

中心業務地区（CBD）における観光に資する交通のあり方に関する研究
概要版（2025 年 3 月 31 日時点）

國學院大學 大門創

1. はじめに

海外都市の中心業務地区（CBD：ロンドン/シティ、ニューヨーク/ウォール街、フランス/ラ・デファンスなど）は、その地区自体が業務地区としての性格だけでなく、観光地区としての性格を有しているケースが見られる。

本研究では、我国屈指の中心業務地区（CBD）である大丸有地区における観光推進とそれに資する交通のあり方を整理することを目的とする。

2. レジャー・ツーリズム・観光の関係と大丸有地区

観光庁の観光入込客統計に関する共通基準（2009 年）によると、観光とは「余暇、ビジネス、その他の目的のため、日常生活圏を離れ、継続して1 年を越えない期間の旅をし、また滞在する人々の諸活動」と定義している。

UNWTO によると、ツーリストとは「レジャー目的、ビジネス目的およびその他の目的で、1 年を越えない期間において、自己の定住的圏以外の地域を訪れ滞在する訪問客で、訪問国で報酬を受ける仕事に就く者を除く」と規定される。

レジャーの中には、ツーリズム（旅行）とその他レジャーがあり、ツーリズム（旅行）の中には、「ビジネス」「友人・知人訪問」「レクリエーション」「観光」がある、という関係になっている（図 1）。

3. 各国の中心業務地区の観光資源や交通の状況

海外では、CBD だけでなく周辺地域を含めると観光資源は豊富である。日本でも、大丸有地区だけに限定すると観光資源は限定的だが、周辺地域を含めると観光資源は豊富である（表 1）。

4. 大丸有地区の現状と観光に資する交通に向けた課題

アーバン・ツーリズムの観点から、大丸有地区の交通の課題と留意点を 6 つの観点から整理した。

(1) 自動車(駐車スペースと乗降スペースの関係)

- 数十年後の完全自動運転社会を見据えて、「駐車スペース」よりも「乗降スペース」の確保を重視することが望ましい。
 - 既存の地下駐車場を乗降スペースや待機スペースに転用すれば、余剰となる駐車場を利活用することができる。ただし、歩行者の利便性の観点から、乗降スペースを活用する場面は限られることに留意する必要がある。
 - 地上エントランスの車寄せは、①と比較して活用される場面は多いが、歩行者動線と自動車動線が交差することから、歩行者通行量に留意する必要がある。
 - 歩道を切り込み車道に平行するように乗降スペースを設け、その内側に歩道兼オープンスペースを設けることで、自動車動線と歩行者動線が交わらないようになり、歩行者の安全上、自動車の処理能力上望ましい。ただし、民間の敷地が低減することから、制度やインセンティブに課題が残る。
 - 地区全体の乗降スペースを確保するために、再開発に併せて乗降スペースを設けた場合に、地域ルール of の附置義務駐車台数を緩和する制度設計等を検討することが望ましい。

(2) 自動車(休日の駐車場の利活用)

- 平日、休日ともに、駐車場のピーク率は 3～4 割程度に留まっていることから、半数以上の駐車スペースは空いている。
- これらの駐車場を、休日の観光交通のために活用してもらうような対策を講ずることが望ましい。
 - 観光による東京来訪者の駐車場選択に関する調査
 - 観光による東京来訪者への情報提供

(3) バス(貸切バスの乗降スペース)

- 不定期の観光バスや、MICE に関連した貸切バスの需要があり、バスの乗降・待機スペースを確保することが望ましい。
 - MICE では、日中の会議は大丸有地区、夜の交流（パーティー等）は大丸有地区外というニーズもあり、不定期のバスの乗降に対応できるスペースを確保することが望ましい。
 - はとバスやスカイバスは、現状路上での乗降をしており、これらも併せて、乗降スペースをどう確保していくかを検討することが望ましい。
 - ビルの地下駐車場にバスを待機させるために必要なことはなにか？駐車場地域ルールの地域貢献策として貸切バス乗降スペースを確保することはできないか、など検討することが望ましい。

(4) バス(周辺地区との連携による周遊)

- 大丸有地区だけでなく、周辺地区（神田、日本橋、銀座など）と連携して、周遊できる環境を構築することが望ましい。
 - 丸の内シャトルやメトロリンク日本橋など、エリア独自に運行している巡回バスを連携させることはできないか。
 - 大丸有地区とその周辺を周遊する訪日外国人が、現在どのような移動しているのか、検討することが望ましい。

(5) 自転車(シェアサイクル、キックボードなど)

- 歩行者の快適性を阻害するような自転車の通行は抑制することが望ましい。
 - 海外の CBD ではシェアサイクルポートが景観を阻害し、多い自転車通行が歩行者の歩行快適性を阻害している。
 - 歩行者の快適性を重視した自転車ポートの配置等に配慮すべき。

(6) 歩行者(歩行者ネットワーク)

- 大丸有地区周辺の観光資源である東京駅と皇居をつなぐ行幸通りのネットワークを強化することが望ましい。
 - 現状で、仲通りは、海外に比べて歩行快適性が高い（駐車場抑制、自動車交通量抑制なども関連している）。
 - 東京駅とビル群を分断する大名小径は、駅前広場再整備の際に検討された結果、行幸通りが途切れることになっているが、観光資源としての東京駅と皇居が地上の歩行者ネットワークでつながっていることは、観光需要を受け入れる上で重要であると考えられる。

5. おわりに

おわりに、課題に従って、今後調査することが望ましいことを以下のとおり整理した（表 2）。

表 1 CBD とその周辺の観光資源の分布

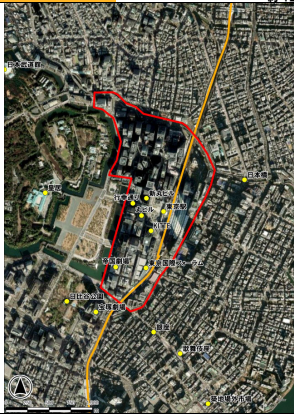
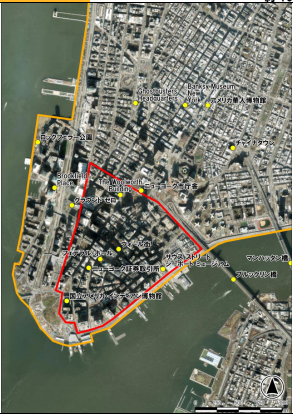
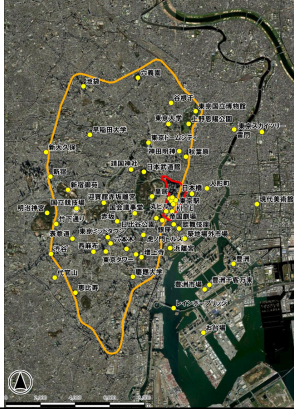
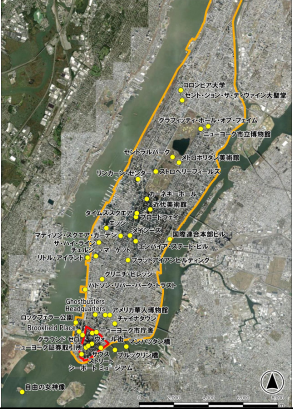
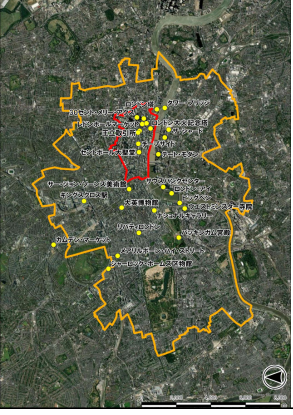
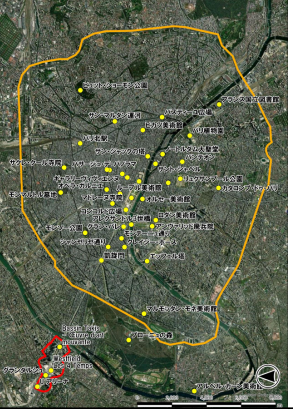
	東京	ニューヨーク	ロンドン	パリ
CBD	大丸有地区	ウォール街	シティオブロンドン	ラ・デファンス地区
CBD面積	約 120 ha	約 100 ha	約 290 ha	約 140 ha
CBD観光資源				
CBD周辺	山手線	マンハッタン	Tube Fare Zone 1	パリ
CBD周辺面積	約 6300 ha	約 5400 ha	約 5200 ha	約 8700 ha
CBD周辺観光資源				

表 2 観光に資する交通に向けた課題と、調査項目案

課題	調査項目案
① 自動車(駐車スペースと乗降スペースの関係)	・民間敷地で乗降スペース確保のためのスキーム調査 ・駐車場地域ルールの地域貢献策による民間敷地での乗降スペース確保のためのスキーム調査
② 自動車(休日の駐車場の利活用)	・地方から東京への自動車来訪者の駐車場選択を把握する調査 ・地方から東京への自動車来訪者が大丸有地区の地下駐車場を利用するための条件
③ バス(貸切バスの乗降スペース)	・駐車場地域ルールの地域貢献策による民間敷地での貸切バス乗降スペース確保のためのスキーム調査
④ バス(周辺地区との連携による周遊)	・大丸有地区とその周辺を観光する訪日外国人観光客の移動実態調査 ・大丸有地区と日本橋地区の無料シャトルバス連携のために必要な課題整理
⑤ 自転車(シェアサイクル、キックボードなど)	・大丸有地区のシェアサイクル、キックボードの利用実態調査
⑥ 歩行者(歩行者ネットワーク)	・大丸有地区内の東京駅や皇居などの滞留状況や周遊実態調査