

都市と交通

通巻71号

巻頭言：都市・交通施策と物流

～日本大学副理事長／

理工学部社会交通工学科教授 高田邦道 …………… 1

特集：都市内物流

1. 都市内物流について …………… 2

2. 大手町・丸の内・有楽町地区における
端末物流の取り組み …………… 4

3. 事例～福岡市における共同集配事業
～天神地区共同集配システム～ …………… 6

4. 事例～都市内物流システム（ロジスティクス）
～吉祥寺における関係者相互での荷捌き問題への取り組み～ …… 8

5. 都市内大型複合施設における館内物流への取り組み … 10

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課

(上段) JR吉祥寺駅周辺（東京都武蔵野市）における実証実験前（左）と実験中（右）
(下段左より) 丸ビル（東京駅前）地下の貨物専用駐車場、天神地区共同輸送(株) 共同荷集配場、天神地区共同輸送(株) 集配車（イエローバード）（福岡市）



2 大手町・丸の内・有楽町地区における 端末物流の取り組み

大手町・丸の内・有楽町地区駐車環境対策協議会
(苦瀬 博仁 東京海洋大学教授 監修・(株)つきき都市企画 代表取締役 對木 揚 著)

1. 附置義務駐車施設緩和の地域ルール

東京都心部の東京駅周辺にひろがる「大手町・丸の内・有楽町地区」(以下、大丸有地区と呼ぶ)においては、平成14年の東京都駐車場条例の改正と、平成16年の千代田区の駐車場整備計画の改正による、地域特性に応じて附置義務基準の緩和が認められる「地域ルール」を平成16年度より具体化し、これまでに、平成19年に竣工した新丸ビルなど、7件の再開発と1件の既存ビルの附置義務駐車場の運用方法の変更で適用されています。

写真-1 大規模再開発が進む大丸有地区 (写真中央が東京駅)



大丸有地区においては、高度に発達した公共交通網に支えられて、これまで、自動車交通量は減少方向で推移してきた。縦横に走る鉄道網に加え、丸の内シャトルと呼ぶ無料の電気バスも地元組織で運行しています。

一方で、大丸有地区においては、附置義務駐車施設の容量に多大な空きが発生していました。

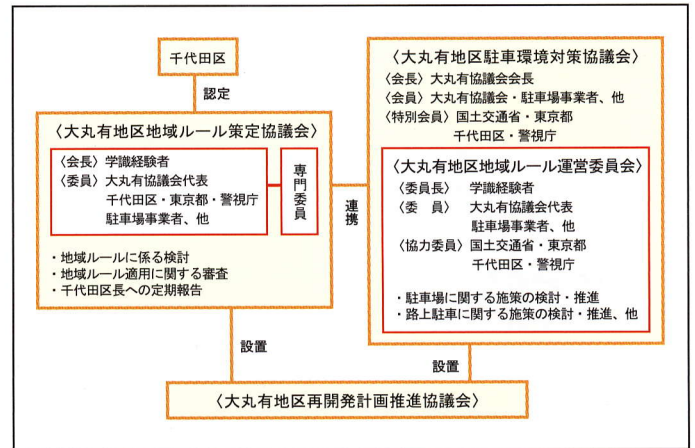
このようなことから、大丸有地区の地域ルールは、地区全体で取り組む次の駐車対策に寄与することにより、附置義務基準の緩和を受けることを可能としたものです。

- ①公共駐車場、隣接建物間、同一街区、ブロック内での駐車場のネットワークの形成
- ②路外駐車場の空き情報、料金情報、料金設定などの利用しやすい情報の提供
- ③休日及び時間外での駐車場開放
- ④路上駐車の路外駐車場への誘導や指導
- ⑤物流の共同化
- ⑥その他駐車対策に関すること

開発事業者から申請される附置義務基準の緩和案件は、

大丸有地区地域ルール策定協議会内に設置されている専門委員会による計画の適正に関する審議を経て、地域ルール策定協議会によって承認され、東京都駐車場条例の認定を受ける仕組みとなっています(図-1)。

図-1 大丸有地区における地域ルールの運用の仕組み

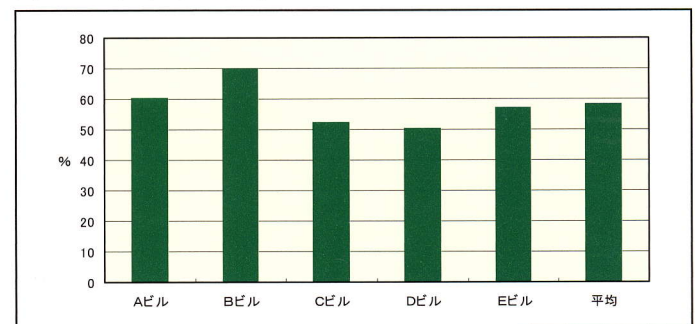


2. 物流交通への対応のための取り組み

大丸有地区では、人の交通に着目する限りでは自動車利用は少く、東京都市圏パーソントリップ調査(平成10年)による大丸有地区のオフィスに発生集中する交通の自動車分担率は6.4%にとどまっています。

しかしながら貨物車交通についてみると状況は異なり、駐車環境対策協議会において近年実態調査を実施した、オフィスを主用途とするビルにおける駐車場入庫台数に占める貨物車の割合は、いずれのビルでも50%を超え、70%に達するビルもあります(図-2)。

図-2 駐車場入庫台数に占める貨物車の割合

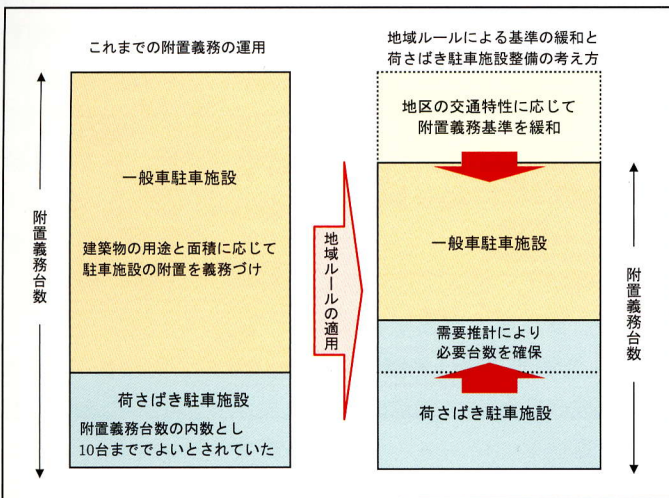


このように、端末物流のための貨物車による荷さばき駐車需要への対応は、大丸有地区の駐車場においては重要な課題です。大丸有地区の大規模ビルにおける物流交通は、発生集中量が大量であり、ビルへの搬出入のほとんどを貨物車に依存しています。

このため、地域ルールへの適用に当たっても、荷さばき交通への対応については、特段の配慮を求められています。

開発事業者により策定される駐車場の整備・運用計画において、荷さばき駐車施設は、各々の建築物の特性に応じた需要推計と運用計画の策定を行い、必要な容量を確保することを原則としています（図-3）。

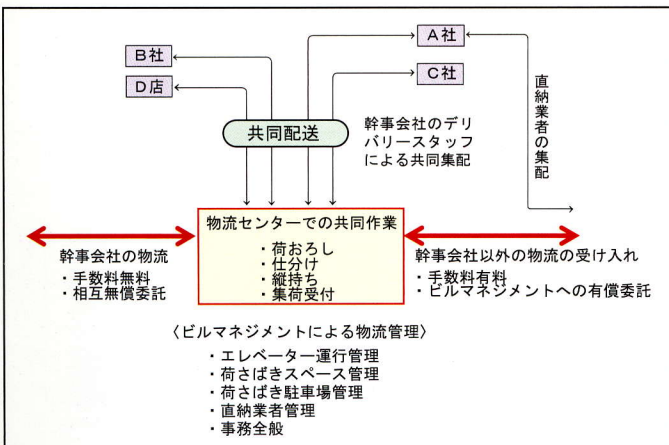
図-3 大丸有地区の地域ルールによる附置義務基準の緩和と荷さばき駐車施設整備の考え方



端末物流のための荷さばき駐車施設の必要量は、荷の集配作業の効率によって左右され、特に、縦持ち動線の長い高層ビルの場合には、館内の集配システムの処理能力によって左右されます。

このため、近年竣工した大規模な複合用途のビルにおいては、館内共同集配システムを構築し、荷さばき作業の効率化を図っている例があります（図-4）。館内の集配作業

図-4 Aビルにおける館内共同集配システムの概要



と貨物車による物流交通との結節機能を導入し、館内の集配をシステム化することによって、貨物車の駐車時間を短縮し、荷さばき車の効率的な発着を可能としています。

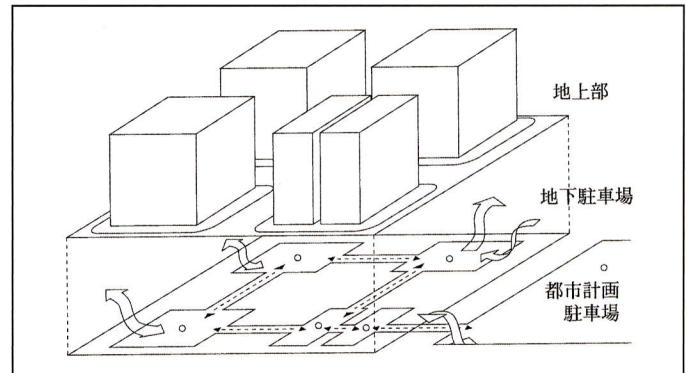
また、地区内の多くの駐車場の管理運営を行う丸の内パークイン加盟駐車場においては、荷さばき車については、30分までの駐車を無料とするサービスを提供しています。

複数の大規模ビルにおいては、運送事業者が地下駐車場に貨物車の駐車スペースを借り、周辺のビルも含めた集配送拠点として利用しています。

現在建設が進められている東京駅八重洲口開発においては、再開発にあわせて、東京駅八重洲口駅前広場の拡張による交通環境の整序を行うとともに、都市計画駐車場と一体的な駐車場の整備と管理運営を計画し、さらに、東京駅関連物流のための荷さばき駐車施設の受け入れを計画しています。

駐車場のネットワークについても、運営面での連携に加え、物理的にも、再開発計画推進協議会によって策定した「まちづくりガイドライン」に、既存の都市計画駐車場を含む東京駅周辺のビル群の駐車場相互を結ぶ地下ネットワークの形成を位置づけ、貨物車交通の円滑化にも資することを計画しています（図-5）。

図-5 ビルを結ぶ地下ネットワーク化のイメージ



出典：東京駅周辺地区における都市基盤の整備・誘導方針検討調査（1998）

3. 今後に向けて

大丸有地区における物流交通への対応は、地区の物流をマネジメントすることにより、環境にやさしく効率的、かつ円滑な物流を実現することを目指し、総合的に施策を展開していこうと考えるに基づくものです。

現状では、ここに紹介したように、再開発計画にあわせて、地区のロジスティクスインフラの構築を進めている段階にあります。

今後は、物流事業者との連携を含め、ソフト、ハード両面で取り組むエリアマネジメントへと発展させていこうと考えています。