

■大丸有地区について

□地区の概要

- 東京駅の西側を中心とする120ha
- 101棟のビルに4,300事業所、28万人の従業者が働く、日本を代表するビジネス地区
- 再開発による高層化と合わせ、オフィス以外の用途も増加



図 大丸有地区の位置図

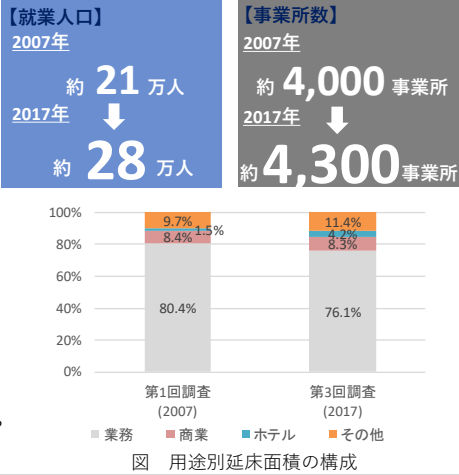


図 用途別延床面積の構成

□駐車場整備の概況

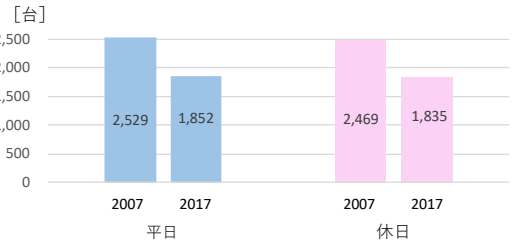
- 大丸有地区全体では約1万台の駐車場を整備



図 地域ルール適用状況と地区別の駐車場整備台数

□駐車場の需要動向

- 一般時間貸しのピーク時在庫台数は、経年的に減少傾向



※ある一日の最大在庫台数、一般時間貸しのみ

図 一般時間貸し最大在庫台数

■大丸有地区における駐車環境対策の取り組みと効果

□地域ルールによる附置義務駐車場整備台数の削減

- 取組み
- 大丸有地区の地域ルールでは、東京都条例による一律の附置義務基準を、個別ビルの需要予測に基き、**乗用車駐車場の整備台数を削減**

- 効果
- 建物の床面積は増加(約2割増加)している中、**駐車場整備台数はおおむね横ばい**となっている。

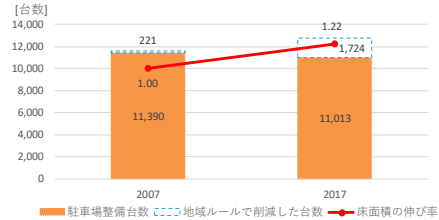
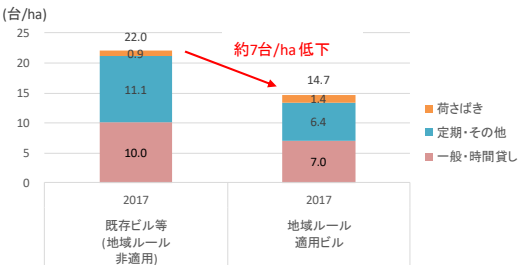


図 駐車場整備台数と床面積の伸び率

- 効果
- 床面積当たりの駐車場整備台数は減少
 - 地域ルール適用の有無により約7台/haの差



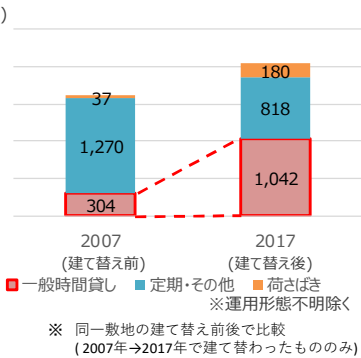
注)駐車場等を含む延床面積に対する整備台数を元に算定

図 床面積当たりの整備台数

□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減少に貢献

- 取組み
- 一般時間貸し駐車場の整備を促進

- 地域ルール適用にあたっては、**路上駐車削減のため駐車場を一般開放**することを基本条件としている。
- 建て替えられたビルでは一般時間貸しの台数が増加。



※ 同一敷地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 建て替え前後の運用別台数変化

- 取組み
- 荷さばき駐車スペースの整備促進

- 東京都条例では1施設当たり最大10台でよいとされているが、**地域ルールでは需要に応じた台数を整備**しており、地区全体で荷さばき駐車スペースが増加。
- 大型車へ対応できる有効高さ・駐車マス寸法の確保や、**荷さばき作業スペースの確保**などにも配慮。

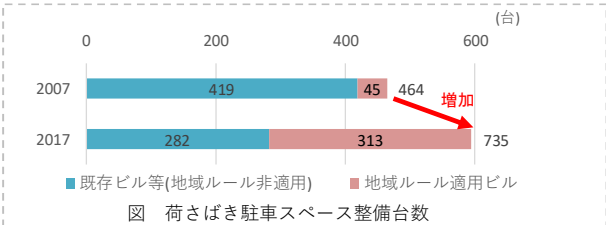


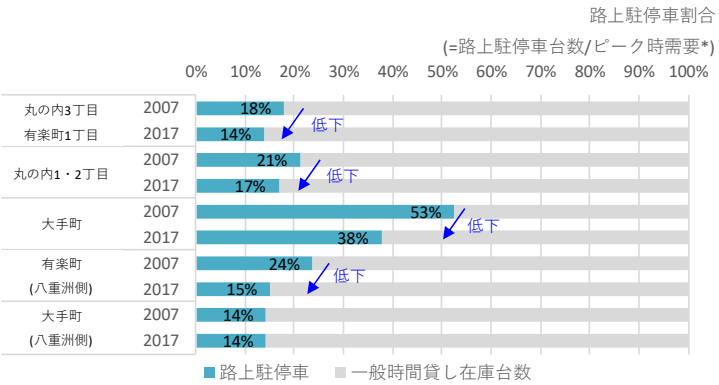
図 荷さばき駐車スペース整備台数

- 取組み
- その他の取り組み

- ✓ 車寄せやタクシー乗降場の整備促進
- ✓ 自転車・自動二輪車等駐車スペース確保の整備促進
- ✓ 歩行者の安全に配慮した動線計画 など

- 効果
- 路上駐停車する割合が低下

- ピーク時の路上駐停車の割合が各地区で低下している。



* 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

図 ピーク時需要に対する路上駐停車の割合

- 効果
- 貨物車の路上駐停車が減少

- 貨物車のピーク時路上駐停車台数は経年的に減少している。

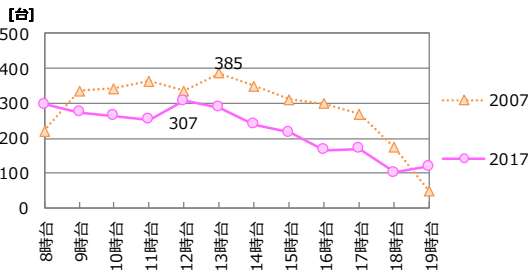


図 時間帯別貨物車路上駐停車台数

■今後の課題

□ 年間の需要変動への対応

駐車場間の接続(ネットワーク化)による需要変動の吸収に期待

- 平均的なある一日の調査結果では、大丸有地区全体で、ピーク時でも約1,900台程度（全駐車場台数の約2割）の余裕がある。これは、**需要変動の幅に対応できる台数**であると考えられるが、適切であるかどうか（さらなる整備台数の適正化）は検討が必要である。
- 一方、年間を通じた需要変動は、平日平均と年間最大需要の日で概ね**1.2倍程度の需要変動**が生じている。個別のビル毎で、変動の大きさは異なり、ビルによっては特定の日に混雑が生じている可能性もある。
- こうした需要変動に対応するためには、一定量の**需要変動を見込んだ駐車場台数を確保**するとともに、**地下ネットワーク化などによる駐車場間の連携（需要変動の相互補完）**が必要である。

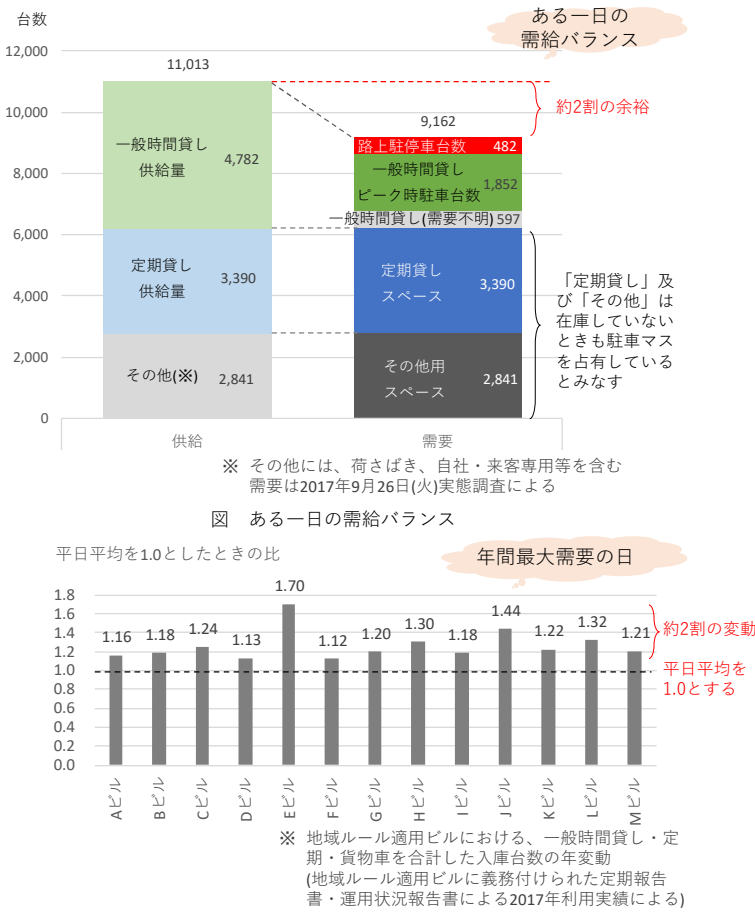


図 年間最大需要日における入庫台数の平日平均に対する比

□ 車番認証システムによる入出庫データ収集の推進

より詳細な利用実態の把握へ活用

- 大丸有地区の一部の駐車場では、**カメラでナンバープレートを読み取る「車番認証システム」**を導入している。
- 時間、車種、用途(事業用、自家用)、地下ネットワーク利用状況など、**詳細な利用実態データが駐車場を利用した一台ごとに把握可能**で、様々な面から利用状況の分析が可能となる。
- このデータを収集し分析することにより、用途別の駐車需給の把握が可能となる。

- 車番認証システム概要
- これまでの駐車券による料金精算に代わり、**カメラでナンバープレートを読み取ることで料金精算を行うシステム**
- 全利用車両の**ナンバープレート情報**および**利用時間**が記録される
- 個人情報に当たるナンバープレートの番号は伏せたデータを出力して分析

- (データ内容)
- ① 入庫日時：年、月、日、時、分
 - ② 出庫日時：年、月、日、時、分
 - ③ 駐車時間：①・②からも算出可能
 - ④ 区分：一般、定期、物流、バイク一般、バイク定期
 - ⑤ 用途の別：自家用、事業用
 - ⑥ 陸運支局
 - ⑦ 車種コード：100、200、…
 - ⑧ 用途コード：あ、い、…
 - ⑨ 入口ゲート・出口ゲートの番号

【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)

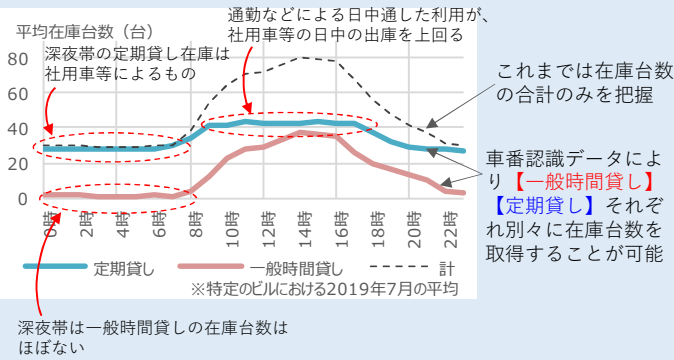


図 車番認証データによる時間帯別入庫台数 (特定のビルにおける2019年7月の平均)

□ さらなる路上駐停車対策

近隣施設の特性に応じた対策が必要

- 大丸有地区における路上駐停車は減少傾向にあるが、依然として一部の路線では多くの路上駐停車が発生している。
- 地上車寄せがないビルの前面における、タクシーの客待ちや一般乗用車による路上駐停車(A区間,B区間)
- 地下駐車場の車高制限の低いビルの前面における貨物車の路上駐停車(C区間,E区間,F区間)



図 1日の最大路上駐停車台数密度
路上駐停車台数が1.0台/10m以上の路線の車種構成 (路線の区間長が50m以下のものを除く)

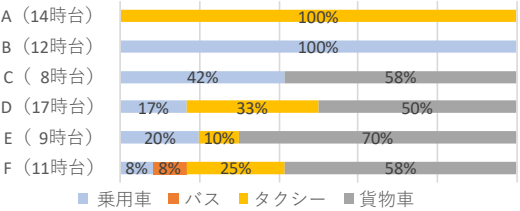


図 路上駐停車が多い路線の車種構成

(今後の課題)

- 駐車場をより適切かつ効率的に整備していくためには、**駐車場同士を接続する地下ネットワークによるビル間での需要変動吸収や、定期貸し運用の工夫**(ex:定期貸し出庫中スペースの活用など)による**年間を通じた需要変動への対応**が課題である

(今後の課題)

- 一般・時間貸し/定期別の時間帯別在庫台数需要変動など、これまで把握できなかった詳細な需要動向が把握可能となるため、**車番認証システムの導入を推進し、データ分析を行っていくことが課題である**

(今後の課題)

- 駐車場の一般開放が進んだことにより、路上駐停車は全体として減少傾向であるものの、車高制限の低いビル近辺での荷さばき車など、近隣建物の特性によっては依然として多い状況もみられるため、**建物特性に応じ、近隣道路の路上駐停車対策を講じていくことが課題である**