

大田区駐車場整備計画（蒲田地区）

令和6年10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。

【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

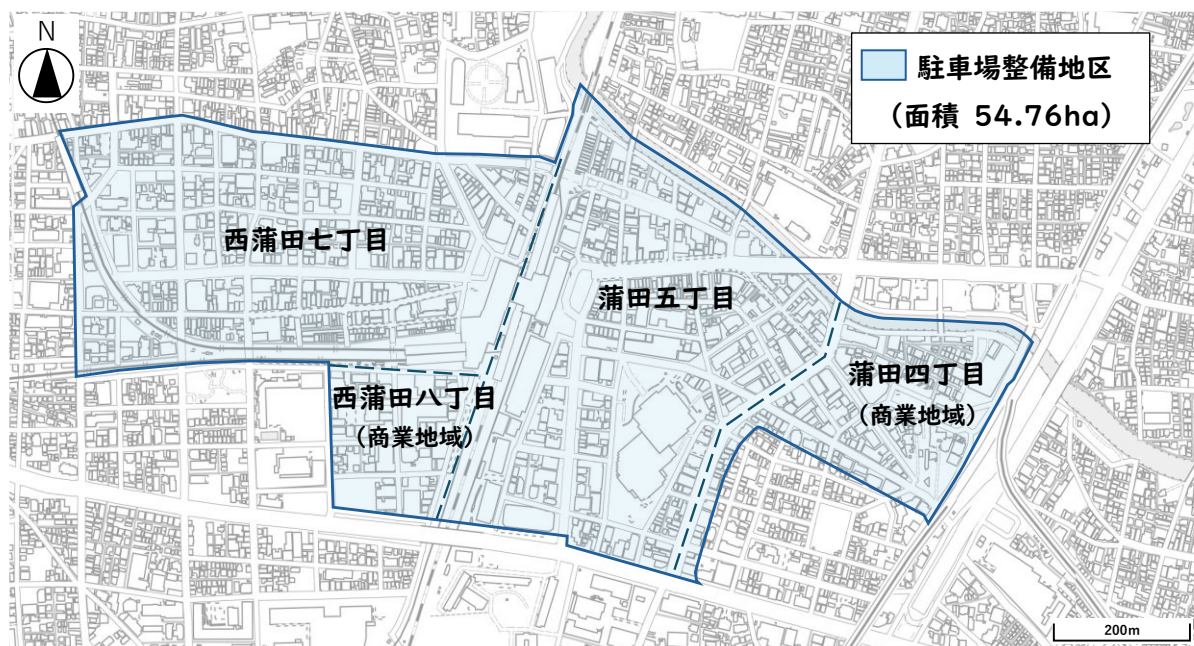


図 1-1 駐車場整備地区

【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）

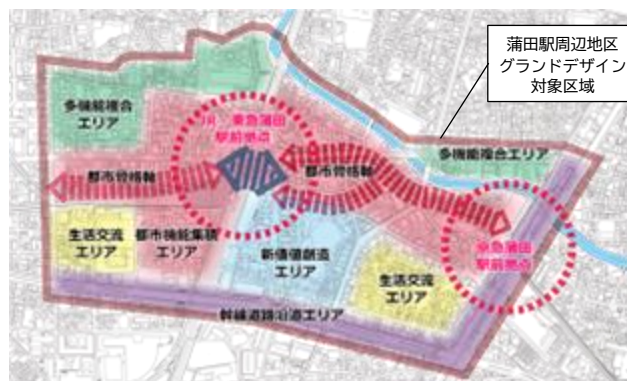
- ✓ 都市骨格軸とは、蒲田駅周辺地区グランドデザインに位置付けられた軸です。
- ✓ 蒲田駅周辺地区の東西と地区内拠点間をつなぐ軸であり、まち全体を繋ぎ一体性を創出し、にぎわいの広がりをつくれます。

（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）安心して快適に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、戦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。

■ 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

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グランドデザイン(以下「グランドデザイン」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。

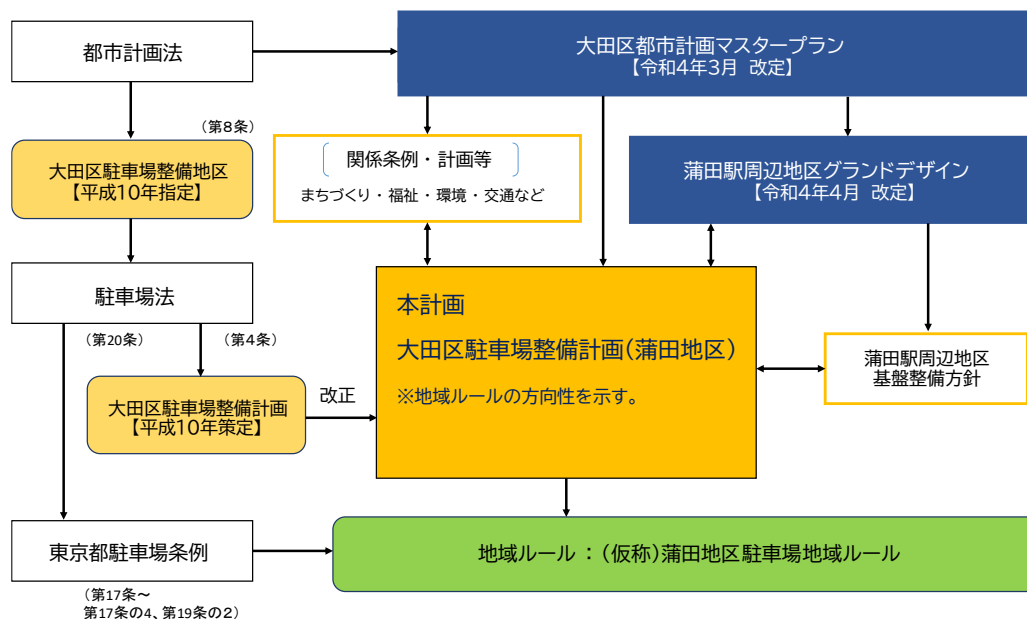


図 1-2 本計画の位置付け

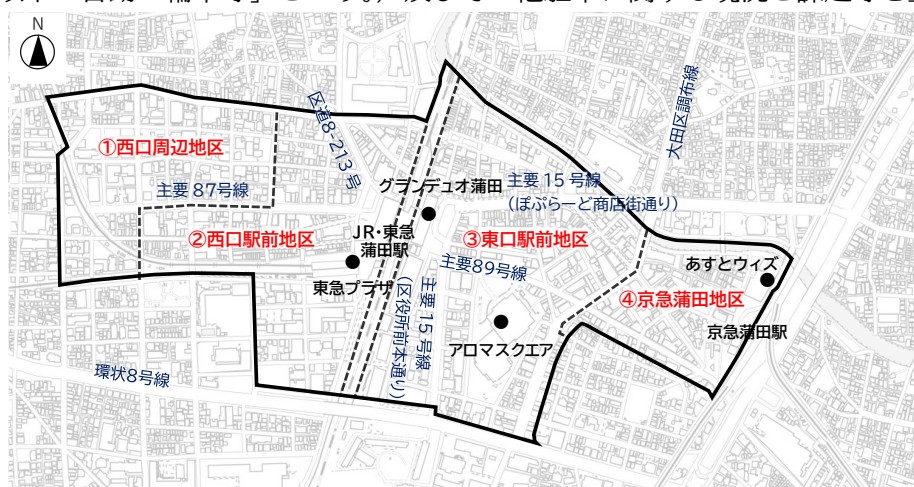
第2章 駐車施設整備に関する基本方針

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、 住宅等を目的地 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、 JR・東急蒲田駅方面を目的地 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、 JR・東急蒲田駅方面を目的地 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。 京急蒲田駅方面を目的地 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。

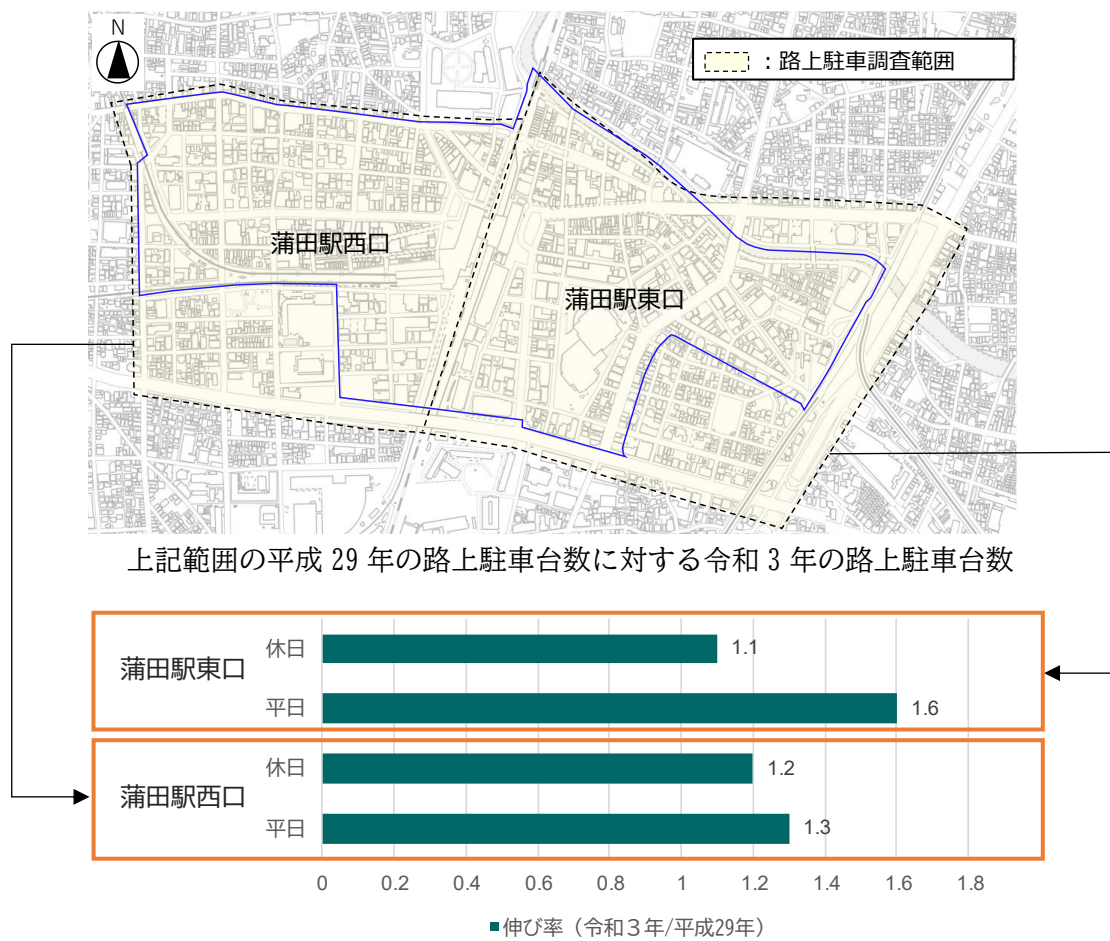
【荷さばき車両の路上駐車台数（ピーク時）】

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の伸び（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

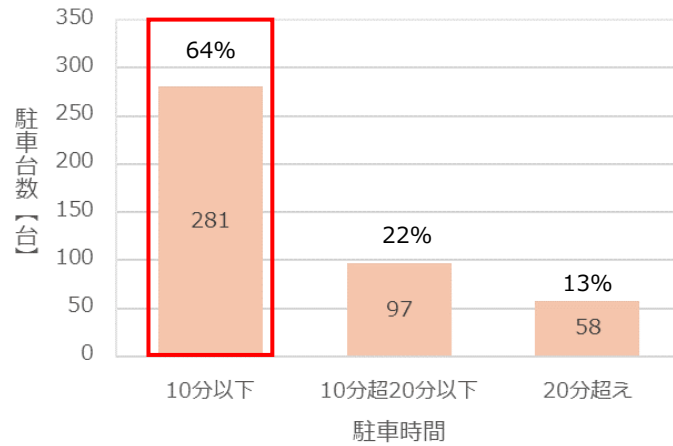


図 2-3 荷さばき車両の駐車時間別路上駐車台数

令和5年の駐車実態調査より

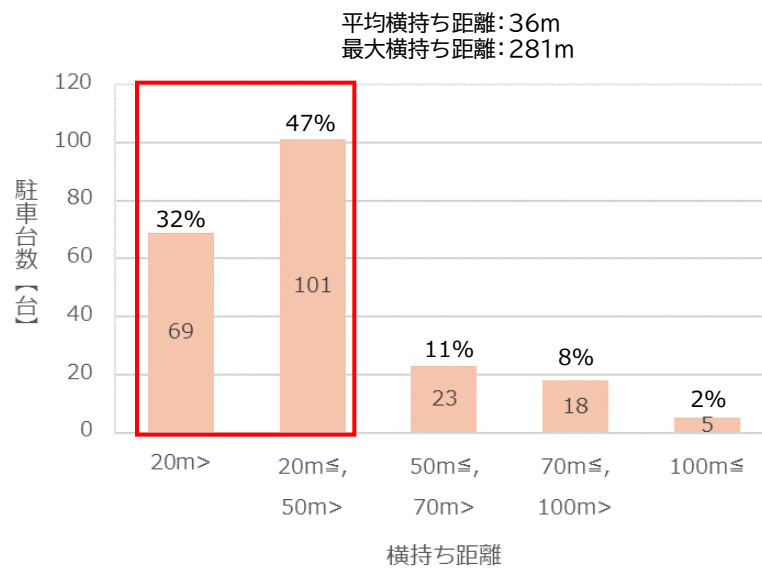


図 2-4 路上駐車車両の横持ち距離

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みると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

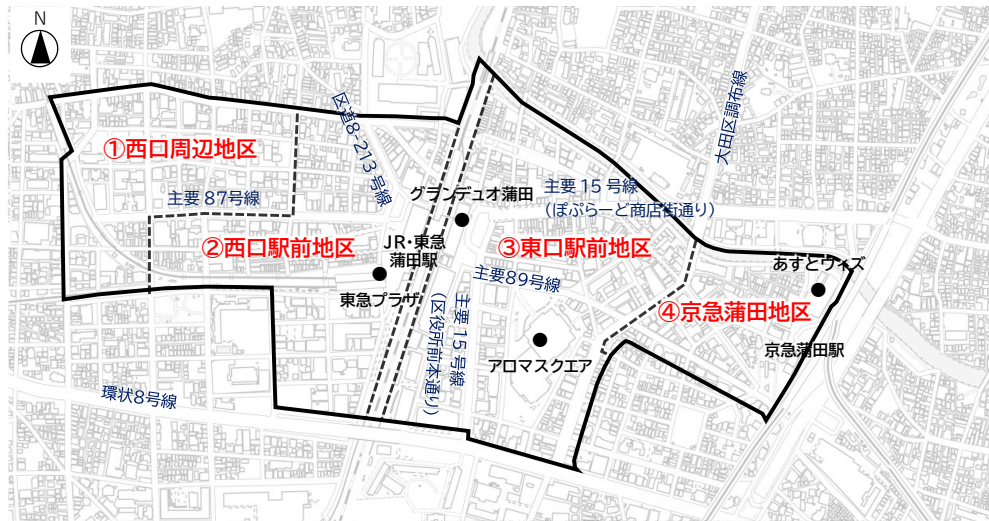
地区	駐車施設数 (箇所)	収容台数 (台)【A】	需要台数(台)			収容台数に占める需要台 数の割合(%)【B】/【A】
			駐車施設	路上駐車	合計【B】	
①西口周辺地区	—	—	—	0	0	— ※1
②西口駅前地区	—	—	—	11	11	— ※1
西口(①+②)合計	—	—	—	11	11	— ※1
③東口駅前地区	1	64	33	6	39	61
東口合計	1	64	33	6	39	61
駐車場整備地区全体	1	64	33	17	50	78

※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^{※1}のバリアフリー化率^{※2}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車に依存しています。

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てい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。

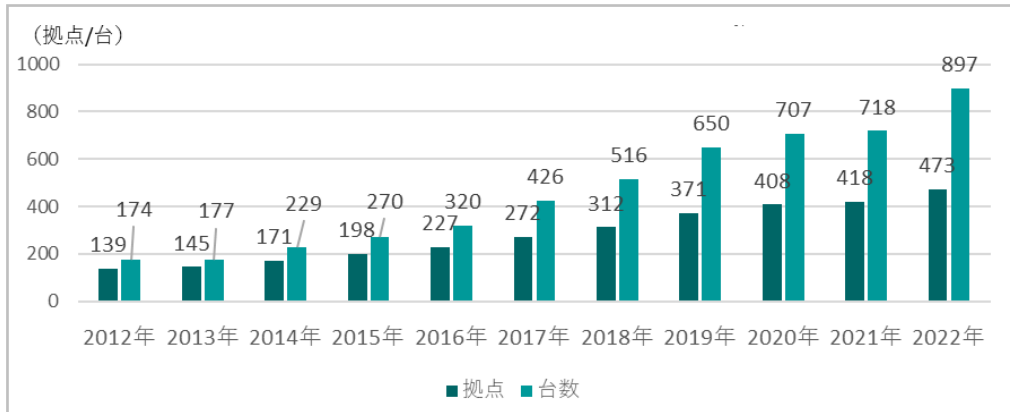
その他、経済産業省によると令和5年7月に自動運転の技術を用いた自動バレー駐車システム*に関する国際標準が発行され、駐車間隔の最小化などによる駐車スペースの有効活用、駐車施設内での事故低減、利便性の向上やCO₂排出削減効果も囑望されています。

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。

目指すまちの姿 →

課題 →

基本方針

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

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

地区特性に応じて、駐車施設供給量の適正化を図るとともに、既存駐車施設の効率的な利用を推進します。また路上での不必要な駐車を抑制し、路外駐車場へ誘導すると共に短時間駐車車両の路上駐車位置を明示するなど路上駐車の整序化を図ります。

■ 荷さばき車両の駐車需要への対応

路上における荷さばきの削減に向けて、適正に配置された利便性の高い荷さばき用駐車施設の確保を図るとともに、地域のニーズに合った荷さばき用駐車施設について検討します。

■ 自動二輪車等の駐車需要への対応

余剰となっている既存駐車施設などの活用や、再開発等との連携も視野に入れながら、今後の社会情勢に応じて検討を進めていきます。

■ 車椅子利用者用の駐車需要への対応

誰もが容易に駐車施設を利用できる環境を形成するために、円滑に出入りすることができる車椅子利用者用駐車施設の整備を進めるとともに、整備された車椅子利用者用駐車施設の適正な利用に向けた取組を推進します。

■ 観光バス及び送迎バス等の駐車需要への対応

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

■ まちづくり及び都市交通を踏まえた配置の適正化

歩いてめぐり楽しめるまちの実現を目指し、回遊を支える空間における歩行環境の向上に向けて、駐車施設の集約化、適正配置等を推進します。

基本方針 3 駐車施設の新たな有効利用方策の検討

■ 新技術及び新たな利用形態への普及にあわせた柔軟な対応

新技術の普及状況や利用形態の変化に応じて、駐車空間の柔軟な活用を検討していきます。

■ 駐車場地域ルールの検討
駐車施策の実現性を高めるため駐車場地域ルールの検討を行います。

基本方針 4

施策の実現性を高めるためのルール作り

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るよう誘導し、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の見通しが立たず、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

総排気量(内燃機関)	50cc	125cc	400cc
一般原動機付自転車(原付免許)	(小型限定普通二輪免許)	普通自動二輪車 (普通二輪免許)	大型自動二輪車 (大型二輪免許)

新基準原付: 125cc以下+最高出力を4kW以下に制御

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。

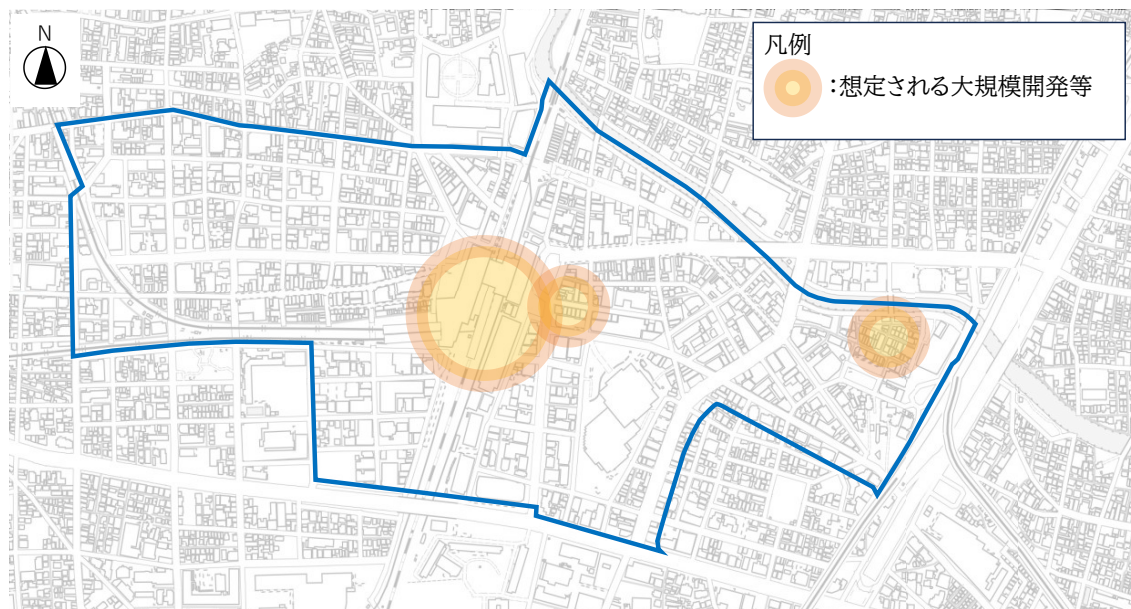
大田区脱炭素戦略（令和5年3月に策定）においては、CO2排出量の多い乗用車に替え、公共交通機関の積極的な利用を推進しています。また、新空港線が整備されることにより自動車から鉄道へと交通手段の転換も見込まれます。

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

第6章 駐車施設整備に関する施策の展開

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 of 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)
