

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

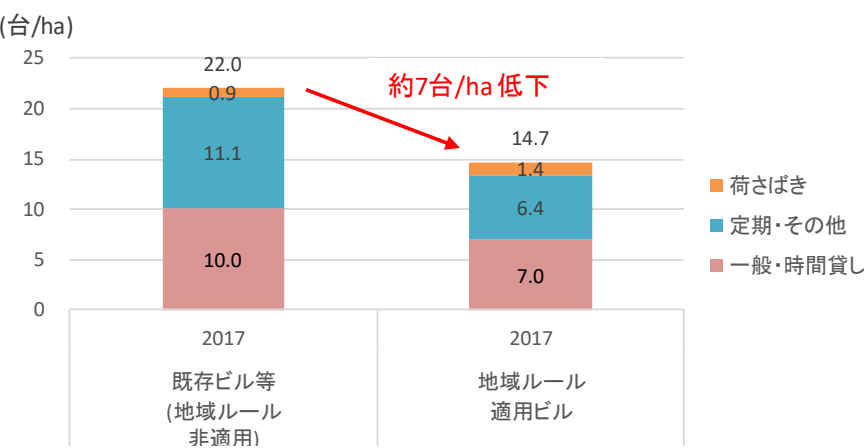
5-2 附置義務駐車場整備台数の削減

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。

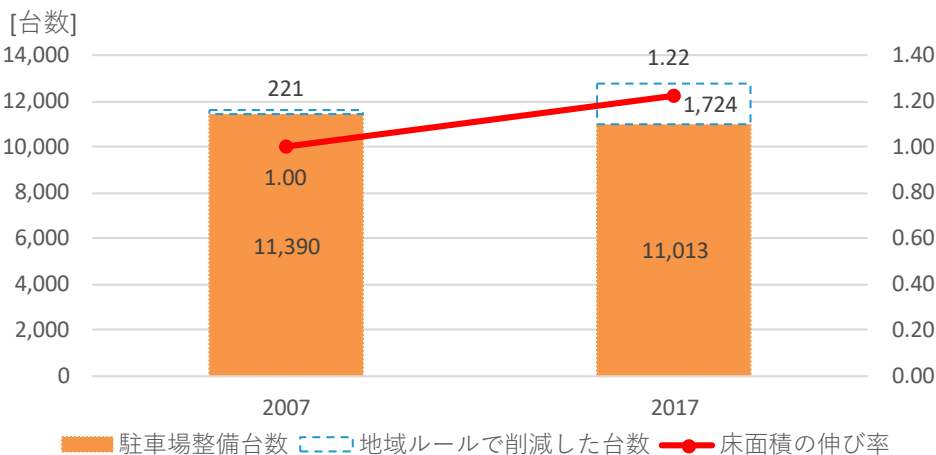
地域ルールの効果

- 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

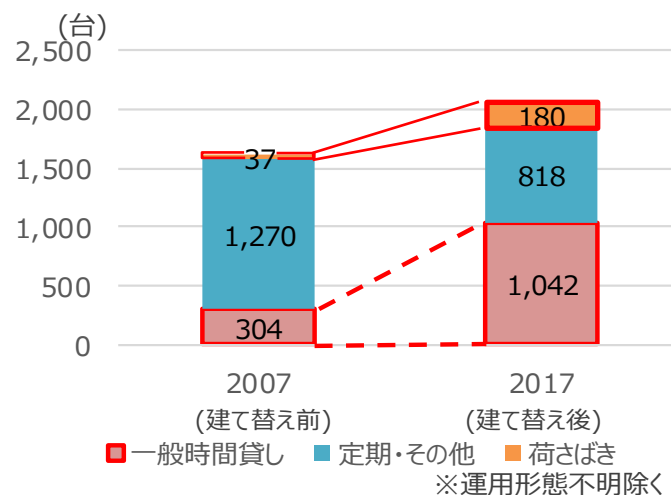
- 地域ルールでは、駐車需要に合わせた台数を整備するとともに、乗用車・貨物車駐車場それぞれに必要なとする形の整備をすすめています。

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

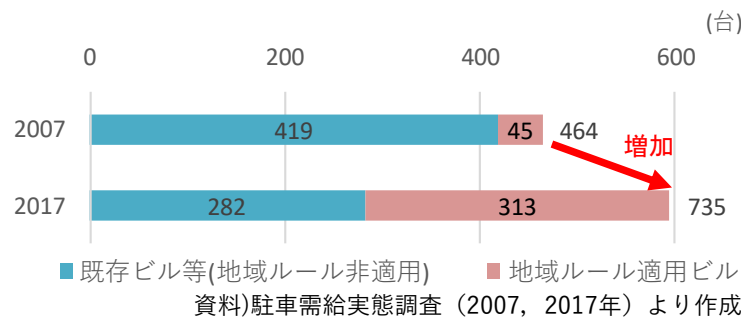


図5-4 荷さばき駐車スペース整備台数

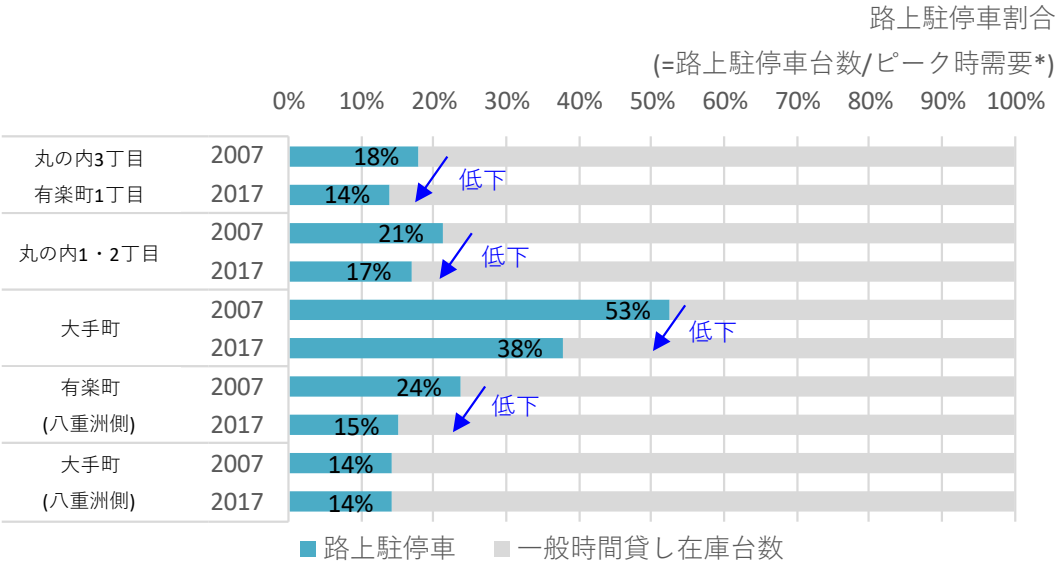
5-4 路上駐停車の減少への貢献(1)

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。

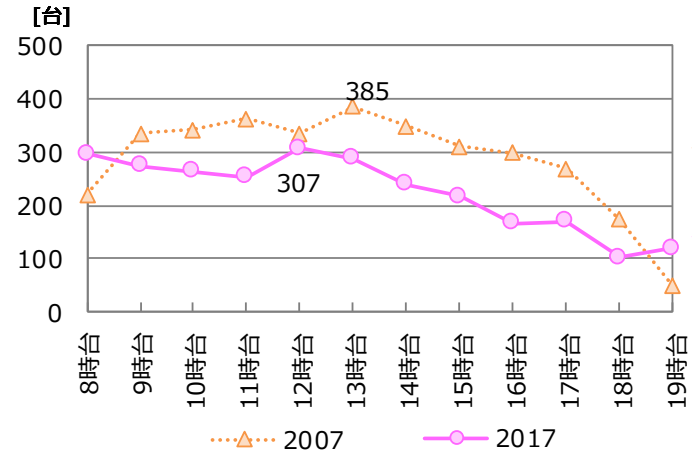
地域ルールの効果

- 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

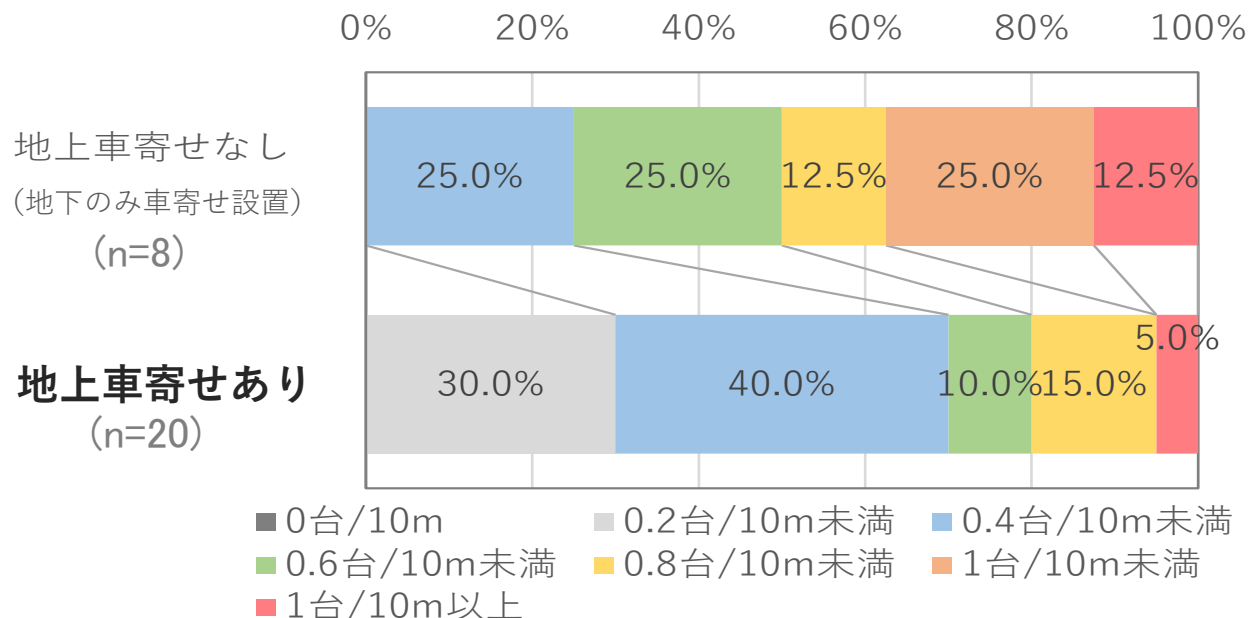
5-5 路上駐停車の減少への貢献(2)

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

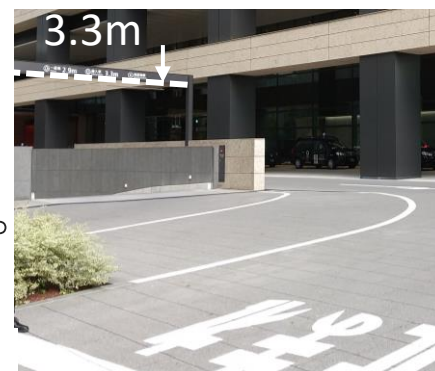
5-6 路上駐停車の削減への効果(3)

地域ルール取り組み

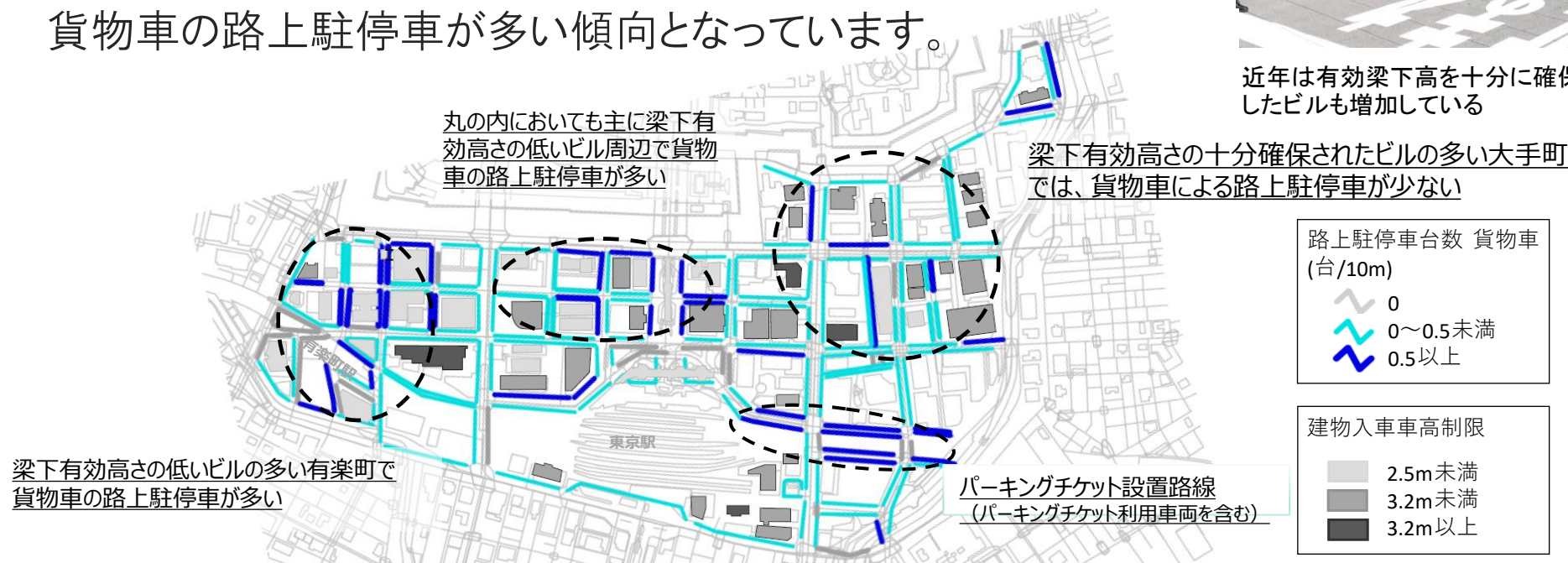
- 地域ルールでは、市街地の標準的な集配貨物車両(2トン車)が入庫できるよう、駐車場の有効梁下高3.2m以上や十分な車路幅員を確保するよう進めています。

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)

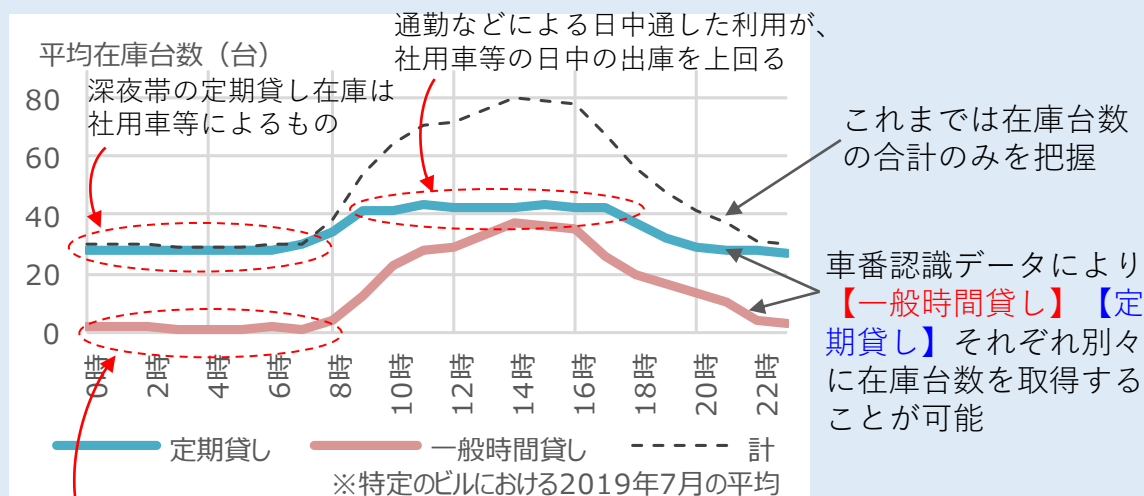
5-8 負担金の活用(2) -車番認証カメラ設置への助成とデータ活用-

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									