休日)195	
	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 (休日)48
	公共用途	3		264		162	117	(休日)304	
	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 (休日)74
	月極・時間貸し	1		7		8	1	(休日) 32	

※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)

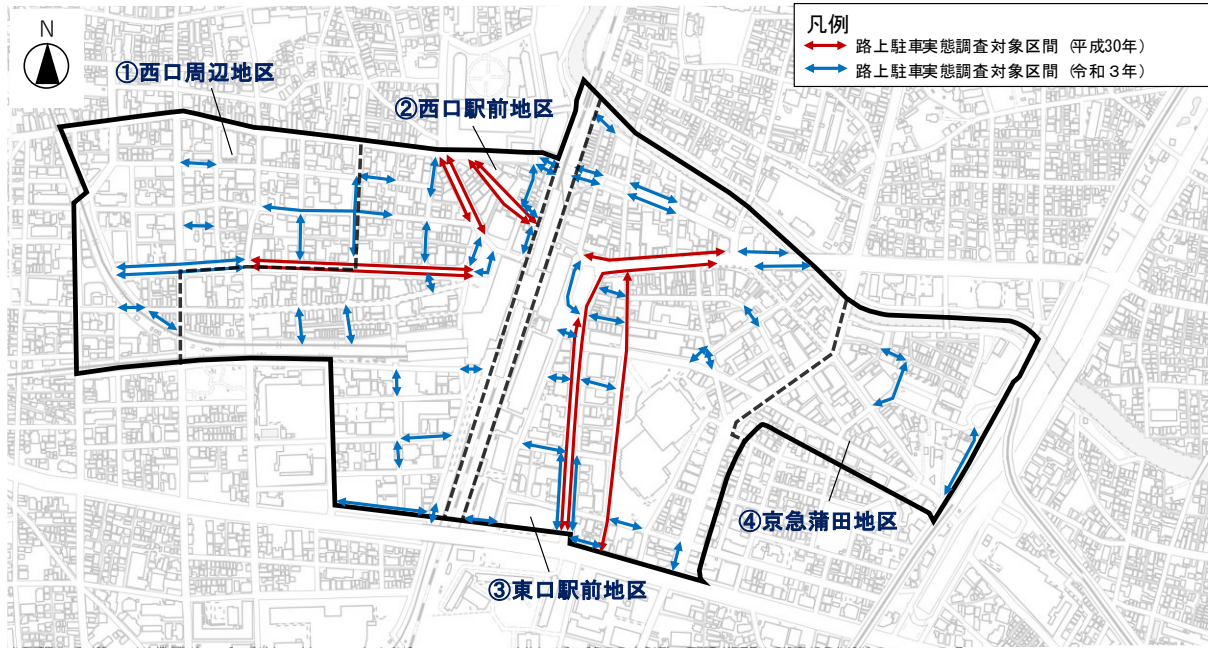


図 2-6 調査対象

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。

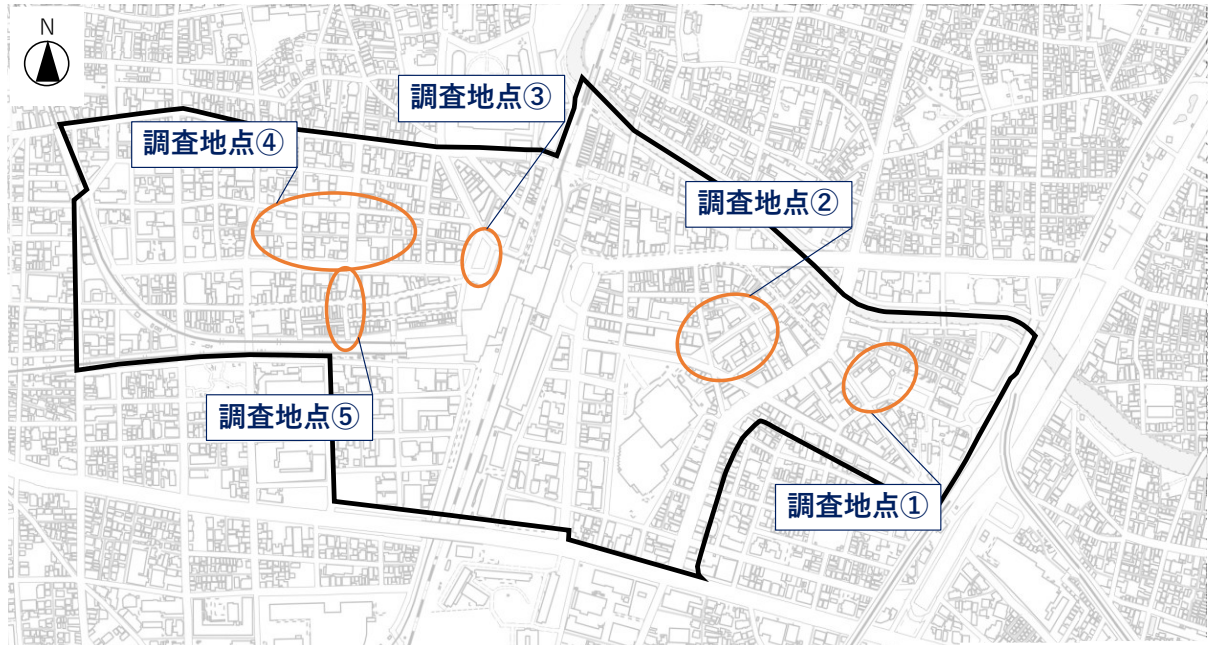


図 2-7 調査対象

■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>

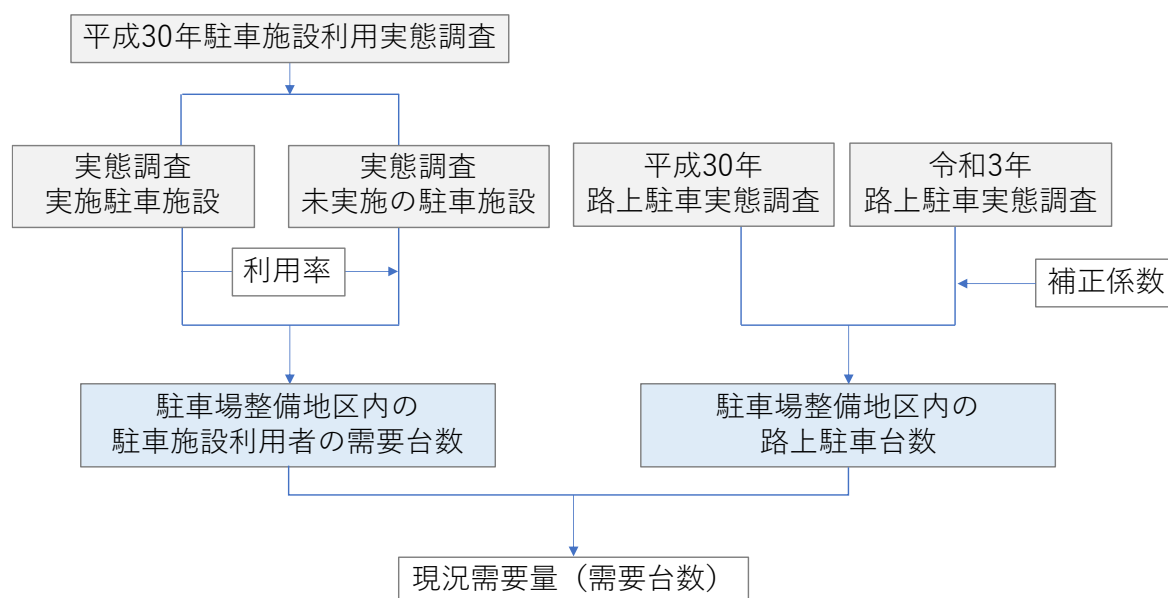


図 2-8 現況需要量の算出フロー

<供給量の算出方法>

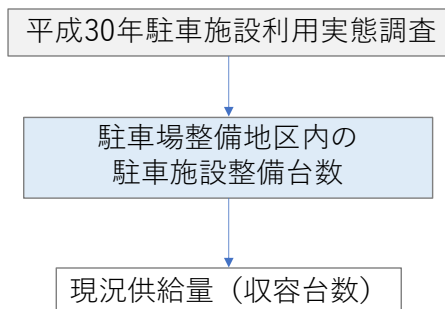


図 2-9 現況供給量の算出フロー

## (2) 荷さばき車両用駐車施設利用実態調査結果

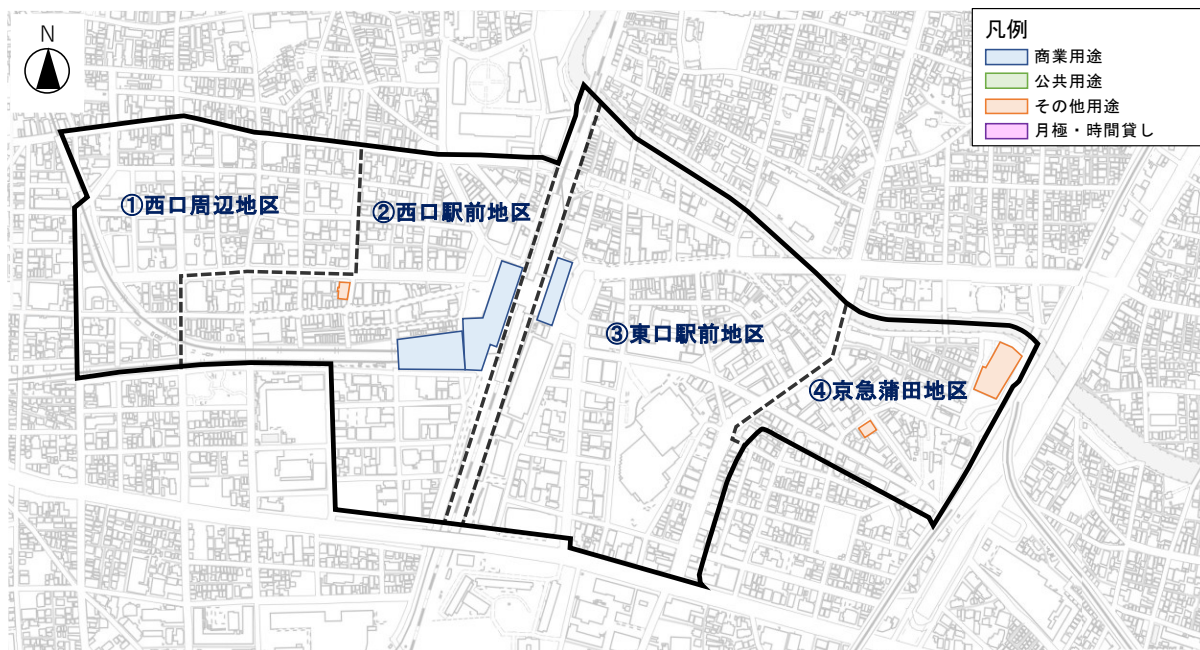


図 2-10 調査対象

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用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。小型車など乗用車用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

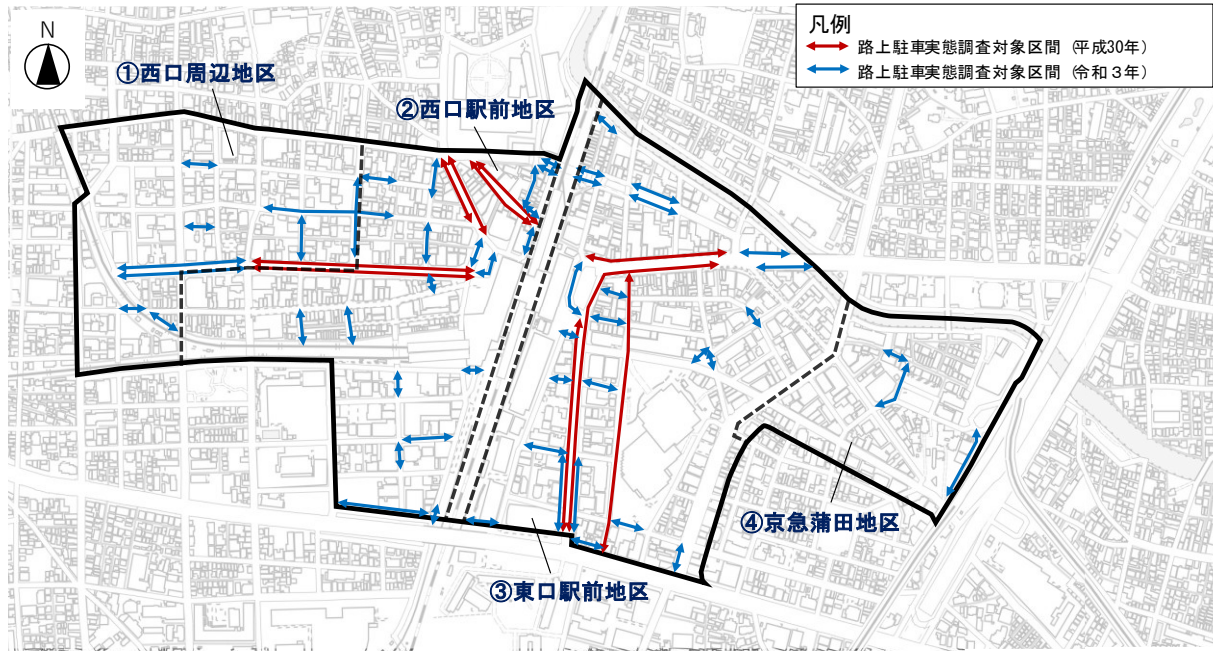


図 2-11 調査対象

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>

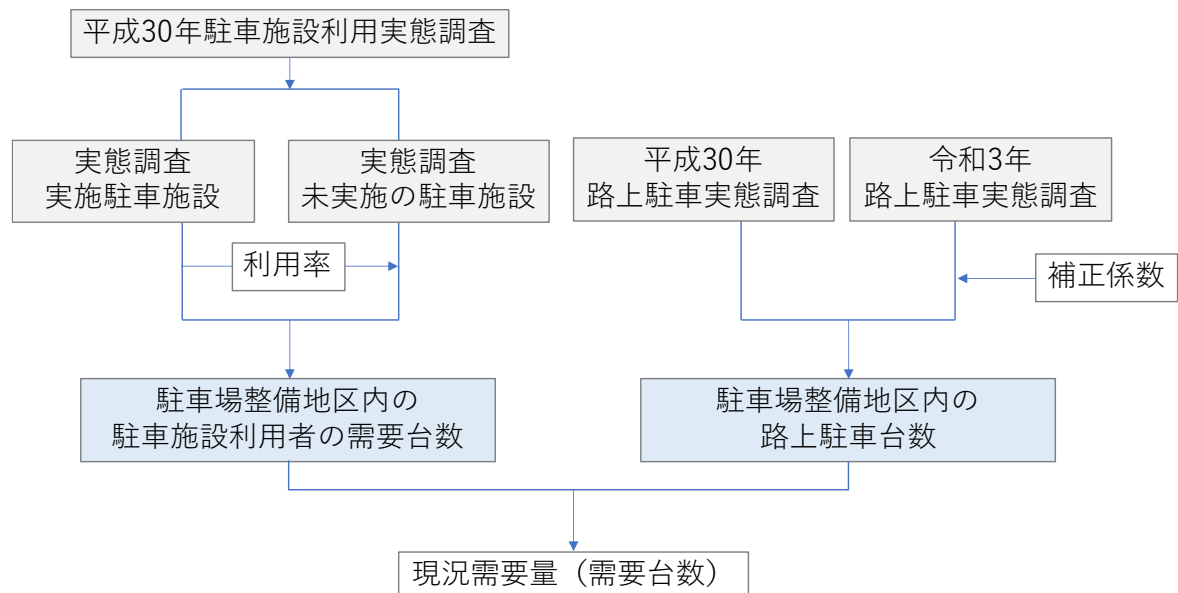


図 2-12 現況需要量の算出フロー

##### <供給量の算出方法>

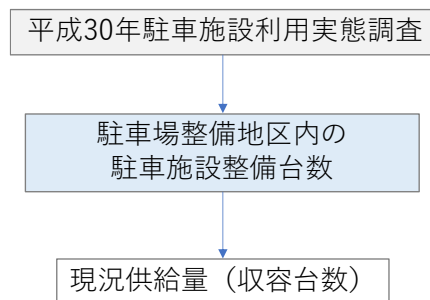


図 2-13 現況供給量の算出フロー



## (2) 自動二輪車用駐車施設利用実態調査結果

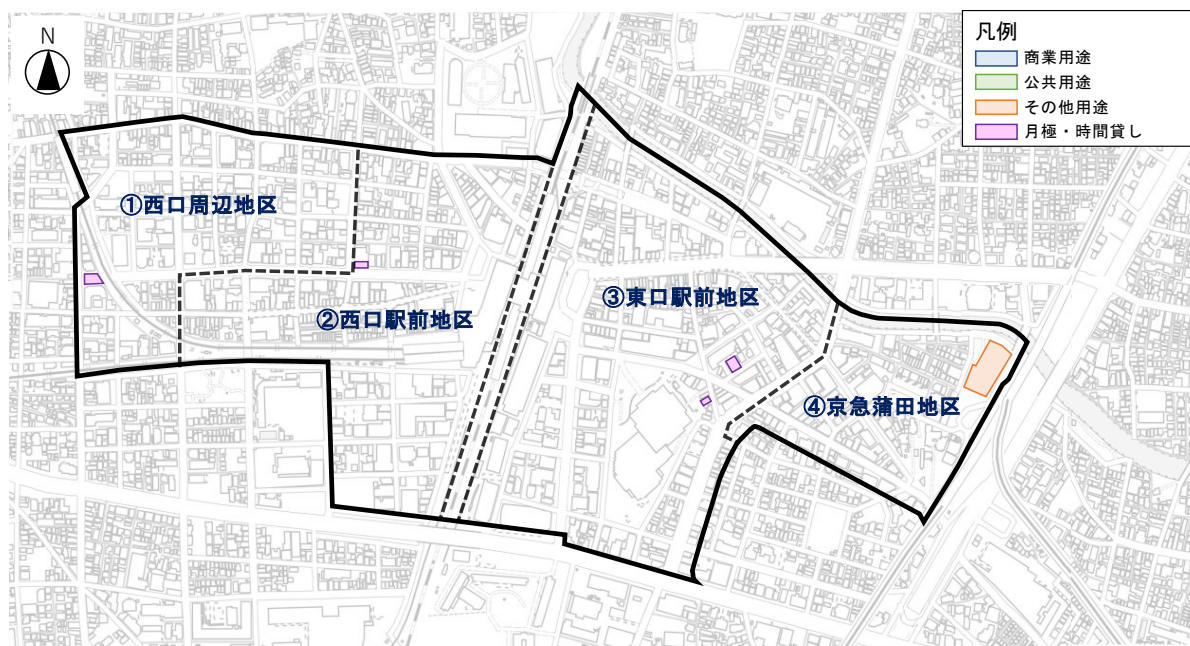


図 2-14 調査対象

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

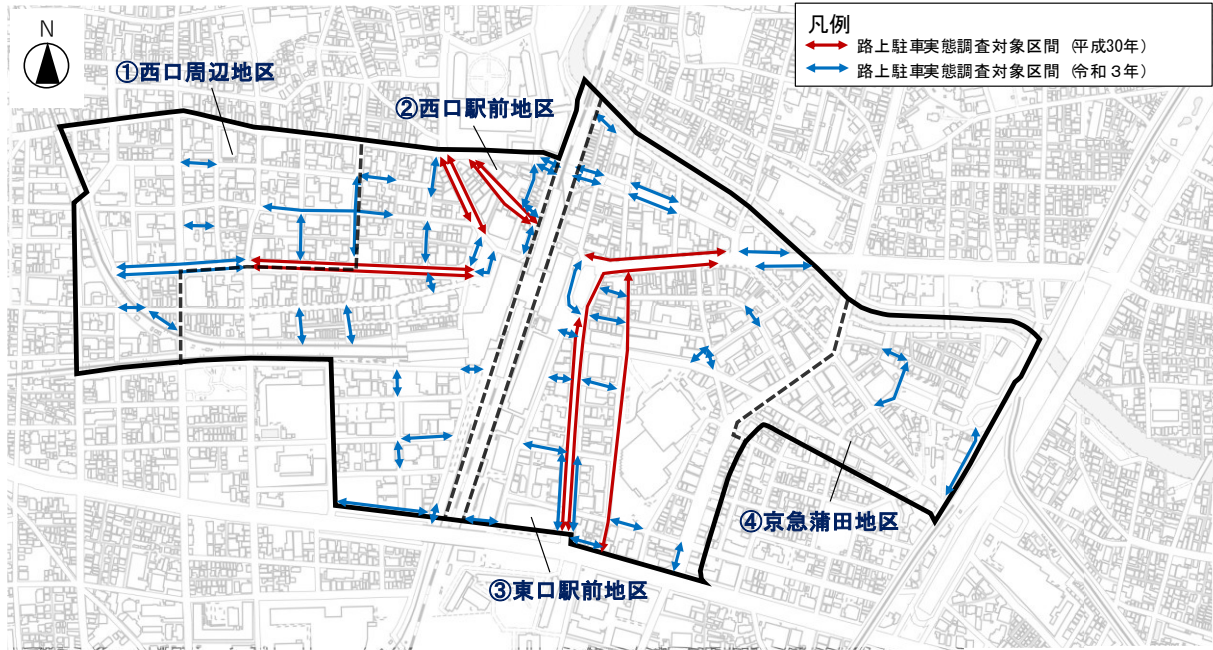


図 2-15 調査対象

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>

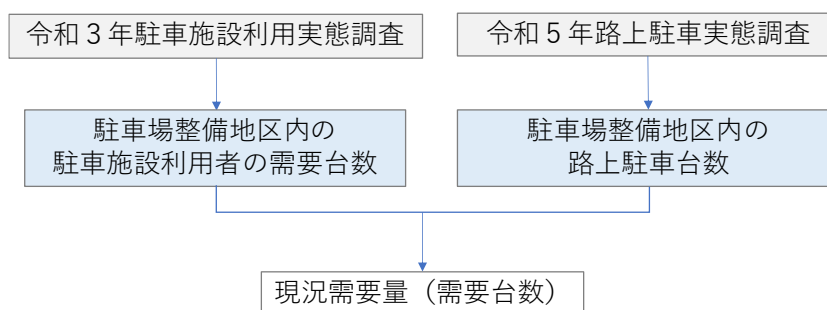


図 2-16 現況需要量の算出フロー

<供給量の算出方法>

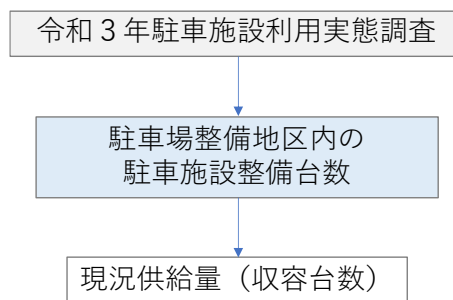


図 2-17 現況供給量の算出フロー

## (2) 原動機付自転車用駐車施設利用実態調査結果

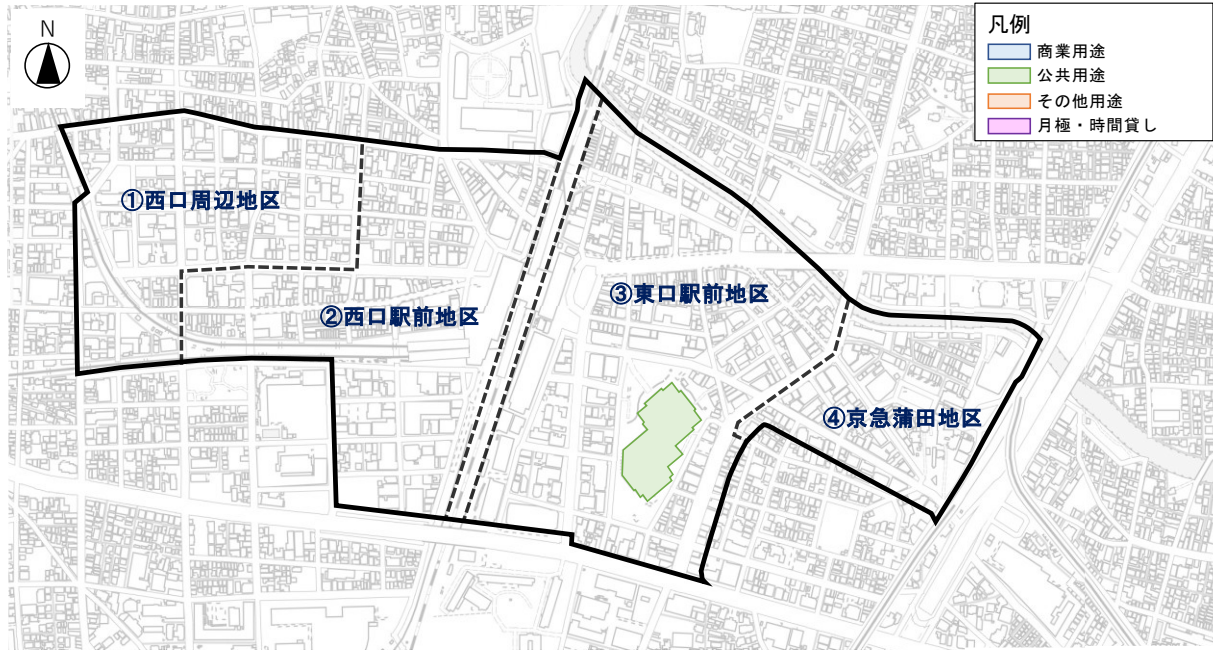


図 2-18 調査対象

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

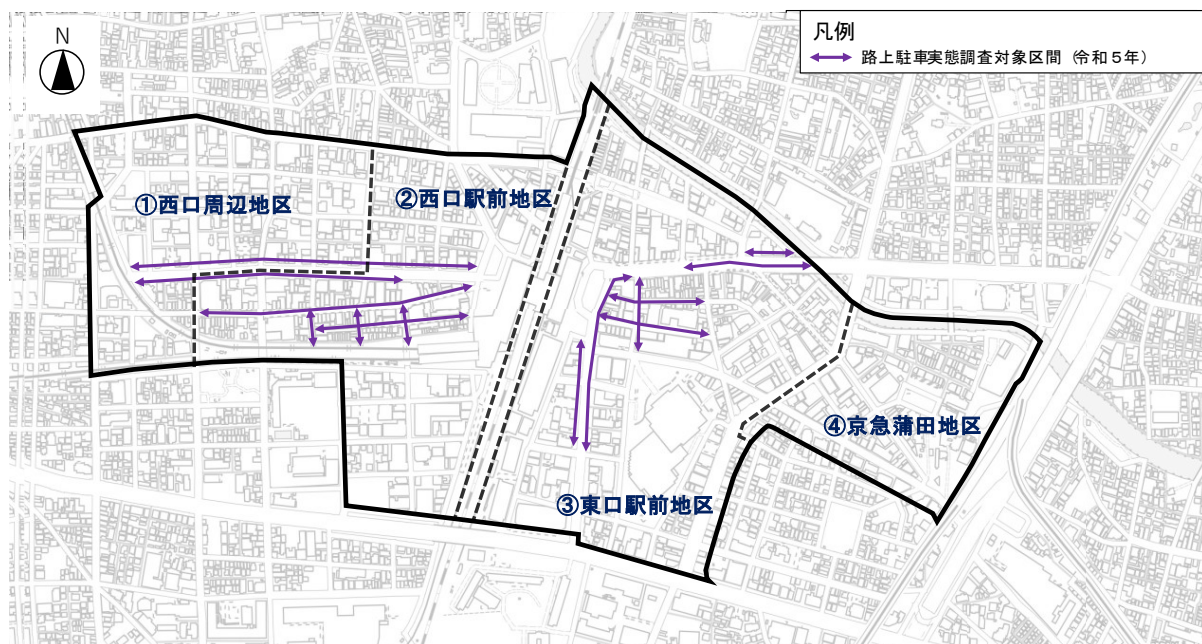


図 2-19 調査対象

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。

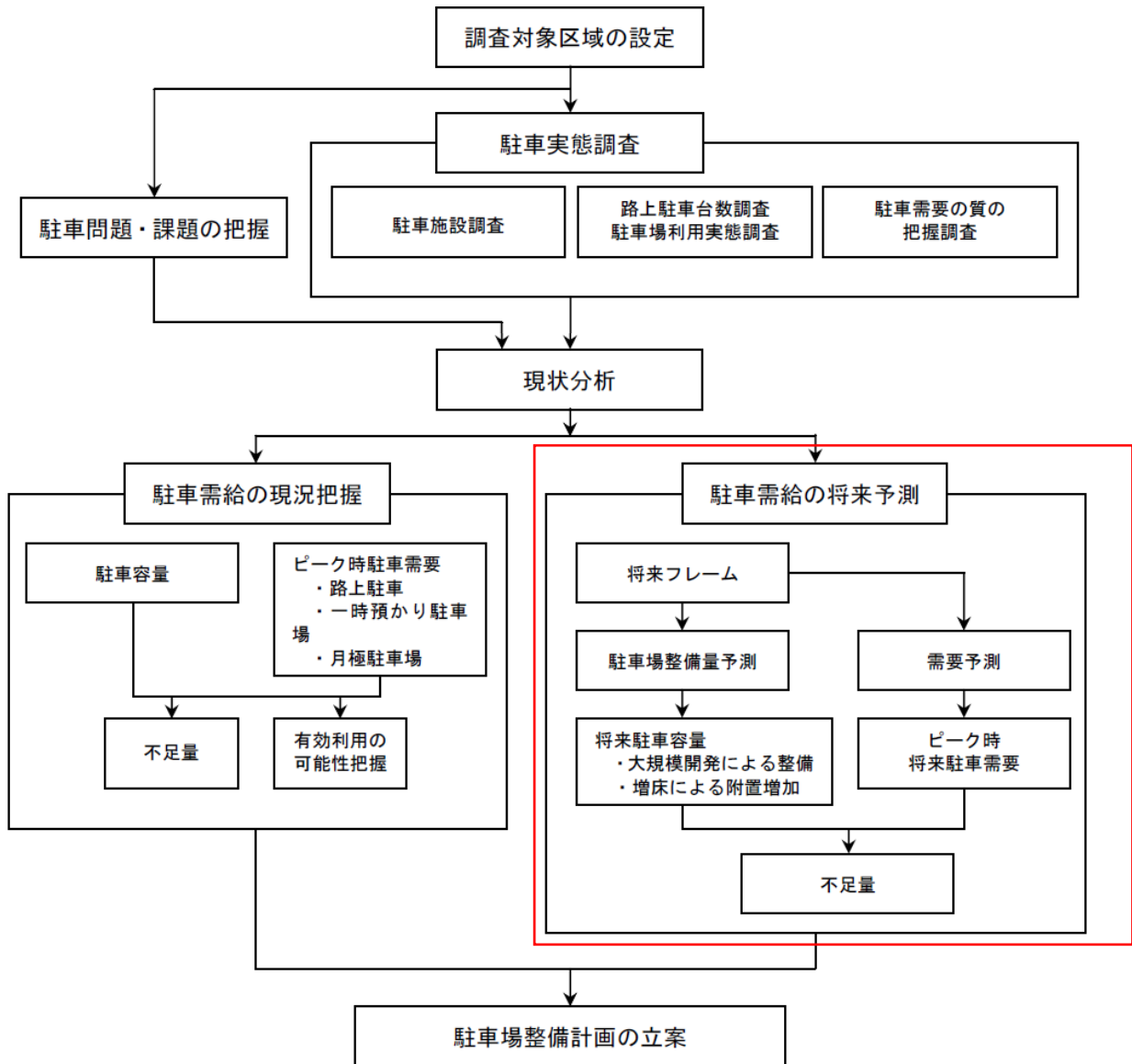
※2 ④京急蒲田地区は調査を実施していないため表に記載しない。

# 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。



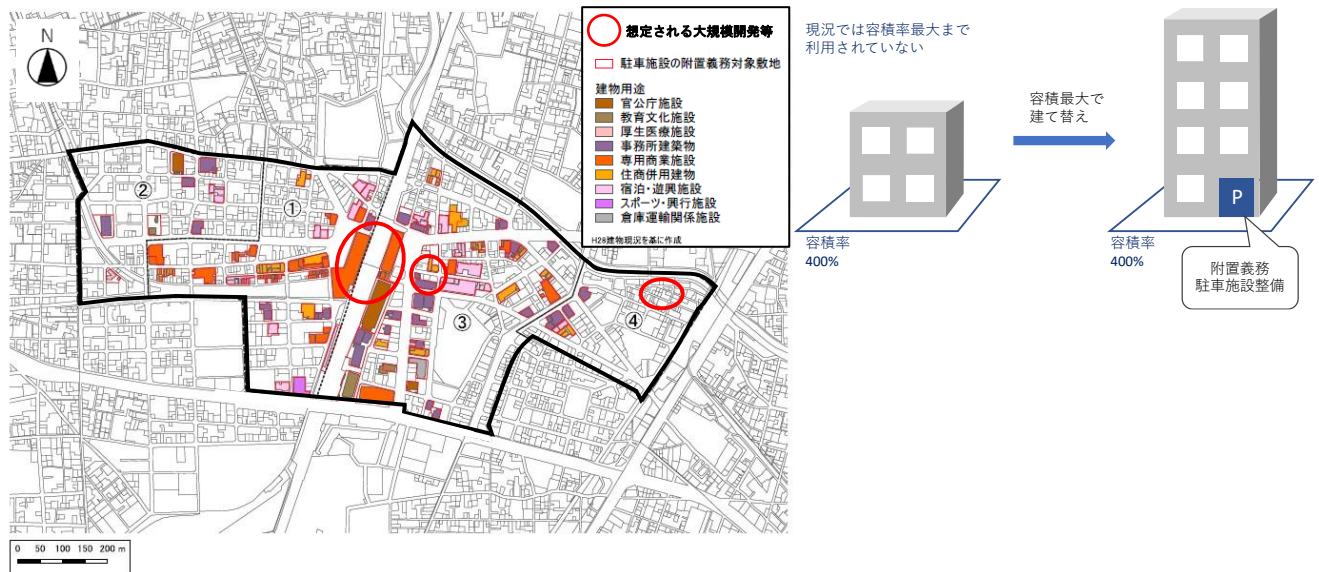
出典：総合駐車対策マニュアル—総合的な駐車対策の推進—（平成19年1月、東京都）

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

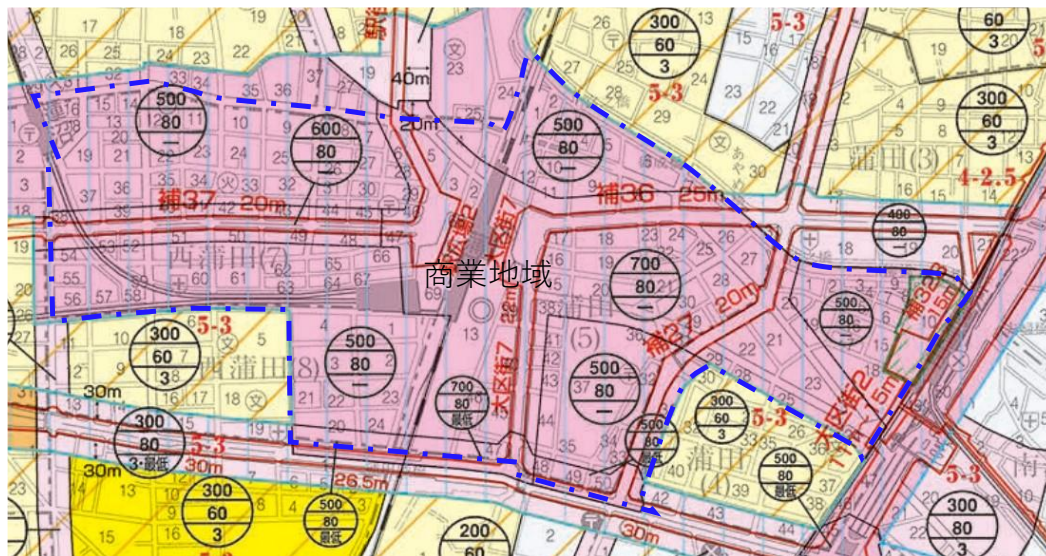


図 3-3 指定容積率



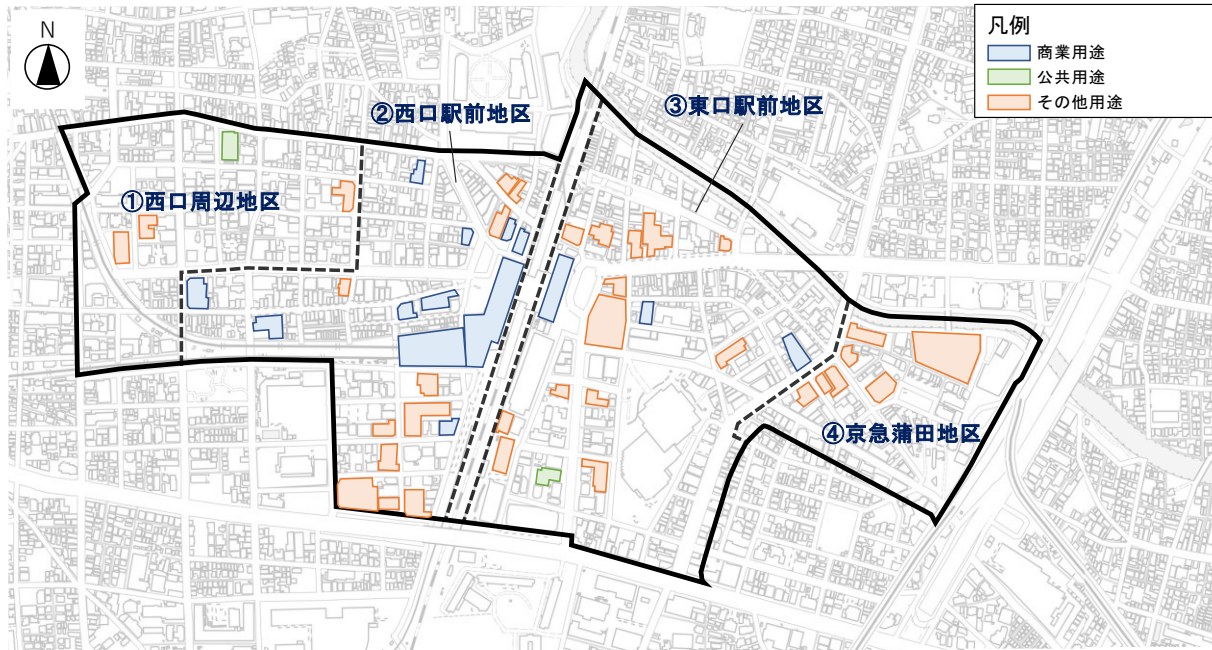


図 3-4 附置義務対象規模になることが想定される建築物

【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>

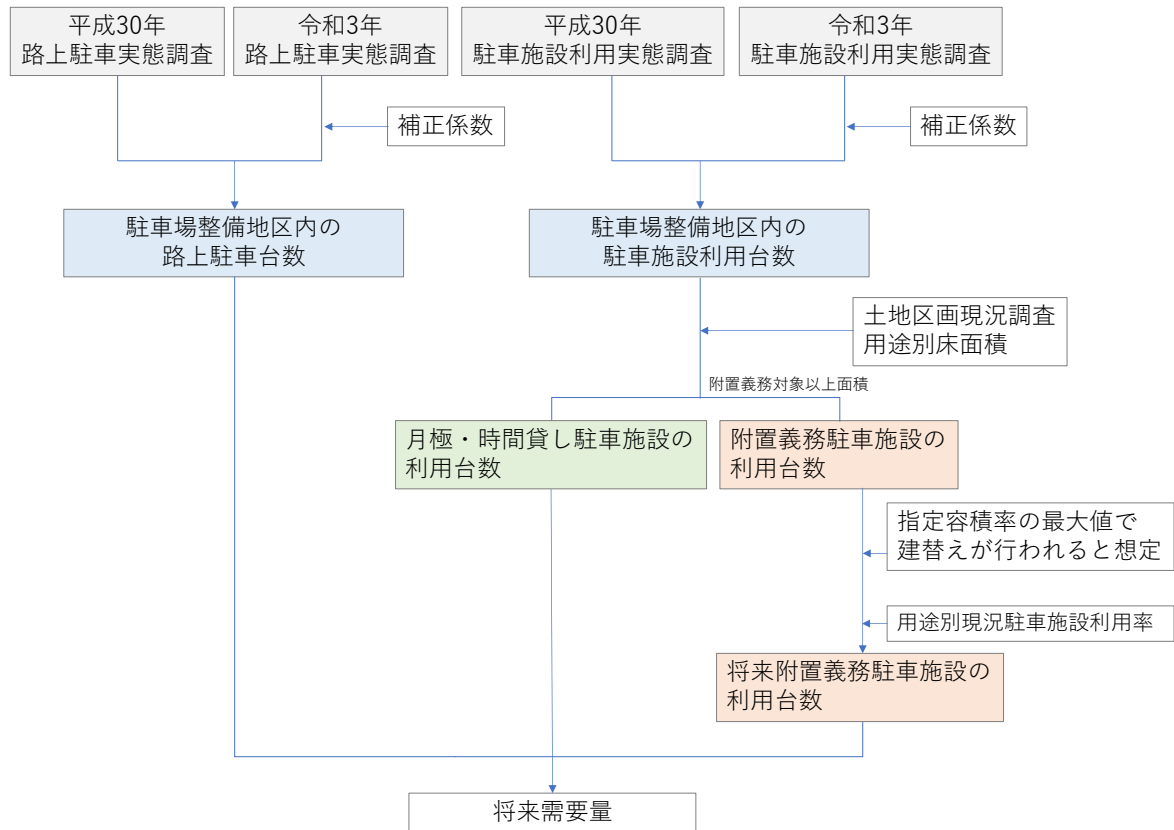


図 3-6 将来需要量の算出フロー

<将来供給量の算出方法>

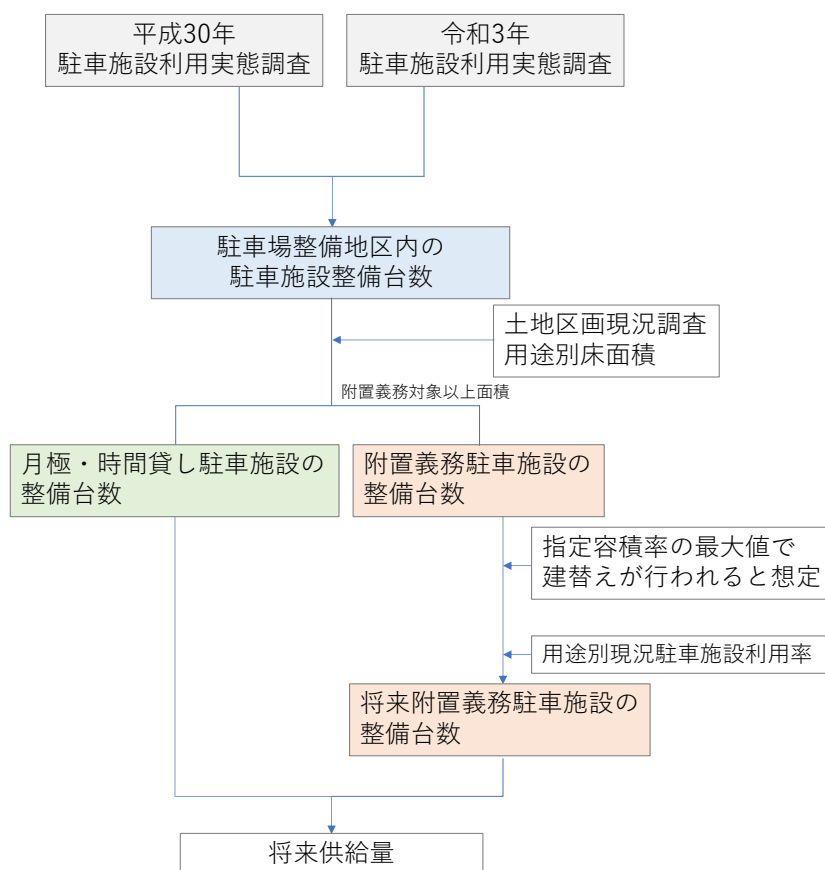


図 3-7 将来供給量の算出フロー

### (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】

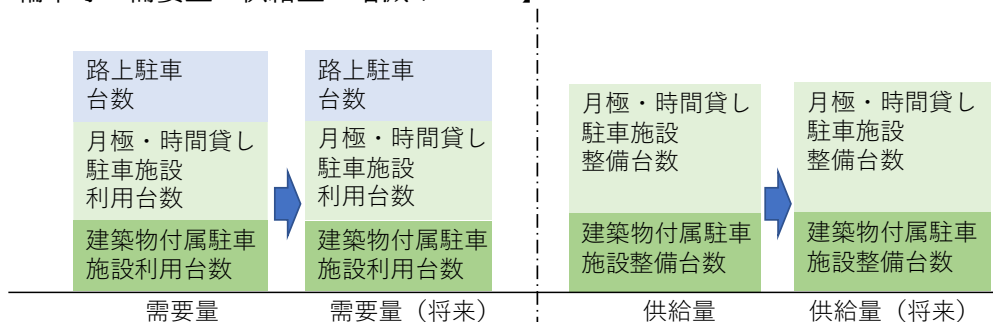


図 3-8 需要量・供給量の増減イメージ

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>

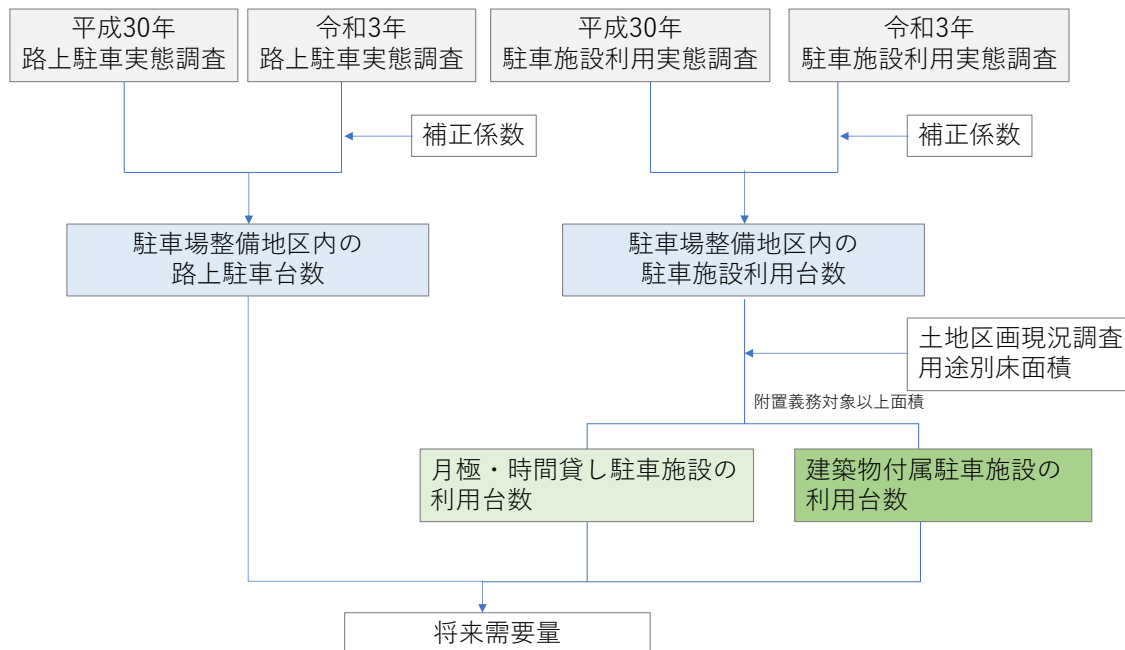


図 3-9 将来需要量の算出フロー

<将来供給量の算出方法>

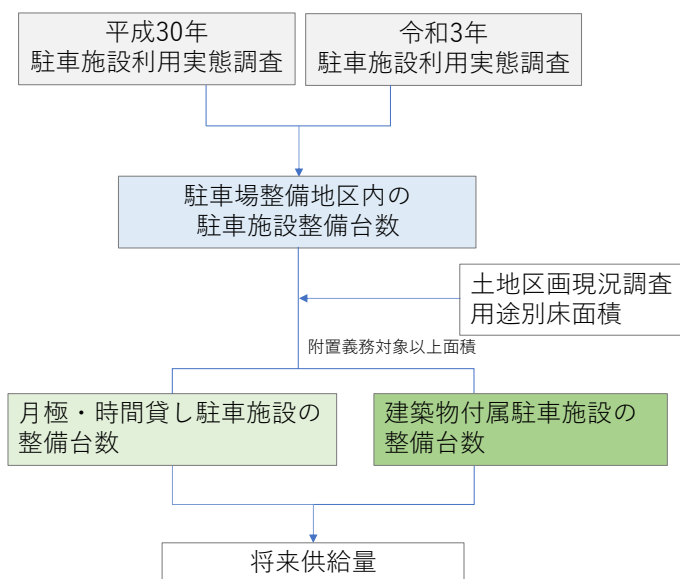
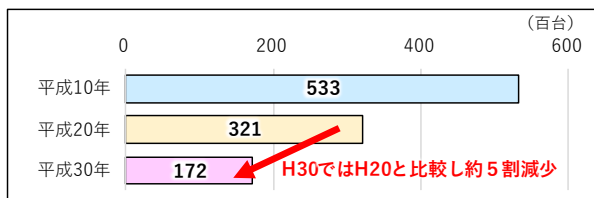


図 3-10 将来供給量の算出フロー

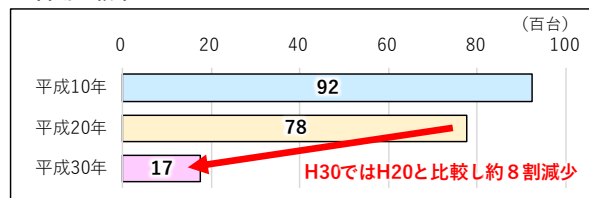
<蒲田駅周辺における自動車・自動二輪車利用の変化>

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			

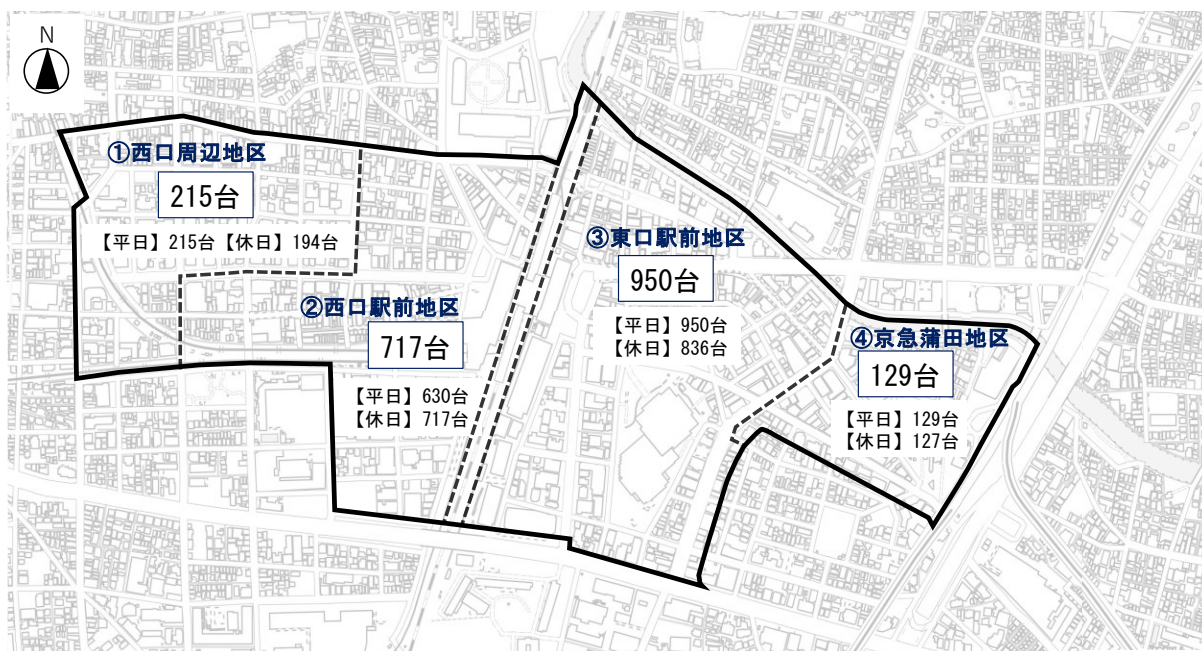


図 3-11 乗用車の将来需要台数



### 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

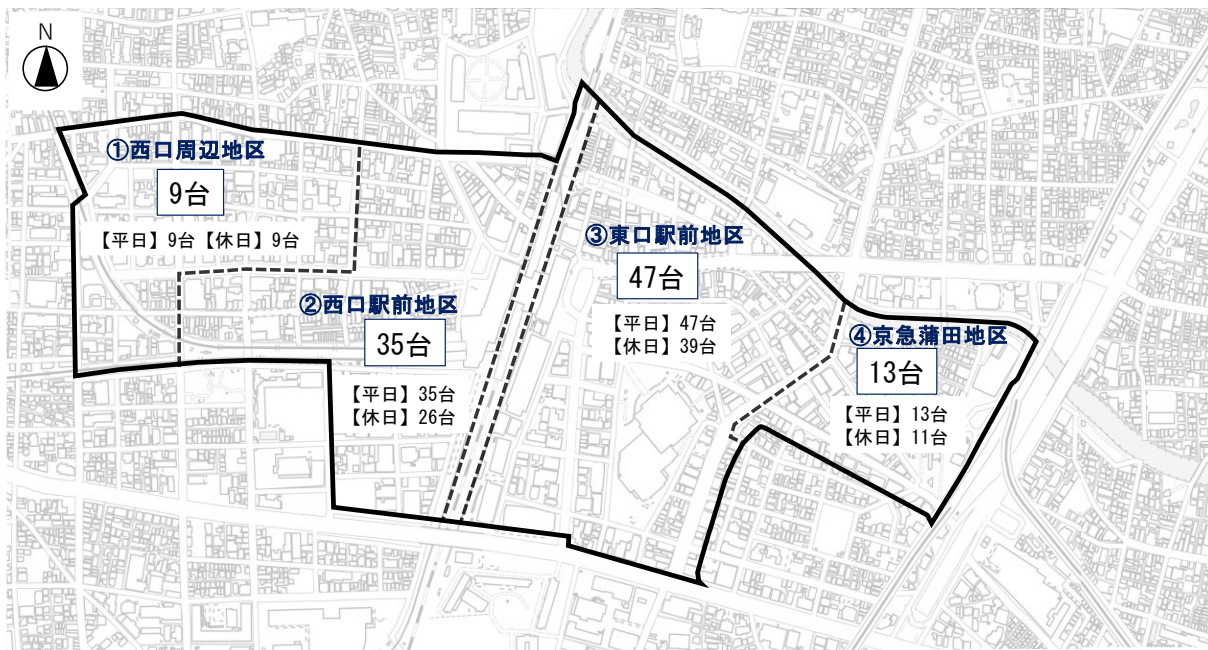


図 3-12 荷さばき車両の将来需要台数

## 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

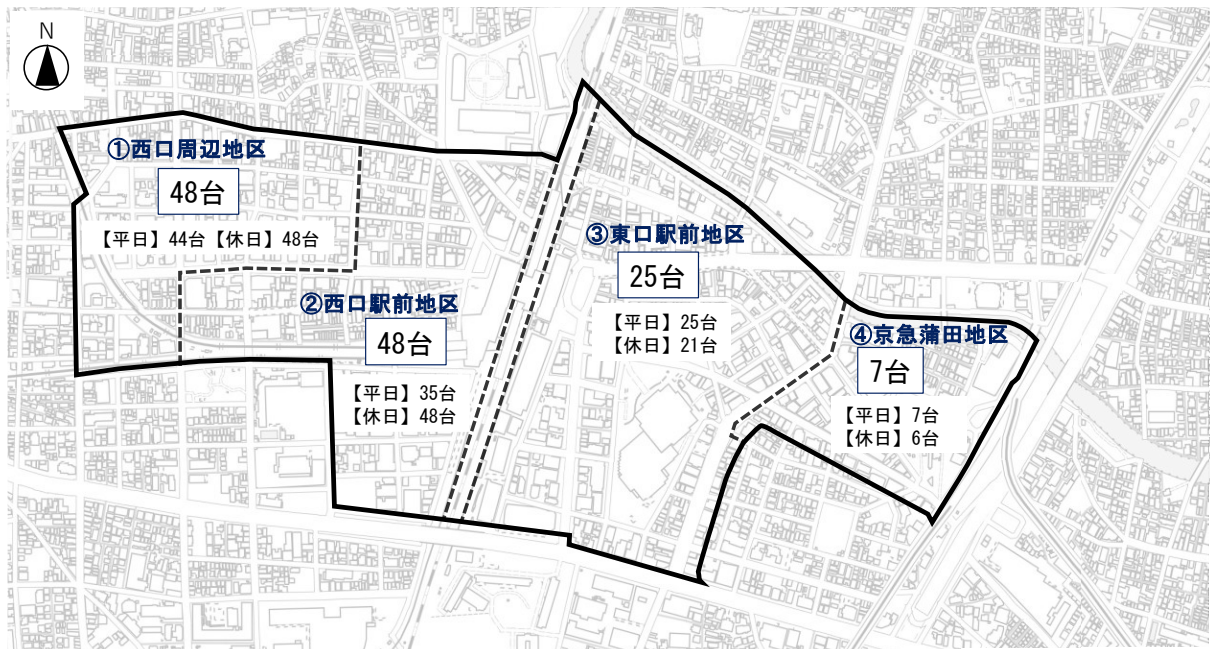


図 3-13 自動二輪車の将来駐車施設

## 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。

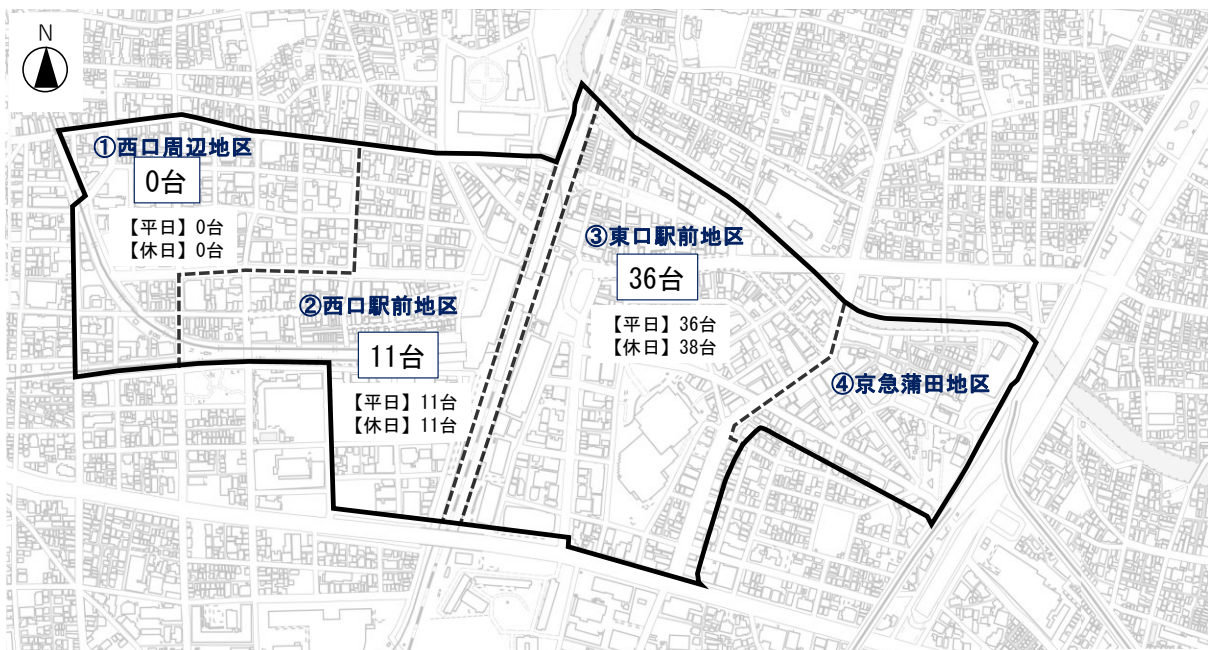


図 3-14 原動機付自転車の将来駐車施設



## 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 <sup>※1</sup>
		交通部 駐車対策課 課長代理（駐車対策担当） <sup>※1</sup>
		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 <sup>※1</sup> 、商業・観光振興担当課長 <sup>※2</sup>
		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 <sup>※1</sup> 、企画専門官 <sup>※2</sup>

※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、特定の自動車を共同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	短時間駐車的需求に対応するため、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)

---