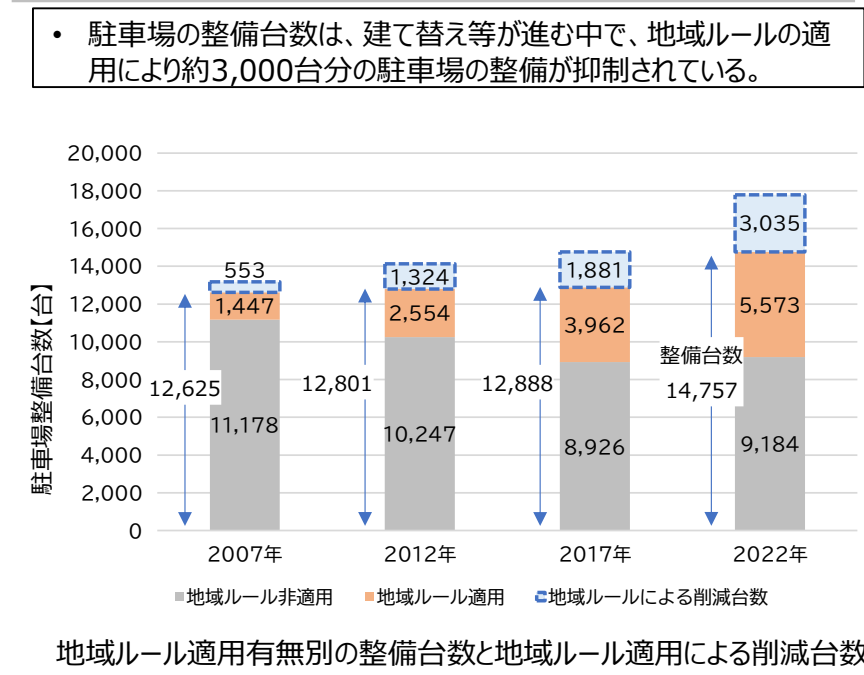


【概要版】第19期調査業務:大丸有地区の駐車特性と駐車需給の分析調査

(1)路外駐車場の整備状況と利用特性並びに需給バランスの把握

① 路外駐車場の整備状況

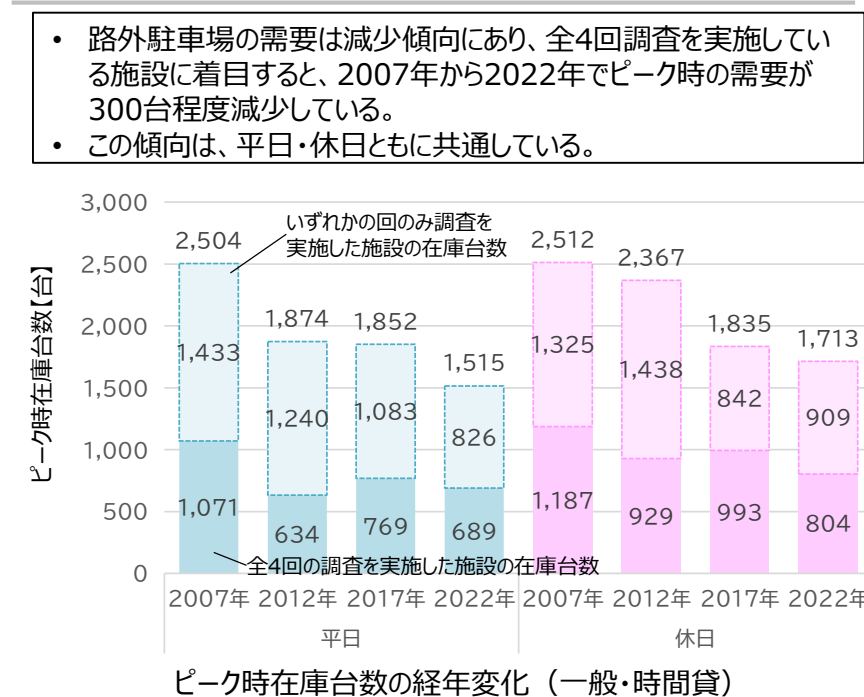
◇整備状況の変化



② 利用特性の把握

調査結果は、年間のある1日の利用であり、
年間のピーク時の利用実態とは異なる可能性がある

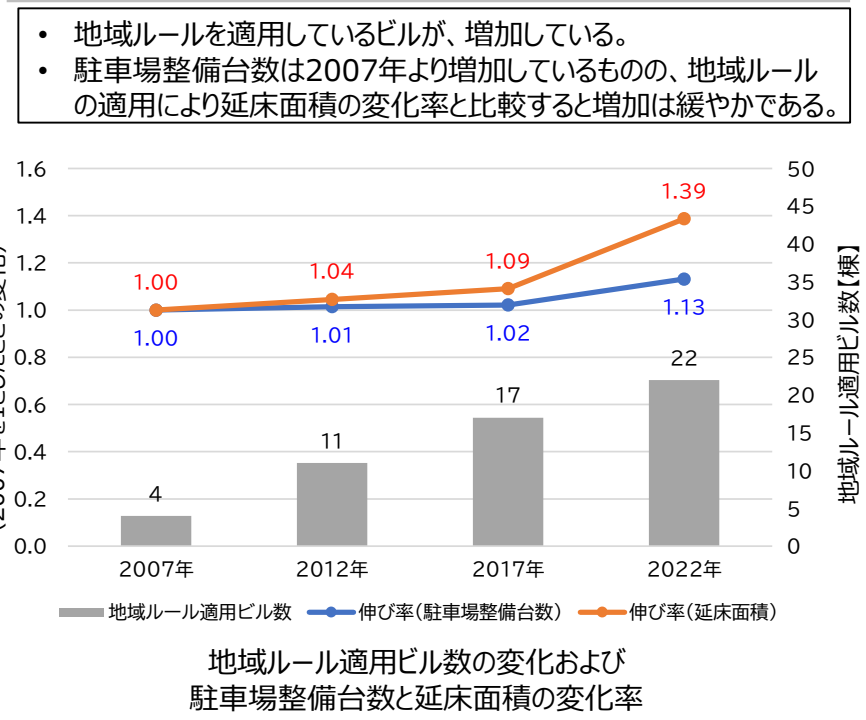
◇一般・時間貸の経年変化



※駐車場利用実態調査は、すべてのビルを対象とした調査ではないため、利用の全数ではない

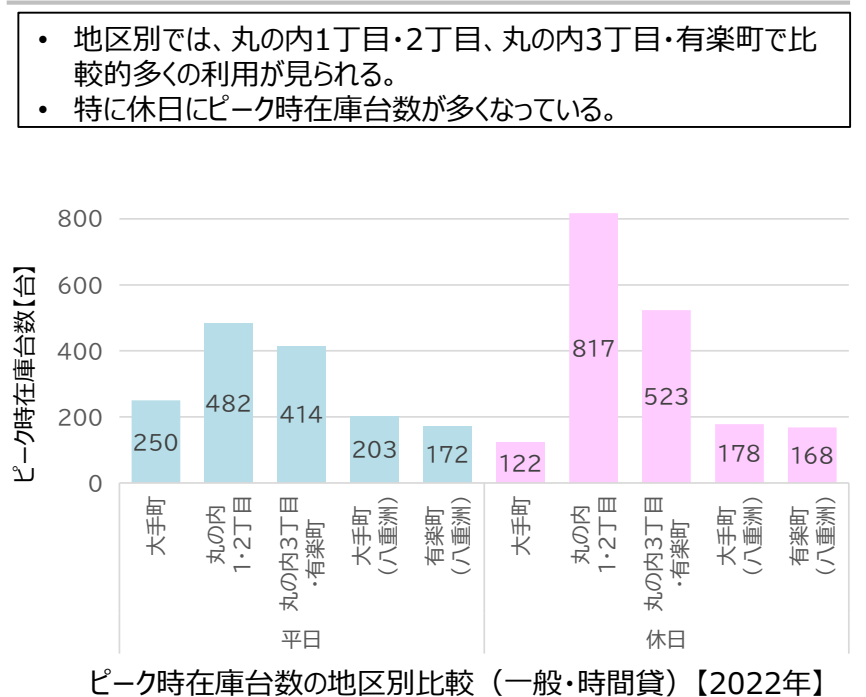
地域ルールの効果で延床面積の増加と比較して
駐車場の整備台数は大幅に抑えられています。

◇駐車場の整備台数と延床面積の変化



一般・時間貸の需要は経年的に減少傾向です。
丸の内1・2丁目や丸の内3丁目・有楽町が主に利用されています。

◇一般・時間貸の地区別比較（2022年）

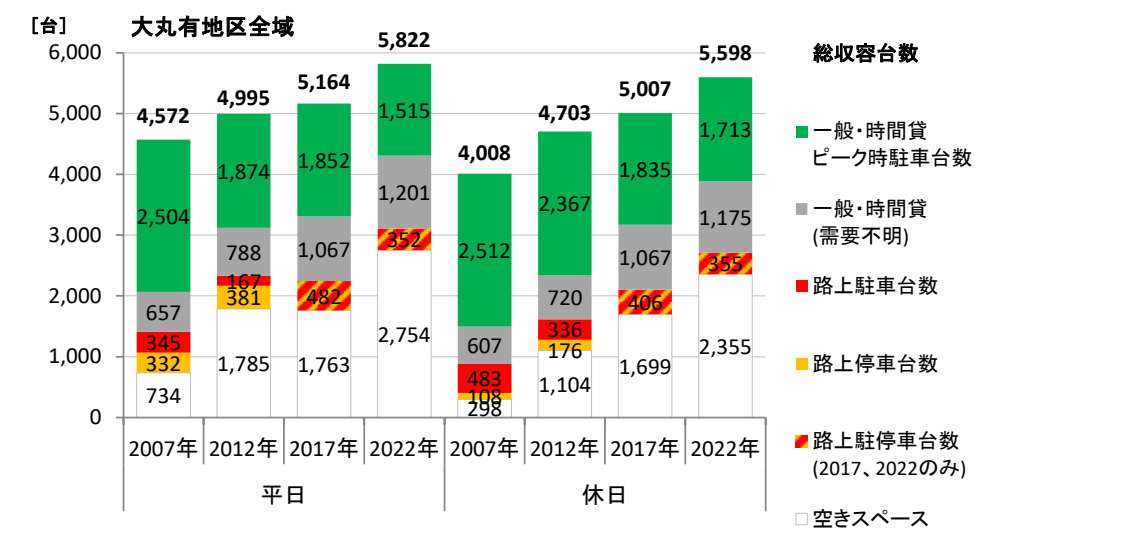


③ 需給バランスの把握

◇一般・時間貸の需給バランスの経年変化

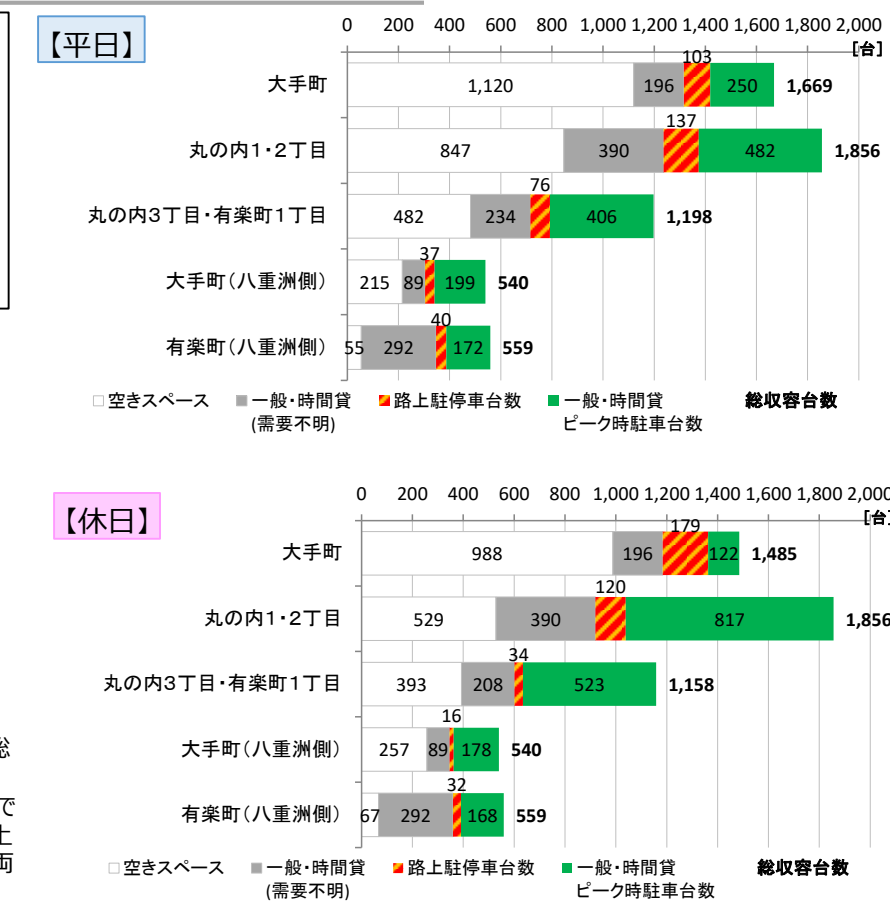
- 建て替えに伴い一般・時間貸駐車場の供給量は増加し、需要は年々減少していることから、一般・時間貸は充分余力を持った整備状況にある。
- なお、整備台数は、年間10番目の需要に合わせて整備しており、駐車需要は、年間のある1日の需要であり、年間のピーク時の需要とは異なるため、一定の空きスペースが必要であることに留意が必要である。
- また、2022年はコロナウイルス感染症の影響やリモートワークの普及など、需要に影響を与える複数の要因が考えられるため、引き続き注視が必要である。
- 2017年までは空きスペースが小さめの数値となっていることに留意が必要である。（2017年までは、一般・時間貸と荷さばきを個別に調査していなかったため、一般・時間貸駐車場需要には荷さばき車両が含まれている。ただし、それを考慮しても、一般・時間貸の整備台数が増加しているため、空きスペースは増加している）

需要が経年で減少しているため、最新データに基づいた整備台数の予測が重要です。
建て替えが進むことで、整備台数は日々の需要変動に対応する余力が確保されてきています。



◇地区別の一般・時間貸の需給バランス（2022年）

- 大手町地区は、一般・時間貸の供給が拡充されており、平日・休日ともに需要変動に対する余力が大きい。
- 丸の内1丁目・2丁目は需要が大きいが、当該地区も充分余力のある整備状況となっていると考えられる。



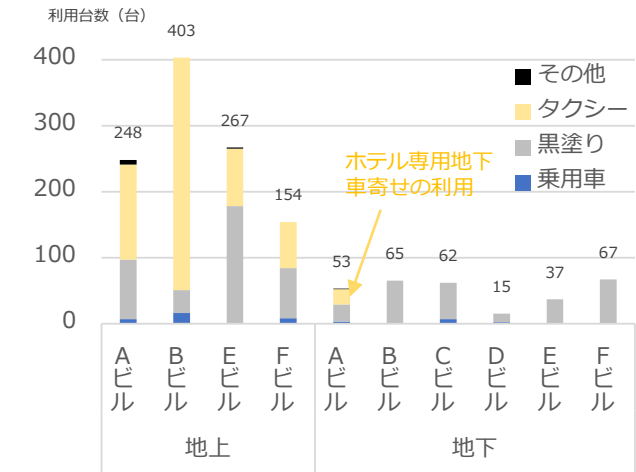
※日曜休業の施設があるため、平日より総収容台数（整備台数）が少ない
※2017年以降の路上駐停車実態調査では、断続調査が主となったことにより路上駐車と停車の判別が困難となったため両者を統合している

(2)車寄せの利用状況と路上駐車に関する分析

① 車寄せの利用実態

◇車寄せの利用台数

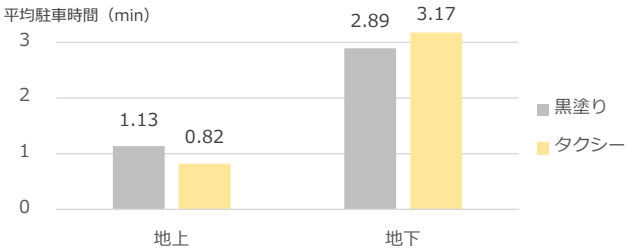
- 地上車寄せは黒塗り車とタクシーが大半を占めている。
- 地下の車寄せの利用は少なくそのほとんどが黒塗りである。



箇所別利用台数

◇車寄せの平均駐車時間

- 利用の多い黒塗り及びタクシーに着目して分析する
- 黒塗り、タクシーともに地上では1分前後、地下では3分前後が平均的な駐車時間である。

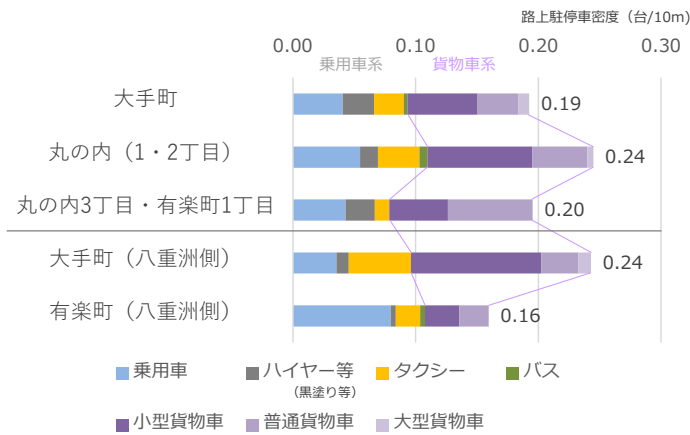


地上・地下別平均駐車時間

② 路上駐停車に関する分析

◇車種別の路上駐停車状況(地区別・ピーク時)

- 各路線のピーク時において、貨物車系の路上駐停車が多く、その中でも小型貨物車が他の車種と比べて多い。
- 駐車場出入口の車高制限の低いビルの多い丸の内3丁目・有楽町1丁目では普通貨物車の路上駐停車が多い。



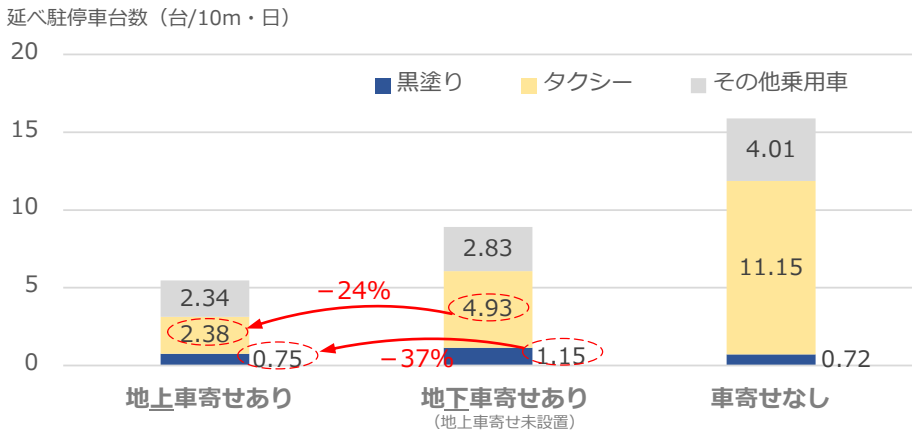
地区別のピーク時間帯における路上駐停車車両の車種別密度（10mあたりの台数で基準化）

③ 車寄せ整備による路上駐停車削減効果の分析

路上の荷さばき車が駐車場で荷さばきできるよう、ビルの建て替え時に駐車場の荷さばき環境の整備をさらに促進していくことが課題です。

◇車寄せ有無別の路上駐停車状況

- 地上車寄せの設置された路線では、地下のみへの車寄せ設置路線と比べ黒塗り車やタクシーの駐停車が少なくなっていることが分かる。

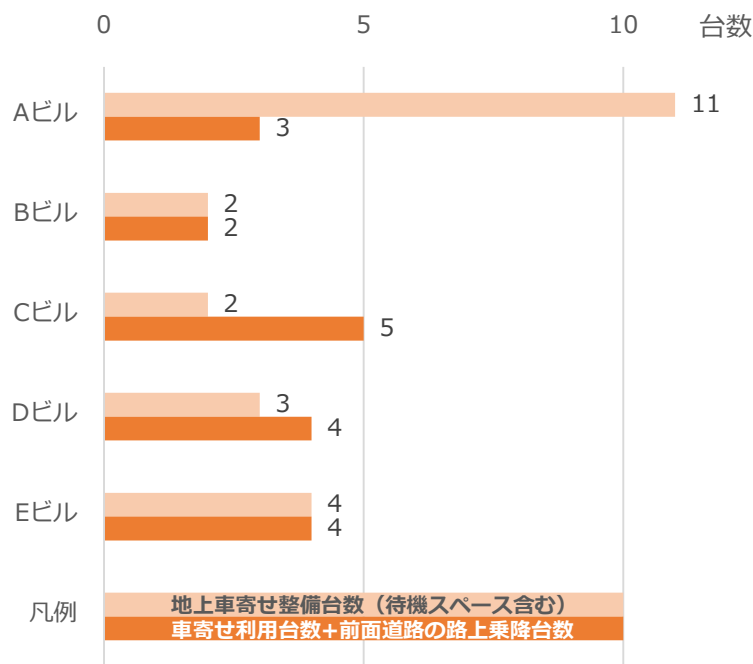


車寄せ有無による延べ路上駐停車台数（7時～21時の延べ台数、路線長10mあたりに基準化）

④ 車寄せの必要バース数の検討

地上部の車寄せは、路上駐停車の抑制効果が高く、ビルの建て替えに合わせた整備促進が重要です。

- 前面道路の路上駐停車が車寄せを利用したと仮定すると、バースが不足する車寄せも存在していることがわかった。



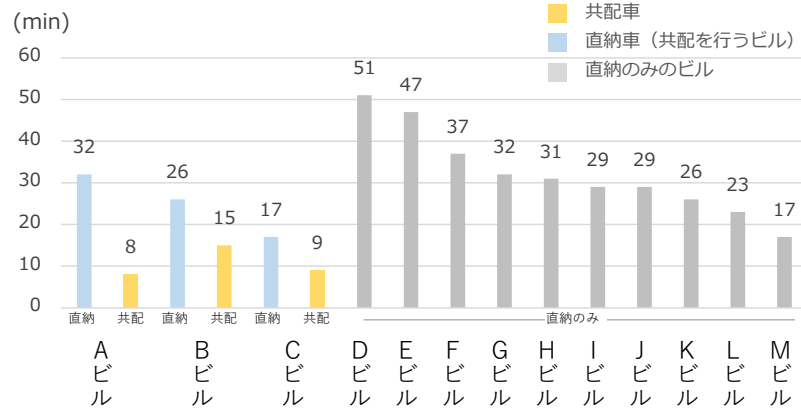
車寄せの需要と供給バース数の比較

(2)車寄せの利用状況と路上駐車に関する分析

① ビル別の入庫特性

◇館内共同配送導入による荷さばき車の駐車時間の短縮

- 館内共同配送の荷物を運ぶ車両は直納の車両と比較して平均駐車時間が短い。
- 館内共同配送は荷さばき駐車スペースの回転率を向上させ、必要整備台数を抑制することにつながる。

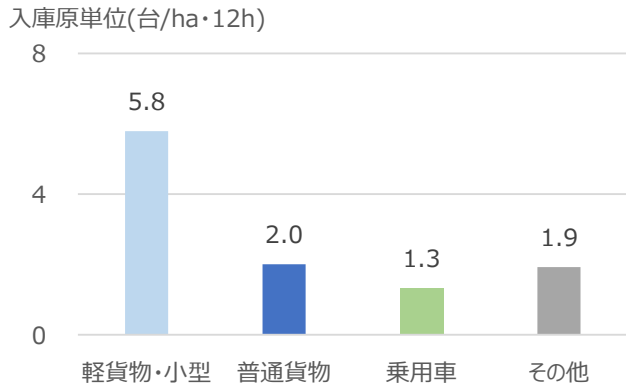


ビル別の平均駐車時間

② 車種別、利用駐車マス別の集計

◇車種別の原単位

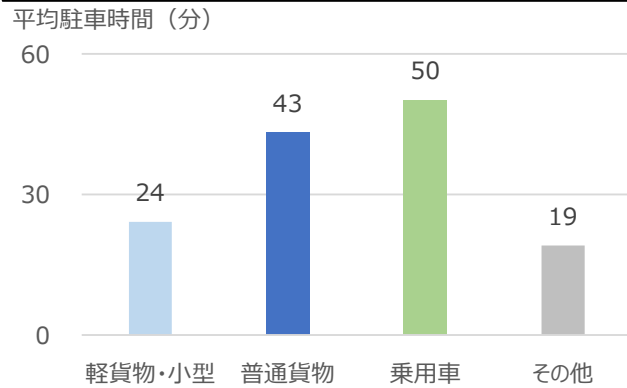
- 原単位は軽貨物・小型貨物車が最も大きく、次いで普通貨物車が大きい。



車種別入出庫原単位

◇車種別の駐車時間

- 軽貨物・小型貨物車は平均駐車時間が30分未満、普通貨物車は30分を超えている。
- 荷さばきスペースを利用した乗用車の平均駐車時間は50分と貨物車より長く、配達以外の用事も兼ねていると考えられる。



車種別平均駐車時間

③ 荷さばき活動と施設整備について

- 過去のヒアリング等より、共同配送/直納車両それぞれについて車種やテールゲートリフト利用の有無等を整理し、施設整備における課題を整理した。

	共同配送車両	直納車両（大規模業者）	直納車両（小規模事業者）
駐車時間	短時間	1台が終日駐車	30分前後が多い
車種	普通貨物	軽貨物	軽貨物～普通貨物
テールゲートリフト	使用	ほぼ無し	ほぼ無し
主な運び方	ロールボックス(カーゴ)	台車	台車・手持ち
積み下ろしする開口（背面 or 側面）	背面	主に背面	主に背面
その他	一部駐車マスを空ロールボックス置き場に流用	一部側面荷さばきも	一部側面荷さばきも

↓（課題整理）

	共同配送を導入する場合の留意点	直納のみ/共同配送併用の双方に共通する留意点
荷さばき施設整備に関するニーズ	共同配送に用いる空のロールボックスの保管スペースの確保	直納事業者の終日駐車車両周辺で発生する荷さばき作業のための空間の確保と、長時間駐車車両を前提とした需要予測
効率的な空間整備の可能性	共同配送車両の短時間の利用を前提とした必要駐車スペース数の算出	直納車でテールゲートリフト不使用が大半であること前提とした空間整備 側面荷さばきの車両割合に応じた幅広駐車マスの確保