

大丸有地区における駐車特性を考慮した駐車マネジメント

一般財団法人 計量計画研究所 研究部 都市交通研究室 松本 浩和・福本 大輔・加藤 昌樹
 一般社団法人 大丸有地区まちづくり協議会 白根 哲也

1. はじめに

東京駅に近い都心業務拠点である大手町・丸の内・有楽町地区(以下、大丸有地区)は、明治時代中期から開発が行われ、日本初の賃貸オフィス街として発展してきた。その後、日本の近代産業化や高度経済成長に合わせ、高層ビル群の建設や建替え、丸の内仲通りを中心とした街並み整備等が行われ、その姿を変えてきている。近年では、東京駅の再整備を始め、鉄道・地下鉄ネットワークの進展が著しく、公共交通が便利な地域になっている。現在でも継続的に再開発が行われており、新しく建てられた施設は事務所だけでなく、ホテルや商業機能等を含む複合的な施設が多くなっている。

以上の背景より、来訪者の特性も大きく変遷してきている。大丸有地区へ来る人の数は、1998年まで減少していたが、2008年にかけて増加している(図2)。特に増えている移動目的は“通勤”と“その他私事”である。通勤に関しては、オフィスの集積による通勤人口の増加が要因であると想定され、その他私事に関しては、大規模な複合施設の開業に伴い、女性を中心とした買い物行動が増加していることが要因として想定される。

また大丸有地区への来訪者が利用している代表交通手段は、自動車が減少している傾向が確認されており、自動車の交通手段分担率は、2008年(平成20年)時点で5.0%となっている(図3)。

本稿では、上記交通特性をふまえ大丸有地区において実施されている駐車需要量及び供給量に関するモニタリングにより明らかとなった大丸有地区における駐車特性を示すとともに、実態に即した駐車場整備を行うために、各建物毎にその特性や位置、駐車特性を踏まえて的確な需要予測を行い、その予測に基づいて運用されている地域ルールについて述べる。



図1 現在の大丸有地区(2014年)

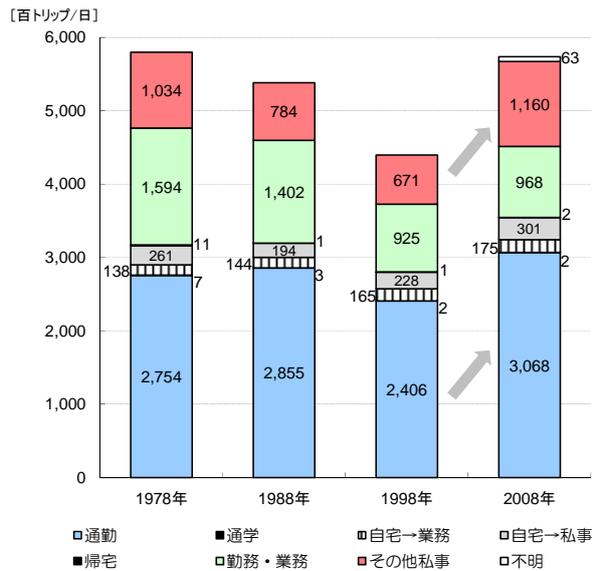


図2 来訪者数の推移(目的別)¹⁾

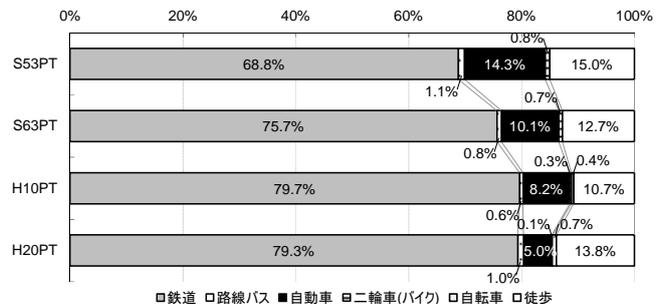


図3 来訪者の交通手段の構成¹⁾

2. 大丸有地区の駐車特性

(1) 大丸有地区の駐車供給量の特性

大丸有地区の駐車場は、都市計画駐車場も含めると約 11,700 台の駐車スペースが整備されており、このうち 48%の約 5,200 台が時間貸・一般貸として、一般開放されている(図 4)。なお、休日は閉鎖される駐車場もあり、一般開放されている台数は約 4,600 台となる。残りの駐車場は、定期貸や自社利用などの専用的な利用になっている。

地域別の特性をみると、商業や文化交流施設の集積する有楽町地区や、複合的な開発の進む丸の内地区では時間貸・一般貸の割合は、50%前後を占めている(図 5)。一方、オフィス等、業務機能の集積する大手町地区では、時間貸・一般貸駐車場は、26%と低く、建て替えの進む丸の内地区や大手町地区では、貨物車の需要に合わせ、荷捌き専用の駐車場台数が多くなっている。

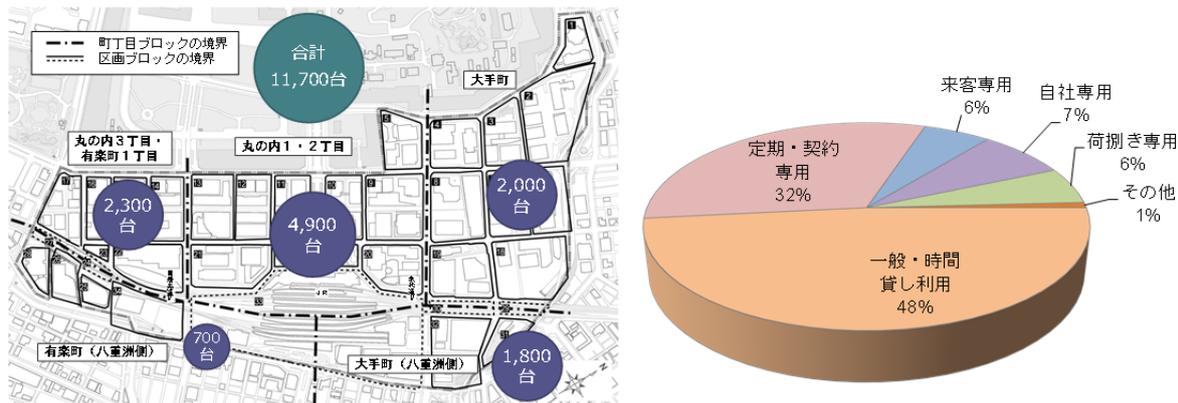


図 4 地区別駐車場整備台数(左)と全体の駐車区分構成比(右)²⁾

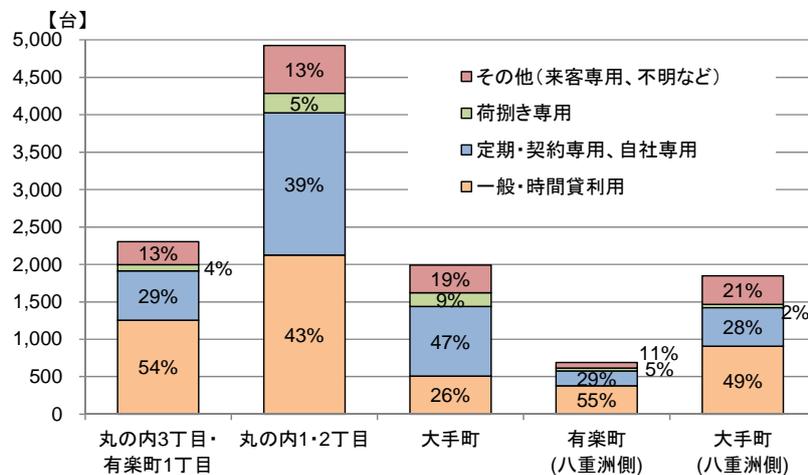


図 5 各地区の駐車区分構成比²⁾

(2) 大丸有地区の駐車需要量の特性

大丸有地区に駐車する需要としては、平日は約 14,900 台であり、このうち約 67%の約 10,000 台は、駐車場に入出庫しているが、残りの 4,900 台は、路上駐車となっている(表 1)。また、休日の駐車需要は約 8,800 台あり、このうち約 76%の約 6,700 台が駐車場に入出庫し、残りの 2,100 台が路上駐車となっている。

平日は休日よりも 1 日の入庫台数が多くなっているものの、瞬間的な駐車台数(在庫台数)は少ない傾向となっている。平日は、業務交通や荷捌きなどの短時間利用が多く、休日は買い物などの長時間利用が多いことが影響していると考えられる。

表 1 1日の駐車場入庫台数・路上駐車台数・駐車需要・在庫台数（平休別）²⁾

	平日	休日
1日の入庫台数	約 10,000 台 (67%)	約 6,700 台 (76%)
路上駐車台数	約 4,900 台 (33%)	約 2,100 台 (24%)
合計(駐車需要)	約 14,900 台 (100%)	約 8,800 台 (100%)
瞬間的な駐車台数 (在庫台数)	約 1,900 台 [13 時台]	約 2,400 台 [13 時台]

※路上駐車台数は、乗用車および貨物車を対象とし、バス・タクシーおよび停車車両は含まれていない。

※調査時間は 8～20 時。ただし、休日の路上駐車のみ 8～17 時が対象。

※入庫台数、路上駐車台数は、延べ台数(1 台が複数個所に駐車した場合は、それぞれ 1 台ずつカウント)

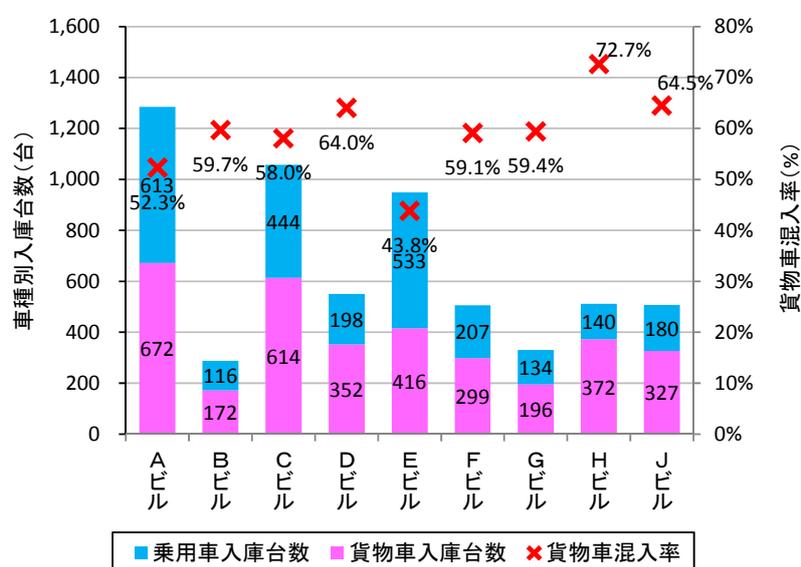


図 6 各地区の駐車区分構成比²⁾

駐車場に入庫する車両をみると、その半数以上は貨物車で、7割を超えるビルも存在している(図 6)。入庫する貨物車の大部分は、荷捌きのために入庫する車両であり、乗用車が少ない点は公共交通のネットワークが密な大丸有地区における駐車需要の特徴であるといえる。

路上駐車における駐車時間をみると、平日の路上での駐車時間は平均 18.5 分であり、8割以上が 30 分以下と、極めて短時間の路上駐車が多い状況となっている。また休日においても 7割弱が 30 分以下の路上駐車となっている。そのため、短い駐車時間でも、利用しやすい駐車場を整備していくことが重要である。

また駐車後の動きをみると、どの地区も平日よりも休日の方が、駐車施設以外に目的施設がある人が多い傾向があり、特に有楽町は、駐車場所と訪問先が異なる移動が多い傾向となっている(図 7)。休日は駐車場が開放されていない施設もあり、周辺施設に駐車する人も多いことを考慮すると、地区全体として十分な一般・時間貸し駐車場があることは有効といえる。

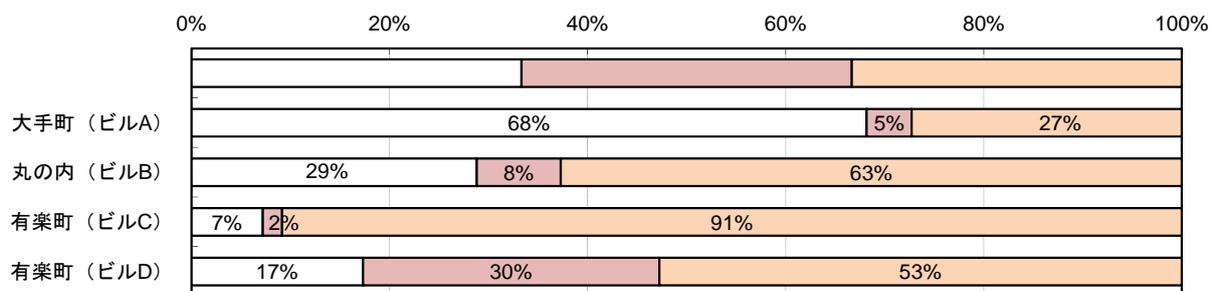
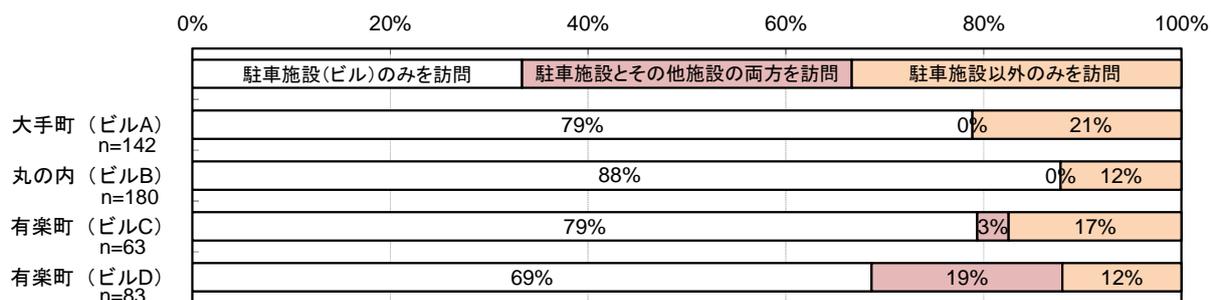


図7 各地区の駐車後の訪問先の構成比（上：平日、下：休日）²⁾

3. 大丸有地区における地域ルール of 適用

(1) 大丸有地区の地域ルールの概要

大丸有地区では「大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会（以下、大丸有駐車協議会）」等が設立され、駐車施設の附置義務基準に係る地域ルールが策定、運用されている。この地域ルールは、高度に公共交通機関が整備され、自動車利用が少なく駐車場の供給量に余裕のある大丸有地区の地域特性を踏まえ、適切な駐車場整備や路上駐車 of 排除などに取り組みることにより、交通の円滑化や安全性を確保することを目的としている。

地域ルールを運用するにあたり、建物の特性や位置、駐車特性に合わせ、的確な需要予測を実施しており、下記のような点への配慮を行っている。

- 貨物車は、利用割合が大きく、荷捌きを伴うため、乗用車とは別途予測
- イベントや季節などによる需要変動にも配慮をおこなう
- 建物周辺の路上駐車などの需要にも配慮

また、適正に駐車場を整備するとともに、使いやすい駐車場とするために、下記のような対策を行うことで、良質な駐車場として整備することを目指している。

- 需要変動にも対応できるよう隣接駐車場とのネットワーク化や連携などの相互利用を可能とする運用
- 車寄せなど、使いやすい短時間駐車施設を整備
- 必要な荷捌き関連施設の整備、共同化などの荷さばきの効率化
- その他、様々な駐車対策の実施

特に、駐車場整備台数については、乗用車および貨物車それぞれについての的確な需要推計を行い、それに基づいて必要な整備台数を確保することとしている。その結果、附置義務駐車台数に比べて、乗用車駐車施設は少なく、貨物車駐車施設は多く整備される傾向が確認されている（図8）。

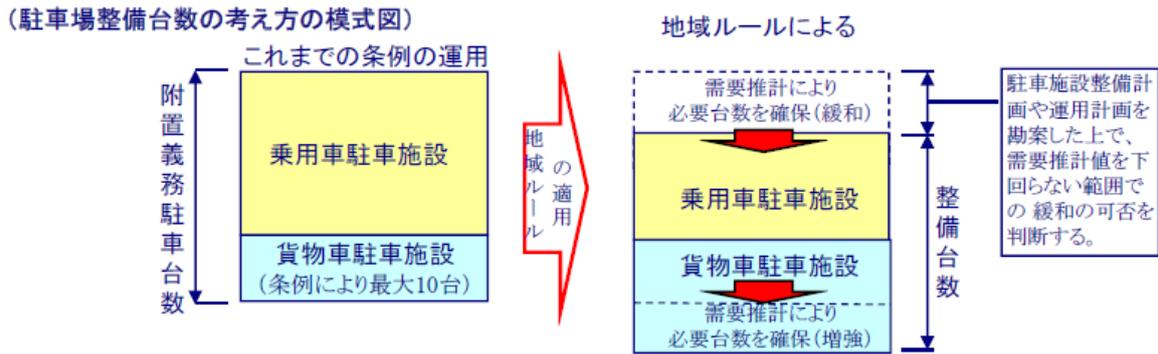


図8 駐車場整備台数の考え方の模式図³⁾

(2) 地域ルールを適切に運用するための多様な調査

大丸有駐車協議会では、地域ルールを適切に運用するうえで、駐車需要を的確に予測し、無駄な駐車場を整備することのないよう、既存施設の駐車特性の動向を把握するための様々な調査を実施し、駐車需要に影響を与える要因について分析を行っている。(表2、図8)。

また、需要変動に対応できるよう、時間集中(ピーク)特性や日変動を把握し、個々の建物や地区として対応できるようにしている。さらに、駐車場の入出庫のしやすさに配慮したネットワーク化によるアクセス性向上などについても検討し、駐車需要の予測や施設計画に反映している。

表2 地域ルールを適切に運用するために行われる調査

検討課題	調査項目
駐車需給に関する実態調査	・駐車施設調査 ・路上駐停車実態調査 ・路外駐車場利用実態調査
駐車需要推計諸元に関する実態調査	・駐車需要推計原単位等調査 ・貨物車駐車特性調査 ・来街者交通特性調査(ヒアリング)
特定課題に関する実態調査	・自動二輪車駐車実態調査 ・自転車駐輪実態調査
実態調査を踏まえた検討	・駐車需給バランス ・乗用車の駐車需要推計に関する留意点

(3) 地域ルールの適用と効果

2016年10月までに、地域ルールを20件の施設に適用しており、その結果、附置義務台数が8,451台となるところを5,485台の整備に抑制している(図9)。また車種別にみると、乗用車の駐車マス数は減少している一方、貨物車の駐車マス数は増加している。

このように地域ルール適用施設においては、地域の特性に合わせ、適正な整備量で、良好な駐車場を整備しており、荷捌き駐車場は、量的にも機能的にも強化された形で整備を行っている。

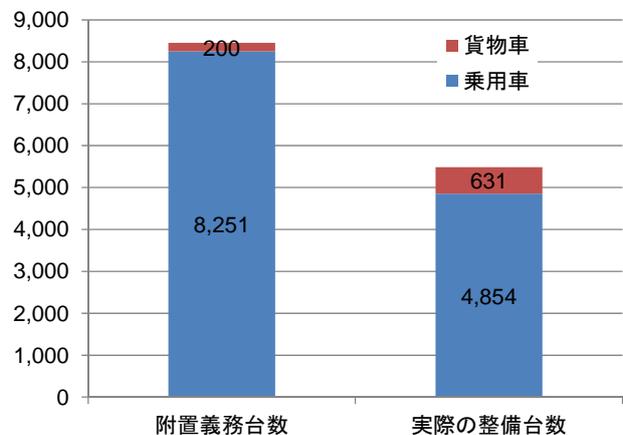


図9 地域ルール適用施設の駐車場整備台数²⁾

4. おわりに

大丸有地区における地域ルール適用を通じた駐車マネジメントは、下記に示すように地域の交通環境向上に大きく貢献している。

- 無駄な駐車場整備が削減され、空間の有効活用に寄与
- 駐車場の地下ネットワーク化や駐車場間の連携が進み、駐車場利用の利便性の向上や地上道路の無駄な走行が削減
- 車寄せなどの短時間駐車施設や入出庫しやすい良質な駐車場が整備され、路上駐車の削減に寄与
- 貨物車の荷捌き駐車場が整備され、貨物の運搬、荷捌き業務が効率化
- 自動車駐車場とともに、自動二輪車や自転車の駐車場も整備され、来街者の利便性の向上や路上駐輪の排除に貢献

また、本駐車マネジメントを通じて収集・分析されたデータや推計方法などは、国際的なビジネス拠点だけでなく、あらゆる地域における今後の駐車場整備方針を検討する際の知見として大変貴重なものであると考える。

【参考文献】

- 1) 東京都市圏パーソントリップ調査(PT調査)データより集計(1978年・1988年・1998年・2008年)
- 2) 大丸有駐車協議会第12期ホームページ掲載用原稿作成業務報告書(2016年)
- 3) 大丸有駐車協議会第10期調査業務報告書(2014年)