

大丸有地区における物流の取組み

2019.2.19



大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会
白根哲也(三菱地所株 開発推進部)

1) 大丸有地区の概要とまちづくり

2) 大丸有地区の交通と駐車場の状況

3) 大丸有地区の貨物車利用実態

4) 駐車場地域ルールの運用と
物流に係る取組み

5) 課題と今後の方向性

地区の概要

1. 建物棟数: **約100棟** 平均敷地規模: **約0.6ha**
2. 就業人口: **約28万人**
3. 事業所数: **約4,300事業所**
4. 地区内に本社をおく東証一部上場企業: **約92社**
5. 地元地権者を中心に、大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会が設立（昭和63年発足）現在、**一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会**に移行、会員 86団体



大丸有地区は、明治時代中期から開発が行われ、日本の近代産業化や高度経済成長に合わせてその姿を変えてきました。

1890-1920年代 第一次開発（前半）

日本の近代産業化を支える
初めての「賃貸オフィス街」開発

赤レンガ「一丁倫敦」時代・東京駅開業



1920-1940年代 第一次開発（後半）

東京駅を中心とする「表玄関化」
米国式建築技術によるビル大型化

最高高さ31m「一丁紐育」時代



1950-1970年代 第二次開発

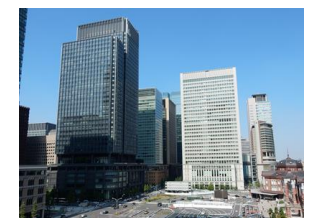
高度経済成長を支える建替大量供給

容積率制導入と敷地統合で大型化
「丸の内仲通り」を中心に街並み整備



2000-2010年代 第三次開発

国際競争力を持ったビジネス
拠点の形成・再開発



大丸有地区は、2000年以降の再開発のなかで、これまでの業務系用途中心の街から商業・文化系用途も備えた街へと変貌している。
歩行者通行量も2002年→2015年に平日で約1.2倍、土日は約2.5倍に増加

1967



現在



住民参加の合意形成にもとづく面的なまちづくり

ハード、ソフト両面でのまちづくり

民間まちづくり組織（民間地権者など89社）

一般社団法人
大丸有地区まちづくり協議会
（1988年設立、2012年社団化）

環境共生推進組織

一般社団法人
大丸有環境共生型まちづくり推進協会
（エコツェリア協会）
（2007年設立）

公民まちづくり組織（1996年組成）

・東京都 ・千代田区
・JR東日本 ・大丸有協議会

大丸有地区まちづくり懇談会

まちづくりガイドライン

エリアマネジメント組織

会員約180名

→企業、就業者、学生等も参加

NPO法人 大丸有エリアマネジメント協会
（2002年 東京都NPO認証取得）

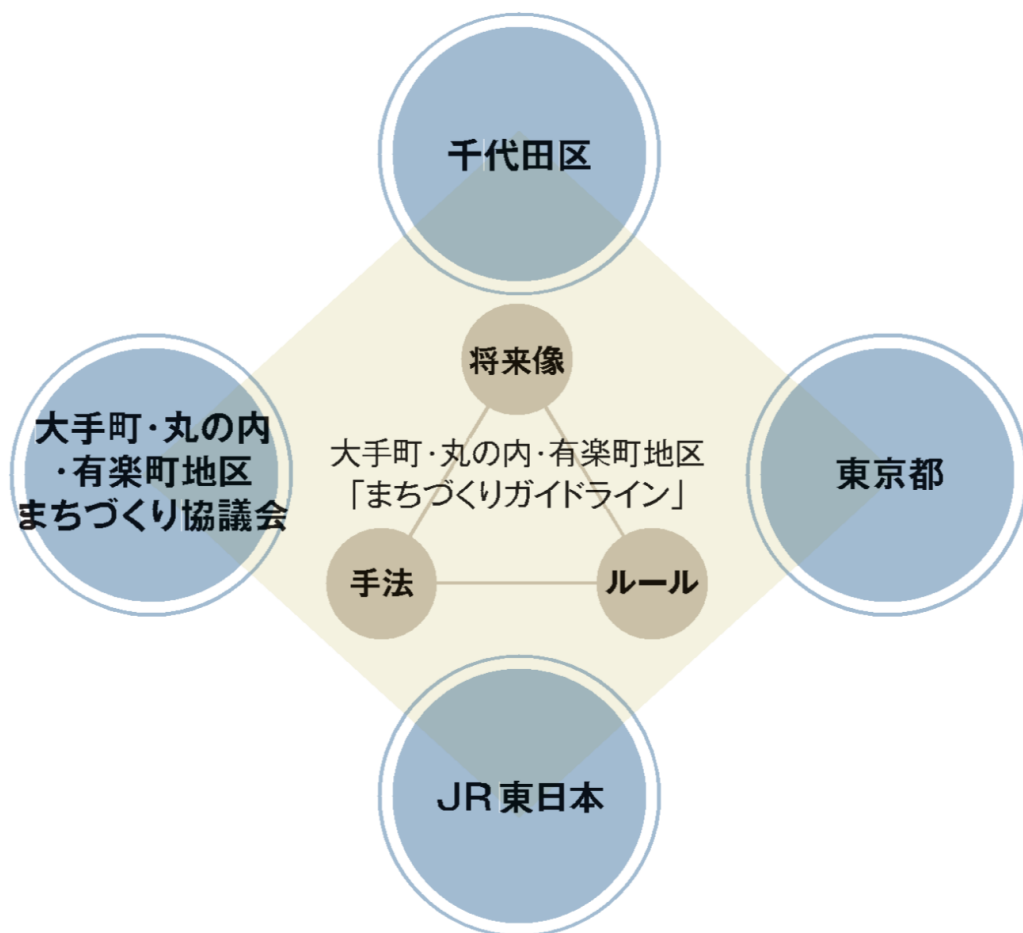
駐車場地域ルール運営組織

大丸有地区駐車協議会
（2004年設立）

大丸有地区まちづくり懇談会（1996年発足）

○まちの将来像を公共と民間が自由に討議し方針を決定・・・「P. P. P.」のまちづくり

○地区が望ましい発展を遂げるために「将来像」「ルール」「手法」を纏める・・・「まちづくりガイドライン」



まちづくり
ガイドライン
2014

大手町・丸の内・有楽町地区
まちづくりガイドライン2014

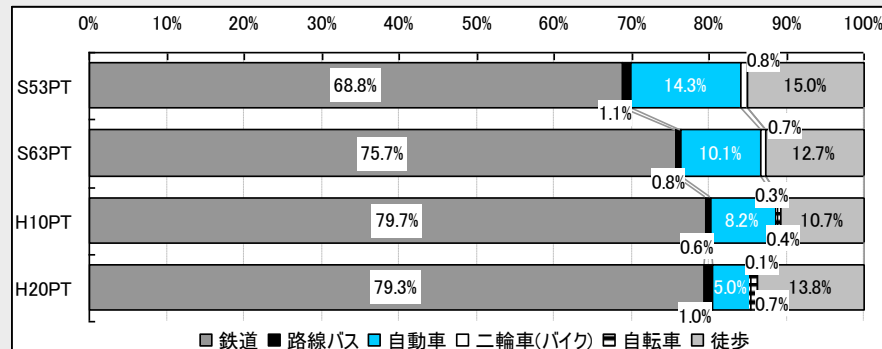
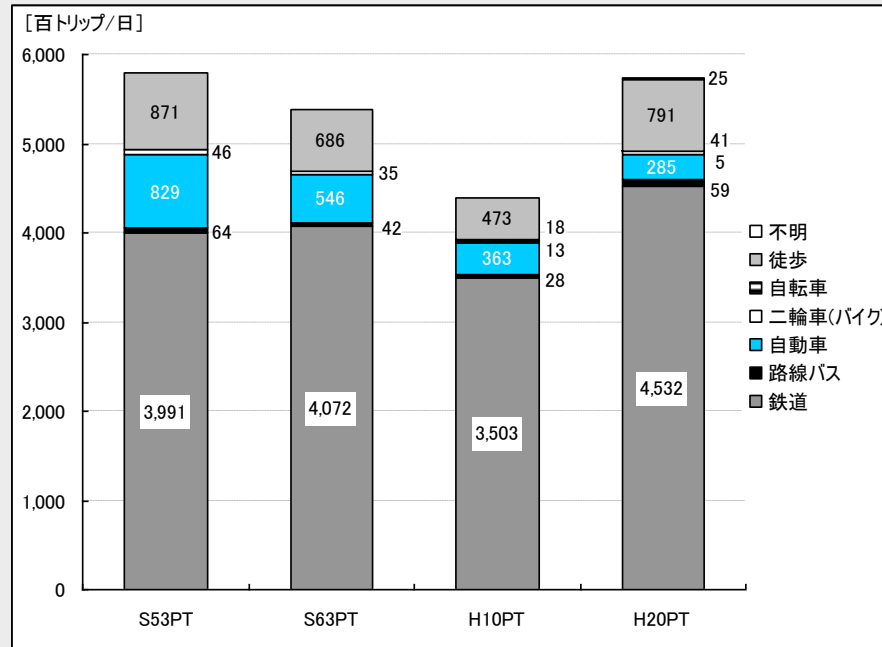


平成26年5月
大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会

- 1) 大丸有地区の概要とまちづくり
- 2) 大丸有地区の交通と駐車場の状況**
- 3) 大丸有地区の貨物車利用実態
- 4) 駐車場地域ルールとの運用と
物流に係る取組み
- 5) 課題と今後の方向性

○鉄道、地下鉄等の公共交通が大変発達・・・13駅28路線

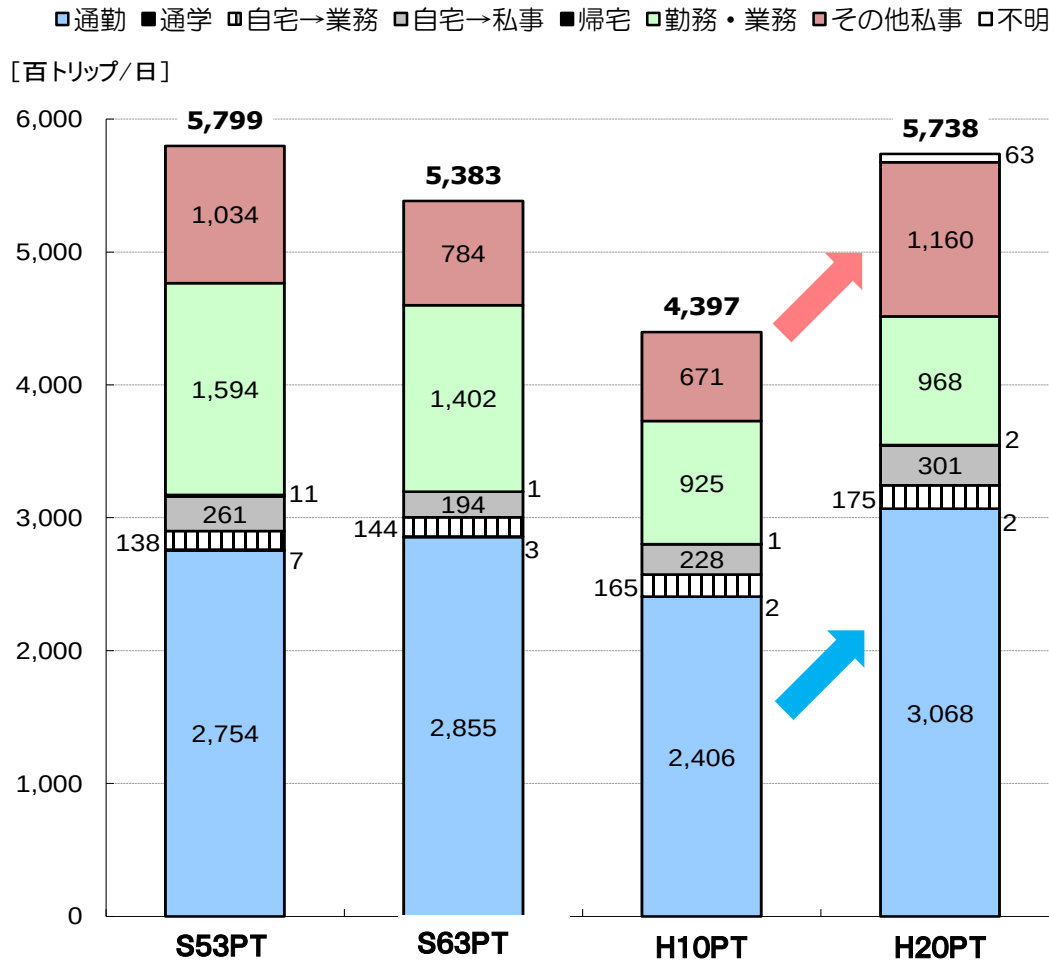
○交通手段では自動車が少なく、経年的にも減少の傾向



※東京都市圏パーソントリップ調査
(PT調査)データより集計

○H10年→H20年にかけて“通勤”と“その他私事”が増加。

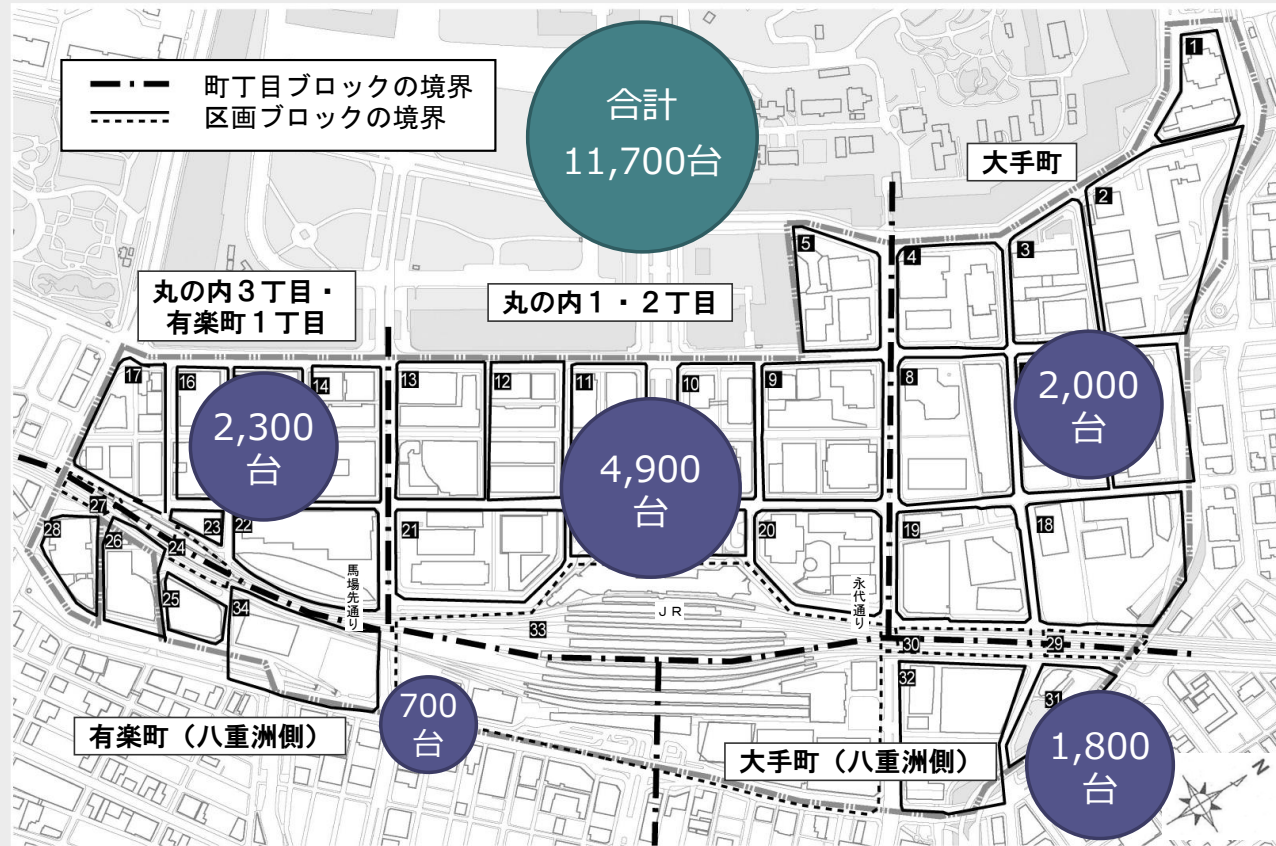
○“通勤”はオフィス床の集積によるもので、“その他私事”は商業や文化用途の増大によるものと思われる。



※東京都市圏パーソントリップ調査
(PT調査)データより集計

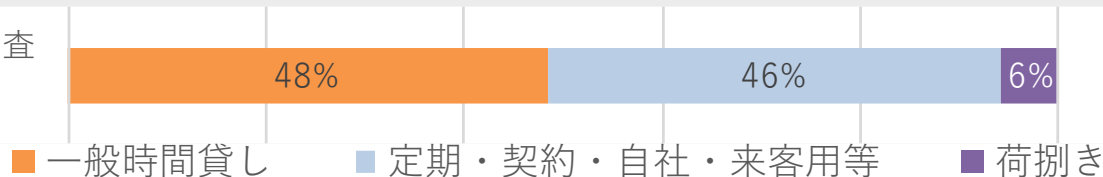
○大丸有地区全体で約11,700台の駐車スペースがある。

○全体のうち、荷さばき専用スペースは約6%、約800台分



※第2回駐車需給
実態調査(2012年)
※アンケート調査
回収ビル数/対象ビル数:
83/104(回収率80%)

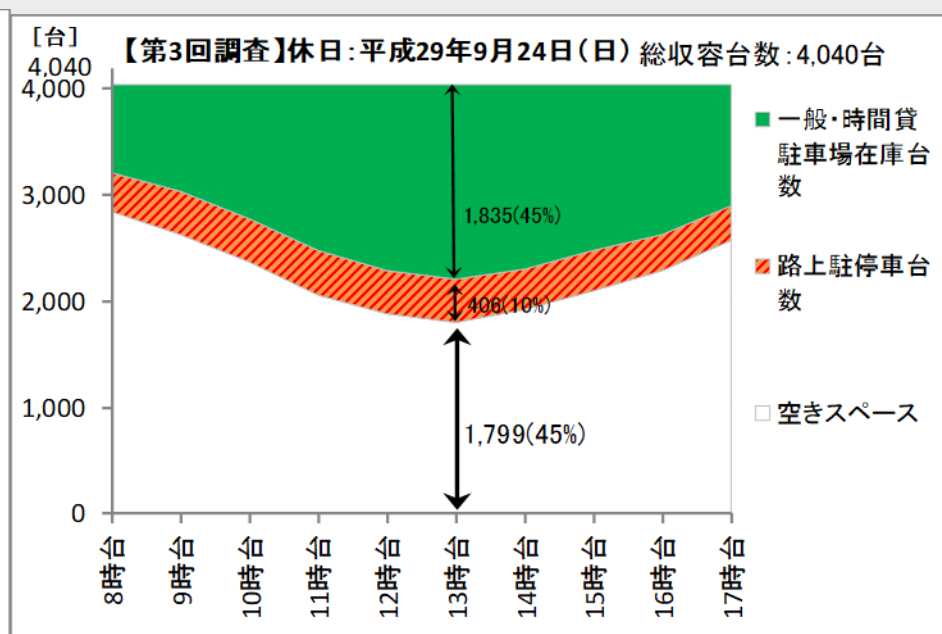
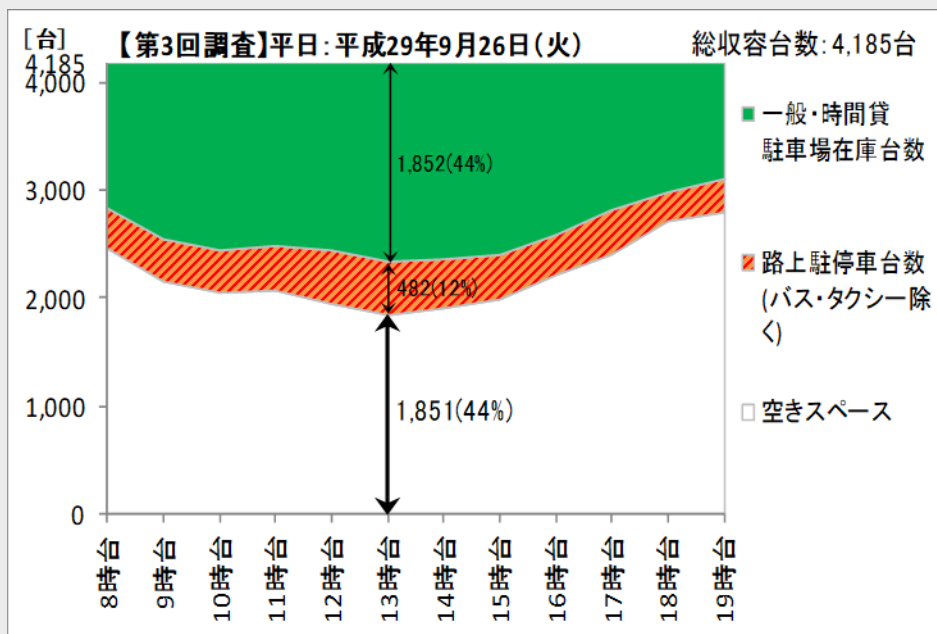
第2回調査
(H24)



○アンケート調査により需要を把握できた一般・時間貸し駐車場のみを対象

総収容台数は平日4,185台、休日4,040台

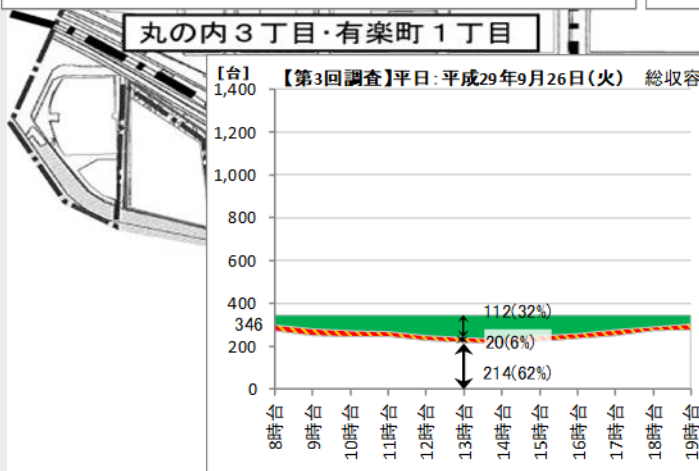
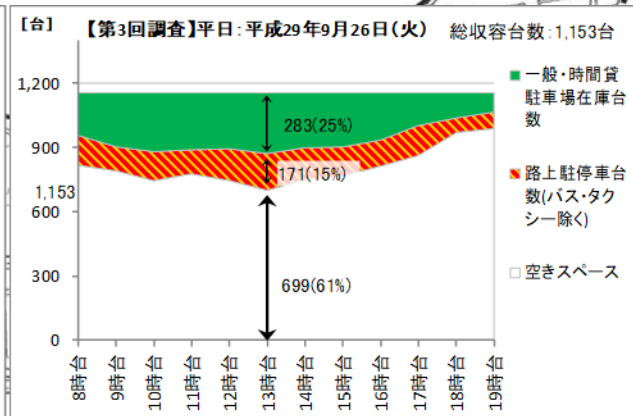
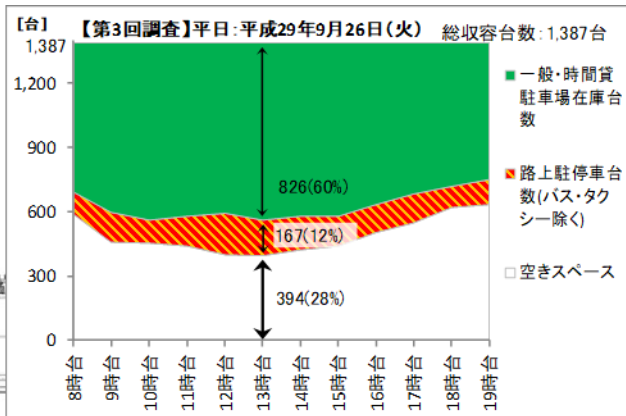
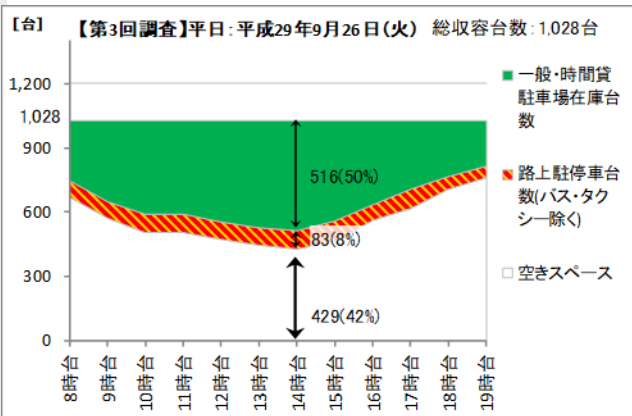
○平日・休日とも、路上駐停車を収容しても、まだ空きスペースが充分ある状況



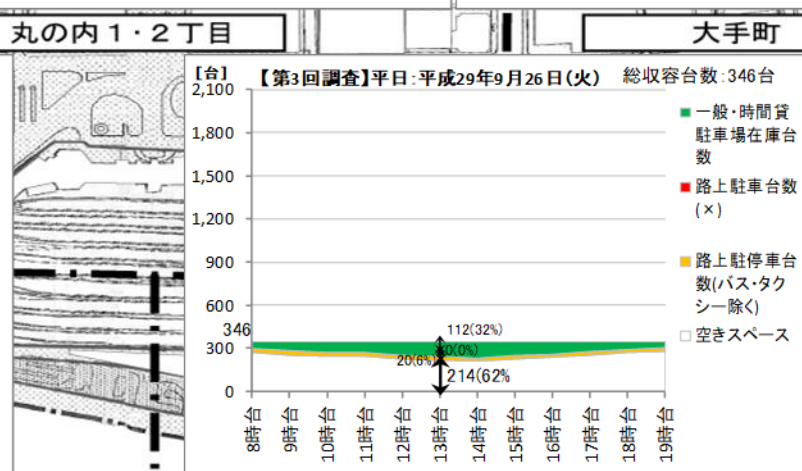
※第3回駐車需給実態調査（2017年）

※アンケート調査回収ビル数／対象ビル数：83／104（回収率80%）

○エリアにより駐車場在庫や路上駐停車の状況に差が見られるが、どのエリアも路上駐停車を収容しても、まだ空きスペースが充分ある状況



有楽町(八重洲側)



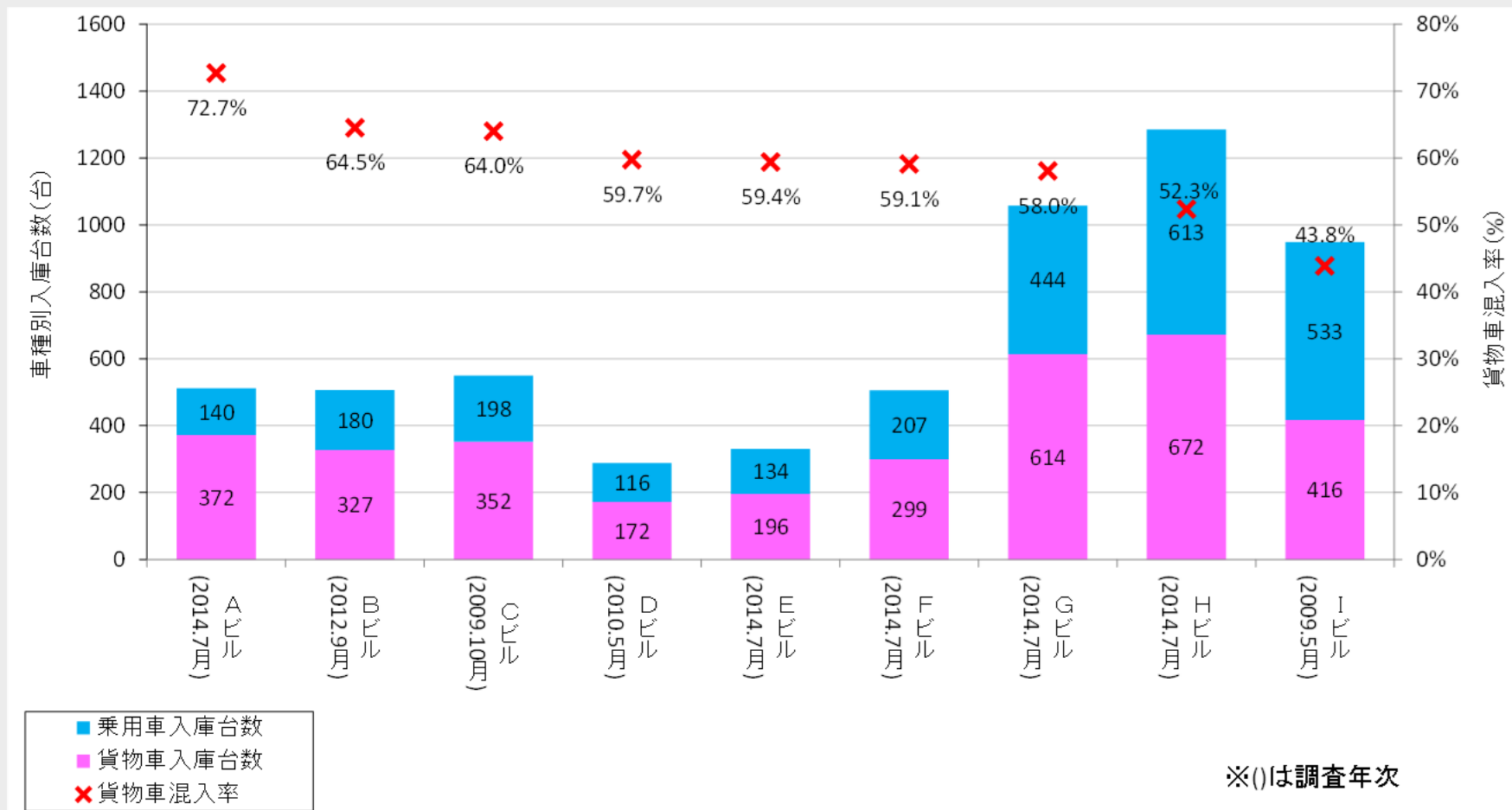
大手町(八重洲側)

※第3回駐車需給実態調査（2017年）

※アンケート調査回収ビル数／対象ビル数：83／104（回収率80%）

- 1) 大丸有地区の概要とまちづくり
- 2) 大丸有地区の交通と駐車場の状況
- 3) 大丸有地区の貨物車利用実態**
- 4) 駐車場地域ルールとの運用と
物流に係る取組み
- 5) 課題と今後の方向性

○ほとんどのビルで、駐車場利用の半数以上が貨物車、多いビルで7割を超える。



※大丸有駐車協議会調査データより集計 (2014年)

○平日の路上駐停車は、貨物車が乗用車を上回る状況

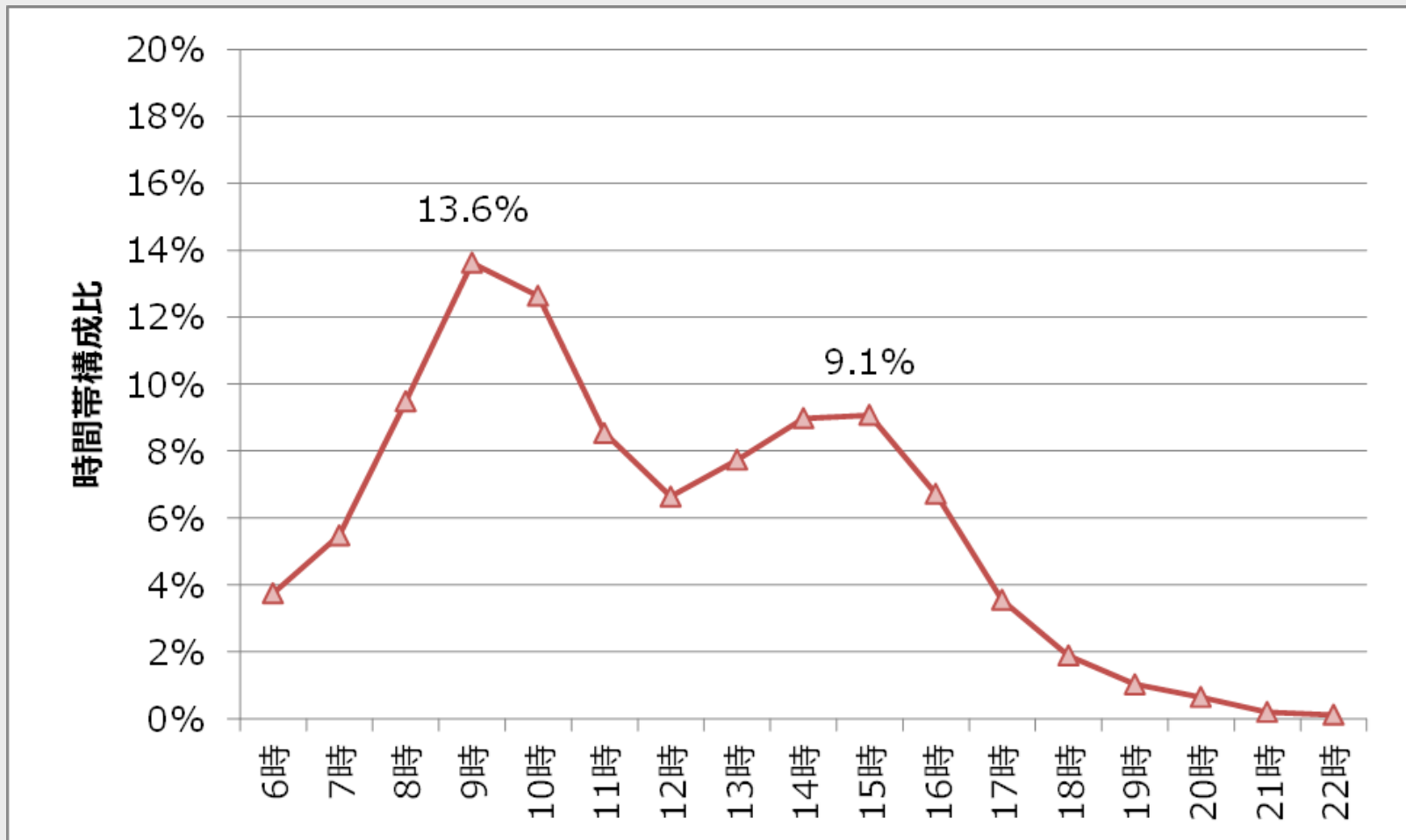
乗用車（約6,200台） < 貨物車（約8,500台）



※大丸有駐車協議会調査データより集計（2012年）

（タクシーは含みません）

○午前中の利用が多く、9時台がピークとなっている。午後にも小ピークがある。



※大丸有駐車協議会調査データより集計（2015年）

○館内共同配送実施ビルはまだ多くない。

■館内配送を実施しているビル（一部直納も含む）

■ 宅配事業者等が受託して館内共同配送を実施

■ ビル管理者またはテナント企業が地下で荷受けし館内配送している
（金融機関、新聞社、商社、ホテルなど）



※大丸有駐車協議会調査データより集計（2015年）

○館内共同配送の事例

	Mビル		新Mビル	
① 施設	地上36階 地下4階 オフィス26フロア 商業店舗9フロア		地上38階 地下4階 オフィス27フロア 商業店舗8フロア	
② 延床面積	約16万㎡		約19.5㎡	
③ 搬入車両利用台数 (2017年度実績)	月平均		月平均	
	約950台		約900台	
④ 取次個数 (2017年度実績) ※ 集配合計	月平均	1日平均	月平均	1日平均
	約22,000個	約730個	約24,000個	約800個

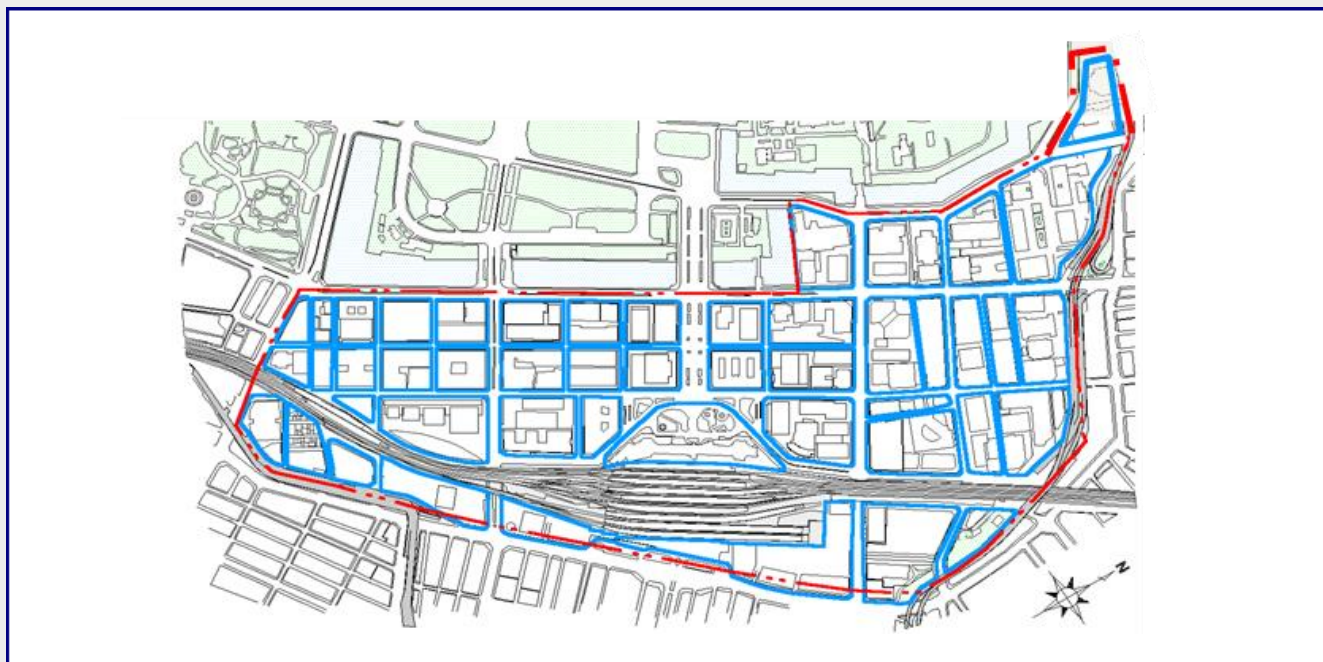
- 1) 大丸有地区の概要とまちづくり
- 2) 大丸有地区の交通と駐車場の状況
- 3) 大丸有地区の貨物車利用実態
- 4) 駐車場地域ルール^①の運用と
物流に係る取組み
- 5) 課題と今後の方向性

○地元住民の組織である大丸有まちづくり協議会の発意により、千代田区に建議し、千代田区の告示を受け、2004年11月より運用を開始。

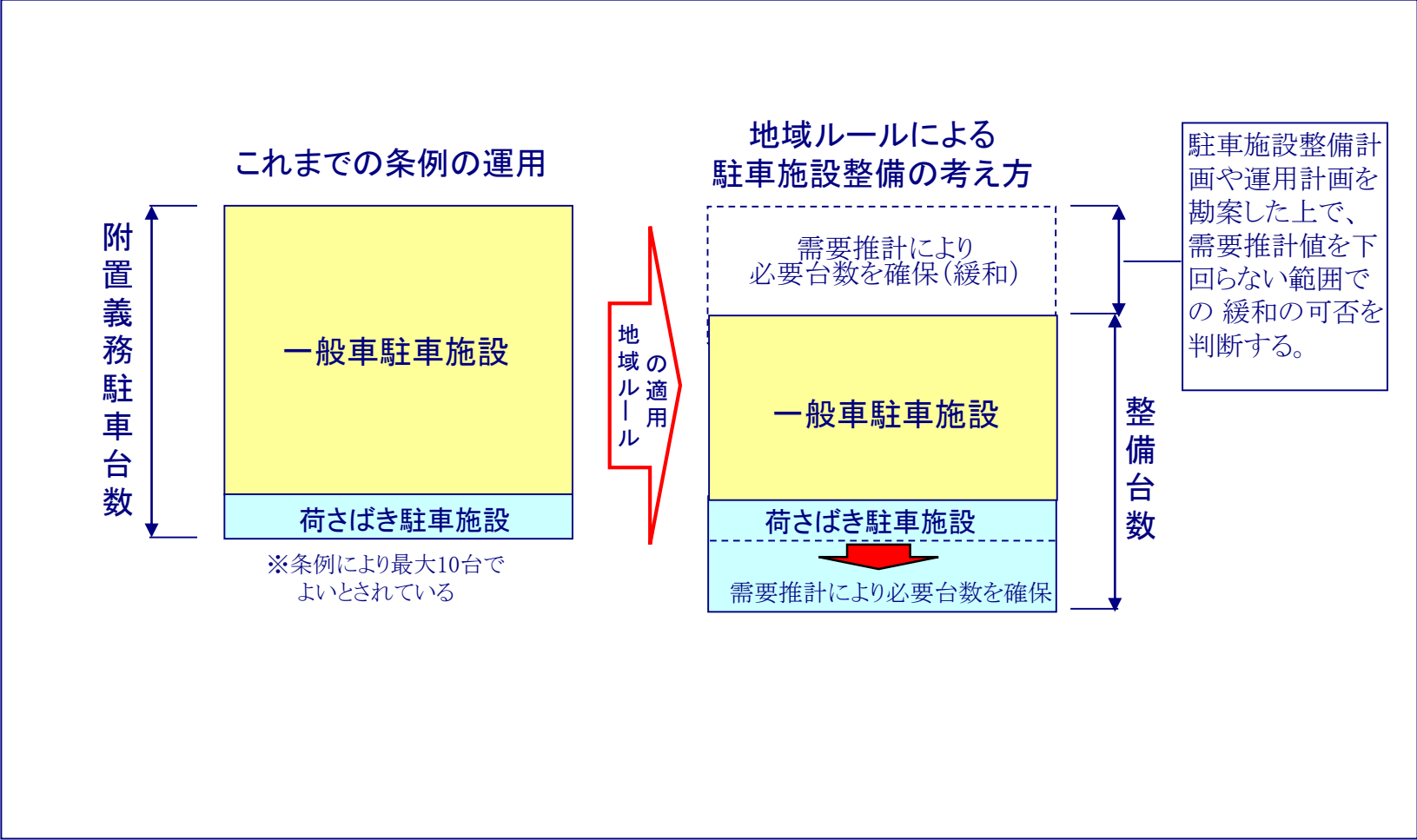
○地域ルール of 目的

- 1)大丸有地区 of 地域特性を踏まえ、適切な駐車場整備を行う。
- 2)地域として、路上駐車 of 排除や駐車場への誘導などに取り組み、交通 of 円滑化と安全性 of 確保を図る。

○地域ルール of 対象地区



○駐車場整備台数の考え方の模式図



○駐車場地域ルールの適用実績一覧

承認番号・ビル名	承認時期	条例による 附置義務台数 (A)台	地域ルール適用 による整備台数 (B)台	削減台数 (A－B)台	B/A (%)	貨物車用 駐車マス (台)	
①Aビル	2004.12	142	103	39	72.5	10	
②Bビル	2004.12	458	370	88	80.8	10	
③Cビル	2005.03	319	225	94	70.5	10	
④Dビル	2006.02	805	566	239	70.3	39	
⑤Eビル	2006.04	177	115	62	65.0	10	
⑥Fビル	2006.08	434	282	152	65.0	18	
⑦Gビル	2006.12	474	314	160	66.2	25	
⑧Hビル	2007.02	276	183	93	66.3	35	
⑨Iビル	2008.06	412	236	176	57.3	28	
⑩Jビル	2009.03	313	136	177	43.5	42	
⑪Kビル	2009.10	480	260	220	54.2	45	
⑫Lビル	2009.05	434	301	133	69.4	42	
⑬Mビル	2010.08	145	81	64	55.9	16	
⑭Nビル	2011.12	281	209	72	74.4	29	
⑮Oビル	2013.08	353	326	27	92.4	36	
⑯Pビル	2013.11	340	255	85	75.0	27	
⑰Qビル	2014.06	505	319	186	63.2	51	
⑱Rビル	2015.07	319	170	149	53.3	25	
⑲Sビル	2016.02	632	357	275	56.5	47	
⑳Tビル	2016.10	1, 156	681	475	58.9	89	
㉑Uビル	2017.08	157	84	73	53.5	12	
合 計		8, 612	5, 573	3, 039	64.7	646	➡ AV. 30.7台

【 整備台数の考え方 】

○荷さばき駐車マス数の算定および
整備計画策定の流れ

荷さばき駐車マス数の必要量は、図-5のフローに従い算定し、駐車施設全体の整備計画を策定することとする。

必要な駐車マス数は、基本的には以下のように、貨物車による発生集中原単位(A) を用いて「貨物車の1日の入庫台数(B)」を算定し、ピーク1時間集中率(C) や平均駐車時間(D)に関する指標を用いて算出することとなる。

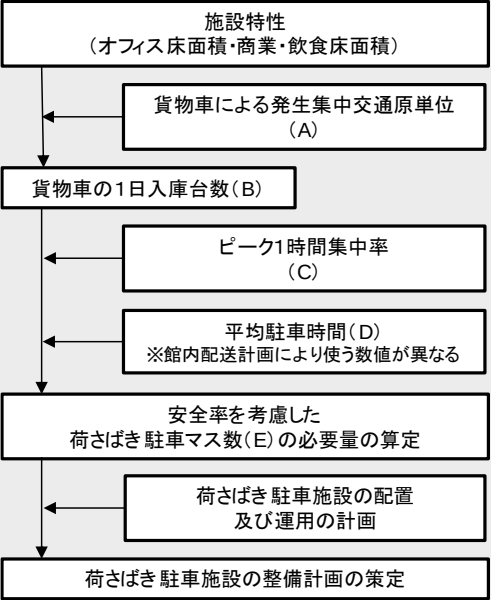


図-5 需要推計と計画策定の基本的な流れ

○荷さばき駐車マス数の算定に用いる指標

(A) 貨物車による発生集中交通原単位

表-2 貨物車による用途別発生集中交通原単位の見安となる数値

	業務用途(A _{業務})	商業用途(A _{商業})
貨物車の発生集中交通原単位	25台／ha・日	100台／ha・日

(C) ピーク1時間集中率

表-3 貨物車のピーク1時間集中率の見安となる数値

	ピーク1時間集中率(C)
大丸有地区共通	15%

(D) 平均駐車時間

表-4 ビルの館内配送計画を考慮した貨物車の平均駐車時間の見安となる数値

館内配送計画	平均駐車時間(D)
館内の配送の全てを共同配送により管理するビル	20分／台
共同配送と直納が混在するビル	30分／台
館内の配送のほとんどがドライバーの直納により行われるビル	40分／台
貨物用エレベーターがないか、または縦持ちに制約があるビル	60分／台

【 整備計画の考え方 】

荷さばき駐車には、乗用車種の駐車施設と異なり、荷の積みおろしと集配送のための搬送を伴う。
荷さばき施設として必要な機能を整理すると下表のとおりである。

表-1 荷さばき駐車施設に必要な施設と機能

施設	必要な機能	備考
1) 車路	・貨物車が荷さばき施設に出入りするときに利用する通路 ※2トンロング車が走行可能な通路を確保すること	
2) 駐車マス	・貨物車の駐車に必要な空間 ・必要面積は「貨物車1台当たりの必要面積」×「駐車区画数(駐車マス数)」 ※2トンロング車に対応した駐車マスを必要かつ十分に確保すること ※二輪車(バイク便)による貨物の搬入が予想される場合には、二輪車用の駐車スペースの設置を検討すること	
積みおろし作業スペース	・貨物の荷おろし、積み込み作業に必要なスペース	
駐車マスから荷さばき場までの通路	・台車やロールボックスで貨物を運ぶための通路 ※駐車マスと荷さばき場が離れている場合には、物流動線の必要幅の確保や段差解消に留意する	
3) 荷さばき場	・置き換え・積み替え、仕分け・配分、貨物の運搬などの作業を行うスペース ※駐車マスの背後(周囲)に荷さばきスペース及び台車の動線を確保することが望ましい	
① 受付	・館内配送を共同化する場合に搬入を管理するためのスペース	館内共同配送を導入する場合の整備イメージ
② 荷受けスペース	・館内物流担当者による館内配送が終了するまで一時的に荷物を預かるスペース ※冷蔵・冷凍食品など温度管理が必要なものも受け入れる場合には、冷蔵・冷凍庫の設置も想定したスペースや電源を確保することが望ましい	
③ 仕分けスペース	・配送フロアや配送テナントごとに仕分けを行うスペース	
④ 用具置き場	・予備のロールボックスパレットや養生材などを置くスペース	
荷さばき場から貨物用エレベーターまでの通路	・台車やロールボックスで貨物を運ぶための通路 ※荷さばき場と貨物用エレベーターが離れている場合には、物流動線の必要幅の確保や段差解消に留意する	
4) 貨物用エレベーター	・建築物への来訪者等一般の利用者と混線しない独立した動線の確保 ※貨物専用エレベーターの設置が望ましい ※館内配送を共同化している場合には高層階用のエレベーターの設置や所要台数の検討を行うことが望ましい	

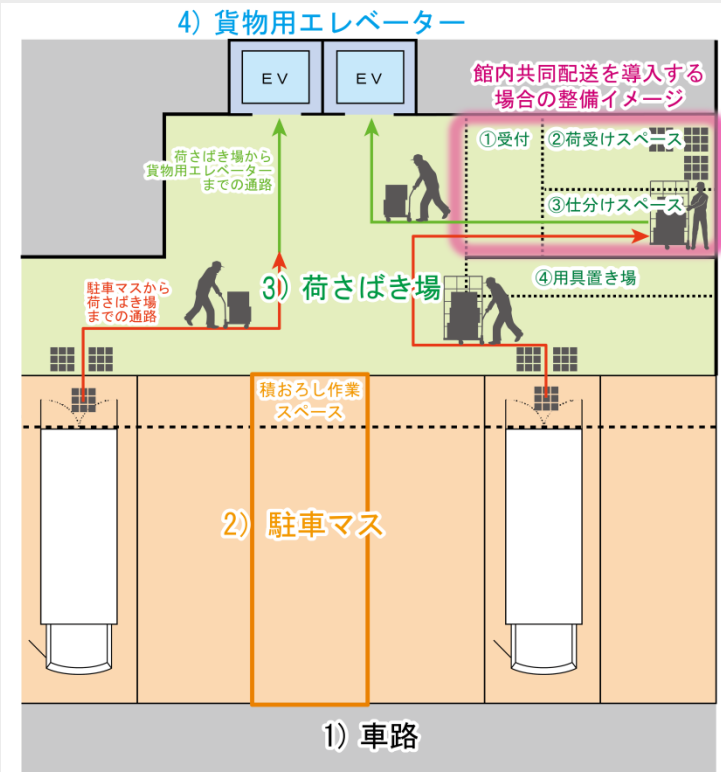


図-3 荷さばき駐車施設の計画例

【 駐車場ネットワークの整備 】

【A ゾーン】: 6 ビル + 1 道路下公共駐車場; 1,579 台

【B ゾーン】: 4 ビル; 319 台

【C ゾーン】: 4 ビル; 824 台

【D ゾーン】: 2 ビル + 1 道路下公共駐車場; 566 台

【E ゾーン】: 2 ビル; 627 台



- 1) 大丸有地区の概要とまちづくり
- 2) 大丸有地区の交通と駐車場の状況
- 3) 大丸有地区の貨物車利用実態
- 4) 駐車場地域ルールの運用と
物流に係る取組み
- 5) 課題と今後の方向性

○的確な需要推計が必要

課題：これまで、何回もの単発的な調査を実施してきたが、
的確な需要推計ができるような係数設定に至っていない。



駐車場出入口ゲートに車番認証カメラを設置し、そこから得られる
継続的なデータを分析し、よりの確な係数設定を検討する。

※大丸有駐車場地域ルールでは車番認証のカメラやシステムの
設置費用を助成し整備を始めている。（データ取得は今後）

※取得するデータイメージ

入口	出口	入庫日時	出庫日時	駐車時間	区分	用途別	陸運支局	車種コード	用途コード
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/8 21:46	2019/1/9 0:55	189	一般車	自家用	熊谷	400	た
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/8 22:01	2019/1/9 2:03	242	一般車	自家用	足立	400	の
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/8 21:37	2019/1/9 5:05	448	一般車	自家用	足立	430	の
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/8 21:49	2019/1/9 5:06	437	一般車	自家用	品川	343	に
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/8 21:50	2019/1/9 5:06	436	一般車	自家用	品川	480	く
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/9 5:05	2019/1/9 5:44	39	一般車	自家用	練馬	800	せ
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/9 5:36	2019/1/9 6:00	24	一般車	自家用	足立	800	せ
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/8 22:02	2019/1/9 6:07	485	一般車	自家用	熊谷	430	て
国際ビル14	国際ビル23	2019/1/9 5:49	2019/1/9 6:10	21	一般車	自家用	練馬	800	せ

○館内共同配送の推進

課題：ビル内の館内共同配送（タテ持ち）が、貨物車の駐車時間を短縮し、駐車場内の混雑緩和や駐車スペースの削減にも有効であることが判っているものの、実際に館内共同配送を実施するビルが限られている。

要因としては、実施に際してかかる経費（場所代、人件費等）が収入を上回り、費用の持ち出しが発生するため、ビル事業者にも動機付けができない状況がある。



現在のところ、これに対しての有効な策は見出せていないが、より合理的なスキームを検討し、館内配送共同化を推進していきたい。併せて、館内共同配送を導入すべきビルの規模や用途構成などについての目安を示すことができればと考えている。

A wide, tree-lined pedestrian walkway in a city. The path is paved with light-colored stones and is flanked by lush green trees. In the background, modern glass skyscrapers rise above the foliage. People are walking along the path, and there are some small shops or kiosks on the right side. A large, abstract sculpture is visible on the right foreground.

ご清聴ありがとうございました