

■大丸有地区の駐車需給の状況

■ 再開発・高層化が進む中一般時間貸しの駐車台数は入庫ベース・在庫ベースともに減少傾向

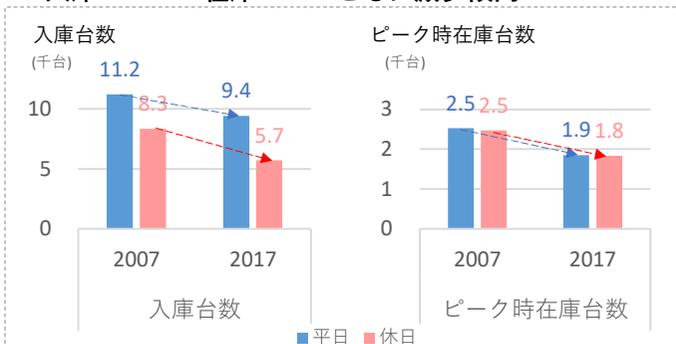


図1-1 大丸有地区における路外駐車場の入庫台数とピーク時在庫台数の推移(一般時間貸しのみ)

減少傾向がみられる駐車需要動向について、背景となる要因を確認する

(本頁右側) 「①駐車需要動向の背景」にて、大丸有地区の開発動向や交通特性について確認

■ 需要変動には一般時間貸しと路上駐停車によるものがある

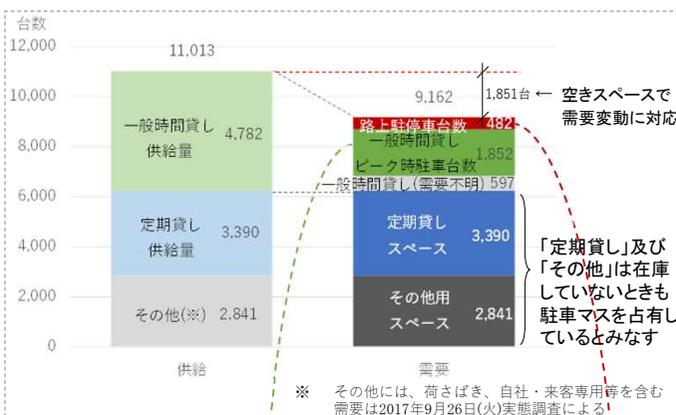


図1-2 駐車需給バランス

需給バランスの適正化を考える上では、一般時間貸しの特性を把握することが重要

一般時間貸しに空きスペースがあるものの、路上駐停車は発生している

(2頁) 「②車番認証データの分析」にて、一般時間貸しと定期貸しを分けた利用実態を分析

(3頁) 「③路上駐停車の分析」にて、現状や課題を整理

① 駐車需要動向の背景

□ 大丸有地区では再開発に伴い従業者は徐々に増加

- ・ 大手町を中心に再開発による超高層化が進展し(図1-3)、床面積は地区全体で1.2倍に増加している。
- ・ これに伴い、従業員人口についても約5%増加している。(図1-4)

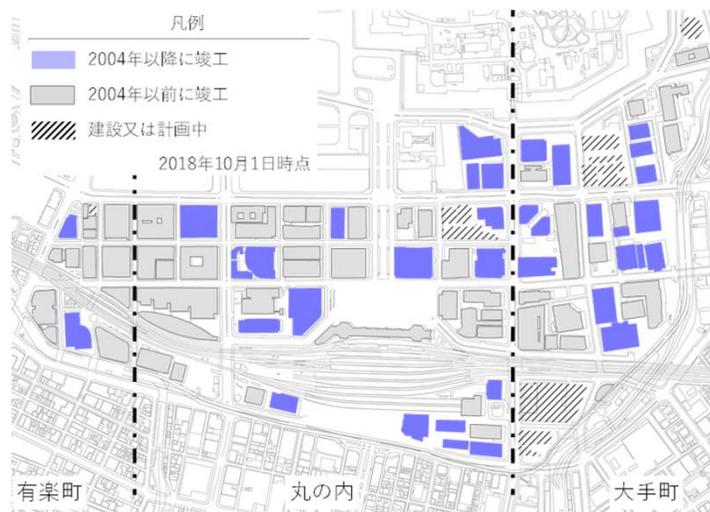


図1-3 大丸有地区の建て替え状況

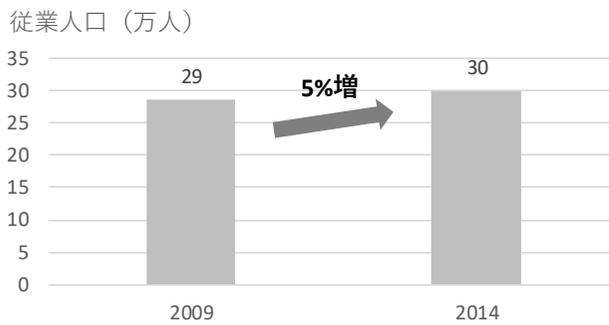


図1-4 従業者数の推移 (経済センサス)

□ 自動車による来訪割合低く、低下傾向であったが、近年下げ止まりを見せている

- ・ 大丸有地区を訪れるトリップの代表交通手段分担率では鉄道が大きな割合を占めており、経年的にも徐々に上昇している(図1-5)。
- ・ 一方で自動車の分担率は小さく、年々低下している傾向であったが、近年は下げ止まりを見せている。(図1-4)。
- ・ 大丸有地区内の通過を含む自動車交通量は減少しており、特別区全体や他の高層ビル地区と比較して減少幅が大きかったが、近年は減少幅が縮小してきている。(図1-5)。

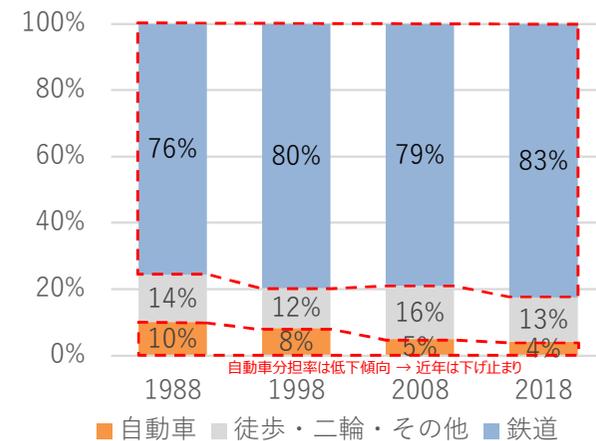


図1-5 大丸有地区着トリップの代表交通手段分担率

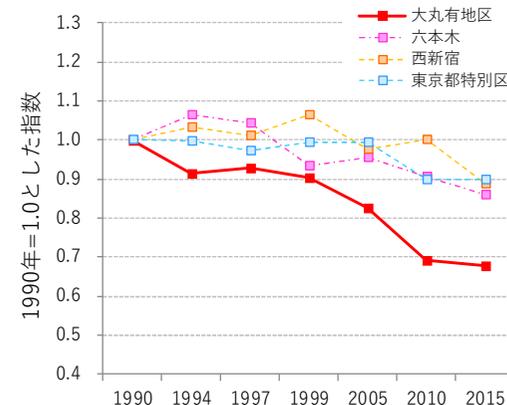


図1-5 地区別の平日自動車類12時間交通量の推移

□ 需要動向に合わせた駐車場整備が課題

- ・ 地区全体の床面積や従業員人口が増加している中、人の移動に伴う自動車の利用は減少している。
- ・ 変化する自動車の需要動向に合わせて、適切な駐車場台数を確保していくことが課題である。

② 車番認証データの分析

□ 駐車場入出庫の詳細なデータを3駐車場で継続取得中

- 車番認証システムにより、駐車場に入出庫する車両の詳細なデータを継続して取得している。
- 車番認証システムでは、車種のほか、事前に登録された情報に基づいて利用区分（一般時間貸しや定期等）の区別がなされている。このため、これまででは困難であった一般時間貸しと定期を区別した分析が可能になっている。
- 第16期では計3駐車場のデータを取得した。

表2-1 車番認証データの概要及び取得状況

	A駐車場	B駐車場	C駐車場
取得期間	2018/11～2020/6	2018/11～2020/6	2019/2～2020/3
取得情報	一般/定期、自家用/事業用、車種コード、出入口車籍地、入出庫時刻 ※C駐車場は物流荷さばきの区別あり		
データ件数	約15万件	約22万件	約10万件

- 各駐車場の平日では、A駐車場・C駐車場で約300台、B駐車場で約500台の入庫が平均してなされている。

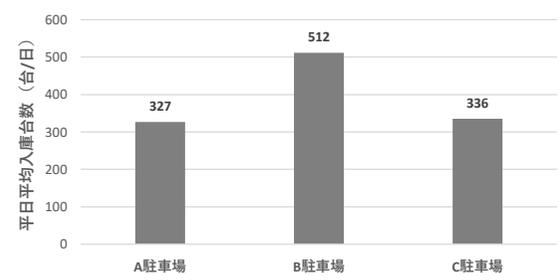


図2-1 平日の一日あたり平均入庫台数 ※2019/4～2020/3の平日に入庫した車両を対象に集計

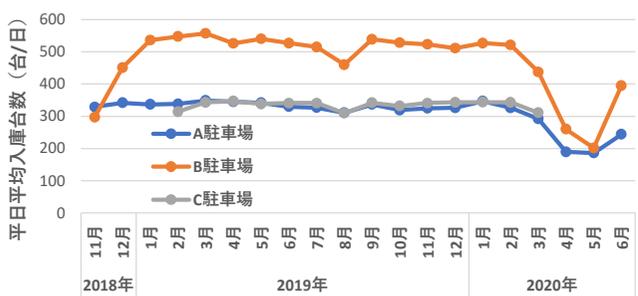


図2-2 平日の一日あたり平均入庫台数の推移

分析① 一般時間貸しと定期は駐車時間が異なる

- 一般時間貸しと定期は駐車時間の分布が異なる。
- 一般時間貸しの駐車時間は概ね80分以内だが、定期は12時間程度の長時間の利用も少なからず存在する。

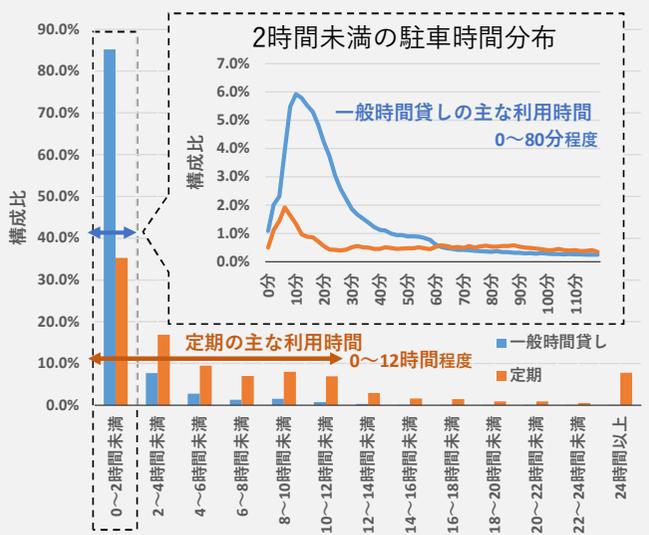


図2-3 平日の平均的な駐車時間分布

分析② 一般時間貸しの入庫台数が多いが回転率は高い

- 一日の平均的な入庫は一般時間貸しの方が多。
- 一方で平均的な一日の駐車台数の推移を見ると、ピーク時の駐車台数の約半数は定期である。これは、定期の方が前日からの駐車台数が多いことに加え駐車時間も長く、回転率が低いためである。

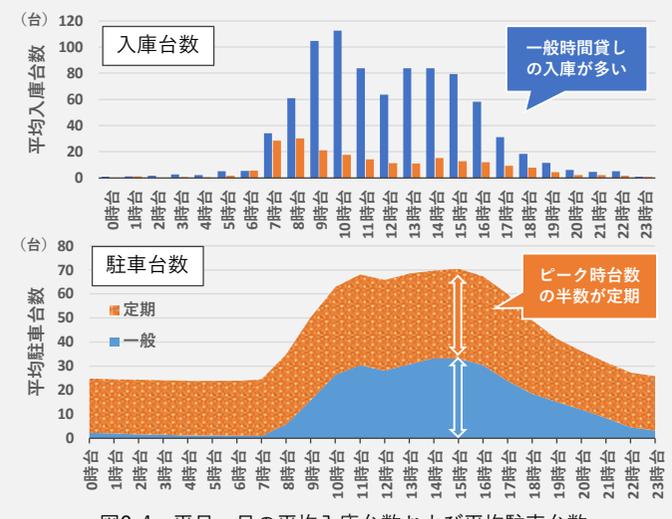


図2-4 平日一日の平均入庫台数および平均駐車台数

※2019/4～2020/3の平日にA駐車場、B駐車場、C駐車場に入庫した一般時間貸し及び定期の車両を対象に集計。

□ より精緻な駐車場需要予測に向けた検討を予定

- 1日に入出庫する車両には一般時間貸しと定期が混在し、ピーク時の駐車台数は一般時間貸しと定期が概ね半数ずつ存在している。
- 定期貸し用の駐車スペースは実際に駐車されているかどうかにかかわらず他の車両は利用できない空間である。

駐車場需要予測の際には、一般時間貸しと定期の需要を別々に推計することが望ましい。

- 従来の駐車場の需要調査では基本的に一般時間貸しと定期を区別しておらず、一般時間貸しのみに限定了な需要予測が困難であった。
- 車番認証データから、一般時間貸しと定期を区別したデータを用意できるため、より精緻な需要予測を実施できる可能性がある。

従来の駐車場需要予測手法と比べて、より適切な整備台数を推計できる手法の開発に繋がるか、引き続き検討を進める予定

(参考) 緊急事態宣言解除後、駐車需要は回復傾向

- 平均入庫台数の前年度同月比を見ると、一般時間貸しの乗用車、貨物車、定期の乗用車のいずれも、2020年は5月にかけて同様のペースで需要が落ち込み、6月には回復傾向にある様子がみられる。
- 入庫台数が最も減少したのは一般時間貸しの貨物車であり、2020年5月には2019年5月から約200台の需要減が見られた。

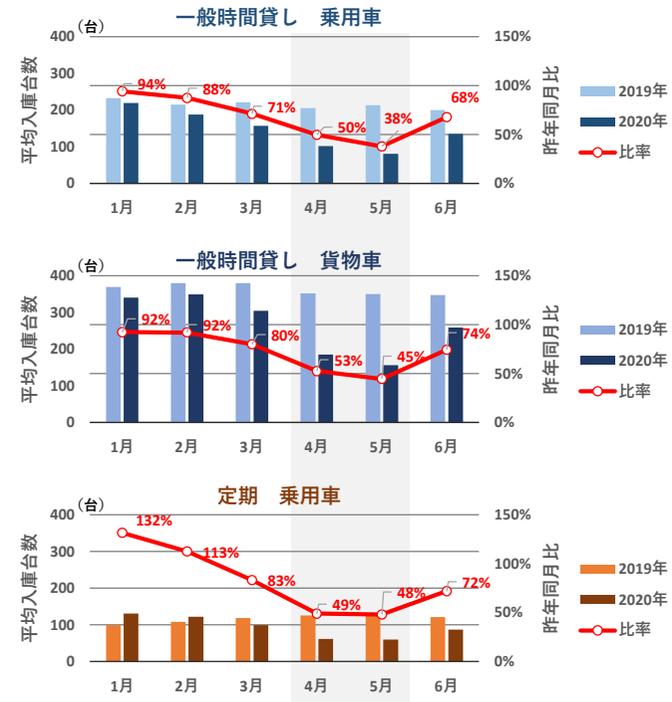


図2-5 2020年1月以降のA駐車場・B駐車場の入庫台数変化

③ 路上駐停車に関する分析

□ 地上車寄せの設置されたビルの周辺では路上駐停車が少ない傾向

- 地上車寄せが設置されたビルの周辺では、地下のみ車寄せが設置されたビル周辺と比べて路上駐停車密度が低い傾向が見られている。
- 地上部へ車寄せやタクシー乗り場を設置することが路上駐停車の削減に寄与するものと考えられる。

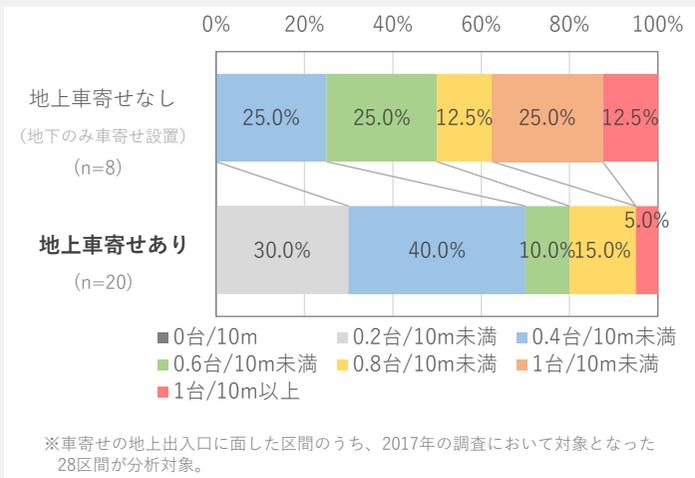


図3-1 車寄せの整備状況による最大路上駐停車台数密度割合

□ 車高制限の低いビルが多いことが貨物車の路上駐停車が多く発生する傾向

- 車高制限の低いビルの多いエリア周辺やパーキングチケット設置区間において、貨物車の路上駐停車が多い傾向がみられる。

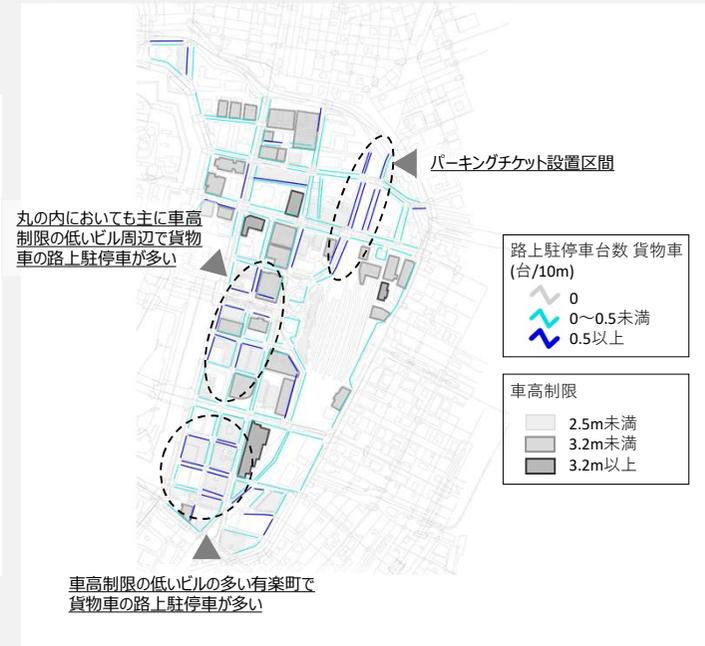


図3-2 区間別の路上駐停車台数密度 (貨物車)

□ 路上駐停車の半数が貨物車・約3割が乗用車

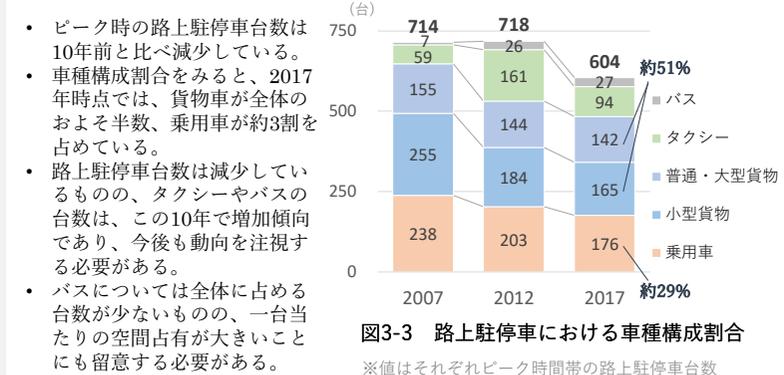


図3-3 路上駐停車における車種構成割合

□ 東京駅・有楽町駅周辺でバスの路上駐停車が多い傾向

- 全体に占めるバスの路上駐停車台数は少ないものの、この10年で増加しており、特に東京駅や有楽町駅周辺において、観光バスと思われる車両の路上駐停車がみられる。



図3-4 区間別の路上駐停車台数密度 (バス)

主に施設建替時のハード面での対応

□ 地上への車寄せの設置の促進

- 地上車寄せを設置することで、周辺の路上駐停車が少なくなる効果があると考えられる。
- そのため、建替え時等においては、貨物車、乗用車、タクシー等が利用可能な車両の車寄せの地上部への設置を促進していく。
- 車寄せの利用促進にあたっては、サイン・誘導員等の配置を合わせて検討することが有効である。

大丸有地区における地上車寄せの設置例 (地域ルール適用施設)



□ 十分な駐車場車高確保の促進

- 車高制限が、特に貨物車量の路上駐停車の要因となっていることが想定される。
- そのため、駐車場における十分な車高確保の促進が求められる。

大丸有地区における駐車場車高の路上駐停車への影響 (車高制限2.1mのビル)



【例】物流を考慮した建築物の設計上の考慮事項

【有効高】市街地の標準的な集配車両 (2トン車) がカバーされる有効高3.2mを想定することが望ましい



出典：「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」平成29年3月、国土交通省総合政策局物流政策課