

大丸有地区の地区特性

- 1-1 地区概要
- 1-2 開発の進展と従業者
- 1-3 来訪する人の目的
- 1-4 来訪する人の交通手段

1-1 地区概要

- 大丸有地区は、東京駅を含む周辺(西側)エリアで、約120haの敷地内に、101棟の建物、約4,300の事業所、従業者数約28万人が活動する日本を代表する国際ビジネスセンターとなっています。
- 近年建て替えが大きく進み、オフィス機能のみならず、高次商業機能や国際交流・カンファレンス、高級宿泊、高次情報通信など高度複合機能を有した超高層ビル街が形成されつつあります。
- 東京駅を中心に、新幹線をはじめ、JR線、地下鉄線など28路線13駅があり、公共交通の利便性が極めて高い地域となっています。これらは、大量の通勤や業務交通を支えるとともに、国内外・広域からの多くの来街者とその交流をもたらし、まちの活動や賑わいを醸しています。



【就業人口】
約28万人
【建築棟数】101棟

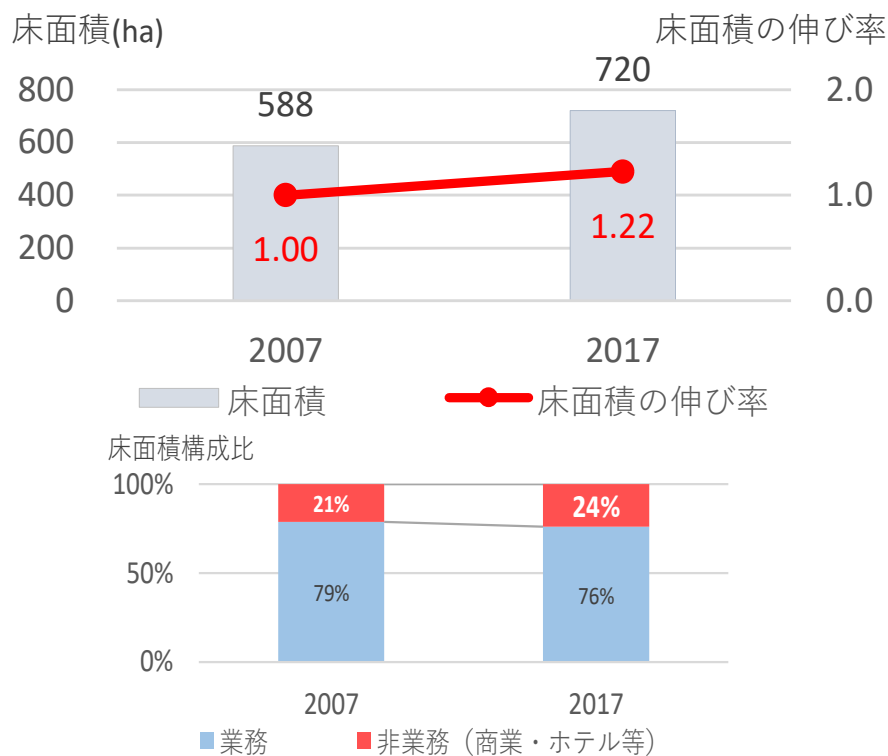
28路線13駅
【鉄道網】

約4,300事業所
【事業所数】

出典) 大手町・丸の内・有楽町地区のまちづくりと
エリアマネジメント <https://tokyo-omy.jp/>

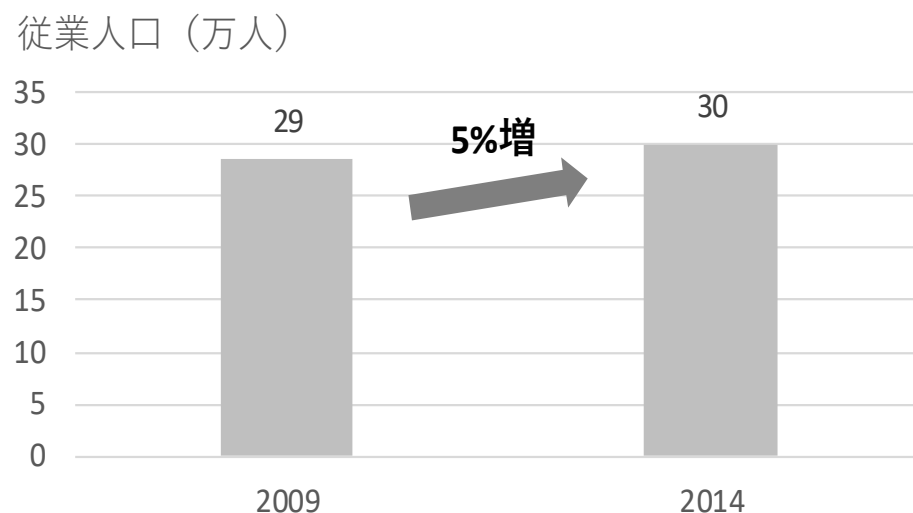
1-2 再開発の進展と従業者数

- 大丸有地区では、都市開発諸制度の活用と合わせた高容積率開発によって、超高層化が進み、地区全体の床面積は、この10年間で1.22倍に増加しています。
- これらの再開発は、オフィス機能以外の様々な機能(商業、宿泊機能など)をも増加させ、ビジネスのみならず、様々な人々で賑わうまちへと変えてきています。
- こうした床面積の伸びに対し、従業者数は、約5%の増加となっています。



資料) 駐車協が保有する各種資料より床面積が判明したビルを対象に集計

図1-1 大丸有地区の床面積の変化



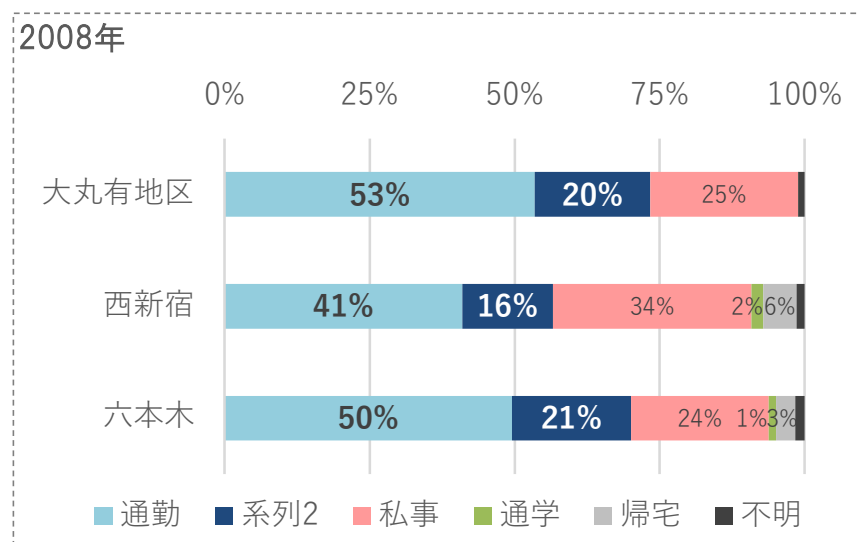
資料) 経済センサス基礎調査より作成
丸の内1~3丁目、大手町1,2丁目、有楽町1,2丁目を対象に集計
(有楽町1丁目には日比谷の一部も含む)

図1-2 従業者数の推移

1-3 来訪する人の目的

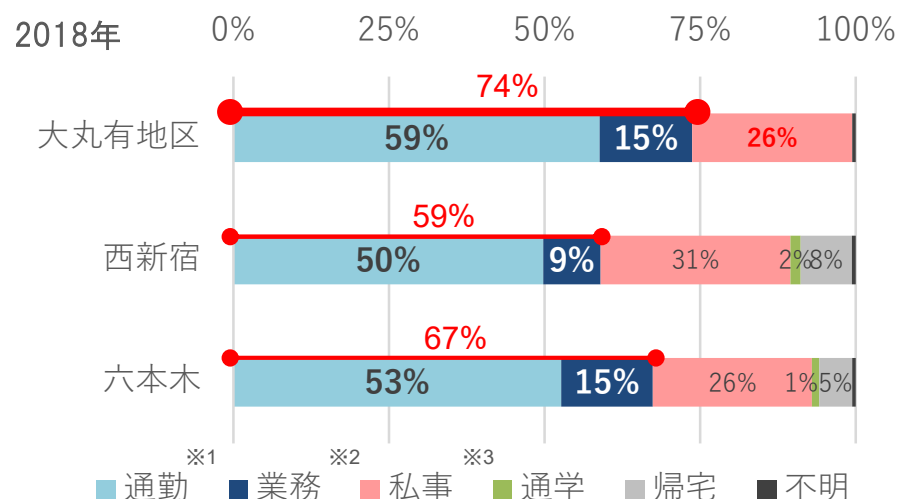
- 大丸有地区へは、様々な目的で多くの人が来訪しています。その集中密度は西新宿地区や六本木地区を大きく上回っています。
- 大丸有地区への来訪者の目的は、通勤と業務目的が合わせて74%を占め、他の高層ビジネス地区と較べても高い割合となっています。近年は、私事などビジネス以外の目的の割合も増加しています。

（東京都市圏の居住者を対象とした調査による）



資料) H20東京都市圏パーソントリップ調査より作成

図1-3 集中トリップの目的構成比（2008年）



資料) H30東京都市圏パーソントリップ調査より作成

図1-4 集中トリップの目的構成比（2018年）

※1通勤 自宅から勤務先への移動。

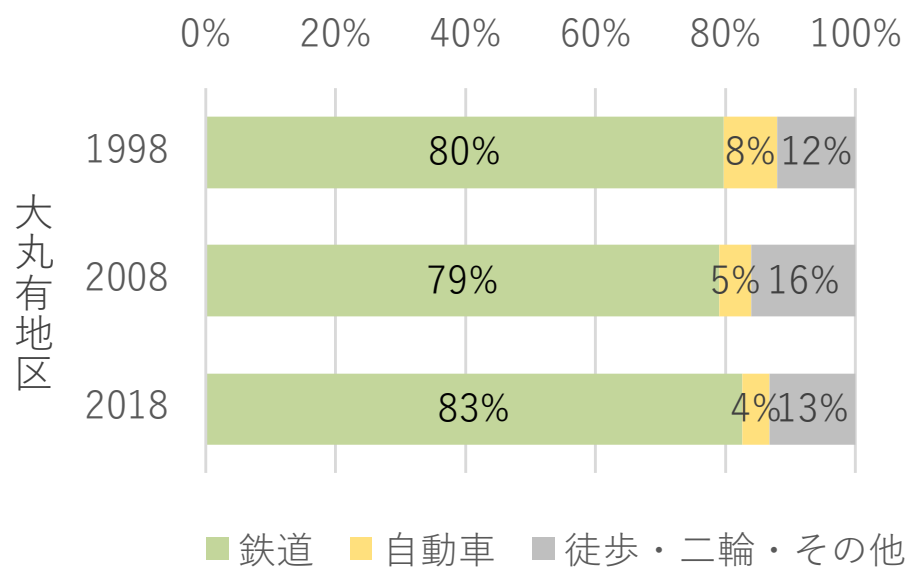
※2業務 取引先への訪問や会議など勤務先以外の場所への業務上の移動。

※3私事 買物や食事、娯楽、通院などの移動。

1-4 来訪する人の交通手段

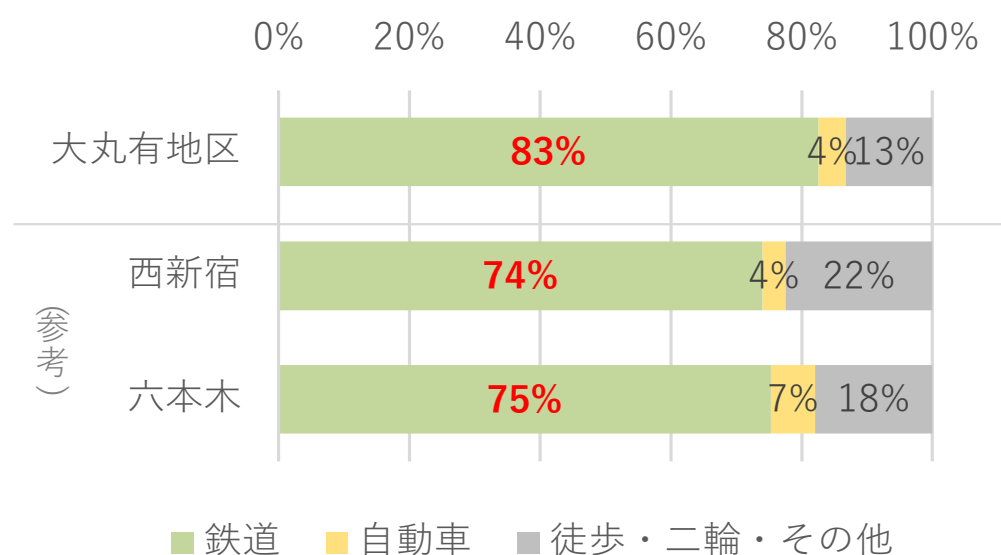
- 大丸有地区への交通手段は、高度に整備された鉄道網に支えられ、2018年の鉄道利用の割合は83%を占めています。一方、自動車利用は年々減少し、2018年には4%となっています。

(東京都市圏の居住者を対象とした調査による)



資料) H30東京都市圏パーソントリップ調査より作成

図1-5 集中トリップ手段構成比の変化(大丸有地区)



資料) H30東京都市圏パーソントリップ調査より作成

図1-6 集中トリップ手段構成比の地区比較

大丸有地区の駐車環境

- 2-1 大丸有地区の駐車スペース(1)
- 2-2 大丸有地区の駐車スペース(2)
- 2-3 駐車場の運用形態

2-1 大丸有地区の駐車スペース(1)

- 大丸有地区には、地区全体で約13,000台(※)の駐車スペースがあります。この台数は、いくつかの大規模施設の駐車場台数と比しても、極めて大きな集積と言えます。
- 大規模な建物の整備が進んだ丸の内1・2丁目エリアには、約5,400台の駐車場があり、地区全体の42%を占めています。



(大規模施設の駐車場台数)

- ・ 東京ディズニーランド
8,000台
- ・ ディズニーシー
4,500台
(臨時等を含め計約20,000台)
- ・ 御殿場プレミアム
アウトレット (場内外計)
5,000台
- ・ 成田空港 (空港内P1,2,3,5)
4,240台

資料) 各施設HP等より

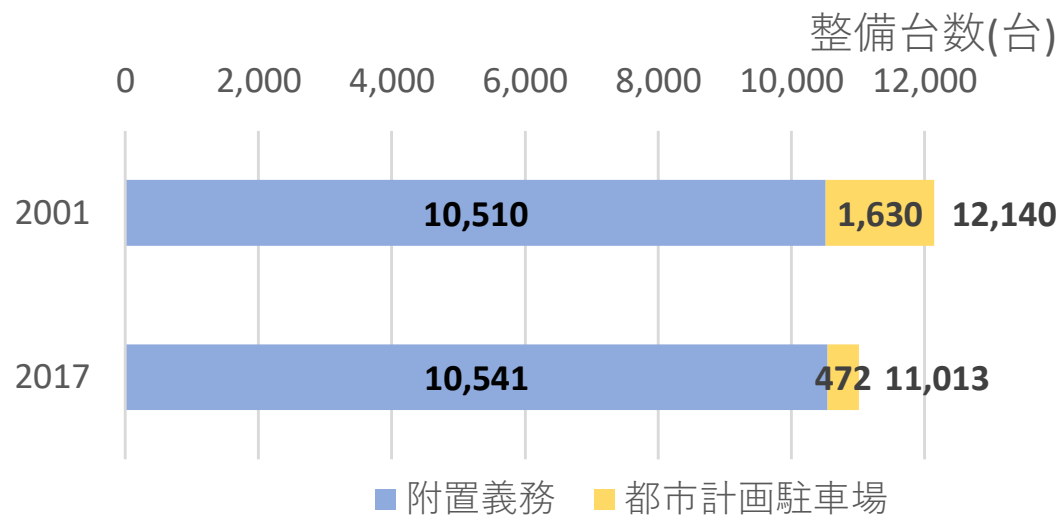
資料) 第3回駐車需給実態調査 (第13期)

※2017年アンケート調査回答66ビル合計11,013台と未回答14ビル合計2,020台(過年度回答データ等より)との合算値
なお、以降の地区全体の整備台数比較等は、各調査年アンケート回答ビルの合計値を用いている。

図2-1 ブロック別駐車場整備台数

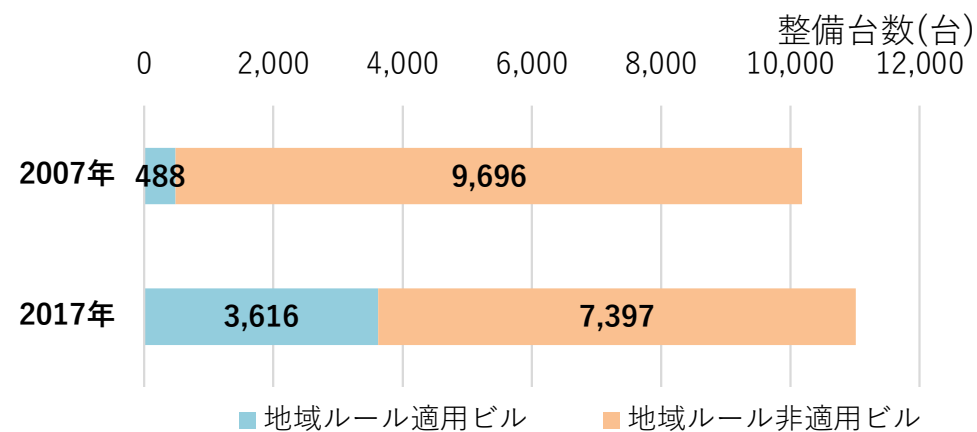
2-2 大丸有地区の駐車スペース(2)

- 大丸有地区の駐車場の95%は、建物の床面積に応じて整備する附置義務駐車場となっています。
- 地区の床面積は、再開発によって1.2倍以上の増加ですが、ほとんどの新築ビルの駐車場は、地域ルール適用を受けて建物の駐車需要に合わせた整備となり、結果として台数削減がなされ、地区全体の附置義務駐車場台数はほぼ横ばいとなっています。
(地域ルール適用の駐車場台数は、計画・竣工前も含め21ビル5,573台あり、そのうち2017年までに16ビル3,616台が供用され、地区全体の供用台数の1/3を占めています。)



資料) 大丸有協議会アンケート(2001年)および
駐車需給実態調査(2017年)より作成
※調査未回答分は含まない

図2-2 附置義務駐車場と都市計画駐車場の整備台数

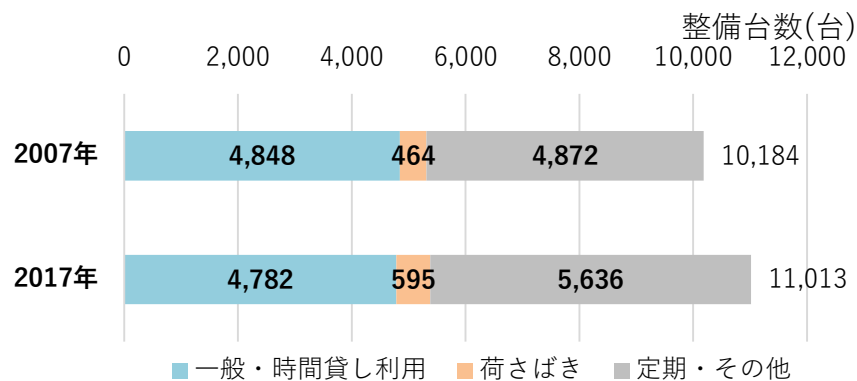


資料) 駐車需給実態調査(2007,2017年)より作成
※調査未回答分は含まない

図2-3 地域ルール適用と非適用の駐車場台数

2-3 駐車場の運用形態 -使いやすい駐車環境を目指して-

- 大丸有地区全体の駐車スペースの半数ちかくは、「一般・時間貸し」駐車場として、広く一般に開放されています。
- 大丸有地区の地域ルール適用では、使い易く地域に開いた駐車場や荷さばき駐車場の充実が進められています。その結果、地区全体での荷さばき駐車場の台数は、この10年間で約3割の増加となっています。
- 東京駅周辺のいくつかの駐車場では、入出庫の利便性向上や地上交通との錯綜を避けるよう地下通路でネットワーク化され、相互利用等、連携した運用がなされています。



資料)駐車需給実態調査(2007,2017年)より作成
※調査未回答分は含まない

図2-4 大丸有地区全体の駐車スペースの運用形態の内訳

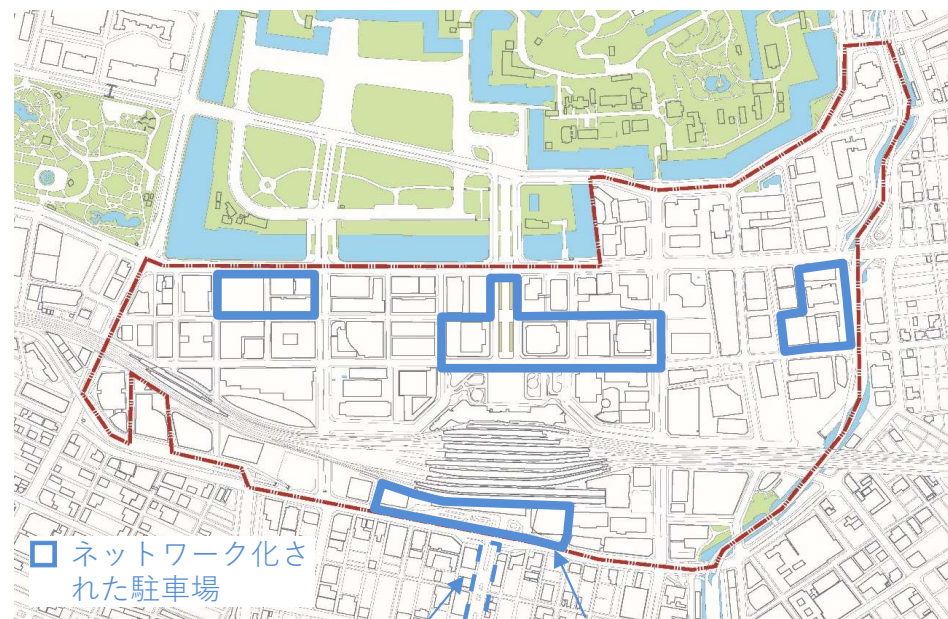


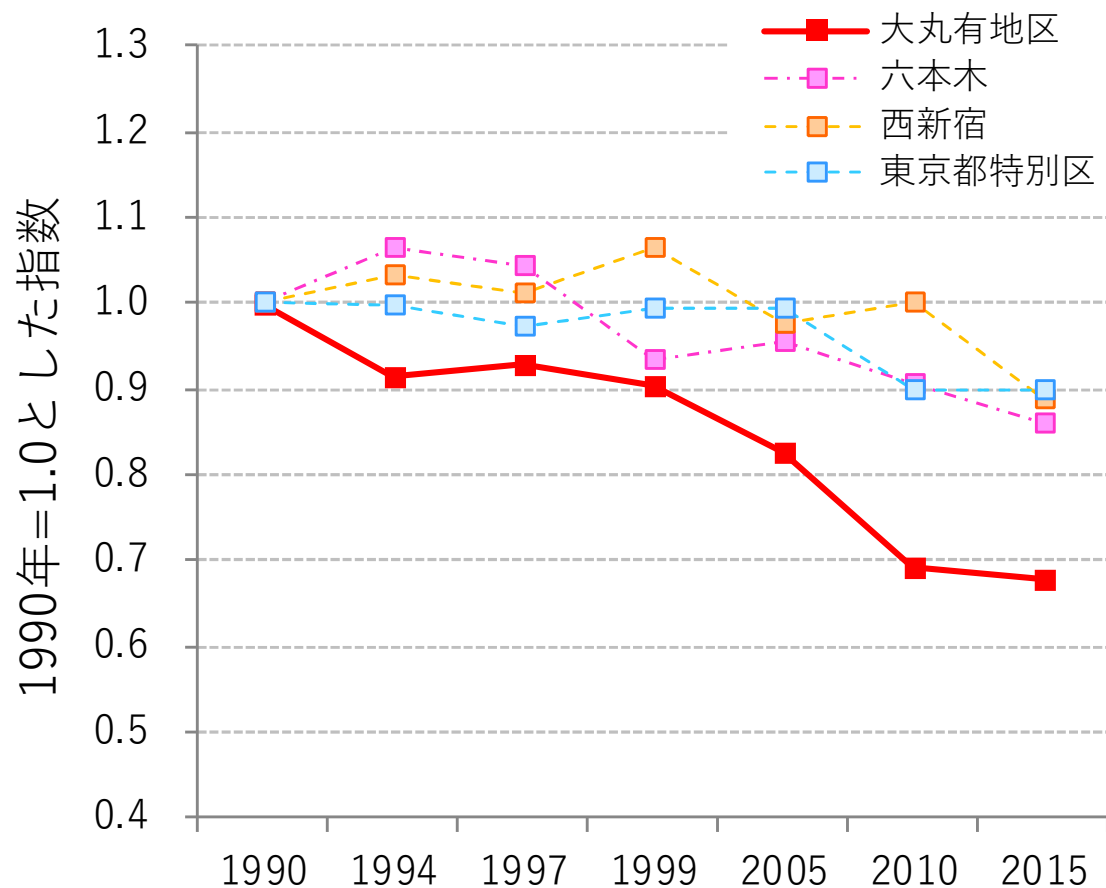
図2-5 地下接続された駐車場の位置図

駐車場を利用する車両の特徴

- 3-1 大丸有地区における自動車交通
- 3-2 自動車利用と路外駐車場利用
- 3-3 路外駐車場の利用台数(入庫と最大駐車)変化
- 3-4 乗用車の入出庫パターン
- 3-5 建物への入庫車両
- 3-6 需給バランス

3-1 大丸有地区における自動車交通

- 大丸有地区への自動車交通は、年々減少(1-4参照)してきています。
- その減少割合は、西新宿地区や六本木地区、東京都区部全体と比べ、大きくなっています。



資料)H17センサス一般交通量調査結果(CD-ROM)、
H22,27センサス一般交通量調査結果データより作成
(調査エリアごとの観測地点交通量の平均値から変化率を算出)

図3-1 地区別の平日自動車類12時間交通量の推移

3-2 自動車利用と路外駐車場利用

○ 大丸有地区における自動車交通の60%は業務によるもので、通勤の割合は17%にすぎません。

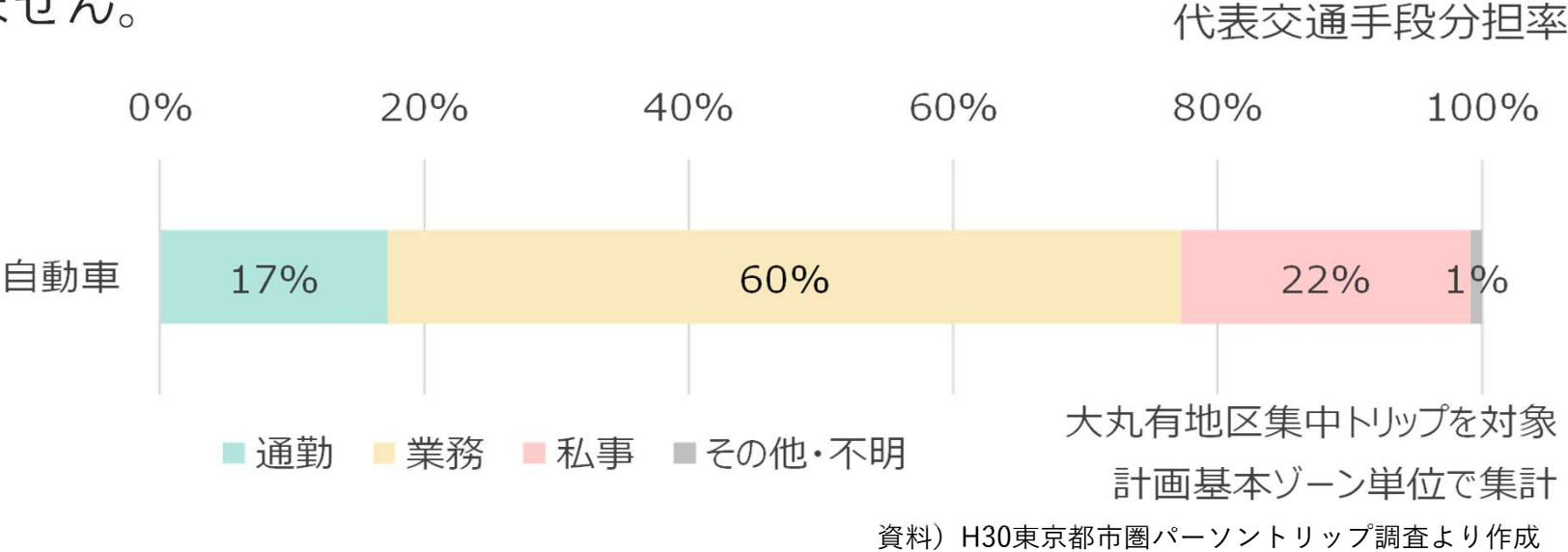


図3-2 大丸有地区を目的地とする自動車トリップの目的構成比

○ これら自動車交通の内、およそ8割は路外駐車場を利用しています。残りの2割が路上駐停車となっています。

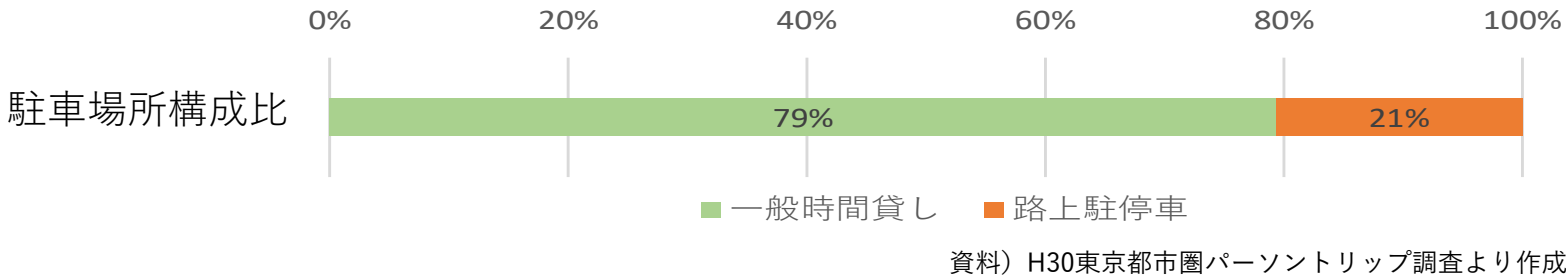
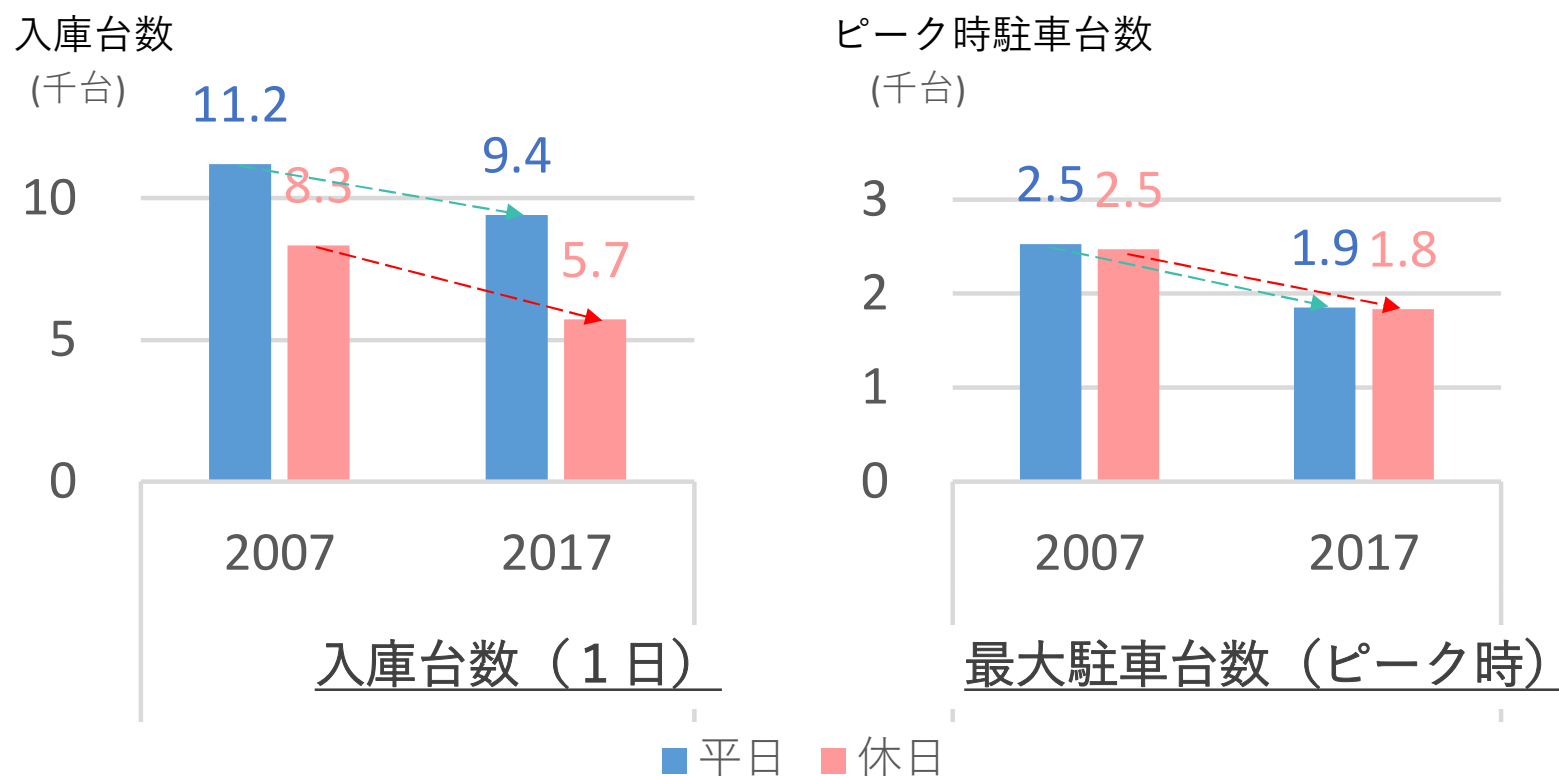


図3-3 大丸有地区を目的地とするトリップの駐車場所の構成比

3-3 路外駐車場の利用台数(入庫と最大駐車)変化

- 路外駐車場は、一般・時間貸しと定期貸し・その他とに分けられますが、一般の来訪者等の利用する一般・時間貸しについてみると、1日の入庫台数および最大駐車台数は、平日休日とも、最近10年間では減少傾向にあります。



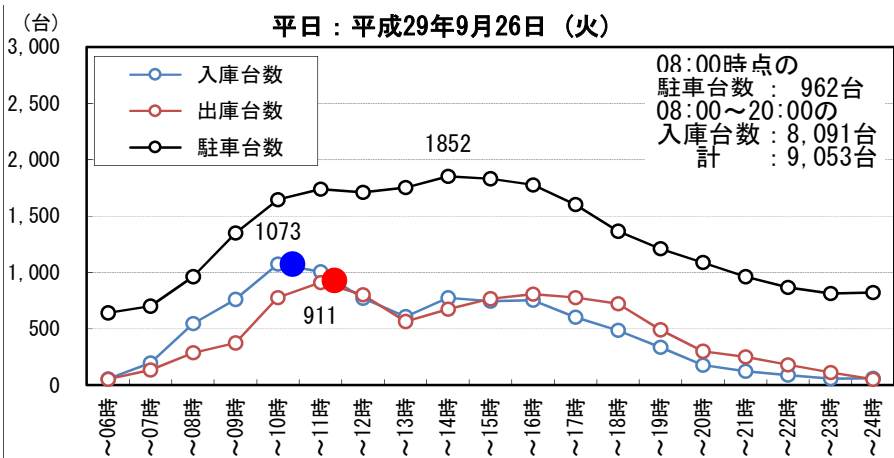
資料) 駐車需給実態調査 (2007, 2017年) より作成

図3-4 大丸有地区における路外駐車場の入庫台数と最大駐車台数の推移(一般時間貸し)

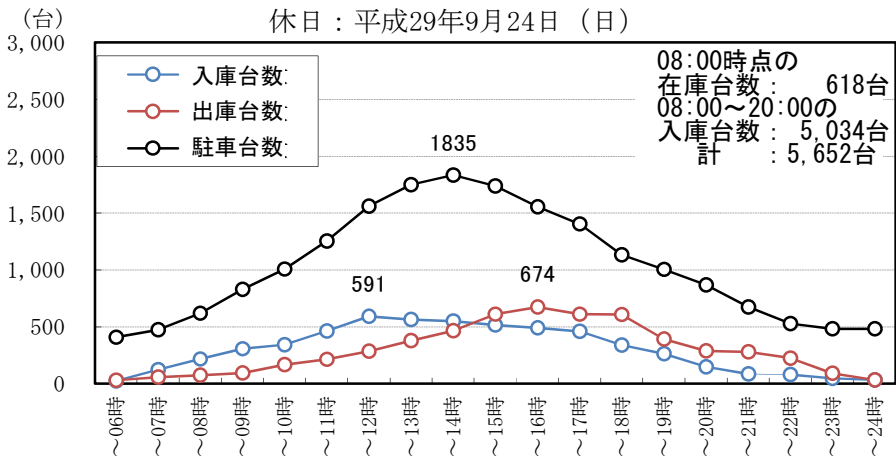
3-4 乗用車の入出庫パターン

- 平日は休日よりも入庫台数が多いものの、最大駐車台数はほぼ同じとなっています。
- 平日は、業務交通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と想定されます。

	平日	休日
入庫台数	約9,000台(8～20時)	約5,700台(8～20時)
最大駐車台数	約1,900台(13時台)	約1,800台(13時台)



※需要を把握できた平日の一般・時間貸収容台数（4,185台分）の
駐車スペースが対象
※入庫・出庫台数は各時間帯1時間の合計台数
駐車台数は各時間帯終了時点の台数



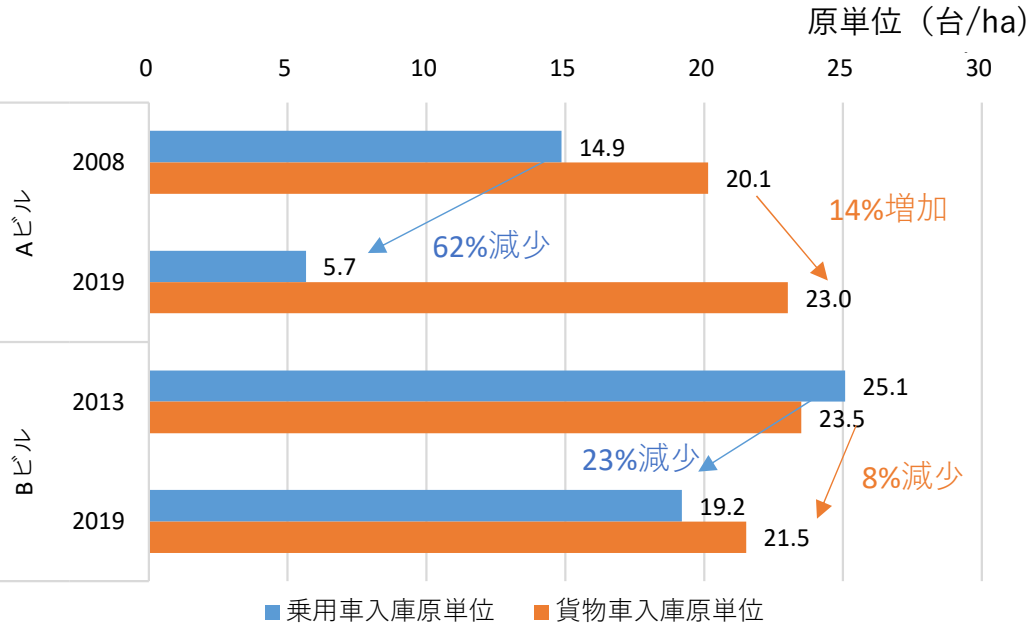
※需要を把握できた休日の一般・時間貸収容台数（4,040台分）の
駐車スペースが対象
※入庫・出庫台数は各時間帯1時間の合計台数
駐車台数は各時間帯終了時点の台数

資料) 駐車需給実態調査（2007,2017年）より作成

図3-5 時間帯別入出庫・駐車台数（一般時間貸し）

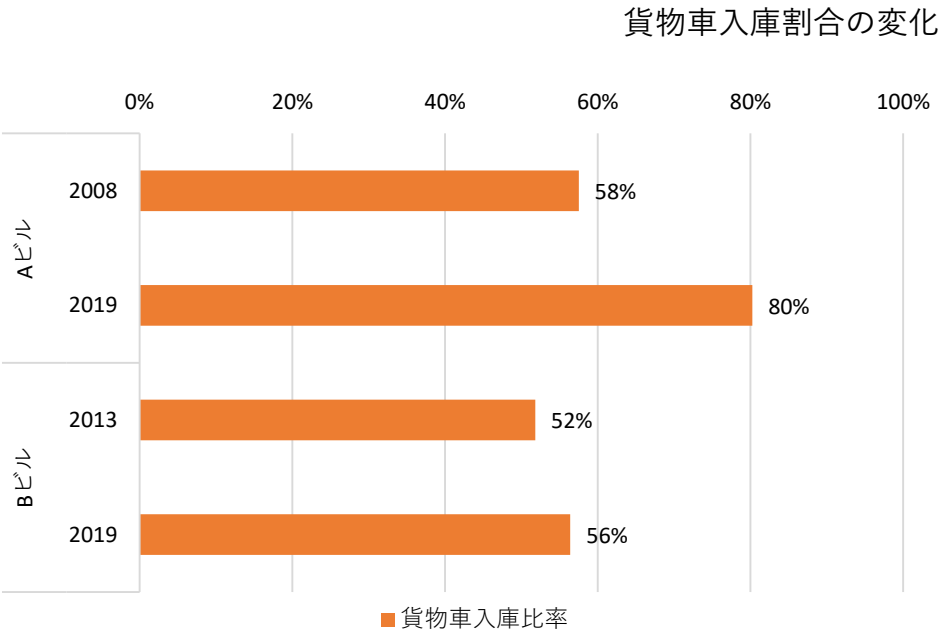
3-5 建物への入庫車両

- 近年竣工した建物の面積あたりの入庫台数(入庫原単位)は、乗用車では大きく減少傾向にあり、一方、貨物車では、あまり変化がみられません。
- いくつかの建物の入庫車両における貨物車の割合をみると、ほとんどの建物で貨物車の入庫が50%以上を占め、80%を超える建物もあります。



資料) 地域ルール適用ビルの定期報告書より作成

図3-6 乗用車および貨物車の入庫原単位

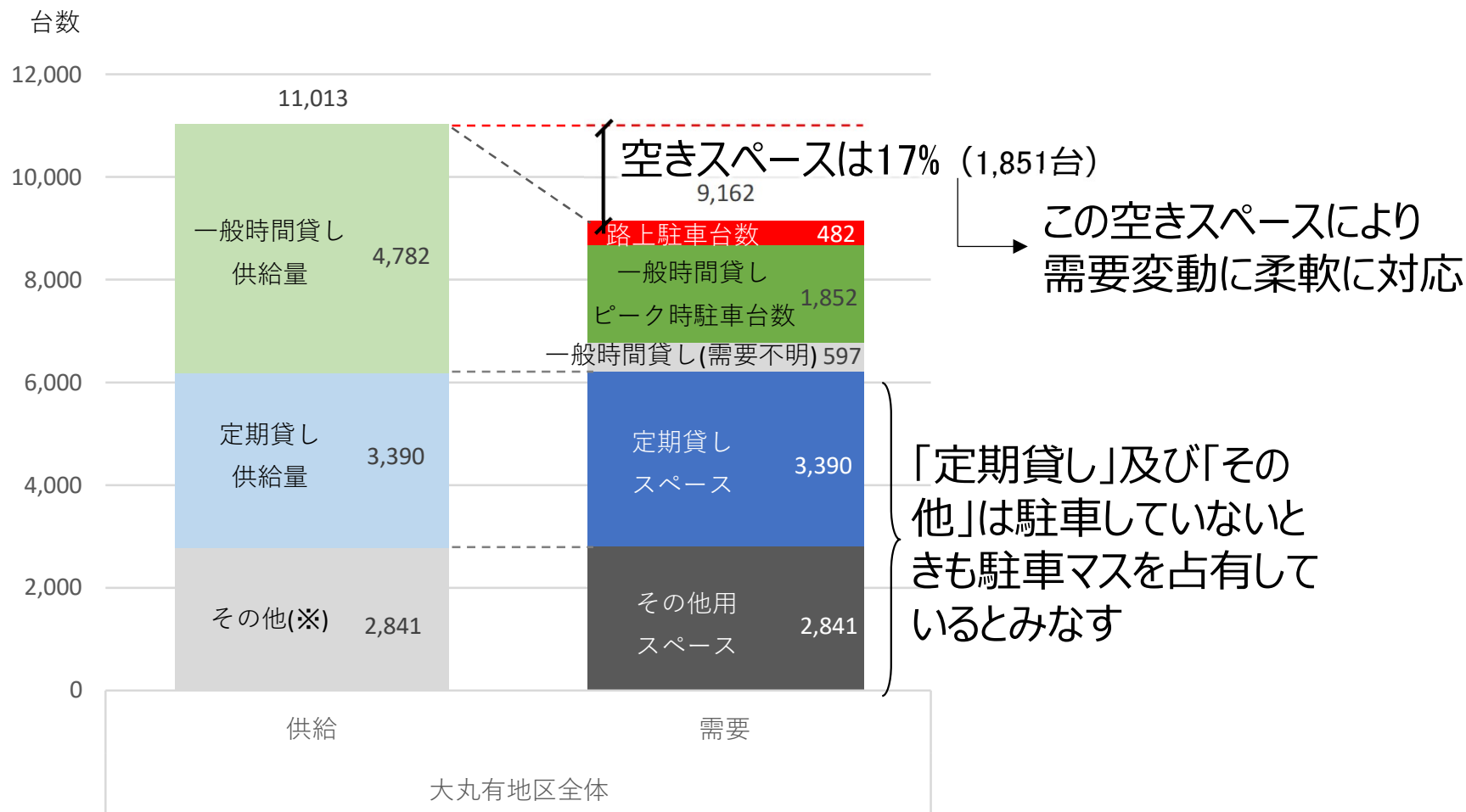


資料) 地域ルール適用ビルの定期報告書より作成

図3-7 貨物車入庫割合の変化

3-6 需給バランス

- 調査日の中で駐車需要が最大となる時間において、一般時間貸しの空きスペースは1,851台あり、全体の17%に相当しています。
- この空きスペースにより、様々な駐車需要変動にも柔軟に対応することが可能となります。



資料) 駐車需給実態調査 (2017年) より作成

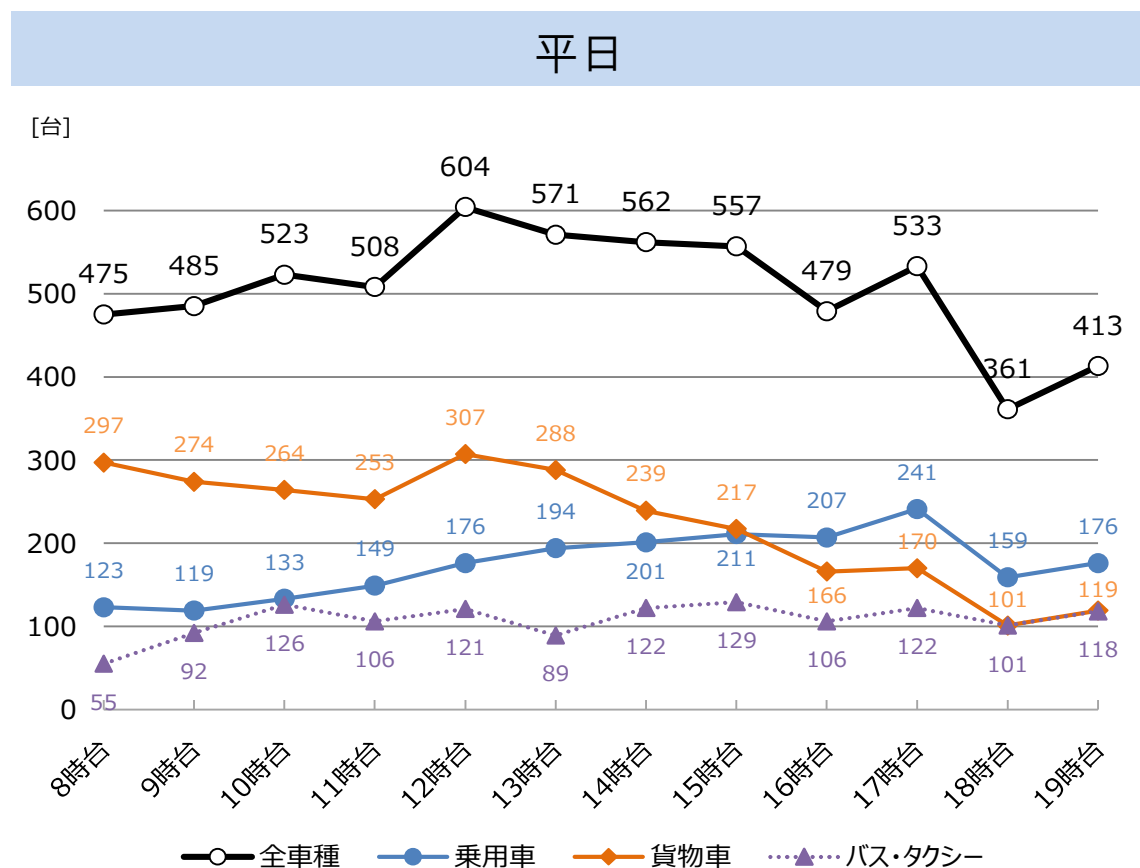
※ その他には、荷さばき、自社・来客用等を含む
図3-8 駐車台数が最大となる時間における需給バランス

路上で駐停車する車両の特徴

- 4-1 平日の路上駐停車
- 4-2 休日の路上駐停車
- 4-3 路上駐停車台数の休日／平日比と駐車時間

4-1 平日の路上駐停車

- 大丸有地区の路上駐停車は、年々減少してきています(5-3参照)が、地区全体で、平日の日中の時間帯は、常に約500～600台の路上駐停車があります。
- このうち午前中から13:00頃までは、貨物車が半数以上を占め、その後夕方にかけては減少し、逆に、乗用車は夕方に向けて増加する傾向にあります。
- タクシー・バスは、毎時100～120台で、路上駐停車全体の20%前後を占めています。

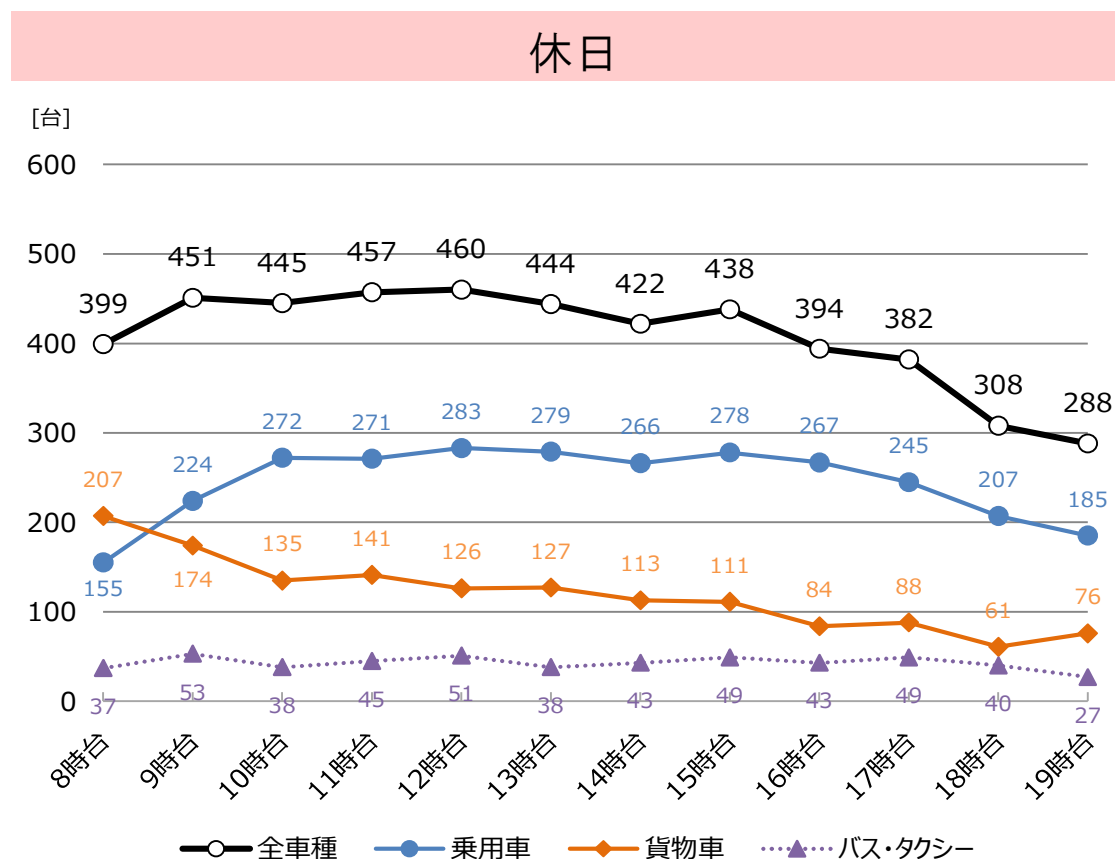


資料) 大丸有駐車協議会調査データより集計(2017年)
※地区内各路線における1時間ごとの調査による

図4-1 路上駐停車台数の時間変化(平日)

4-2 休日路上駐停車

- 休日は、9時台から15時台にかけて常に400～460台の路上駐停車があり、朝の時間帯を除けば、乗用車が6割以上を占めています。



資料) 大丸有駐車協議会調査データより集計 (2017年)
※地区内各路線における1時間ごとの調査による

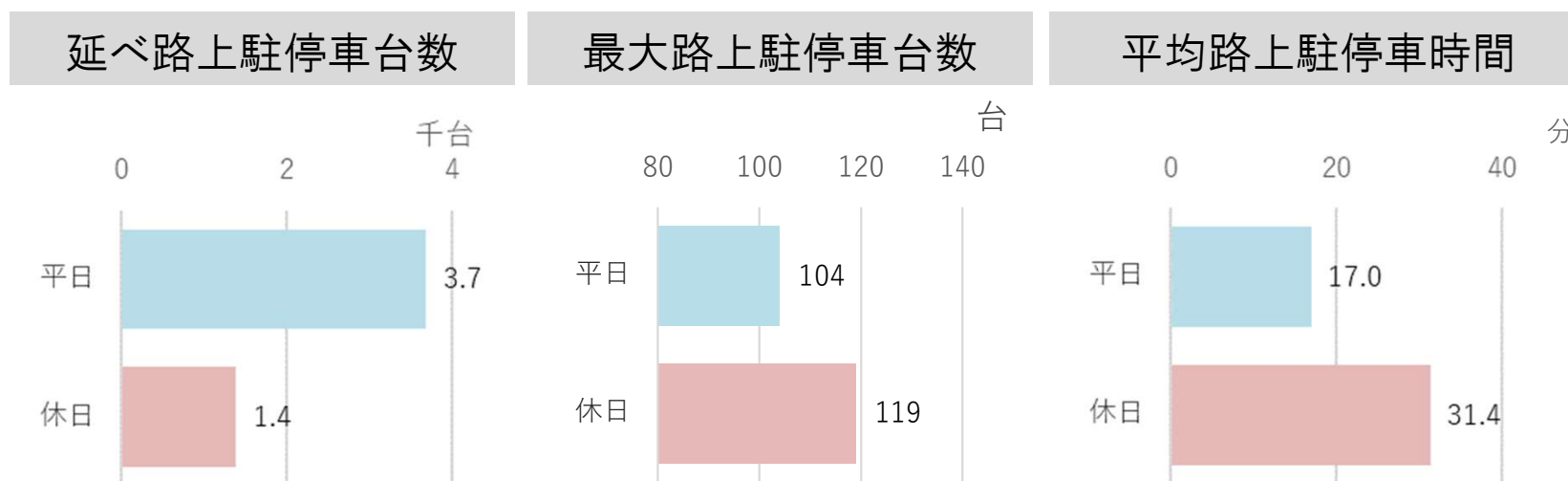
図4-2 路上駐停車台数の時間変化(休日)

4-3 路上駐停車台数の休日/平日比と駐車時間

- 路上駐停車の多い路線での連続調査(※)によると、延べ路上駐停車台数の平休比(休日/平日)は約0.4となっています(休日は平日の40%の路上駐停車台数)。
- ピーク時瞬間の見た目上の路上駐停車台数の平休比(休日/平日)は、約1.1となっています。
- このことは、休日は路上駐停車時間が平日と比べ約14分長く、より長時間道路空間を占有するためです。



図4-3 路上駐停車の連続調査対象路線
※)連続調査:各路線の駐停車車両毎の位置と着発時刻を連続して計測する調査



資料) 大丸有駐車協議会調査データより集計 (2017年)

図4-4 路上駐停車の延べ台数・最大駐停車台数・平均駐停車時間の平日休日比較

大丸有地区における地域ルールとその効果

- 5-1 大丸有地区の地域ルールと駐車場整備
- 5-2 附置義務駐車場整備台数の削減
- 5-3 地域ルール適用駐車場の特徴と効果
- 5-4 路上駐停車の減少への効果(1)
- 5-5 路上駐停車の減少への効果(2)
- 5-6 路上駐停車の減少への効果(3)
- 5-7 負担金の活用(1)
- 5-8 負担金の活用(2)
- 5-9 負担金の活用(3)

5-1 大丸有地区の地域ルールと駐車場整備

- 大丸有地区の地域ルールでは、乗用車、貨物車、自動二輪車、自転車駐車を、個々の建物や地域の駐車需要に応じた必要台数を整備しています。
- 整備する駐車場は、誰に対しても入庫や駐車がし易く、安全で利便性の高い駐車場として整備しています。特に貨物車に対しては、大型車の入庫や荷さばきの効率性が確保されるよう有効梁下高、通路幅、十分な荷さばきスペースの確保に配慮しています。
- 駐車需要は、様々なことで変動しますが、適切な安全率を考慮した台数の確保とともに、地下通路によるネットワーク化など駐車場間の連携などもすすめ、駐車需要の増加にも柔軟に対応できるよう配慮しています。
- こうしたことにより、結果として新築ビルの附置義務駐車場の整備台数は、条例の台数より削減されています。
- 削減された台数に応じ負担金が課せられ、その負担金は、既存駐車場の改善や地区の交通環境の改善などの事業に助成され、地区のまちづくりにも貢献しています。

＜負担金を活用した駐車環境整備事業の例＞

丸の内仲通り側歩道（丸ビル・新丸ビル周辺）に放置されている自動二輪車・自転車の放置駐輪を防止し、歩道の安全性・快適性の確保および街区の美観形成を目的とした事業。



整備前：放置駐輪の状況



整備後：設置されたストリートファニチャー

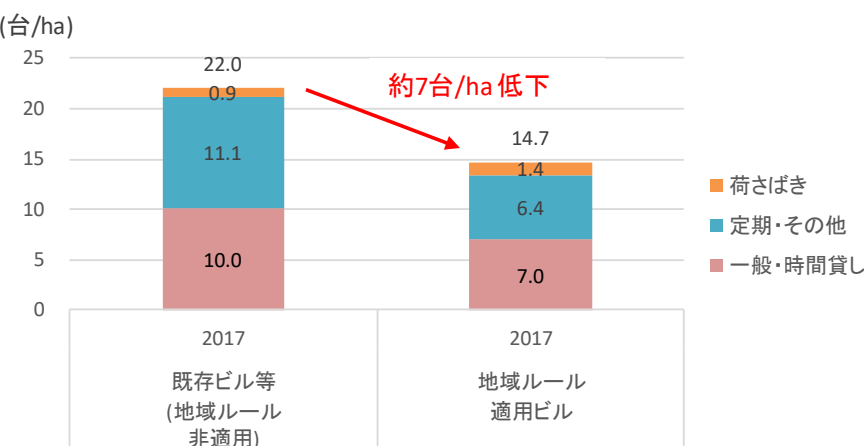
5-2 附置義務駐車場整備台数の削減

地域ルールへの取り組み

- 大丸有地区の地域ルールでは、乗用車、貨物車とも、それぞれに個々の建物や地域の需要に基き、必要な整備台数を決めています。

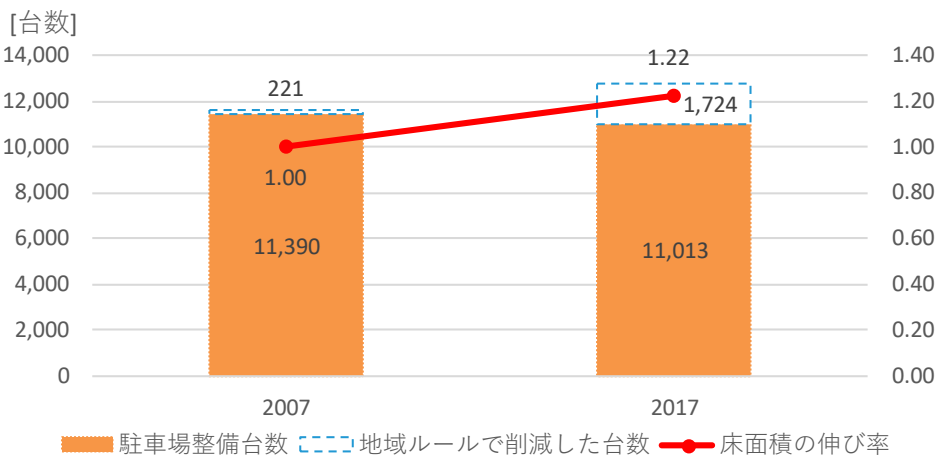
地域ルールの効果

- この結果、床面積当たりの駐車場整備台数は、地域ルールの適用で、およそ2/3に削減され、必要以上の整備が避けられています。
- こうした地域ルールの適用が進んだことで、ここ10年間の建物床面積は、約1.22倍に増加しているのに対し、駐車場整備台数はおおむね横ばいとなっています。
(2017年で21件適用の内16件の駐車場が供用され、供用分で2,000台弱の削減となっています。)



資料) 駐車需給実態調査(2017年)より作成
※延床面積(駐車場等を含む)に対する整備台数

図5-1 床面積当たりの整備台数



資料) 駐車需給実態調査(2017年)より作成
(※床面積の伸びは、1-2 参照)

図5-2 駐車場整備台数と床面積の伸び率

5-3 地域ルール適用駐車場の特徴と効果

地域ルールの取り組み

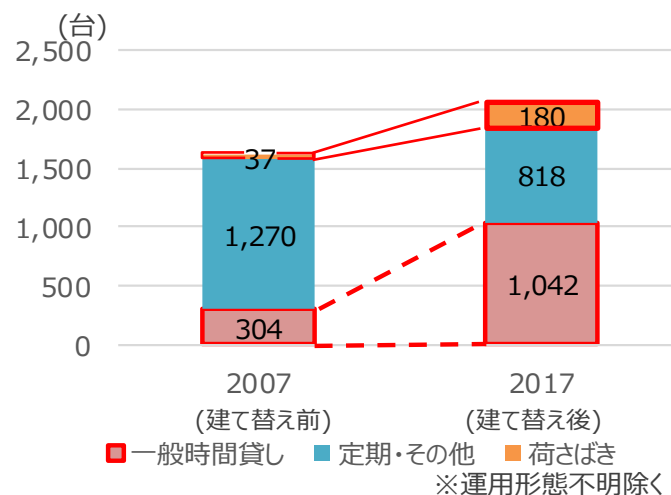
- 地域ルールでは、駐車需要に合わせた台数を整備するとともに、乗用車・貨物車駐車場それぞれに必要なとする形の整備をすすめています。

乗用車： 一般・時間貸の充実と入庫や駐車の手易さ・安全性に配慮した整備。

貨物車： 十分な荷さばきスペースの確保や、大型車(2t車)の入庫に対応した整備。

地域ルールの効果

- 同一敷地での地域ルール適用の建て替えを見ると、誰でもが使える一般時間貸し駐車場と荷さばき駐車場の台数と割合が大きく増えています。
- 地域ルール適用の荷さばき駐車場が大きく増えたことで、大型車の入庫や、建物内での十分な荷さばき活動が確保され、路上駐停車の排除とともに物流活動の効率化にも寄与しています。



資料) 駐車需給実態調査 (2007、2017年) より作成
 ※ 同一敷地内の建て替え前後で比較
 (2007年→2017年で建て替わったもののみ)

図5-3 建て替え前後での運用別台数変化

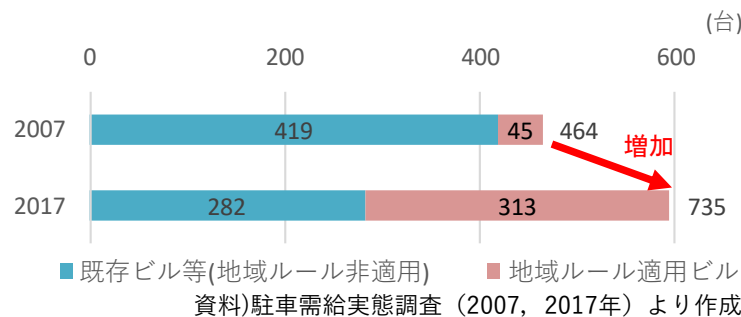


図5-4 荷さばき駐車スペース整備台数

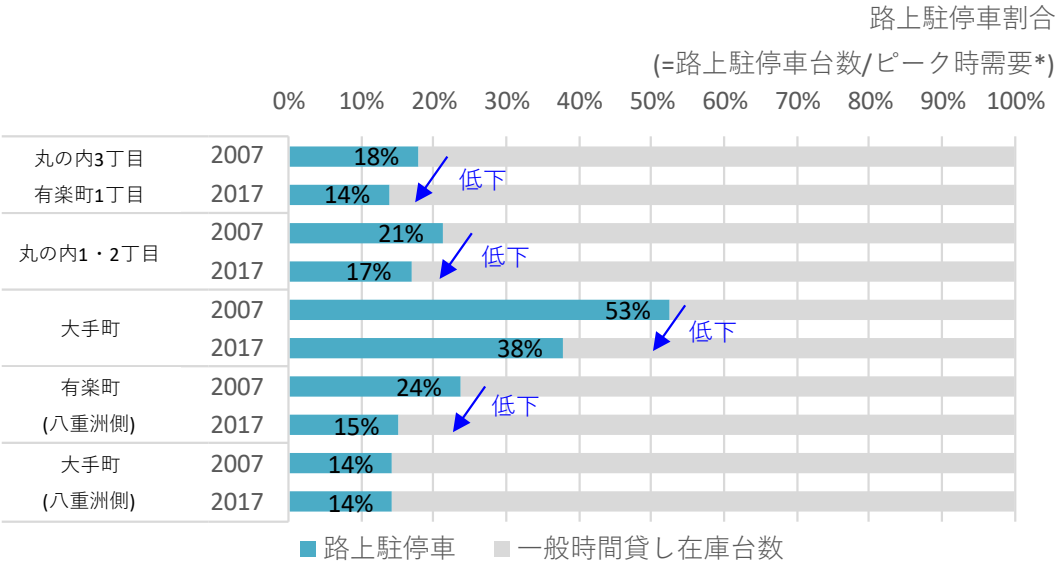
5-4 路上駐停車の減少への貢献(1)

地域ルールへの取り組み

○ 地域ルールでは、使いやすく誰にでも開放された一般時間貸し駐車場や大型車の入庫も可能な荷さばき駐車場の充実等とともに、路上駐停車の削減に資する様々な施策(→p28,29参照)を進めています。

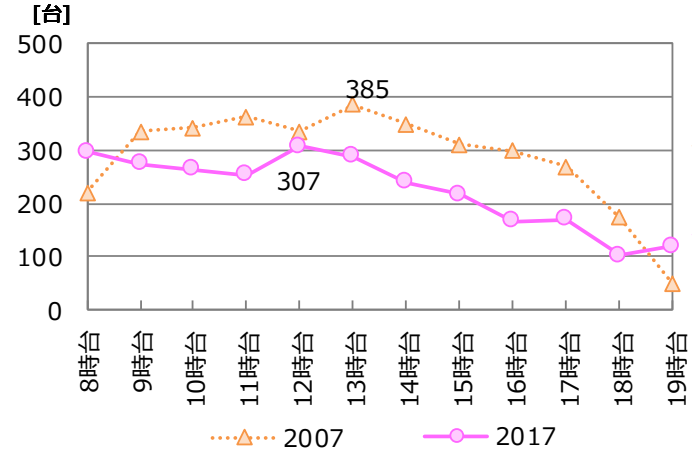
地域ルールの効果

- こうした駐車場の整備は、路上駐停車の削減にも寄与しています。
 - ・ ピーク時の路上駐停車の割合が各地区で低下しています。
 - ・ 貨物車についてもピーク時路上駐停車台数は経年的に減少しています。



* ピーク時需要：ピーク時の路上駐停車台数と一般時間貸し在庫台数の和
資料) 駐車需給実態調査 (2007、2017年) より作成

図5-5 ピーク時駐車需要に対する路上駐停車の割合



資料) 駐車需給実態調査 (2007、2017年) より作成

図5-6 時間帯別貨物車路上駐停車台数

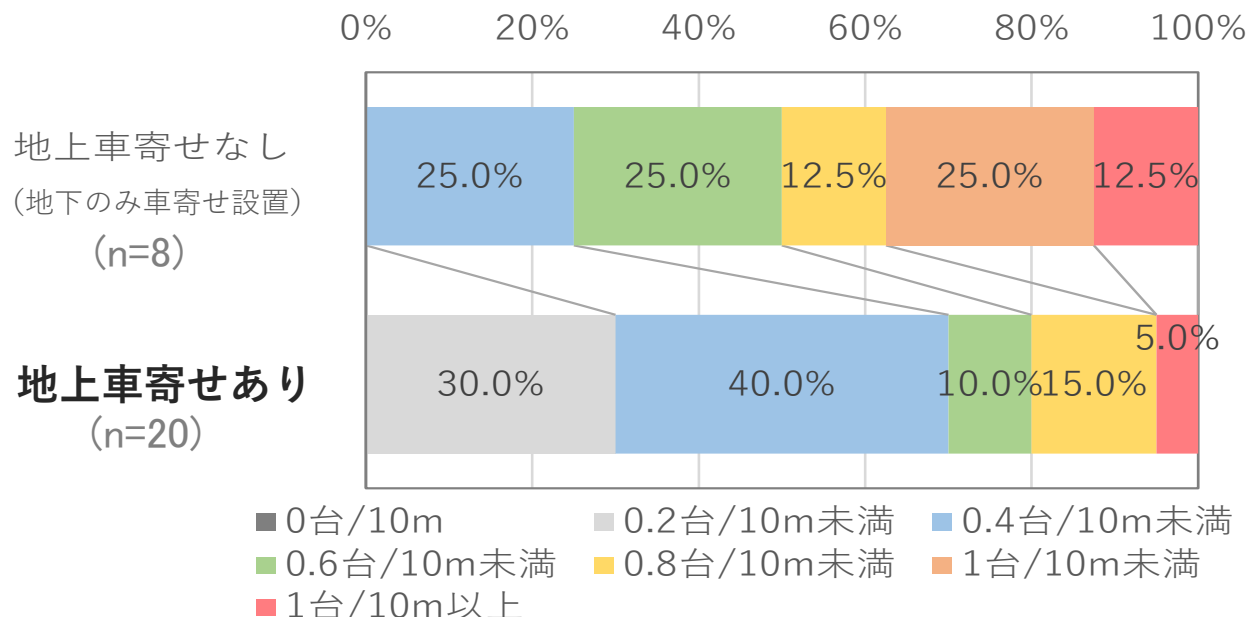
5-5 路上駐停車の減少への貢献(2)

地域ルール取り組み

- 地域ルールでは、路上での乗降や送迎待ちをなくすために、敷地内の地上エントランスに接した部分や建物地下に、車寄せや短時間駐停車施設の設置を進めています。

地域ルールの効果

- 地上車寄せが設置されたビルの周辺では、地上車寄せのないビル周辺と較べて路上駐停車密度は低い傾向にあります。



※路上駐停車密度＝当該道路区間10mあたりの最大駐停車台数
 ※車寄せの地上出入口に面した区間のうち、2017年の調査において対象となった28区間が分析対象。

資料) 駐車需給実態調査 (2007、2017年) より作成



地上車寄せの設置例
(地域ルール適用施設)

図5-7 地上車寄せ有無別の路上駐停車密度の構成比

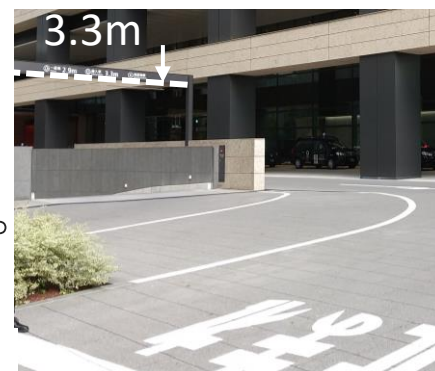
5-6 路上駐停車の削減への効果(3)

地域ルール取り組み

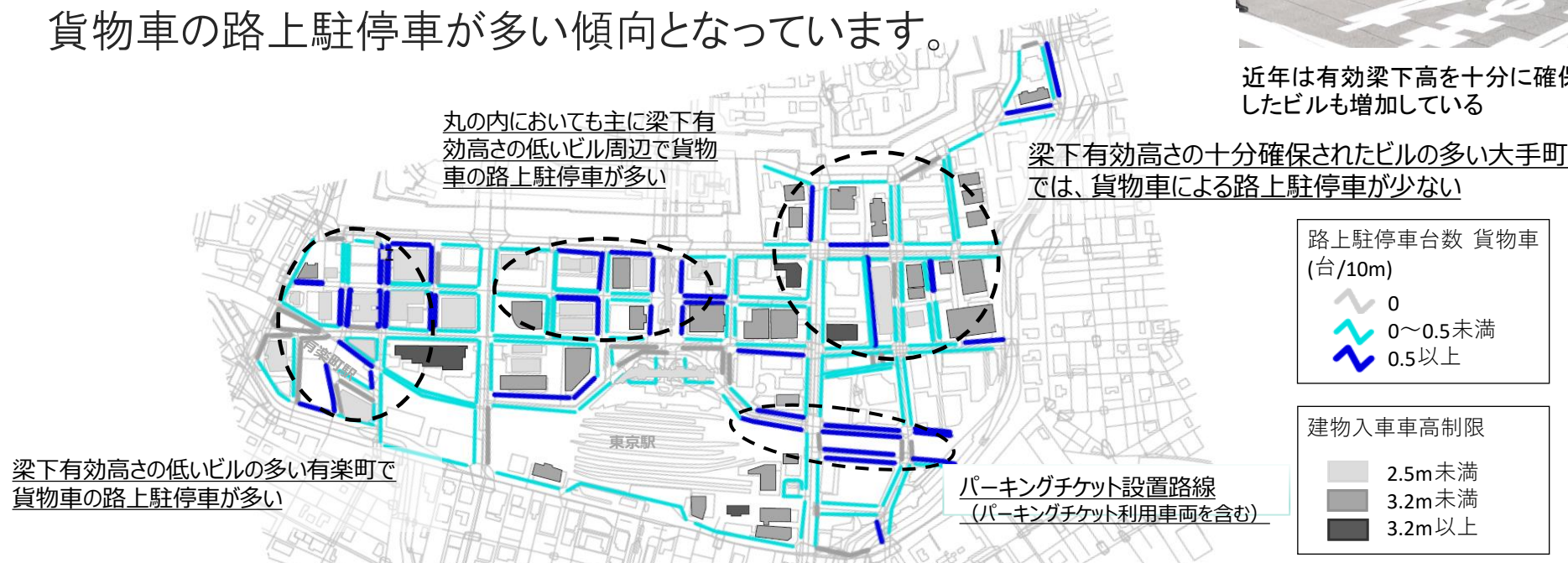
- 地域ルールでは、市街地の標準的な集配貨物車両(2トン車)が入庫できるよう、駐車場の有効梁下高3.2m以上や十分な車路幅員を確保するよう進めています。

地域ルールの効果

- 再開発の進行に伴い、十分な有効梁下高が確保されたビルの多い大手町エリアでは、貨物車の路上駐停車は少なくなっています。
- 一方、梁下有効高の低いビルが多く残る有楽町エリアにおいては、貨物車の路上駐停車が多い傾向となっています。



近年は有効梁下高を十分に確保したビルも増加している



資料) 駐車需給実態調査 (2017年) より作成

図5-8 建物の入庫車高制限と貨物車の路上駐停車状況

5-7 負担金の活用(1) -地区の交通環境改善・まちづくりへの貢献-

- 地域ルール適用で附置義務台数が削減された場合、削減台数に応じて負担金が納付されます。(この負担金は、整備台数の削減による事業者の整備事業費の節約分を、地域に還元させることを意図したものです。)
- この負担金は、40%が、既存駐車場の改良など駐車環境の改善や地区の交通環境改善事業等への助成に、40%は、千代田区に寄付され、公共による地区の交通環境の改善に、残りの20%は、地域ルールをより適切に運用するための調査・研究や協議会の運営に使用されています。

助成事業への活用

(助成事業の要綱、実績は、[こちら「整備事業助成金」](#)を参照ください)

助成実績(2010～2020年)

* 既存駐車場の利便性、安全性等向上に係る改良事業	11件
* 歩行者・自転車などの交通環境や地区の移動性等向上に係る事業	5件
* 車番認証カメラの設置や、急速充電施設等の環境対応施設の設置事業	3件

千代田区による活用事例

- * 千代田区ではコミュニティサイクル実証実験(愛称ちよくる)に活用し、他の区と連携した広域公共交通手段としての拡充を目指しています。



協議会による調査研究等

(調査業務については[こちら「調査業務」](#)を参照ください)

- * 駐車需給の把握のための5年ごとの大規模調査、需要推計や駐車場整備計画に必要な調査研究や、ガイドラインの策定などを行っています。(5-9参照)

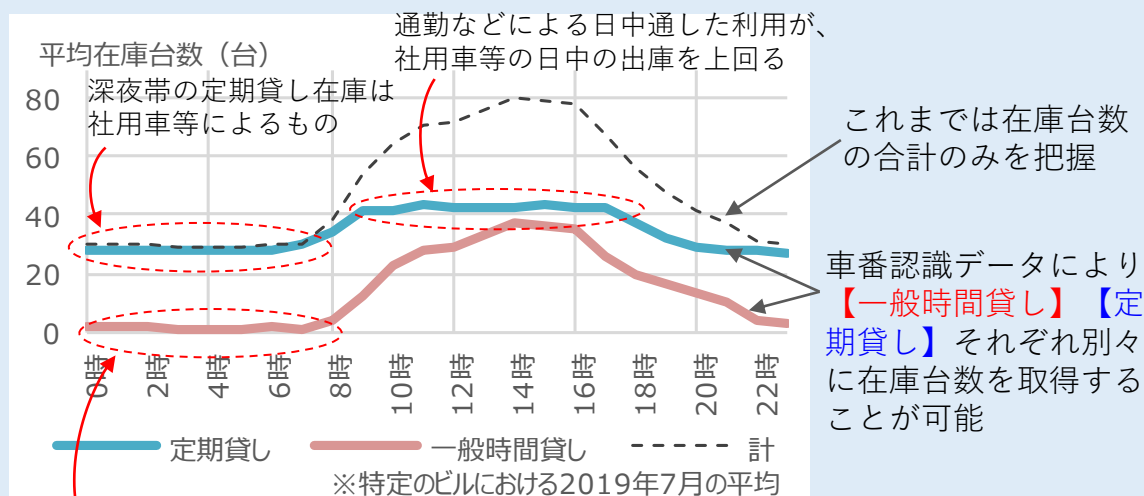
5-8 負担金の活用(2) -車番認証カメラ設置への助成とデータ活用-

助成金の活用事例

- 精緻な駐車場の利用状況データの蓄積と、スムーズな料金精算を目的として、カメラでナンバープレート情報を読み取る「車番認証システム」の導入費用を助成し、そのデータの提供をお願いしています
- 車番認証データは、需給状況の把握や、駐車場の適切な整備や効率的な運用に対して極めて有用な情報を与えてくれます。その活用のあり方について鋭意検討を進めています

【分析例】

定期貸し、一般時間貸しを別々に分けて時間帯別在庫台数を把握
(これまで取得していたデータでは、
定期貸し、一般時間貸しの合計値のみしか把握できていなかった)



深夜帯は一般時間貸しの在庫台数はほぼない

資料)車番認証データより作成より作成

図5-9 車番認証データによる時間帯別在庫台数
(特定のビルにおける2019年7月の平均)

5-9 負担金の活用(3) -大丸有地区協議会が実施した調査・研究業務-

検討課題	調査項目	第1期 2004.11～ 2005.10	第2期 2005.11～ 2006.10	第3期 2006.11～ 2007.10	第4期 2007.11～ 2008.10	第5期 2008.11～ 2009.10	第6期 2009.11～ 2010.10	第7期 2010.11～ 2011.10	第8期 2011.11～ 2012.10	第9期 2012.11～ 2013.10	第10期 2013.11～ 2014.10	第11期 2014.11～ 2015.10	第12期 2015.11～ 2016.10	第13期 2016.11～ 2017.10	第14期 2017.11～ 2018.10	第15期 2018.11～ 2019.10	第16期 2019.11～ 2020.10
駐車需給に関する実態調査	駐車施設調査			●					●					●			
	路外駐車場利用実態調査			●					●					●			
	路上駐停車実態調査			●					●					●			
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					●					●						
	来街者交通特性調査(ヒアリング)		●	●	●				●								
	貨物車駐車特性調査		●	●	●						●			●	●	●	●
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									●							
実態調査データ等を用いた検討	駐車需給バランス			第1回				第2回	5年間の 変化					第3回	10年間の 変化	分析	分析
	乗用車の駐車需要推計に関する留意点						検討会	検討会	とりまとめ		分析	分析	分析				
	荷さばき駐車場整備のガイドライン				策定						分析	分析	検討会	検討会	改訂		
	館内配送・共同荷さばきに関する分析															分析	分析
	実態調査データ集						とりまとめ	→需要予測へ反映									

まとめ

大丸有地区の駐車場利用の特徴のまとめ

6 大丸有地区の駐車場利用の特徴のまとめ

大丸有地区の 駐車需給の特徴

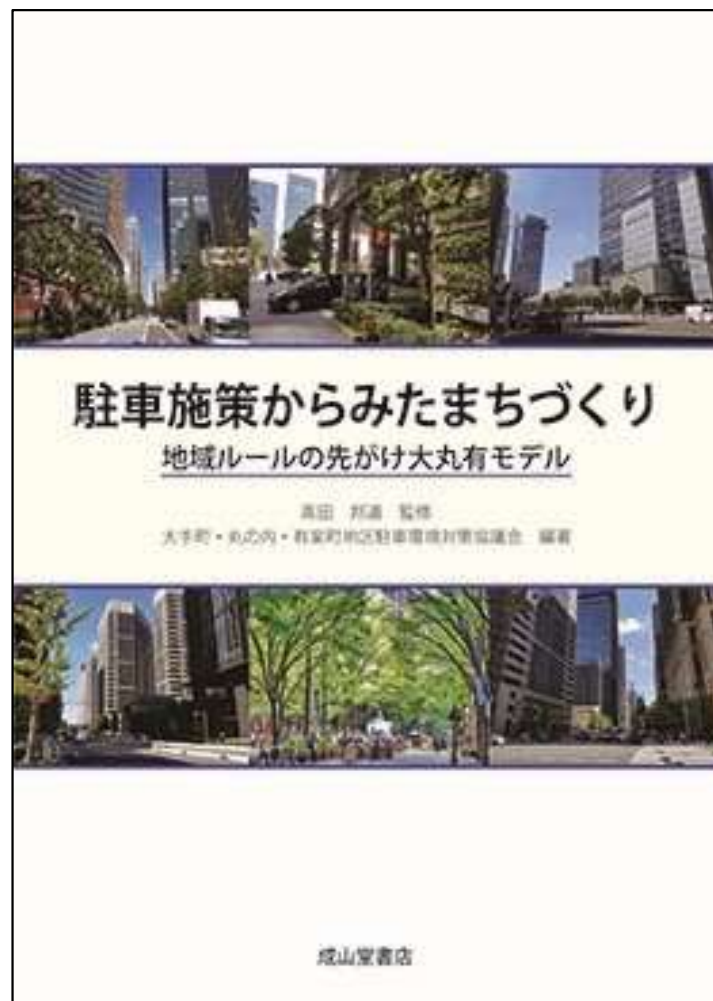
- 駐車場を利用する乗用車は減少傾向、貨物車は増加傾向にあります。
- 平日・休日ともに、昼の時間帯に駐車場を利用する人が多く、平日は短時間の駐車、休日は長時間の駐車が多い傾向です。
- 路上駐停車については、平日は貨物車が多く、平均駐車時間が短いことが特徴で、休日は乗用車が多く、平均駐車時間が長いことが特徴となっています。

地域ルールの効果

- 個々の建物において、その需要に見合った適切な駐車場が整備され、その結果、地区全体の床面積が増加する中、駐車場整備台数はほぼ横ばいに抑えられています。
- 様々な駐車需要に対応した駐車場の整備により、路上駐停車の割合が低下しています。
- 地域ルール適用ビルからの負担金により、駐車場内安全対策などの駐車環境の向上や地区の歩行交通などの移動性の向上に資する事業への助成を実施し、地区内交通環境向上やまちづくりに貢献しています。

参考図書： 駐車施策からみたまちづくり

地域ルール在先が大丸有モデル



『駐車政策が育むまちづくり』を目指した大手町・丸の内・有楽町地区における駐車環境の整備に関する地域ルールの生誕から10年間の実績をまとめたもの。

1. 地域ルールというシステムをどのように構築したか
2. ビルの駐車計画の審査にどのように関わってきたか
3. その結果、地域の交通にどのような変化が起きてきたか
4. 今後の地域の交通未来図をどう描こうとしているのか

日本を代表する大丸有地域から発信する新しいルールの誕生の姿と、大規模都市開発が行われている他の地域の参考、指針を示す。

高田邦道 監修

大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会 編著

価格 ¥3,520(税込)