

大丸有地区における駐車場整備の取り組み

～地域ルールによるエリアマネジメント～

白根哲也

三菱地所(株) 開発推進部副長

1. はじめに

JRの東京駅と皇居外苑に挟まれた、千代田区の手町・丸の内・有楽町の約 120ha のエリアを略して大丸有地区と称している。この地区は、企業総数は約 4,000 社、就業者人口約 230,000 人を擁する日本を代表するビジネスセンターであるが、近年はオフィスのみでなく、飲食物販等の商業施設も増えるとともに、美術館等の文化施設も新規オープンし、週末にはショッピング、観光などで幅広く賑わう街へと変貌しつつある。

この大丸有地区では、1980 年頃より地権者の間で、一体的で調和のとれた街の再開発を進めていこうという機運が高まり、1988 年に地元の地権者等を中心に、「大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会」(現在は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、以下「大丸有協議会」という。)が設立され、まちづくりの方向性が議論、検討されてきた。



2. 駐車場地域ルール策定の背景

大丸有地区は公共交通、特に JR、地下鉄等の鉄道網が高度に整備され、自動車利用率が極めて低い地区である。また、国際業務センターとして大規模なビルが集積し、ほぼ全てのビルに附置義務駐車場が整備されている。

このような状況において、1990 年代頃より駐車場の慢性的な空き状況についての課題認識が高まり、大丸有協議会において、この地域の特性を考慮したこの地域に相応しい駐車場整備のあり方についての検討を開始した。その後、国の都市再生本部において規制緩和の方針(2001. 12 月)が出され、またこれを受け、東京都でも駐車場条例を改定(2002. 10 月)し、地区特性に応じた基準作りが認められることとなった。また、地元区の千代田区でも駐車場整備計画を改定(2004. 2 月)し、地域特性に応じて地域ルールを認める方針が定められた。その後、直ちに「大丸有地域ルール策定協議会」を設立し、地域ルールの内容について検討を進め、2004 年 11 月、千代田区による地域ルール告示を受け、地元にて地域ルールの運用が始まった。

3. 駐車場地域ルール の運用状況と今後の課題

この地域ルールは、大きく以下の2つの目的をもって進められている。

- ①地域特性を踏まえた適切な駐車場整備を進める。(附置義務台数の緩和)
- ②地域として路上駐車 の排除等を進め交通の円滑化や安全性の向上を図る。

附置義務台数の緩和に関して言えば、地域ルール の運用が始まって以来、現在までの約11年間で、19件の開発についてルールが適用されており、累計すると東京都駐車場条例の附置義務基準による算定では7,230台必要なところ、2,441台を削減し4,789台の整備を行っている。(下表参照) その結果、現在このエリアには全体で約12,000台分の駐車場ストックがある状況である。

表: 大丸有地区における地域ルール適用実績

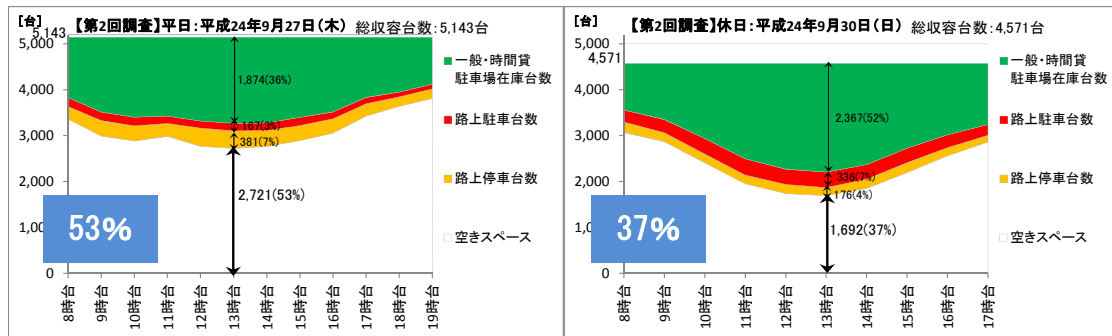
ビル名	承認時期	条例による 附置義務台数 (A)台	地域ルール適用に よる整備台数(B)台	削減台数 (A-B)台	B/A(%)
Aビル	2004.12	142	103	39	72.5
Bビル	2004.12	458	370	88	80.7
Cビル	2005.03	319	225	94	70.5
Dビル	2006.02	805	566	239	70.3
Eビル	2006.04	177	115	62	65.0
Fビル	2006.08	434	282	152	65.0
Gビル	2006.12	474	314	160	66.2
Hビル	2007.02	276	183	93	66.3
Iビル	2008.06	411	235	176	57.2
Jビル	2009.03	313	136	177	43.5
Kビル	2009.10	480	260	220	54.5
Lビル	2009.05	434	301	133	69.4
Mビル	2010.08	145	81	64	55.9
Nビル	2011.12	283	209	74	73.9
Oビル	2013.08	353	326	27	92.4
Pビル	2013.11	340	255	85	75.0
Qビル	2014.06	493	311	182	63.1
Rビル	2015.07	319	170	149	53.2
Sビル	2016.02	632	357	275	56.5
合計		7,230	4,789	2,441	66.2

また、この地域ルールでは、申請者が乗用車と貨物車に分け需要算定を行い必要台数を設定し申請を行い、その申請に対し需要想定が妥当であるかの技術的な審査を行っている。その結果、単に台数を減らすだけでなく、貨物車用駐車マスについては、ピーク時の状況を考慮すると、都条例で良いとされている最大10台を超えた計画となることが多く、これまでの実績値では、平均で1ビル当たり28台の荷捌き駐車場の整備が行われている。

それから、地域ルール の2つ目の目標である「路上駐車 の排除等を進め交通の円滑化や安全性の向上を図る」 ことについては、現在、駐車台数削減に対して事業者から負担金を徴収し、1台当たり40万円の負担金をストックして、エリア内で民間地権者が交通環境の改善に資する事業を行う場合に、半額かつ1,000万円を上限として助成を行っている。その結果、民地内の空地を活用した駐輪場整備や駐車場内での自動二輪車置場整備や案内サインの改善などが行われている。

以上のような地域ルール の運用によって、地域特性を踏まえた駐車場整備と併せて交通環境の

改善を進めているが、駐車場に関して言えば、まだまだ空いている状況が見られる。下図は、2012年9月に調査した時間貸し駐車場の需給の状況を示したものであるが、時間貸しとして営業している駐車マスで、平日はピーク時でも53%の空き、休日でも37%の空きがあることが確認されている。



図：平日の時間貸し駐車マスの需給

図：休日の時間貸し駐車マスの需給

以上のことから、今後もまだまだ駐車場を削減できる可能性があり、そのためにはエリアでさらに多くの実態データを収集し、より正確で信頼性の高い需要予測が行える推計手法の検討を引き続き進めていくことが必要と思われる。

WS（ワークショップ）研修

未来構想PFでは、プロジェクトの構想から実現までのフローを理解し、自ら考えることを目的としたWS研修を行っています。

〇〇駅将来構想や首都圏鉄道網30年ビジョンといった“総合”テーマでの研修を進めているうちに、調査計画段階での施工計画の重要性が浮かび上がり、新たに“施工計画”をテーマとしたWS研修を始めました。これまで4回実施し、ようやく以下に示す基本的なカリキュラムが出来上がりました。

調査段階の施工計画WS研修のねらい

回数	内容	研修のねらい
事前	自己学習	施工計画WSの進め方、内容の概要を理解する
1	調査段階における施工計画のポイント	調査段階において短期日で概略の施工計画を策定し、概算工事費を算出するためにどのように進めたら良いかを理解する
2	事前調査と資料収集	施工計画検討のために、事前に把握すべき項目、収集する資料はどのようなものが必要かを理解する
3	現地調査と現況把握	現地調査により現況確認し、施工計画検討に必要な現存施設、現場進入方法、作業ヤード候補地、作業条件、環境条件等を把握する
4	施工計画のコンセプトと施工ステップ	工事費及び工程に大きく影響する電気施設の支障は極力避けるなどの基本条件を明確化し、施工計画検討の方向性・ねらいを明らかにするための施工計画のコンセプトを確立するとともに、主要構造物に関する施工ステップを理解する
5	概略施工計画検討(1)	鉄道改良工事の工事工程、工事費に大きな影響を及ぼす仮設物及び基礎・杭等の地下に位置する下部工に関する施工計画検討の進め方、着眼点を理解する
6	概略施工計画検討(2)	鉄道改良工事における地上に位置する上部工に関する施工計画検討の進め方、着眼点を理解する
7	主要な数量と概略工程	概算工事費の算出における主要工種の選定と数量の算出、及び概略工程作成方の要諦を理解する
8	研修のまとめ	調査段階における施工計画検討の理解度確認と、WSにおける施工計画検討を踏まえた当初施設計画案への提言

監督の役割



八木 政行

JR 東日本東京工事事務所

私は小学生のころから、野球をやってきました。中学・高校時代と社会人になってからも選手として野球に親しんできましたが、5年前から東工所野球班の監督をさせていただきました。また、片手間ではありますが、知人からの頼みでサッカーのコーチを引き受けました。理由は、GKへのボールの取り方を指導してほしいとのことで引き受けました。

この際に、野球の監督とサッカーのコーチでの指導方法について違いがあると感じました。

サッカーは、試合開始後はサイドコーチ（ピッチのそばに立ち近くの選手に声を掛ける）を行うことはありますが、ほとんどが選手の判断となります。従って練習時においても、選手自身が考えてプレーができるように指導を行っています。監督やコーチの究極の仕事は“試合前まで指導”と言えます。

監督が選手にメッセージを送ることができるのはハーフタイムです。但し、ハーフタイムは約5~6分ですので要点をだいたい3つ位に絞って選手に伝えます。JFAのB級指導者養成コースのプログラムには6分間スピーチというものがあるそうです。

野球では、試合における戦術や戦略よりも、むしろ選手起用の巧拙に勝敗が影響します。試合の中での選手の起用方法、すなわち「人材マネジメント」の技量が問われます。サッカーの場合、監督は対戦相手に応じた戦術や戦略を練ることに時間をかけますし、試合中の選手交代の回数も限られています。野球では、ベンチ入りした18人の選手全員をどのタイミングで試合に出すかを考えます。つまり、野球の監督の仕事というのは、冷蔵庫の食材でどのような料理を作ると同じだと思います。監督が「こういう料理を作る」と決めたところで、手元にキャベツとトマトとカボチャしかないときだったら、野菜料理しかできません。その材料で肉じゃがを作ろうとしても無理。監督は、今いる選手の特性に合ったチームづくりをすることが大切です。



「うちのチームの選手は能力がない」と嘆くのではなく、粘り強く選手の力量を見きわめる。才能のある選手のことを認めて、できる限りチャンスを与えてやる。適材、適所だけでなく、いつ使ってやるかということが大切です。人材にも旬の時期があって、それを見抜くのが監督の仕事です。

自分自身には足りない部分が多くありますが、サッカー、野球の指導方法の良いところを組み合わせ、職場運営もできようになりたいと思っています。

「林住期」から新しい人生へのアプローチ

三浦 鉄光

(株)ジェイアール東日本都市開発

私は10年程前に「五木寛之の百寺巡礼」を読み始めてから、寺の歴史、建物の構造、そして多くの仏像に興味を持ち、奈良県内の法隆寺から身延山久遠寺等の三割程を巡りました。

その間、作家五木寛之氏いわく、インド仏教では人生の一生を四つの時期に分ける考え方があるという。それは、「学生期(がくしょうき)」、「家住期(かじゅうき)」、「林住期(りんじゅうき)」、「遊行期(ゆぎょうき)」です。

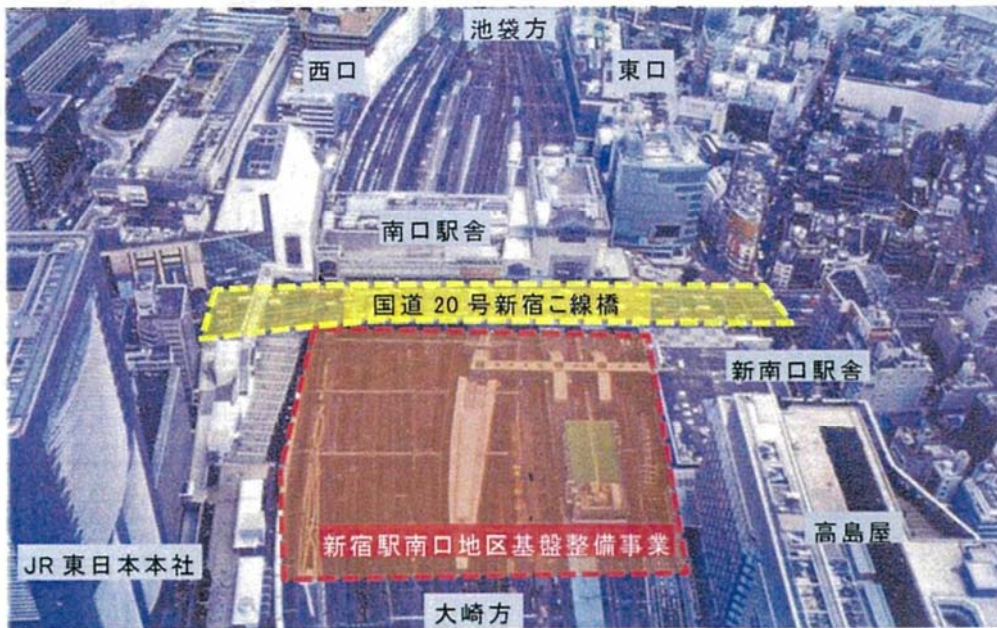
また、稲盛和夫京セラ名誉会長は「人というのは生まれてから→20年は、社会に出る準備期間、そのあとの→40年は社会のために働く期間、→60歳から80歳は死を迎えるための準備期間と思っている。仏陀の教えが一番と思った。」と説明しています。ちなみに、稲盛会長は→65歳の時に、臨済宗妙心寺派の円福寺(えんぷくじ)で得度し、「大和(だいわ)」という僧名をいただいています。

これらの説に小生の履歴をあてはめてみました。

○「**学生期**」とは、青少年時代で社会に出る準備期間です。小生はプロ野球選手に憧れ一生懸命野球をしていました。投手・四番打者・主将として、自らのレベルアップはもちろんのこと、チーム総力をアップするため、技術力・精神力・体力を創意工夫しレベルアップを図りました。その結果、個人力、チーム総力、チームをまとめることの術が身に付いたように思います。

○「**家住期**」とは、家族を支え社会のために働く時、つまり働き盛りの壮年期です。私は昭和43年に日本国有鉄道に入社し、昭和62年にJR東日本東京工事事務所に採用配属されました。JR東日本では、主に建設部門を担当しました。この間、東北上越新幹線上野地下駅建設、同東京駅乗入れのための東京・上野駅間建設、同東京駅新幹線乗降場新設、JR横浜駅地下空間へのみなどみらい21線地下駅新設、国道20号線新宿こ線橋架替えと、それに伴う新宿駅改修等の首都圏大規模ターミナル駅改良等に取り組んできました。特に本年4月に開業した新宿駅関連プロジェクトには思い出深いものがあります。

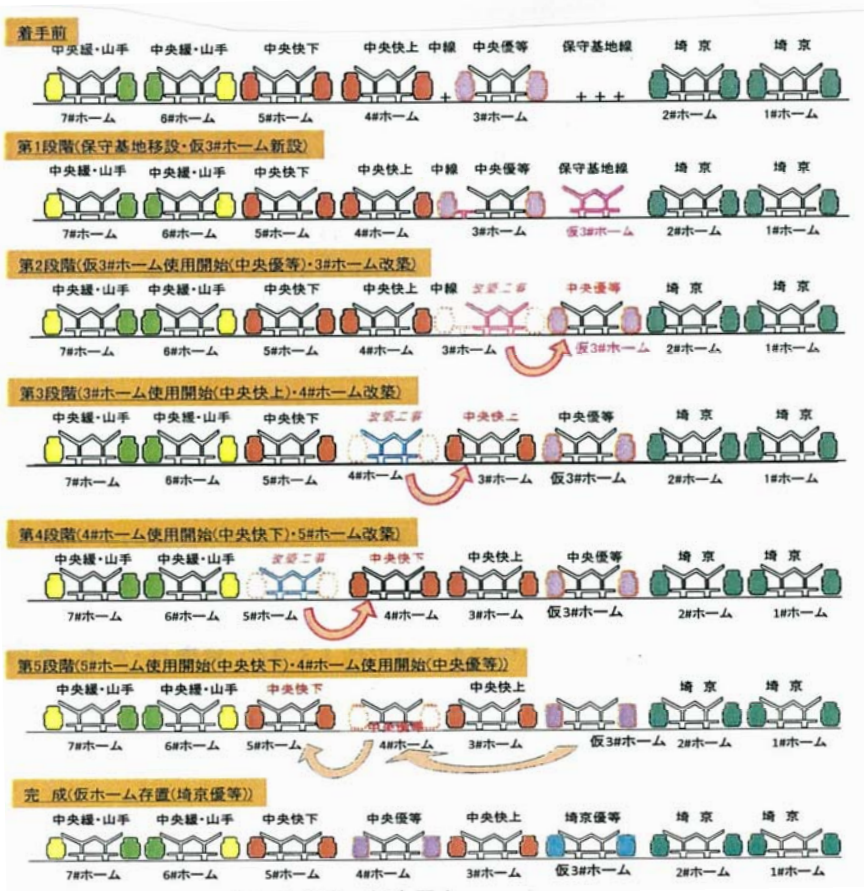
当時JR東日本駅ビル構想を含め、日本版PFIの先行的事例として「新宿南口地区基盤整備事業」の一環である国道20号線新宿こ線橋架替えと、それに伴う新宿駅改修工事の起工式が平成12年2月に行われました。しかし、国土交通省(旧建設省)や地元等との協議に遅延が生じたため、工事工程の維持・短縮が求められました。



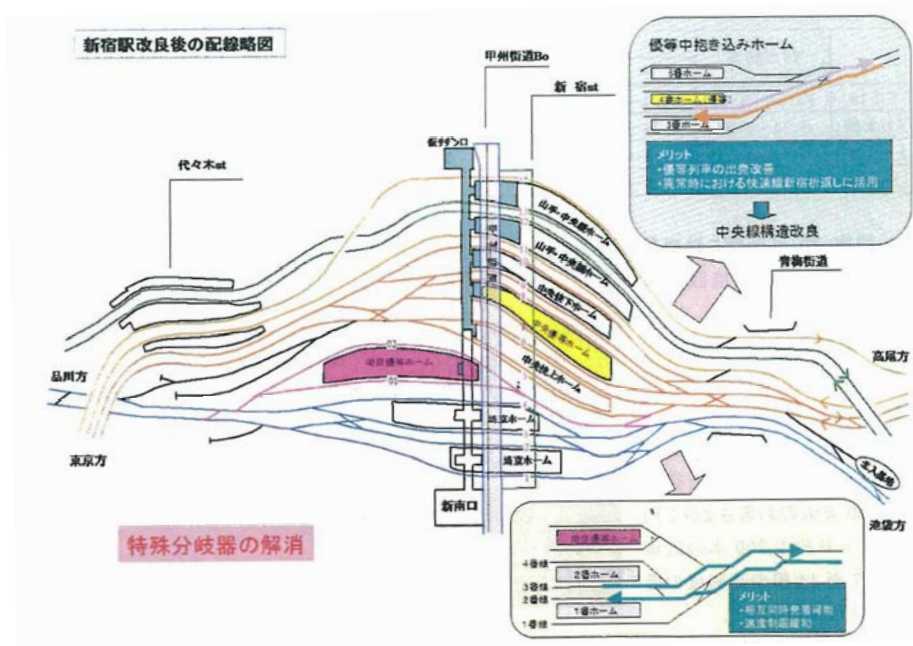
当時の新宿駅と周辺

新宿駅は JR 線、小田急線、京王線、都営地下鉄新宿線・大江戸線、東京メトロ丸の内線が乗入れる我国最大級のターミナルで、JR 新宿駅は 1 日あたり約 150 万人のお客さまが利用され、約 2,200 本の列車運転と 7 面 14 線の高密度の構内配線となっていました。

駅構内配線変更 8 回（最終的には 9 回）が計画されていましたが、遅れを取り戻すための新発想・創意工夫したことを以下に述べます。



当時の新宿駅ホーム切換の順序



当時の中央線交差解消および埼京線接続変更の略図と新宿駅の最終配線形略図

① (先乗り) 設計部隊の新設

プロ野球の先乗りスコアラーの発想で、目先の線路切換工事部隊とは別に 2 回先、3 回先の切換えに向けて、測量・設計・施工計画等を検討する目的で新設し、施工の安全、工程短縮、コストダウン等を図りました。

②営業ホームを昇降式ホームとし工事用通路を確保

営業ホームを横断する箇所を、解体・組立て・復旧する作業に時間を要し非効率であったことから、昇降式ホームを新設しました。従前 2 時間程度要した作業が約 7 分間で可能となり、資機材・重機・掘削土砂・バラスト等の搬出搬入通路として循環が可能となり、大幅な作業効率化、安全確保の向上を図ることが出来ました。



昇降式ホーム(通常時)



昇降式ホーム(降下時)

③RC 高橋橋を SRC 高架橋に変更

第 1、2、3 番ホーム大宮方の線路仮受け後の RC 高架橋の柱・床版を S 構造化し工程短縮を図りました。

④ホームにタワークレーン 2 基新設

第 3 ホーム上にタワークレーンを新設し、資機材等の搬出搬入の効率化を図り、工程短縮等を図りました。



タワークレーン 2 基による鉄骨架設

⑤新宿駅乗入れの大型仮設構台の新設

中央線大久保方・山手線新大久保間の新宿変電所隣に大型仮設構台を新設しました。この結果、新宿駅乗入れルートを増設となり、軌陸車等による土砂搬出、資機材の搬出搬入等が大幅に作業効率化出来ました。

⑥営業ホーム下に土砂搬出ルートの新設

ホーム延長上及び横断方向にコンクリート管体（直径約 2m）を敷設し、土砂搬出ルートを増設したことにより、作業効率の大幅な向上を図ることが出来ました。

⑦線路作業間合いの大幅な拡大

山手貨物線貨物列車の深夜運転により、作業日は 1 週間のうち 4 日間のみでしたが、関係機関、JR 貨物との協議により、ある期間を定めて武蔵野線へ迂回することにより 1 ヶ月あたり最大 8 日間程の作業日数を増加し、工程の短縮、コストダウン等を図りました。

「家住期」に首都圏大規模ターミナル駅等の改良に関わり、鉄道ネットワークの向上に微力ながら貢献できたと思います。これは経験豊富な先輩方のご指導、共に働いた同僚、後輩に感謝しています。また、常に技術資料等を読み、発想を豊かに創意工夫することが大切と考えています。

○「林住期」とは、自然のなかで一人になって自分のこれまでの人生や人間とは何かと考える時期、「遊行期」とは、天寿をまっとうする日が近いと悟ったあとの時期と説いています。

身体の発する言葉に耳を傾けコンディションを整えながら、自分の好きなことで地域社会に恩返しする新しい人生へアプローチしているところです。

NEWS

■最近の気になるニュース

岩井有人さん（JR 東日本東京工事事務所）の Facebook 「今朝の気になる記事」より

① リニア中間駅は奈良「京都だとカーブがきつい」 (06.09)

JR東海はリニア中央新幹線の大阪延伸を前倒ししても、中間点を奈良市付近とする今の計画を変更しない方針。京都の政財界が求める京都経由のルート案には応じない。カーブがきつくなって走行速度が落ちるなどの弊害が出るため。

② 1日2万人利用、移動に「満足」8割 (06.01)

「バスタ新宿」開業1ヶ月、新宿南口の渋滞緩和。国土交通省は4月に新設した高速バス・タクシー乗り場「バスタ新宿」について、開業1ヶ月の利用状況をまとめた。1日の発着便数と平均利用客数は約1200便、約2万人に上る。

③ 女性活躍へ「リケジョ増」 (05.22)

政府は2016年版「男女共同参画白書」の素案をまとめた。伝統的に女性が少ない産業や職業で女性の参画拡大が不可欠だと指摘。科学技術のイノベーション加速に向け「理工系分野で女性を増やしていくことが不可欠」と強調。

■計画・交通研究会が会報 2016-5 を発行

◇Opinion

「美しさ」と「安全」と

淑徳大学経営学部観光経営学科教授 廻 洋子

◇News Letters

第4回イブニングセミナー

「インフラ維持管理におけるアセットマネジメントとPPP事業における維持管理」

—維持管理市場の創造に向けて—

○SIPインフラ維持管理における研究

話題提供者 横浜国立大学先端科学高等研究院 上席特別教授 藤野陽三

○インフラ維持管理におけるPPPの活用

話題提供者 プライスウォーターハウスクーパース（株） 野田由美子

◇Projects 新宿南口地区基盤整備事業（その2）

◇Column

アジア工科大学の学生の思い出

東北大学・東北工業大学名誉教授 稲村 肇

◇Backyard

- ・平成28年度第2回イブニングセミナーのお知らせ（2016.06.08 実施）

テーマ 石井国土交通大臣に聞く

- ・平成28年度第3回イブニングセミナーのお知らせ（2016.09.28）

テーマ 人にも動物にも優しく楽しい社会を目指して 高柳友子

*詳細は計画・交通研究会事務局にお尋ね下さい。 jimukyoku@keikaku-kotsu.org

■シビルNPO連携プラットフォーム（CNC P）が会報第26号を発行

◇巻頭言 「何とか有縁社会に生きられて」

(特非) シビルNPO連携プラットフォーム 駒田智久

◇コラム 「東日本大震災に国際ボランティア活動として関わったオーストラリア人」

NPO法人社会基盤ライフサイクルマネジメント研究会 理事長 有岡正樹

◇会員紹介 (特非) シビルサポートネットワーク

～建設会社における災害時の事業継続認定の現状報告～

◇部門活動紹介 事業推進部門

新年度から「CNC Pシンクタンクチーム」が発足します！

◇会員からの投稿 平成27年土木学会論文賞受賞

NPO法人道普請 常務理事 福林良典

◇イベント案内

1. LIME Japan 第11回啓発セミナー

「市民の信頼を得ながらインフラの維持管理・更新をどう図るか」

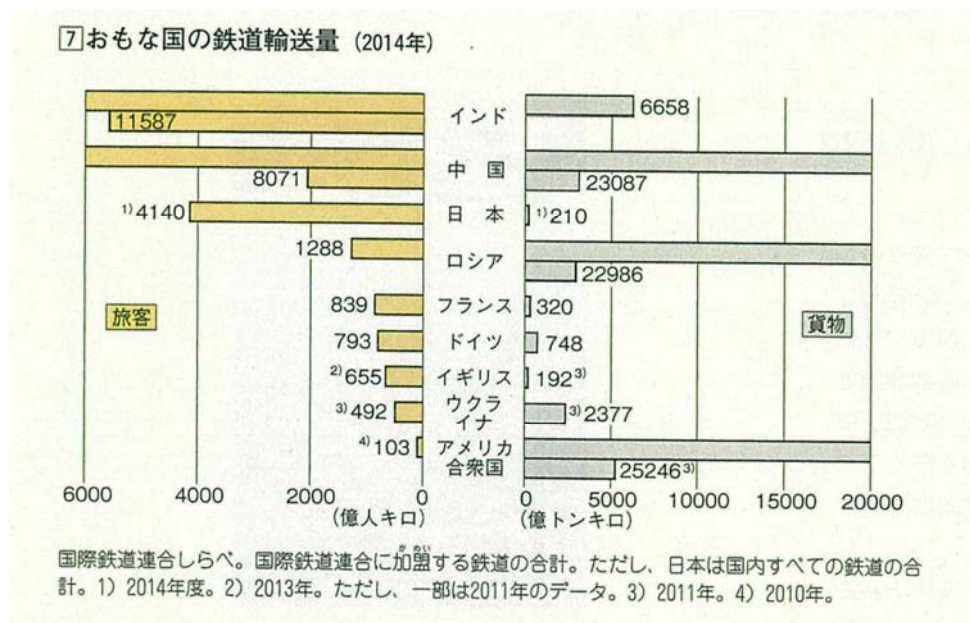
日時：2016年7月20日 12:45～16:55 場所：スクワール麴町（JR四ツ谷駅前）

2. クラウドソーシング「シビル・マッチ」利用説明会

今月の国際比較データ

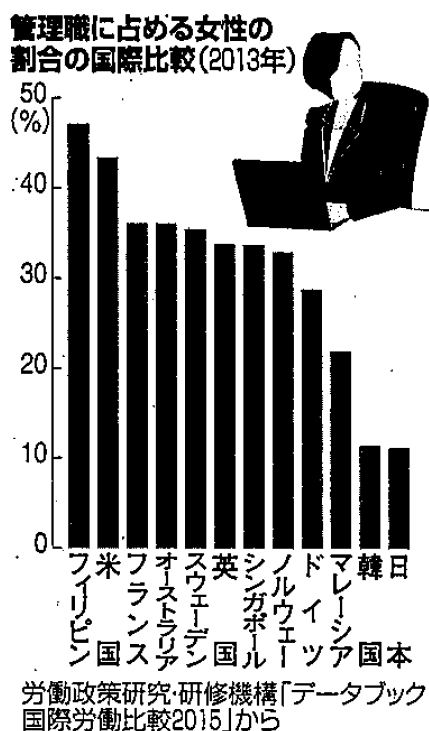
①主な国の鉄道輸送量（2014年）

出典：日本のすがた2016 (財) 矢野恒太郎記念会



②管理職に占める女性の割合の国際比較（2013年）

出典:朝日新聞（2016.05.22）



子育て女性を支える仕組みはあるけれど、キャリアを積んで活躍するにはどうしたらいいのか。シンポジウム「女性と企業フオーラム『女性にやさしい』その先へ！」(朝日新聞社主催、資生堂特別協力)が2月20日、東京都千代田区の有楽町朝日ホールで開かれ、約600人が参加した。基調講演では、トップ自らがダイバーシティ(多様性)推進の旗振り役になるとの発言も出た。

●地域再生の戦略——交通まちづくりというアプローチ——

宇都宮浄人 ちくま新書

著者は関西大学経済学部教授であり、交通まちづくりの専門家として特に地方都市の交通問題やLRTなどについて多くの研究成果をあげている。

本著では、ヨーロッパに比較して日本の地方都市の公共交通整備の遅れが顕著であり、その状況や分析、これからあるべき姿などを豊富な事例を基に解説している。



事務局通信

◇総会開催のお知らせ

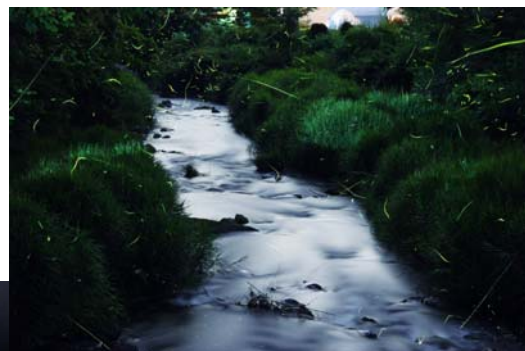
平成28年6月20日(月)16:30～

霞が関ビル5階会議室にて開催いたします。

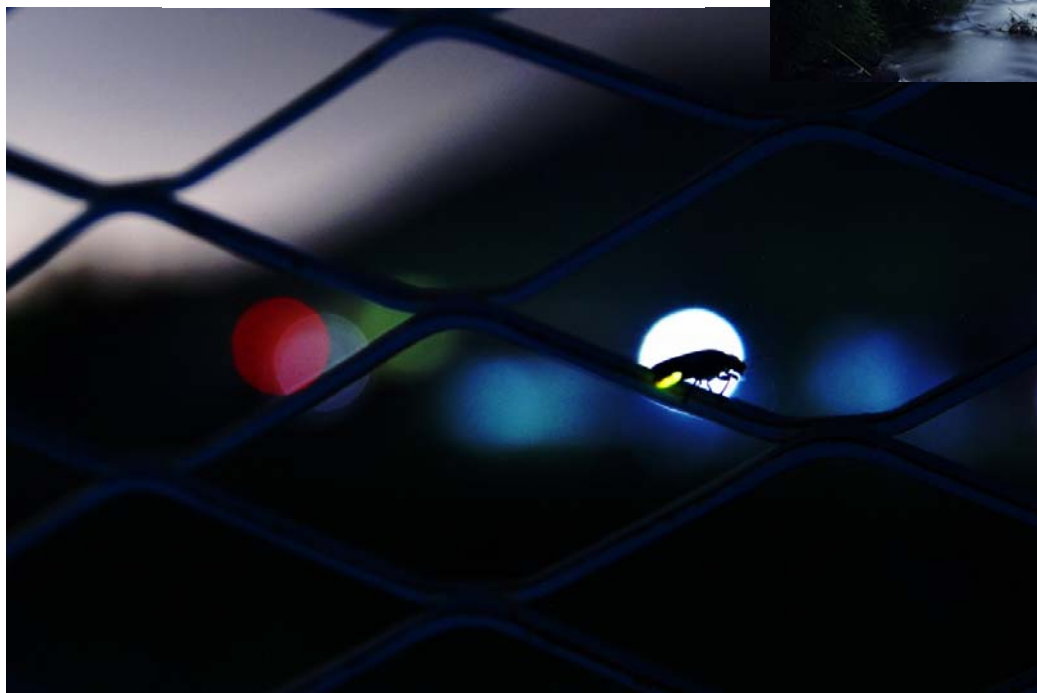
～ ● 今月の写真コーナー ● ～

★写真提供者：JRC 横内啓隆

夏の風物詩(群馬県桐生市)



真夏の瞬光(群馬県桐生市)



紫陽花(群馬県伊香保町)



初夏(群馬県渋川市)



プラットフォーム通信では、メンバーの皆様の投稿をお待ちしています。
連絡先：未来構想 PF 事務局 土井 携帯:090-9150-8613 メール：info@miraikoso.or.jp
〒100-6005 東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28