

## 第2回蒲田地区駐車地域ルール策定協議会（分科会）

### 議事要旨

#### 1. 日時

令和7年2月20日（木）14:00から16:00まで

#### 2. 場所

蒲田西特別出張所 7階 大会議室

#### 3. 出席者（会員17名、オブザーバー1名）※代理出席者を含む

学識経験者2名、地元組織1名、民間事業者等4名、東京都2名、警察1名、大田区7名、国土交通省（オブザーバー）1名

#### 4. 議題

- ・ 駐車施設の附置義務、隔地・集約
- ・ 建築主等の取組
- ・ 駐車地域ルールの運用体制及び運用方法
- ・ その他

#### 5. 議事要旨

会員より、以下の意見を受けた。

（駐車施設の附置義務）

- ・ 地下駐車場をパレット式で計画する場合、附置義務台数が低減されたとしても地下構造は大きく変わらず、工事費削減のメリットは少ない。また、地下駐車場は容積率の緩和対象であるが、台数低減により生じる床は容積対象となり、蒲田には航空法による高さ制限もあるため、メリットとして活かせないと考える。
- ・ 商業用途の原単位について、JR・東急蒲田駅周辺の地区再生計画の範囲を350㎡につき1台とする方向性に異論ないが、京急蒲田駅周辺の範囲についても同様に350㎡に1台とする、案2と案4の折衷案のような考え方で進めるべきではないか。
- ・ 地域ルールによる駐車施設の台数低減と、大規模小売店舗立地法（以下「大店立地法」という。）に基づく駐車施設の必要台数との兼ね合いについては、今後、大店立地法を所管する産業労働局への確認が必要である。

（駐車施設の隔地・集約）

- ・ 地域ルールを適用しない建築物もある中で特定路線をどのように扱うかを検討する必要がある。小規模な建築物に対しても、地域力を生かした大田区まちづくり条例におけ

る駐車場の附置の仕組みがあるため、特定路線との関係を検討する必要がある。

- ・ 隔地先は東西に延びる駐車場整備地区の範囲内に限定せず、北方向に広げても良いのではないか。
- ・ 特定路線から駅周辺への隔地を認めた場合、駅周辺に自動車呼び込むことになり、駅周辺はウォークアブルな空間にするというランドデザインの方針と相反するのではないか。
- ・ 青空駐車場の位置づけについて、将来性を担保できないために隔地先とすることは難しいが、隔地先不足を踏まえてそれらも活用する可能性を検討してはどうか。
- ・ 既存建築物を隔地先として活用することは有効と考えるが、隔地元となることは認めるかということについて、検討する必要がある。
- ・ 隔地先が不足しているため地域貢献策と協力金の両方を求めるのが難しいのであれば、公的に駐車場を確保することや、隔地駐車場を地区全体でシェアできるような仕組みを作ってはいかがか。

#### (建築主等の取組)

- ・ 大規模建築物に地域貢献策と協力金の両方を求めることについては、地域ルール適用のハードルが高くなり過ぎないように、地区特性を踏まえバランスを検討する必要がある。
- ・ 大規模建築物についても、隔地先整備以外の地域貢献策も認めてもらえるとよいと思う。
- ・ 隔地先となる場合は協力金の負担を求めないという整理はできないか。隔地受入れ以外の地域貢献を選択する場合は地域貢献策と協力金の両方とするのはいかがか。
- ・ 類似事例による緩和であれば、その類似事例から算出される台数が実態であり、その実態に付加する形での隔地台数の受入れは、東京都駐車場条例（以下「都条例」という。）の附置義務台数以下であったとしても実態以上となるのではないか。
- ・ 大規模建築物に地域貢献策と協力金の両方を求める点について、地域性や協力金の現実的な用途を考慮する必要がある。
- ・ 既存建築物が地域ルールを適用し、附置義務を外れた駐車施設で隔地を受入れる場合は地域貢献策や協力金を求めないが、隔地を受入れない場合は地域貢献策や協力金を求めることについて、金銭的、物理的な負担の軽減が無いと実現性は高くないのではないか。

#### (運用体制及び運用方法)

- ・ 審査料は高額であるため、既存建築物に対しては安くする等の工夫が必要ではないか。
- ・ 地域ルールの違反は都条例上の違反という扱いになる。地域ルールの実効性を確保する方策を検討する必要がある。

以上