

「改定大田区駐車場整備計画(蒲田地区)(素案)」に対する  
意見募集の実施結果報告について

1 意見募集

(1) 募集期間

令和5年2月27日(月)から3月10日(金)まで

(2) 周知方法及び閲覧場所

区ホームページ、駐車場整備地区内町会や商店街等への説明、Twitter、鉄道・都市づくり課、区政情報コーナー、蒲田西及び蒲田東特別出張所、大田区産業プラザPi0、蒲田駅前図書館

(3) 意見及び内訳

提出者数 計6名(電子申請 5名、持参 1名、ファクシミリ 0名、郵送 0名)

No.	分類	件数
1	計画全体	1件
2	将来を見据えた計画のイメージ	1件
3	ウォークアブルなまちづくりに向けた具体策	1件
4	自動二輪車	3件
5	新技術への対応	1件
6	目標量	1件
7	駐車場出入口	2件
8	荷さばき	1件
9	附置義務台数(地域ルール関係)	2件
10	推進策(地域ルール関係)	1件
11	検討の進め方(地域ルール関係)	1件
12	路外駐車場の整備	1件
13	隔地・集約先駐車場	1件
14	公共と民間の連携した取組	1件
15	スケジュール	2件
16	その他(事例)	1件
合計		21件

2 今後の予定

○意見募集実施結果及び『地域ルール策定のための手引き(令和5年1月東京都都市整備局策定)』を踏まえた調査・検討の実施継続

○令和5年度中に「改定大田区駐車場整備計画(蒲田地区)(素案改訂版)」の策定・公表

「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  
に提出されたご意見の要旨と区の考え方

別紙 1

【募集期間】 令和5年2月27日(月)～3月10日(金)  
【募集方法】 窓口へ直接持参、電子申請、郵送及びFAX  
【意見総数】 6名 21件

No.	分類	意見要旨	区の考え方
1	計画全体	時代に合った駐車場整備を進めて欲しい。	まちづくりの将来像を見据え、時代に適合した蒲田地区の駐車場のあり方を検討してまいります。
2	将来を見据えた計画のイメージ	将来のICT化や人口減少に伴う交通環境の変化、駐車場需要の低減を見据えた計画となっているが具体的にはどのようなことか。イメージを知りたい。	駐車場を取り巻く将来の動向は変化することが予想されます。そのため、必要に応じて時代に適合した駐車場のあり方を見直します。具体的には、供給量の適正化を図ると共に、配置や規模、機能等「質」的コントロールを行い、総合的なマネジメントにより柔軟に駐車場の活用方針を検討していくこととしています。
3	ウォークラブルなまちづくりに向けた具体策	ウォークラブルなまちづくりを謳っているが、どのようなことか。駅周辺等への車の流入を減少させるための具体策を知りたい。	当計画では駅周辺等への車の流入を減少させるため、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」等の関連計画と整合を図りながら、歩行者優先とする場所には歩行者と車の交錯やまちなみの分断が起こらないよう、駐車場出入口の設置制限や、荷さばきや障がい者用駐車場を除く一般車の隔地・集約先駐車場利用等の方策を検討してまいります。
4	自動二輪車	京急沿線の電車利用者であり、京急蒲田駅からJR蒲田駅までは徒歩となるため自動二輪を利用したいが自動二輪専用駐車場がない。そのため大型自動二輪車駐車場(もしくは駐車可能台数)を増やしてほしい。	路上駐車需要も合わせると、自動二輪車等の駐車場は不足している状況です。地区の実情や将来動向を見据えながら民間と連携し、自動二輪車等の駐車場の確保ができるようユーザーの需要に合った柔軟な整備を誘導します。
5	自動二輪車	自動二輪車の駐車場がないため、公園や歩道に日常的に駐車が発生していることから、公共の自動二輪車駐車場の必要性を感じている。	
6	自動二輪車	自動二輪車駐車場の設置場所について案内を行って欲しい。	景観やユニバーサルデザインにも配慮した駐車場案内標識の設置を駐車場設置者へ働きかける等、自動二輪車についても利用しやすい案内にすることにより路上駐車対策に繋げられるよう、本計画等の内容を検討してまいります。
7	新技術への対応	自動運転などへの対応は具体的にどう考えるのか。	地区特性に応じて駐車対策を進めるために策定されている、東京都都市整備局の「総合的な駐車対策の在り方」等を参考に、自動運転車の普及による車両の小型化や駐車区画の縮小で創出された空間を、自動二輪専用駐車場や荷さばきスペースや、カーシェアリングポートとして利用する等、新技術の普及にあわせて、柔軟な駐車場の活用方針を検討してまいります。
8	目標量	目標量について、現状の記載情報だけでは、設計方法が分かりにくい。社会経済活動やヒトの動きの変動を考慮し、今までの調査結果や、今後の開発計画等のまちづくりの動向を精査し、精度の高い推計をしてほしい。	目標量については、当該駐車場整備地区内では将来の駐車場施設供給量が駐車需要を上回ることが予想されます。「歩いてめぐり楽しめるまち」の実現に向けては、駐車場の量を増やすのではなく、目的に応じた適正な配置が必要と考えております。官民が連携し、適正な駐車場配置を誘導するための検討を進めてまいります。また、今後、社会情勢の変化により駐車施設の過不足が生じた場合には、適宜目標量を検討します。
9	駐車場出入口	駐車場の出入口の設置制限について、再開発等や建替えの妨げとならないよう地域の実態に即したルールとしてほしい。	「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」で示す方針及び建替等による機能更新などの地域の実態に即し、まちなみの連続性を確保できるよう駐車場出入口のあり方を検討してまいります。
10	駐車場出入口	駐車場出入口は主要な歩行軸に面して設けない等のルールとしてほしい。	「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」では、「歩いてめぐり楽しめるまち」とし、魅力的なスポットを巡り楽しむための回遊性や快適性に課題があるとしています。回遊性を重視するエリアについては、歩行者の安全とまちなみの連続性の確保を図るため、駐車場出入口の設置制限について検討してまいります。
11	荷さばき	地域荷さばき場は歩行者優先エリアの外周部に配置してほしい。	「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」では、「歩いてめぐり楽しめるまち」とし、魅力的なスポットを巡り楽しむための回遊性や快適性に課題があるとしています。また、荷さばき車による歩行者への影響が発生しています。本計画では、歩行者の安全とまちなみの連続性確保を図るため、地区特性に応じた荷さばきのあり方を示せるよう検討してまいります。
12	附置義務台数(地域ルール関係)	駐車場の地域ルールと言っているが駐車場の附置義務台数については低減するということか。	地域ルールについては導入の必要性を判断し、導入する方向に進める場合には地区特性を踏まえ、東京都都市整備局による「地域ルール策定のための手引」を参考に、内容の詳細について検討してまいります。
13	附置義務台数(地域ルール関係)	既存駐車場を活かし、駅前直近等の新規共同化事業等では柔軟に附置義務台数を低減してほしい。	本計画改定後、東京都駐車場条例に基づく地域ルールについて検討する際には、ウォークラブルなまちづくりに配慮した適切な駐車場確保のため、既に整備された駐車場の利用実態等を踏まえた将来の駐車需要に基づき、敷地単位ではなく地区単位で柔軟な附置義務台数の設定を検討してまいります。
14	推進策(地域ルール関係)	歩行者優先エリアの外周部にフリンジ駐車場や地域荷さばき場を設置することについて、優遇措置(補助金や容積緩和)と合わせた推進策を提示してはどうか。	本計画改定後、地域ルール等を導入する場合には、東京都都市整備局による「地域ルール策定のための手引」を参考に、ウォークラブルなまちづくりに寄与する駐車場の整備を旨とし、駐車場の集約や共同荷さばき場の整備等の地域貢献を条件とした附置台数の減免又は低減、隔地駐車場の確保による小規模建築物の駐車場の集約化及び、協力金徴収の有無やその用途などについても検討を進めてまいります。 また、駐車場整備計画は、駐車場法に基づき計画を策定するため、容積率緩和については定めることはできませんが、今後地域ルールを検討する際には駐車場台数の低減や附置義務駐車施設の隔地確保等についても検討を深度化してまいります。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
15	検討の進め方 (地域ルール関係)	再開発等の検討組織等と適宜意見交換をしながら段階的な制度導入や柔軟な地域ルール策定に向けて具体化を進めてほしい。	本計画改定後、東京都駐車場条例に基づく地域ルールについて検討する際には、学識経験者や行政機関、地域の方などによって構成される「地域ルール策定協議会」を設置し、適宜意見交換をしながら地域ルールの具体化に向けた検討を進めてまいります。
16	路外駐車場の整備	主要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要に「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」とあるが、荷さばき等の路外駐車場を整備する方針か。	駐車場整備地区（蒲田地区）の範囲では、駐車場の「量」的な面では供給が需要を上回っており、行政が主体となって設置する都市計画駐車場は必要ない状況です。しかし、「位置」的な面では蒲田駅周辺地区ランドデザイン等の関連計画に掲げるまちの将来像を具現化するため、駐車施設の需給バランス等を考慮し、駐車場配置適正化を検討する必要があります。 想定される大規模開発等として示した駅ビル及び駅前広場に近接する街区は、建物の老朽化等により更新時期を迎えています。 建物の更新に伴い、公共交通や歩行者が集中する駅周辺や歩行者動線上に駐車場が設けられ、自動車を誘引し、安全な歩行者空間の確保ができなくなることがないよう、隔地・集約先駐車場について検討していく方針です。 ご質問いただきました荷さばき等の路外駐車場の整備については、駐車需要を発生させる原因者が自ら整備することが原則ですが、大規模開発等は地域に与える影響が大きいため、「蒲田駅周辺地区ランドデザイン」等の関連計画との整合を図りながら適正な駐車場の配置が実現できるよう検討してまいります。
17	隔地・集約先 駐車場	隔地・集約先の駐車場を検討していくとあるが、候補となる場所はあるか。	現在のところは、候補となる場所はありますが、目標年次としている2040年代までの間に、隔地・集約先の駐車場を行政が主体となって設置しなければならない状況であると判断する場合は、候補地を検討することになります。 一方、駐車場の整備は、駐車需要を発生させる原因者が行うことが原則です。ウォークアブルなまちづくりに配慮した場所で、余剰となっている既存駐車場や、大規模開発による地域貢献として設置される駐車場の活用なども視野に入れ、検討してまいります。
18	公共と民間の 連携した取組	P23「公共は駐車場の位置や規模等に関する誘導方策により駐車場を集約する等、適正な駐車場の整備を促進」とあるが、具体的にどのような整備を検討しているのか。例示があると分かりやすい。	公共は、歩行者と車の交錯やまちなみの分断を防ぐため、駐車場の適正な需要台数、配置や荷さばきのあり方等について、蒲田地区のまちの将来像を見据えた誘導方策を示します。また、駐車需要の発生原因者へこの誘導方策に沿って駐車場を整備することを促します。具体的な整備内容については、誘導方策を用い、駐車需要の発生場所やその用途や規模等に応じて個別に検討されることとなります。
19	スケジュール	本計画全体の進行スケジュールについて計画書に記載があると、今後の展開がイメージしやすい。	本計画では、今後、地域ルール導入の必要性も含めて検討する旨を記載します。地域のニーズに合うよう引き続き調整を進めてまいります。
20	スケジュール	地域ルールの検討について、今後のスケジュール感はどのように考えているか。検討スケジュールについても記載があると、今後の展開がイメージしやすい。	
21	その他 (事例)	最近の類似するまちづくりの事例があれば知りたい。	東京都都市整備局は、平成19年1月に「総合駐車対策マニュアル」、令和4年3月に「総合的な駐車対策の在り方」を策定しています。 また、平成29年9月に中野区、平成30年4月に池袋地区（豊島区）、令和3年3月に代々木地区（渋谷区）、令和3年7月に千代田区が駐車場整備計画を策定しています。 本計画の検討にあたっては、これらのマニュアルや先行事例等も参考に進めてまいります。

## 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、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」、及び「大田区駐車場整備計画」を定めて駐車需要に対応した量的・位置的に適正な駐車場整備を推進してきました。一方、近年の自動車保有台数減少やライフスタイルの変化などに伴って駐車場施策を取り巻く状況は大きく変化しており、供給量の適正化を図ると共に、配置や規模、機能等「質」的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っています。

また、蒲田駅周辺において、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いることから、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「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」を改定しました。このような背景を踏まえ、「まちづくりの一環として駐車場施策に取り組む」ことが重要であることから、地域特性に応じた蒲田地区の駐車場のあり方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

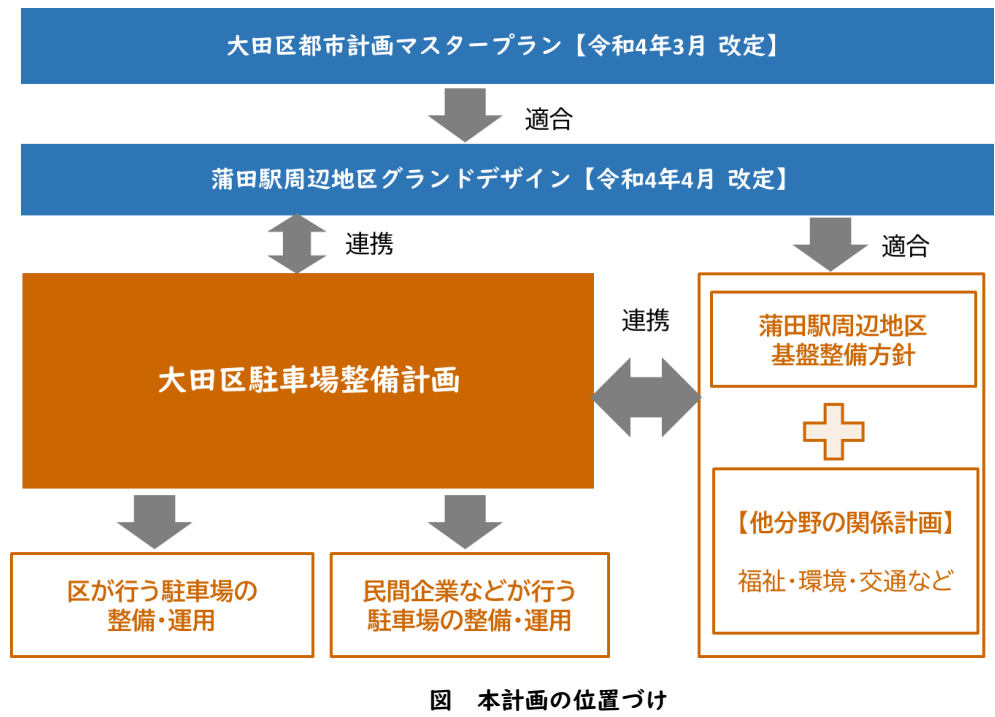
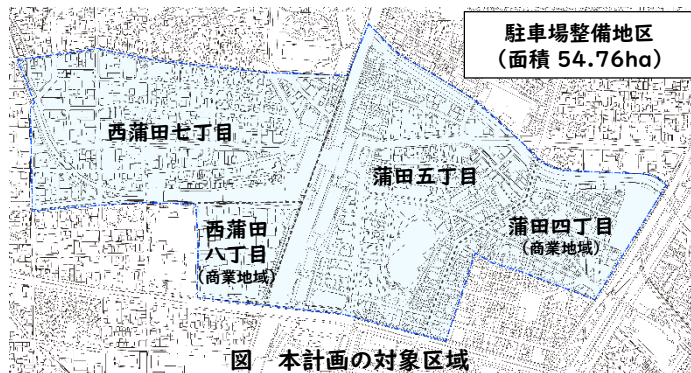
平成10年10月に策定した「大田区駐車場整備計画」と同様に、右図に示す駐車場整備地区を対象とします。

### 3. 駐車場の目指すべきあり方

- 方向性1 ウォーカブルなまちづくりに寄与する駐車場の整備
- 方向性2 駐車場をとりまく環境変化に対応した駐車場の整備

### 4. 駐車場整備計画の位置付け

上位計画となる「大田区都市計画マスタープラン」及び「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」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。



## 第2章. 駐車場を取り巻く状況と課題、第3章. 駐車場の整備に関する基本方針

地区	駐車場の整備状況	稼働率	路上駐車		
			一般車	荷さばき	自動二輪
西口周辺地区	収容台数 110台	ピーク：91台 稼働率：83%	11台 補助37号線で見られる	3台 平日の午前～夕方に見られる	10台 一定数見られる
西口駅前地区	収容台数 315台	ピーク：195台 稼働率：62%	33台 駅周辺、補助37号線で多く見られる	14台 平日の午前～夕方に見られる	31台 多く見られる
東口駅前地区	収容台数 636台	ピーク：372台 稼働率：58%	39台 駅周辺、区画街路7号線で多く見られる	13台 平日の午前中に多く見られる	15台 一定数見られる
京急蒲田地区	収容台数 43台	ピーク：34台 稼働率：79%	5台 少ない	2台 平日の午前中に見られる	3台 少ない

課題1  
駐車場整備地区の実情、利用者のニーズに即した駐車場整備の必要性

課題2  
まちづくりと連携した駐車場施設の必要性

課題3  
技術革新への対応の必要性

基本方針1  
駐車場の供給量の適正化

- 乗用車の駐車需要への対応
- 貨物車の駐車需要への対応
- 自動二輪車等の駐車需要への対応
- 障がい者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場の配置適正化

- まちづくり・都市交通を踏まえた配置の適正化

基本方針3  
駐車場の新たな有効利用方策の検討

- 新技術の普及にあわせた柔軟な対応

## 第4章. 駐車場の整備の目標年次及び目標量

### 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年代とする。

### 2. 目標量

将来の需要予測では、全ての地区において供給が需要を上回ると想定。既存の駐車場を有効活用しながら、将来の開発等に伴い必要となる駐車場を適切に整備するとともに、駐車施設の質向上を目指す。

## 第5章. 駐車場の整備に関する施策

### 施策1：誰でも使いやすい駐車場の整備

東京都駐車場条例に規定されている附置義務制度やバリアフリー新法に基づき、障がい者用駐車場を整備。障がい者用駐車場の適正利用に向けた啓発活動を実施。

### 施策2：路上駐車対策の実施

歩行者の回遊性を重視するエリアについて、道路空間の再編等と連携した取組を実施。路上パーキングメーター等は使い方を踏まえたあり方について交通管理者との協議・調整を推進。

### 施策3：自動二輪車等駐車場の整備

民間による再開発等と連携して、自動二輪車等駐車場の導入を促進。駐車台数に余裕があると判断された駐車場については、自動二輪車用・原動機付自転車用駐車スペースの設置等、柔軟な整備を誘導。

### 施策4：将来技術の普及に合わせた駐車場整備への対応

- 4-① 新技術の普及に合わせた柔軟な対応
- 4-② EV充電施設設置の促進

### 施策5：地域ルールの検討

- 5-① 地区特性に応じた附置義務台数の設置
- 5-② 駐車場の集約化・適正配置、出入口の設置制限
- 5-③ 地区特性に応じた荷さばき場の確保
- 5-④ 望ましい質の高い駐車場整備基準の設定

## 大田区駐車場整備計画（蒲田地区）（素案）



## 目次

<b>第1章. 駐車場整備計画の概要</b> .....	<b>01</b>
1. 駐車場整備計画改定の背景 .....	01
2. 対象区域 .....	02
3. 駐車場の目指すべきあり方 .....	03
4. 駐車場整備計画の位置付け .....	04
<b>第2章. 駐車場を取り巻く状況と課題</b> .....	<b>05</b>
1. 駐車場整備地区の状況 .....	05
2. 地区別の駐車状況 .....	09
3. その他、将来の動向など .....	14
4. 駐車場を取り巻く課題 .....	15
<b>第3章. 駐車場の整備に関する基本方針</b> .....	<b>17</b>
<b>第4章. 駐車場の整備の目標年次及び目標量</b> .....	<b>18</b>
1. 目標年次 .....	18
2. 目標量 .....	18
<b>第5章. 駐車場の整備に関する施策</b> .....	<b>20</b>
<b>第6章. 主要な路外駐車場の整備に関する事業計画の概要</b> .....	<b>22</b>
1. 都市計画駐車場 .....	22
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 .....	22
<b>第7章. 駐車場施策の展開</b> .....	<b>23</b>
1. 駐車施策に関する公共と民間の連携した取組 .....	23
2. エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築 .....	23
3. 社会情勢・技術革新に応じた柔軟な計画見直しの必要性 .....	24

本文中において、特に解説が必要な語句は、末尾に「\*」を付していますので、巻末にある参考資料の用語集を参照してください。







## 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場整備を推進することを目的とし、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）」を定め、「大田区駐車場整備計画」を策定し、駐車場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、インターネットショッピングといったICTサービス\*がもたらしたライフスタイルの変化など、駐車場施策を取り巻く状況は大きく変化しています。駐車場施策においても、まちづくりの将来像を見据え、時代に適合した駐車場のあり方を見直し、供給量の適正化を図ると共に、配置や規模、機能等「質」的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っています。

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場施策に取り組む」ことが重要であることから、地区特性に応じた蒲田地区の駐車場のあり方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】

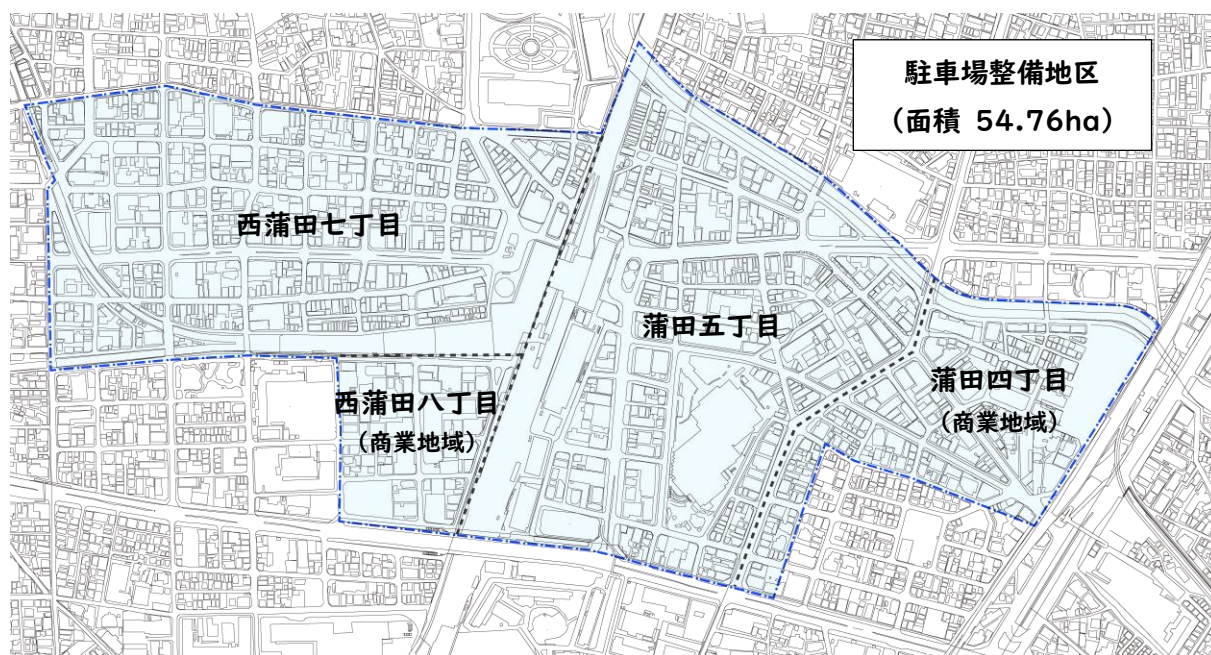
- ✓ 駐車場法（昭和32年法律第106号）第4条の規定に基づき策定する法定計画です。
- ✓ 大田区内の駐車場整備地区における自動車駐車施設の整備に関し必要事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、公共の利便に資するとともに都市機能の維持及び増進に寄与することを目的としています。

## 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。

(蒲田地区対象範囲)

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



### 【駐車場整備地区とは】

- ✓ 駐車場法（昭和32年法律第106号）第3条第1項及び都市計画法第8条第1項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、その他周辺の地区（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。

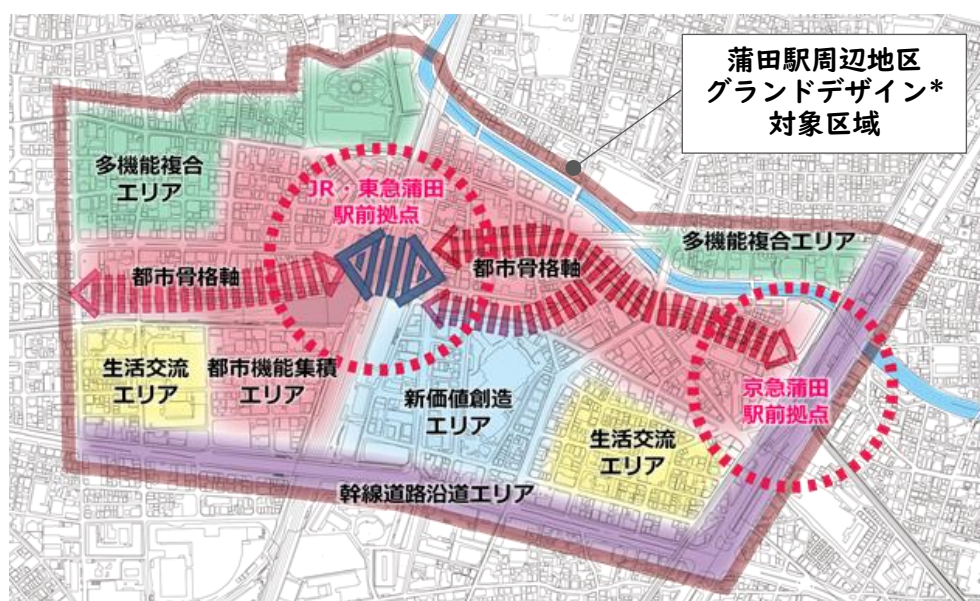
### 3. 駐車場の目指すべきあり方

蒲田駅周辺地区は「大田区都市計画マスタープラン\*（令和4年3月改定）」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、回遊性に配慮した歩行者空間の整備や歩行者の安全性に配慮した車両の誘導、自動車の駐車場の質の向上や歩行者空間の充実に向け、地区の実情に合わせた自動車等の駐車場地域ルールの検討を進めることを掲げています。

さらに、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン\*（令和4年4月改定）」では、JR・東急蒲田駅前と京急蒲田駅前を都市機能が集積する地区の中心となる「地区内拠点」と位置付け、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、駅前拠点や都市骨格軸における「歩いてめぐり楽しめるまち」の実現に向けて、歩行者と車の交錯やまちなみの分断を防ぐために、駐車場の適正な需要台数、配置や荷さばきのあり方を検討することを施策として挙げています。

#### 【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】

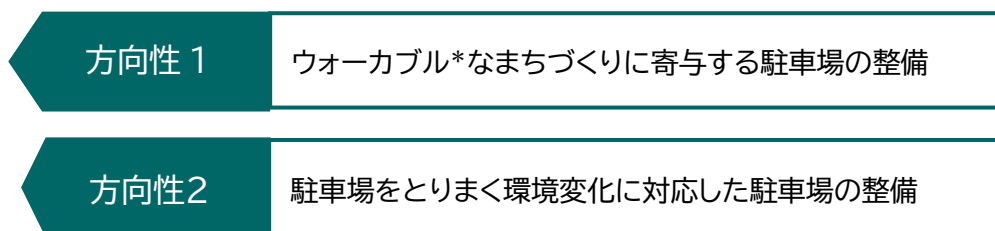
- ✓ 都市骨格軸とは、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン\*」に位置付けられた軸です。
- ✓ 蒲田駅周辺地区の東西と地区内拠点間をつなぐ軸であり、まち全体を繋ぎ一体性を創出し、にぎわいの広がりをつくり出します。

（2核1軸の都市構造）

ヒト・モノ・コトを集め、骨格と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。

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\*への対応などの近年の動向や、蒲田駅周辺地区で想定される基盤整備や民間再開発事業等の動向を踏まえる必要があります。

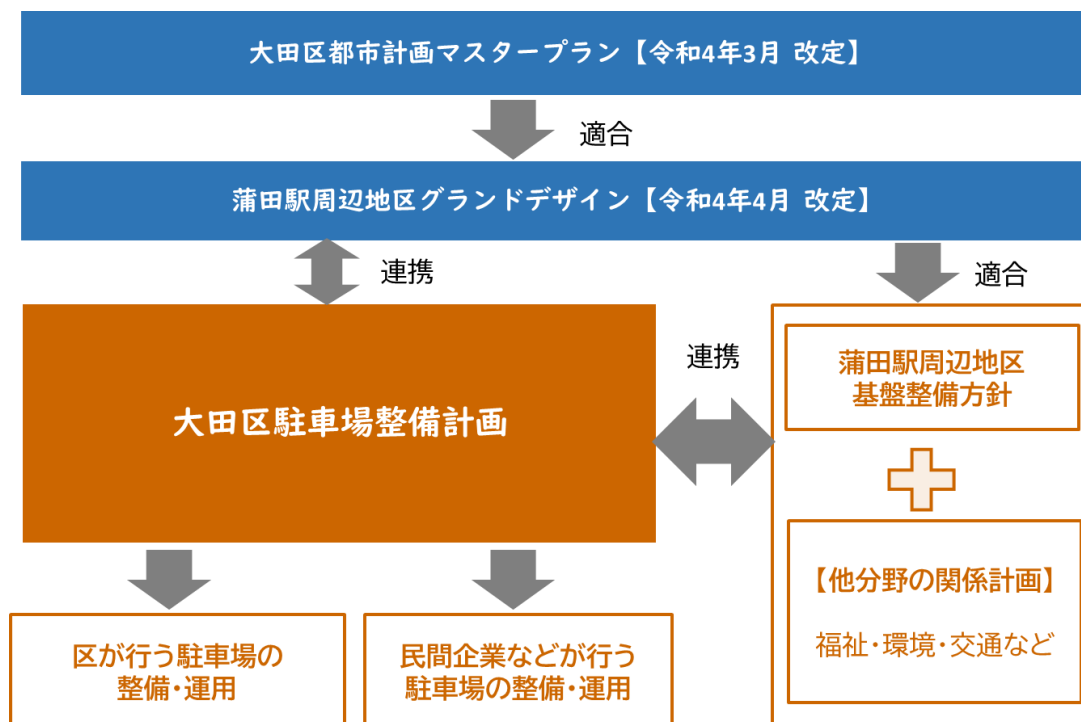
以上から、誰もが安全・安心・快適に移動できるまちの実現を目指し、まちづくりと連携した駐車場施策を推進するため、蒲田駅周辺地区における駐車場の目指すべきあり方として、以下2つの方向性を掲げます。



#### 4. 駐車場整備計画の位置付け

本計画の推進は、蒲田地区の今後のまちづくりの方向性を鑑みる必要性があることから、上位計画となる「大田区都市計画マスタープラン\*」及び「蒲田駅周辺地区グランドデザイン\*」に示すまちづくりの方針を踏まえて推進を図ります。また、大田区にある駐車場に関する要綱や条例についても整合を図っていきます。

さらに、地区特性に応じたきめ細やかな駐車場施策の展開に向けて、大田区駐車場整備計画に基づく駐車場の整備に関する取組の実施に向けた検討を進めていきます。





### 1. 駐車場整備地区の状況

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、一方で、駐車場を取り巻く環境は大きく変化しています。また、駐車場を利用する車両は多様であり、その目的に応じて、駐車時間や必要となるスペースは異なります。本節では、地区における駐車場を取り巻く要因として、建物、乗用車、荷さばき、路上駐車、バリアフリー対応駐車施設の状況を整理します。

#### (1) 建物の状況

JR・東急蒲田駅を中心とするエリアは、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン\*」に示すとおり戦災復興土地区画整理事業\*完了から約50年が経過し、築年数の経過した小規模な建物が多く存在します。

特に、駅ビルは、躯体の老朽化等により、近い将来には機能更新が必要となっています。また、駅前広場に近接する街区の建物の多くが老朽化し、更新時期を迎えています。

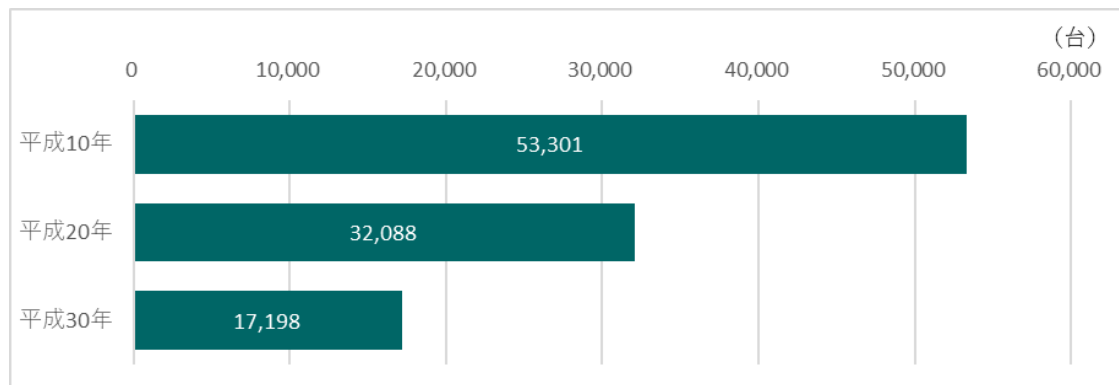
今後、老朽化した建物等の建替え時には、附置義務\*による駐車場の整備が必要な建物が多数発生する可能性があります。また、駅ビルや駅周辺の再開発等により、公共交通や歩行者が集中する駅周辺や歩行者動線上に駐車場が設けられ、自動車を誘引し、安全な歩行者空間の確保ができなくなるおそれがあります。

#### (2) 乗用車の状況

JR・東急蒲田駅周辺を目的地とする自動車トリップ\*は年々減少しており、1998（平成10）年から2018（平成30）年までに3.6万トリップ\*程度減少しています。

今後、自動車利用の減少により、将来的に附置義務\*による駐車場について、余剰が発生することが懸念されます。

【蒲田駅周辺を目的とした1日当たりの自動車トリップ\*数】

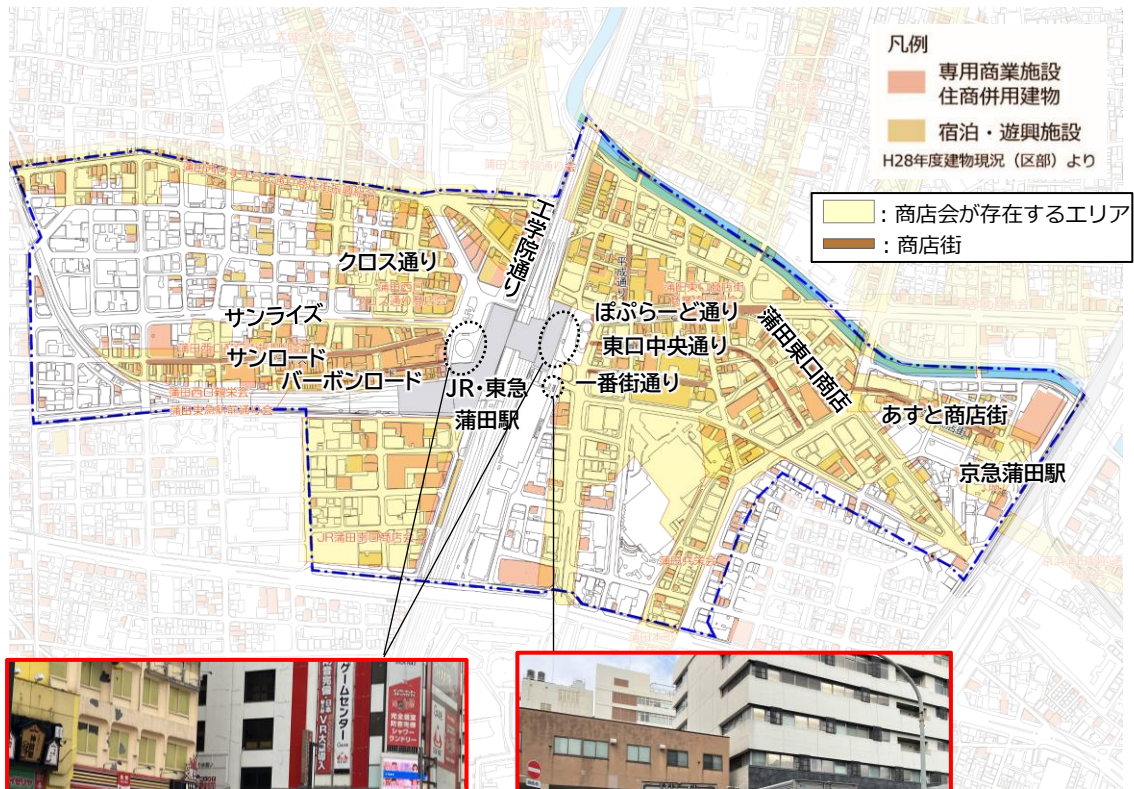


出典: 東京都市圏パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協会)を基に作成

### (3) 荷さばきの状況

JR・東急蒲田駅の東西及び京急蒲田駅の西側には多くの商店街が広がり、商業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貨物車による商品の荷卸し及び積み込み(荷さばき)が、店舗前や商店街周辺の道路、駅周辺等で実施されています。一部の道路では、歩行者との錯綜や渋滞を引き起こす等の状況が見られます。

#### 【蒲田駅周辺の商店街と駅周辺における荷さばきの状況】



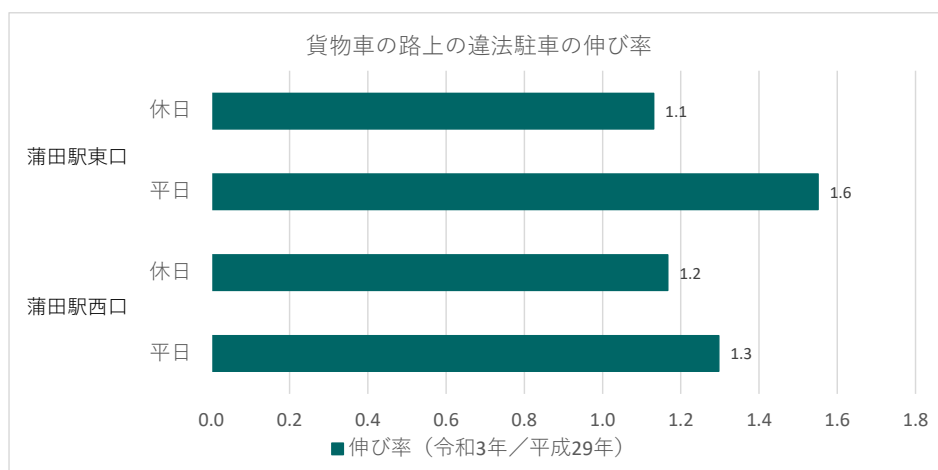
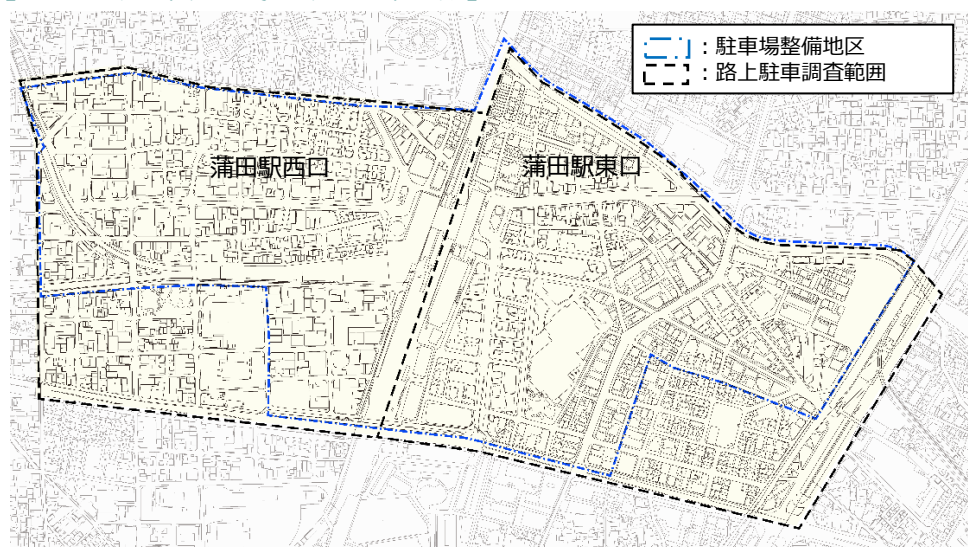
駅前広場で荷さばきをする車両の存在



東口駅ビル荷さばき駐車場(歩行者の錯綜)

また、貨物車の路上の違法駐車が存在しており、近年増加傾向にあります。

### 【ピーク時の車種別違法路上駐車台数】

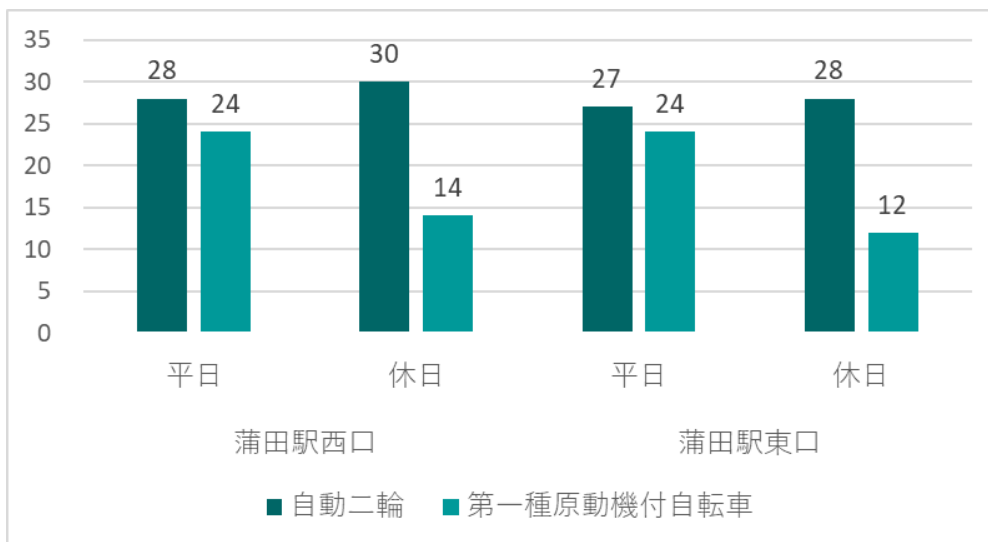


平成 29 年度・令和3年度路上駐車実態調査(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)より

## (4) 自動二輪車等の状況

JR・東急蒲田駅西口や駅周辺の道路にて、自動二輪車、第一種原動機付自転車の路上駐車が  
見られます。

【ピーク時の自動二輪車・第一種原動機付自転車の路上駐車台数】



注)調査範囲は前頁図参照。駐車場整備地区の範囲とは異なる。

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)より

## (5) バリアフリー対応駐車施設

国土交通省が路外駐車場(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。大田区内でもバリアフリー対応駐車施設の整備が進められており、継続した取組が求められます。

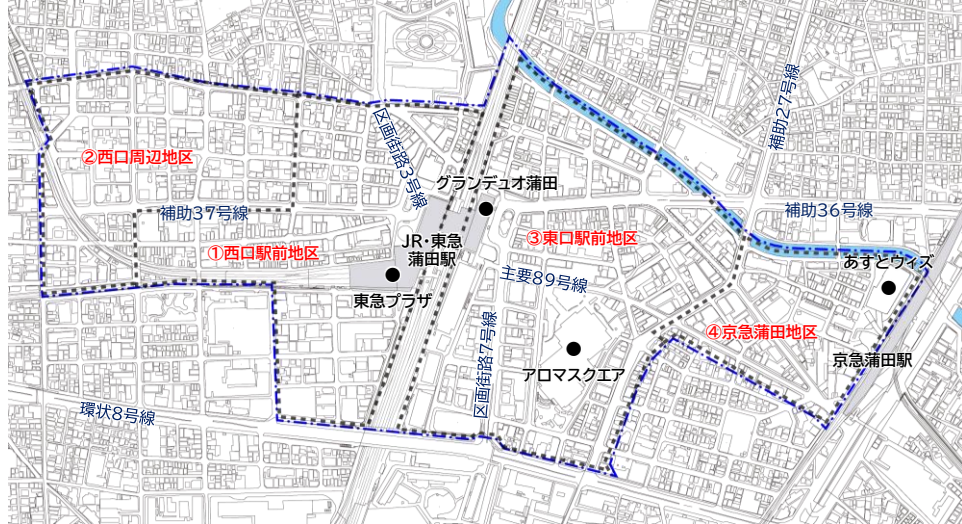
※1 特定路外駐車場：駐車の用に供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。

※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



## 2. 地区別の駐車状況

蒲田駅周辺地区において、周辺の土地利用を考慮し、下記に示す西口駅前地区、西口周辺地区、東口駅前地区、京急蒲田地区の4つの地区に分けて駐車状況を整理します。



注) ●は、主な大規模駐車場

		西口周辺地区	西口駅前地区	東口駅前地区	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。	
	蒲田駅周辺地区グランドデザイン*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、「新価値創造エリア」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。駐車場の需要も供給も少ない。	都市計画道路(区画街路3号線、補助37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(区画街路7号線、補助36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(補助27号線)により③エリアと分断。 <b>京急蒲田駅方面を目的地</b> とする需要が想定される。	
駐車場の状況	駐車場の整備状況	収容台数: <b>110台</b>	収容台数: <b>315台</b>	収容台数: <b>636台</b>	収容台数: <b>43台</b>	
	稼働率	ピーク時: <b>91台</b> 稼働率: <b>83%</b>	ピーク時: <b>195台</b> 稼働率: <b>62%</b>	ピーク時: <b>372台</b> 稼働率: <b>58%</b>	ピーク時: <b>34台</b> 稼働率: <b>79%</b>	
	路上駐車	一般車	<b>11台</b> 補助37号線で見られる。	<b>33台</b> 駅周辺、補助37号線が多く見られる。	<b>39台</b> 駅周辺、区画街路7号線が多く見られる。	<b>5台</b> 少ない。
		荷さばき	<b>3台</b> 平日の午前～夕方に見られる。	<b>14台</b> 平日の午前～夕方に見られる。	<b>13台</b> 平日の午前中に多く見られる。	<b>2台</b> 平日の午前中に見られる。
	自動二輪	<b>10台</b> 一定数見られる。	<b>31台</b> 多く見られる。	<b>15台</b> 一定数見られる。	<b>3台</b> 少ない。	

※駐車場の状況の詳細は次頁以降参照

## (1) 自動車用駐車施設の利用状況

自動車の駐車施設の利用状況は、西口67%、東口61%、駐車場整備地区全体では63%であり、調査時は収容台数が需要台数を上回っています。

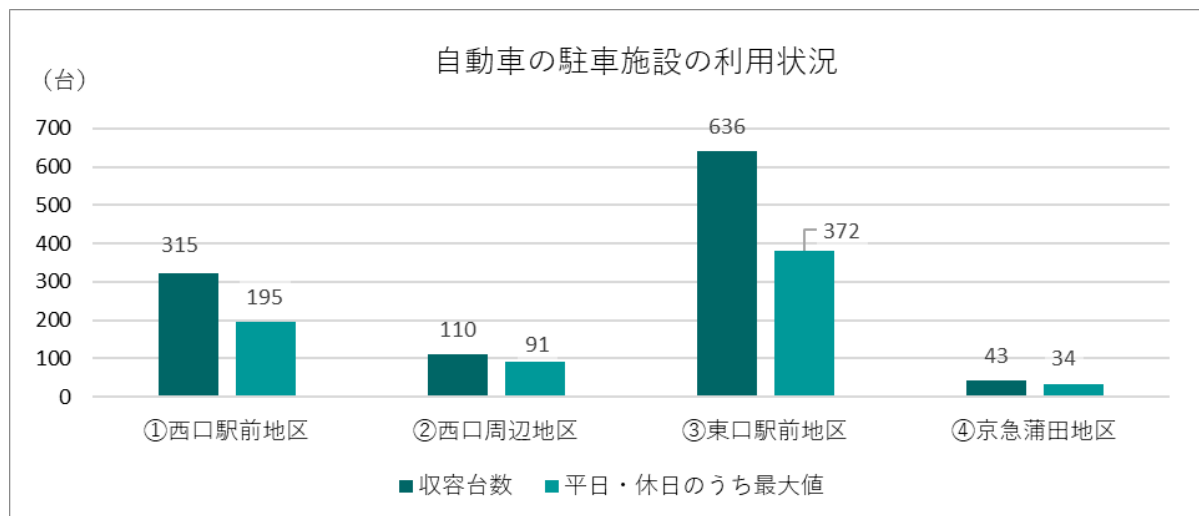
### 【自動車の駐車施設の利用状況（ピーク時）】

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) ※1		平日・休日のうち 最大値(台) 【B】	収容台数に占める 需要台数の割合(%) 【B】/【A】
			平日	休日		
①西口駅前地区	18	315	平日	174	195	62
			休日	195		
②西口周辺地区	10	110	平日	91	91	83
			休日	75		
西口(①+②)合計	28	425			286	67
③東口駅前地区	28	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	30	679			406	60
駐車場整備地区全体	58	1,104			692	63

注) 収容台数5台以上の駐車場とパーキングメーター\*台数を対象として整理  
平成30年と令和3年の調査結果を時点補正の上、合算して算出

※1 地区ごとのピーク時の台数



## (2) 自動二輪車用駐車施設の利用状況

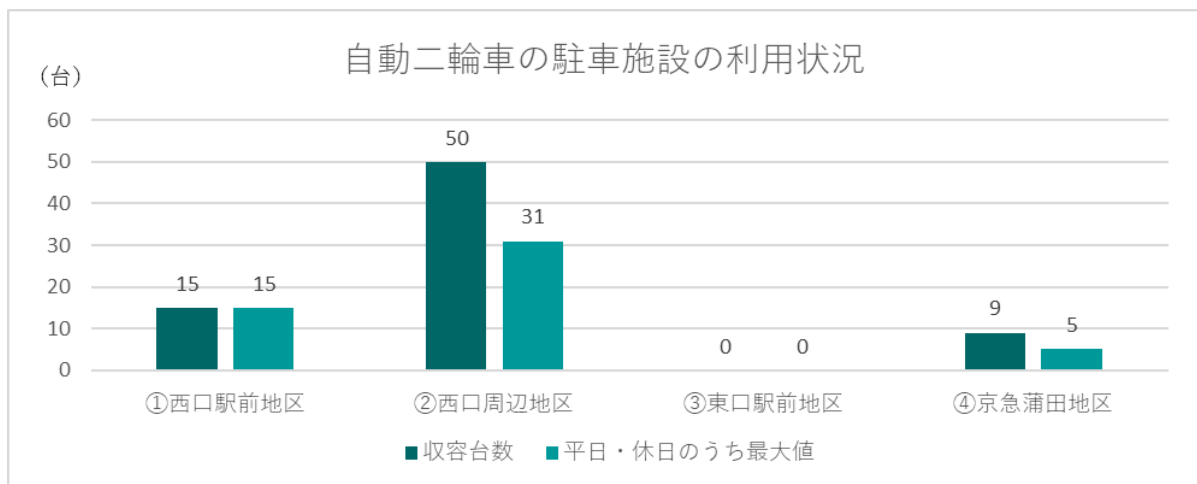
自動二輪車の駐車施設は、西口71%、東口56%、駐車場整備地区全体では69%であり、調査時は収容台数が需要台数を上回っています。

### 【自動二輪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	施設数 (箇所)	収容台数(台) 【A】	需要台数(台) ※1		平日・休日のうち 最大値(台) 【B】	収容台数に占める 需要台数の割合(%) 【B】/【A】
			平日	休日		
①西口駅前 地区	1	15	平日 9	休日 15	15	100
②西口周辺 地区	1	50	平日 30	休日 31	31	62
西口(①+②) 合計	2	65			46	71
③東口駅前 地区	—	—	平日 —	休日 —	—	—
④京急蒲田 地区	1	9	平日 5	休日 2	5	56
東口(③+④) 合計	1	9			5	56
駐車場整備地区 全体	3	74			51	69

※1 地区ごとのピーク時の台数



### (3) 路上駐車状況

自動車（一般車）の路上駐車は、西口・東口ともに44台、駐車場整備地区全体では88台発生しています。荷さばき車両は、西口17台、東口15台、駐車場整備地区全体では32台発生しています。

#### 【自動車（一般車）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西口駅前 地区	平日	27	33
	休日	33	
②西口周辺 地区	平日	11	11
	休日	11	
西口合計 (①+②)			44
③東口駅前 地区	平日	39	39
	休日	24	
④京急蒲田 地区	平日	4	5
	休日	5	
東口合計 (③+④)			44
地区全体			88

注)パーキングメーター\*は路上駐車台数から除く

#### 【自動車（荷さばき）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

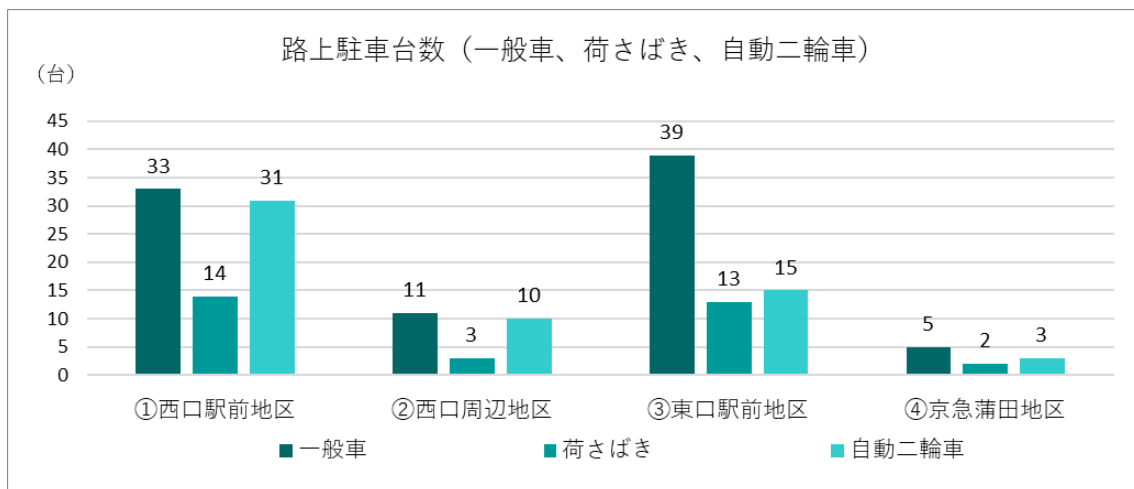
地区	路上駐車台数(台)		平日・休日 のうち 最大値(台)
	平日	休日	
①西口駅前 地区	平日	14	14
	休日	6	
②西口周辺 地区	平日	2	3
	休日	3	
西口合計 (①+②)			17
③東口駅前 地区	平日	13	13
	休日	7	
④京急蒲田 地区	平日	2	2
	休日	1	
東口合計 (③+④)			15
地区全体			32

自動二輪車の路上駐車は、西口41台、東口18台、駐車場整備地区全体では59台発生しており、西口が多い状況です。

#### 【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・休日のうち最大値 (台)
①西口駅前地区	平日	26	31
	休日	31	
②西口周辺地区	平日	7	10
	休日	10	
西口(①+②)			41
③東口駅前地区	平日	15	15
	休日	10	
④京急蒲田地区	平日	2	3
	休日	3	
東口(③+④)			18
地区全体			59



注)ピーク時の台数。自動二輪車は第一種原動機付自転車を含まず。

### 3. その他、将来の動向など

#### (1) EV\*普及の状況

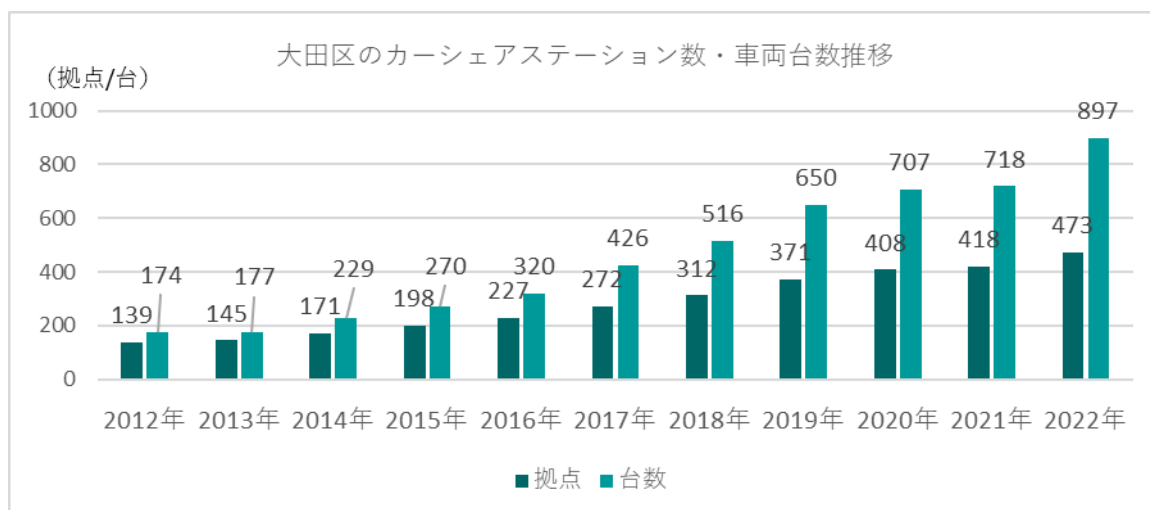
近年EV\*・PHEV\*・FCV\*の市場は急激に成長し、今後も大幅に増加することが予測されています。

EV\*の普及に併せて、駐車場におけるEV\*用充電器の設置が促進されており、EV\*のニーズが高まるにつれ、より多くの駐車場で充電インフラ整備が必要です。

#### (2) カーシェアリング\*普及の状況

大田区内では、カーシェアリング\*が普及しており、車両台数は10年間で約5倍になるなど、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・車両台数】



注)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

#### (3) 新技術の進展

新技術の進展により、場内を自動走行し駐車区画に自動で駐車するバレーパーキング\*やライドシェア\*等のシェアリングサービス、オンライン配車サービスであるライドヘイリング\*等が普及することが予想されます。

国内における実証実験も実施されており、新技術の実用化に向けた検討が進んでいます。

## 4. 駐車場を取り巻く課題

「第1章3. 駐車場の目指すべきあり方」、「第2章1. 駐車場整備地区の状況」「第2章2. 地区別の駐車状況」を踏まえて、駐車場を取り巻く課題を以下に整理します。

また、次章より基本方針や施策を整理しますが、今後の蒲田駅周辺のまちづくりの進展や、社会情勢の変化、技術革新などに応じて、駐車場のあり方を柔軟に見直していくことを基本とします。

### 課題Ⅰ 駐車場整備地区の実情、利用者のニーズに即した駐車場整備の必要性

#### ✓ 乗用車について

駐車場整備地区において駐車場供給量が駐車場需要量を上回るとともに、将来的には、駐車需要量が減少していくことが予想されることから、エリア毎の実情に即して適正に駐車場の整備を図っていく必要があります。

#### ✓ 荷さばきについて

商店街など小さな商店が連なるエリアでは、既存駐車場が十分に利用されておらず、路上で荷さばきが発生している実態が確認されています。

また、駅周辺の荷さばき車両が、歩行者の通行の妨げになっています。駅前広場での荷さばきも交通を妨げる一因となっています。これらの課題や地区のニーズを把握しながら検討をする必要があります。

#### ✓ 自動二輪車等について

自動二輪車等の駐車場は、東京都駐車場条例の附置義務\*駐車場の対象外であること等が影響し、路上駐車の需要も合わせると、駐車場整備地区において駐車場が不足しており、路上駐車も多い状況です。

そのため、地区の実情や、将来動向を見据えながら、自動二輪車等の駐車場の量的な確保を図っていく必要があります。

#### ✓ バリアフリー対応駐車施設について

バリアフリー対応の駐車スペースが整備されていても、整備されたスペースを健常者が利用しておりそのスペースを必要とする人が利用できないといった問題や、精算機がユニバーサルデザイン\*に未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。

そのため、誰もが快適に利用できる駐車環境の構築を図ることが必要です。

## 課題2 まちづくりと連携した駐車場施策の必要性

「蒲田駅周辺地区グランドデザイン\*」で位置付けられている駅前拠点、都市骨格軸を中心に「歩いてめぐり楽しめるまち」の実現に向けて、歩行者優先の空間を中心に、実態を踏まえた駐車場の適正な配置や荷さばきのあり方、駐車場出入口の検討といった対応が必要です。特に、歩行者や乗り入れ車両等で混雑する駅前広場における交通結節機能の向上が必要です。

## 課題3 技術革新への対応の必要性

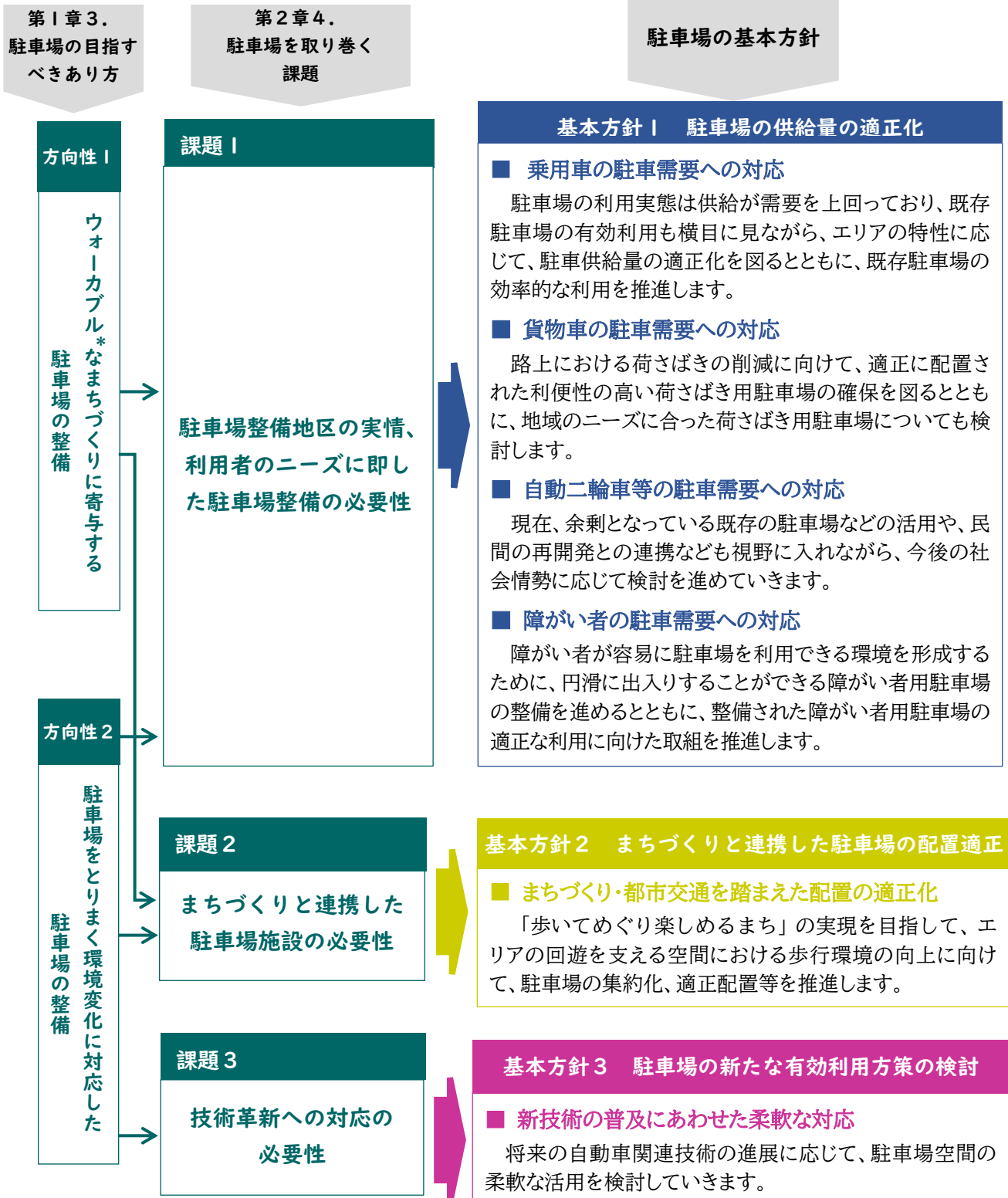
将来的に、排出ガスを出さない電気自動車(EV\*)、燃料電池車(FCV\*)の技術革新、自動運転技術等の新技術の普及が進むことが予想されます。そのため、新技術の普及にあわせて、柔軟な駐車場の活用方針を検討していくことが必要です。





## 駐車場の基本方針

「第1章3. 駐車場の目指すべきあり方」で示した、「ウォークアブル\*なまちづくりに寄与する駐車場の整備」、「駐車場をとりまく環境変化に対応した駐車場の整備」の実現と、「第2章4. 駐車場を取り巻く課題」を解決するため基本方針を設定しました。





### 1. 目標年次

目標年次は、「大田区都市計画マスタープラン\*（令和4年3月改定）」や「蒲田駅周辺地区グラウンドデザイン\*（令和4年4月改定）」に示されている年次に合わせ、概ね2040年代とします。

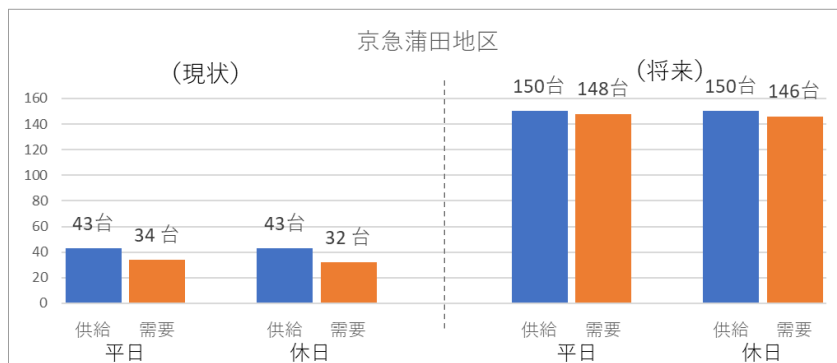
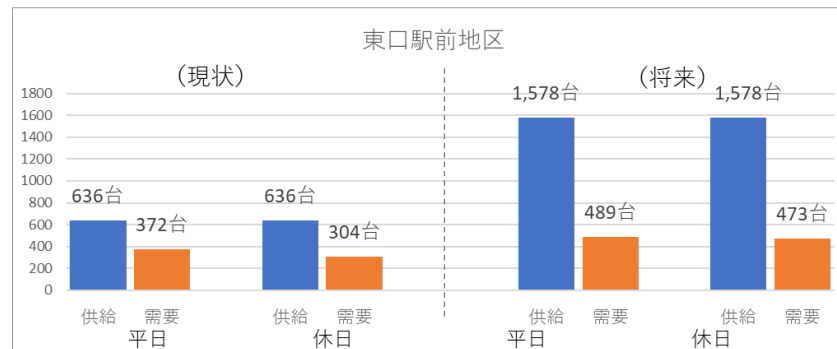
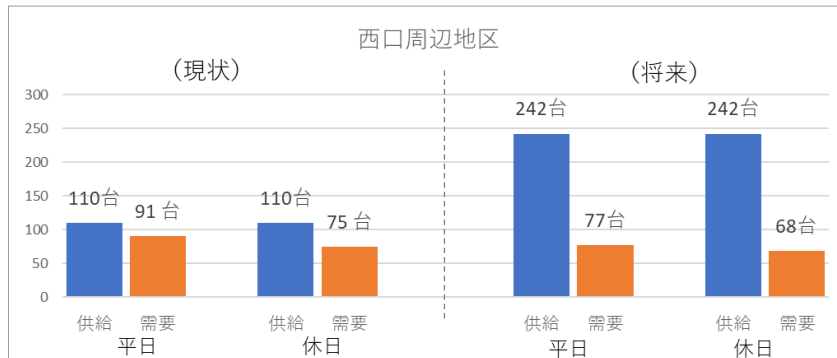
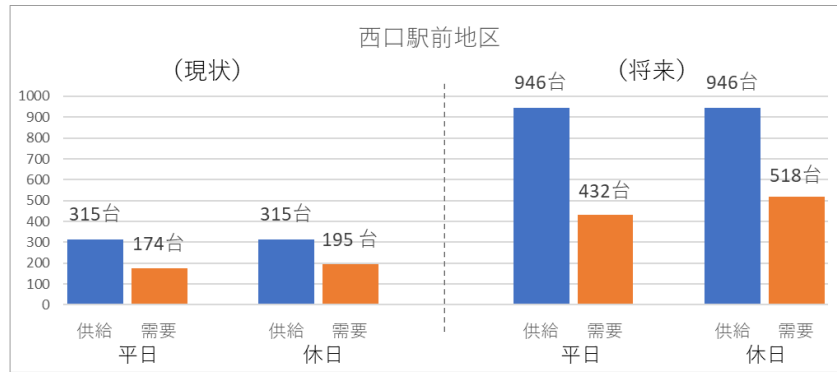
### 2. 目標量

#### (1) 利用状況と将来の開発動向を考慮した将来の駐車施設の駐車需給バランス

将来の駐車需要量及び駐車施設供給量は、駐車場整備地区の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。検証の結果、目標年次における路外駐車場の供給は全てのエリアで需要を上回ることとなります。

地区		現在の供給台数	将来の供給台数※1 【A】	将来需要台数 【B】	将来駐車需給バランス 【A】-【B】
①西口駅前地区	平日	315	946	432	+514
	休日			518	+428
②西口周辺地区	平日	110	242	77	+165
	休日			68	+174
③東口駅前地区	平日	636	1,578	489	+1,089
	休日			473	+1,105
④京急蒲田地区	平日	43	150	148	+2
	休日			146	+4

※1 目標年次までに駐車場整備地区内全ての老朽建築物の建替えが、容積率最大で行われた場合を想定した将来の供給台数



## (2) 駐車場整備の目標

将来の駐車場施設供給量が駐車需要量を上回ることが予想されることから、既存の駐車場を有効活用しながら、将来の開発等に伴い必要となる駐車場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標とします。



### 駐車場施策

第3章に掲げる基本方針に沿って駐車場施策を以下の通り設定します。

#### 施策1 誰でも使いやすい駐車場の整備

東京都駐車場条例に規定されている附置義務\*制度やバリアフリー新法に基づき、障がい者用駐車場を整備するとともに、障がい者用駐車場の適正利用に向けた啓発活動を実施します。

また、東京都の「駐車場案内標識に係わる道路占用許可基準の改正及び東京都屋外広告物条例の許可」に基づき、景観やユニバーサルデザイン\*にも配慮した駐車場案内標識の設置を、駐車場事業者へ働きかけていくこととします。

#### 施策2 路上駐車対策の実施

歩行者の回遊性を重視するエリアについて、道路空間の再編等と連携した取組を行うとともに、路上パーキングメーター\*等は引き続き使い方を踏まえたあり方について交通管理者との協議・調整を進めていきます。

#### 施策3 自動二輪車等駐車場の整備

民間による再開発等と連携して、自動二輪車等駐車場の導入を促進します。また、駐車台数に余裕があると判断された駐車場については、自動二輪車用・原動機付自転車用駐車スペースの設置等、柔軟な整備を誘導します。

#### 施策4 将来技術の普及に合わせた駐車場整備への対応

##### 4-① 新技術の普及に合わせた柔軟な対応

自動運転、ライドシェア\*、ライドヘイリング\*等の新技術の普及が予想されます。技術の普及状況にあわせて、駐車スペースの一部を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ます。

##### 4-② 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。

## 施策5 地域ルールを検討

現在、駐車場整備地区には、駐車需要に応じた駐車台数が確保されており、駐車場不足による大きな問題は生じていません。一方で、将来の都市開発等による駐車需要の増加に対しては、ウォークアブル\*なまちづくりに配慮した適切な駐車場確保が肝要です。

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場の利用状況も踏まえ、本計画に示す駐車場整備地区において地域ルールの導入を検討していきます。

### 【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。
- ✓ 基準に基づき、必要な駐車施設の確保が図られていると知事が認める場合に、駐車施設の台数の軽減、駐車施設の集約設置等が可能となる制度です。

### 5 - ① 地区特性に応じた附置義務\*台数の設置

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場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。

### 5 - ② 駐車場の集約化・適正配置、出入口の設置制限

にぎわいに資する機能の集積を図るため、駐車場利用者の利便性を確保しつつ、まちづくりの上位計画で位置付けられた歩行者の回遊性を重視するエリアについて、駐車場及び出入口の配置について工夫を図ります。また、既存駐車場の有効活用を含めた駐車場の集約や適正配置を目指し、大田区の既存駐車場関連条例等の見直しを検討していきます。

### 5 - ③ 地区特性に応じた荷さばき場の確保

荷さばきの需要が増加傾向にあることや、路上での荷さばきや、荷さばき車による歩行者への影響が発生している所があることを踏まえ、地区特性に応じた附置義務\*荷さばき場のあり方、共同荷さばき場の確保等を検討していきます。

### 5 - ④ 望ましい質の高い駐車場整備基準の設定

バリアフリー対応駐車施設や荷さばきの観点から、誰にでも使いやすく、建物へのスムーズな貨物の搬入や建物内での動線の確保、安全かつ円滑な入出庫ができる出入口構造等とすることを推進します。

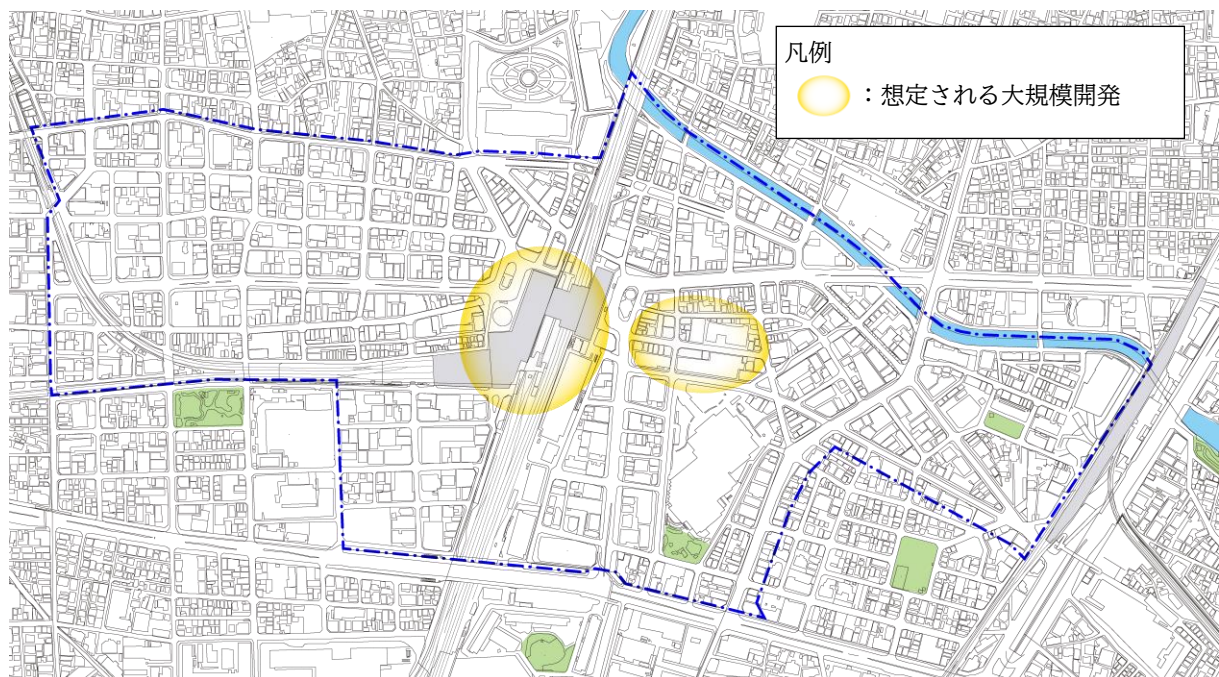


## 1. 都市計画駐車場

駐車場整備地区では、これまで駐車需要に対応した量的・位置的な駐車場整備をしてきた結果、量的な面では供給が需要を上回っており、自動車駐車のための都市計画駐車場の設置は必要ない状況です。しかしながら、位置的な面では蒲田駅周辺地区グランドデザイン\*等の関連計画に掲げるまちの将来像を具現化するため、都市計画駐車場は存在しないものの、駐車施設の需給バランス等を考慮し、駐車場配置適正化を検討する必要があります。

## 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ける駐車場の目指すべきあり方を実現するため、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン\*」等の関連計画と整合を図りながら、隔地・集約先の駐車場を検討していきます。



※今後の開発動向に応じて検討します。



## 1. 駐車施策に関する公共と民間の連携した取組

駐車場は、その発生原因者である施設側が整備することを原則としていることから、基本的には民間が整備主体になるなど、駐車場対策には、民間の協力が不可欠となります。

一方、蒲田駅周辺地区では、商店街や小規模な建物・施設も多く、それぞれの施設に必要とされる駐車場を設置することは、まちづくりや交通処理、経済効率などの観点からも望ましくありません。

これらのことから、公共は駐車場の位置や規模等に関する誘導方策により駐車場を集約する等、適正な駐車場の整備を促進していきます。

なお、路上駐車車両は、交通渋滞や交通事故の要因となるほか、さまざまな都市活動に悪影響を与えることから、公民連携のもと解消を図ります。

## 2. エリア特性を踏まえた細やかな施策展開に向けた体制構築

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、施策5で挙げる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、地区特性に応じた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官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。

### 【地区マネジメント\*組織の構成員のイメージ】



出典：総合的な駐車対策の在り方について（2022（令和4）年3月、東京都）

### 3. 社会情勢・技術革新に応じた柔軟な計画見直しの必要性

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)や災害の激甚化、カーボンニュートラル\*の実現に向けた取組等、社会情勢の変化が激しくなっており、新たな技術の導入も進んでいくことから、駐車場を取り巻く環境が急激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。



## 用語集

50 音順	用語	解説文
あ	ウォークアブル	「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進し、魅力的なまちづくりを推進していく取組。
	大田区都市計画マスタープラン	大田区における都市の将来像や方向性を示す計画。
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場。
	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。
	蒲田駅周辺地区ブランドデザイン	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。
さ	戦災復興土地区画整理事業	第二次世界大戦による戦災都市の復興事業として行われた土地区画整理事業をいう。
た	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。
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。
は	パーキングメーター	時間制限駐車区間内に設置され、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。
	バレーパーキング	ホテルや施設などのエントランスで車両を預り、係員が代わって駐車場に入出庫するサービスのこと。将来的には自動運転の技術を活用し、無人化・自動化させた自動バレーパーキングシステムを開発中。
	附置義務	駐車場法に基づく地方公共団体の条例(附置義務条例)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、駐車施設を設けることが義務付けられている駐車施設。

50 音順	用語	解説文
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。
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。
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。
E	EV	「Electric Vehicle」の略で、電気自動車のこと。電気のみで動くモーターのみを使って走行する。
F	FCV	「Fuel Cell Vehicle」の略で、燃料電池自動車のこと。水素と酸素の化学反応から電力を取り出す発電機構で、これで得られた電力をモーターへと送り、動力として使用し走行する。
I	ICT サービス	「Information and Communication Technology」の略で、情報通信技術を活用したコミュニケーションを指す。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。
P	PHEV	「Plug-in Hybrid Electric Vehicle」の略で、プラグインハイブリッド自動車のこと。EVはモーターのみの走行に対して、モーター+ガソリンでの走行が可能。