

地下街における地下駐車場の利用状況と 事業経営に関する基礎的研究

Study on the Use of the Underground Parking and Project Management
in Underground City

岩田 大佑^{1*}・大沢 昌玄²・岸井 隆幸³

The parking facilities in the underground city has been playing a big role to solve the parking problem in the central urban area. But in recent years, the supply of the parking facilities in those areas is increased more than the demand. Therefore, we have to improve the parking policy to the underground city with parking.

This study aims to show the real use of the underground parking facilities and the project management of the underground city.

Key Words : Underground city, Underground parking, Project management, Yaesu, Shinjuku

1. はじめに

地下街は、地下駐車場や商業施設等を包含する施設として捉えられ、地下街に関する基本方針では、地下街の新設、増設は公共地下歩道または公共地下駐車場を緊急的に整備する場所とされている。地下街は、都心部など交通問題が発生する場所に位置し、地下街に附置された駐車場は、都心部の駐車問題を解消する大きな役割を担ってきた。しかし、近年大都市圏では駐車場の供給が需要を上回ることも見られ、地下駐車場を含めた駐車場のあり方を検討する時期にあるとも言える。その一方で、地下駐車場は地下街の経営において重要な収入の一部でもあり、駐車場の収入支出が地下街の事業経営に大きな影響を及ぼしていることが考えられる。

そこで本研究は、地下街における駐車場のあり方を検討する基礎として、八重洲地下街、新宿サブナードをケーススタディに、①地下駐車場の利用状況を把握する②地下街の事業経営における駐車場の収入支出を把握することを目的とする。

なお、地下駐車場に関する既存研究としては、施工技術を扱ったものが多数あり、計画論としては、銀座、東京駅前における地下駐車場配置に関する研究¹⁾やパーソントリップ調査による地下駐車場需要推計を行ったもの

²⁾は確認できたが、本研究の対象とする実際の需要と供給について扱ったものは見られなかった。また地下街の事業経営に関する研究は、地下街の事業収支の推計を行ったもの³⁾はあるが、本研究が対象とする、駐車場に視点を置いた研究は確認できなかった。

2. 調査対象地下街の概要

(1) 地下街附帯駐車場建設経緯

戦後、人口や自動車保有台数が急激に増加し、都心には人や車が集中し、大規模な交通渋滞が発生していた。その原因のひとつに、駐車場の未整備があり、自動車は路上駐車が一般的であった。そこで、駐車場の整備を行い交通の円滑化を図る目的で、昭和32年に駐車場法が制定された。そして東京などの6都市は駐車場条例を制定して、駐車場の計画や実施を推進した。この駐車場法では、駐車場整備地区を設定し、整備目標を定め、さらに附置義務制度が設けられ、量としての駐車場が積極的に整備されはじめた。駐車場整備地区において道路地下の駐車場は、建設並びに管理運営に当たり公共事業としての役割を担うことになり、地下駐車場の維持管理のため、地下1階を店舗とした地下街附帯駐車場が誕生することとなった。

キーワード：地下街、地下駐車場、事業経営、八重洲、新宿

¹学生会員 日本大学大学院 理工学研究科 土木工学専攻（〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8），
E-mail:daisuke231336@yahoo.co.jp

²正会員 日本大学専任講師 理工学部 土木工学科（〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8）

³フェロー会員 日本大学教授 理工学部 土木工学科（〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8）

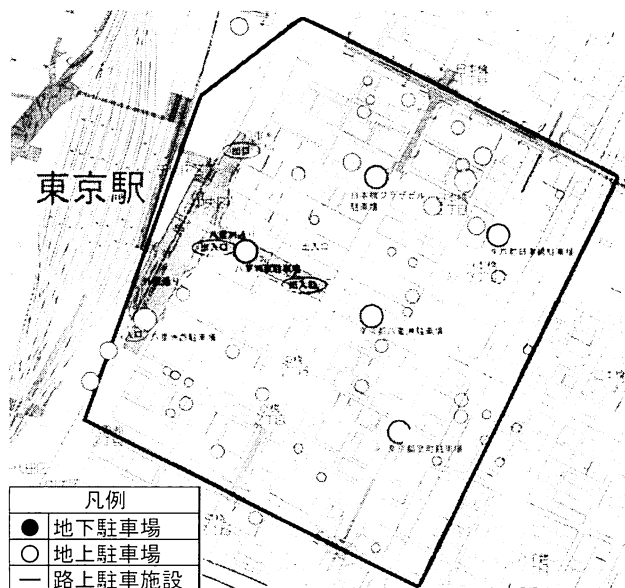


図-1 八重洲周辺マップ¹⁰⁾

(2) 八重洲地下街の概要

八重洲地下駐車場株式会社は、昭和33年に発足し、駐車場法による東京都駐車場整備計画に基づき、交通事情の最も混雑化した都市部に位置する東京駅八重洲広場下と、通称八重洲通り地下に520台（現在は577台）の駐車場と、6本の公共地下道を建設した。そして、店舗を併設し、地下1階は店舗及び公共地下道、地下2階は駐車場、地下3階は機械室の構成として地下街が誕生した（表-1,2）。なお、八重洲駐車場株式会社建設史¹¹⁾には、駐車場経営の赤字と公共地下道の維持のため、附帯事業として店舗の併設を行ったと記載されており、建設当初から、駐車場の赤字経営が想定され、それを補填する形で店舗の設置経営が考えられていたことが分かる。

(3) 新宿サブナードの概要

新宿地下駐車場株式会社は昭和43年に発足した。駐車場法による東京都駐車場整備計画に基づき、特許事業として地下駐車場と公共地下通路の建設が許可され、店舗は附帯事業として認められた。新宿サブナードは新宿駅東口の靖国通り地下に広がる地下街で、地下1階が公共

表-1 八重洲地下街データ⁸⁾

開業	昭和40年
店舗数	192店舗
駐車場収容台数	577台
地上への出入口	25ヶ所
地下2階への入口	7ヶ所
東駐車場入口	2ヶ所
西駐車場入口	2ヶ所
地上ビルとの接続	地下1階12棟 地下2階2棟

表-2 八重洲地下街用途別面積 (㎡) ¹⁾

区分	GL	B1	B2	B3	計
駐車場		506.31	20282.67	1991.49	22780.47
店舗		19117.26	292.28	179.24	19588.78
通路	618.75	14910.84	1166.84	534.02	17230.45
機械室		1126.68	1363.72	7113.89	9604.29
側道			2256.12	1953.08	4209.2
計	618.75	35661.09	25361.63	11771.72	73413.19

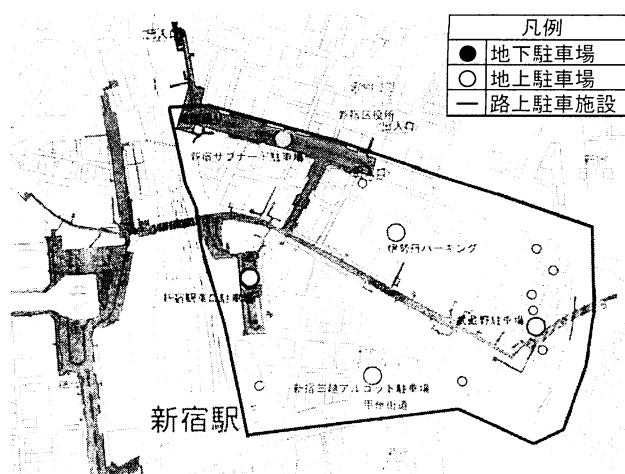


図-2 新宿駅東口周辺マップ¹¹⁾

地下道及び店舗で、地下2階が駐車場になっている（表-3,4）。

3. 地下街附帯駐車場と周辺駐車場の現状

地下街附帯駐車場と地下街周辺駐車場の分布状況、需要と供給（収容台数）のバランスを調査する。駐車場の需要については、(財)東京都道路整備保全公社が東京23区全域で行った調査「平成20年度路上駐車実態調査」より把握することとする。なお対象範囲は概ね500m×500m、であり、この範囲内にある代表的な収容台数上位5位までの駐車場の需要と供給のバランスを確認する。

(1) 八重洲地区（八重洲地下街）

八重洲地下街附帯駐車場である八重洲東駐車場は、地区内最大の時間貸し駐車場で、地区内で最も多く利用されている。

しかし、平日では、八重洲東駐車場の収容台数278台に対し、ピークの13時でも188台、利用率(利用台数/収容台数)67.6%と供給が需要を上回っている（表-5,図-3）。休日は、平日に比べ利用率は高いが、平日同様、需要が供給を上回ること無く（表-6,図-4），平日・休日ともに駐車容量には余裕が見られることが分かった。

表-3 新宿サブナードデータ⁹⁾

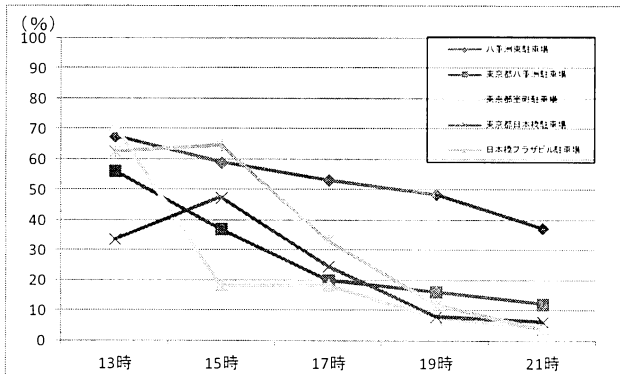
開業	昭和48年
店舗数	96店舗
駐車場収容台数	385台
地上への出入口	22箇所
地下2階への入口	11箇所
駐車場入口	2箇所
地上ビルとの接続	地下1階12棟 地下2階5棟

表-4 新宿サブナード用途別面積 (㎡) ²⁾

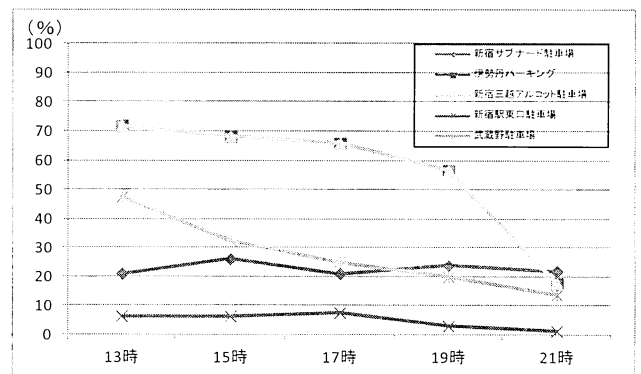
区分	GL	B0	B1	B2	計
駐車場	-	-	71.09	13973.82	14044.91
店舗	-	-	7353.56	-	7353.56
通路	490.49	466.48	8862.79	115.87	9935.62
機械室	274.36	-	1019.23	2549.73	3843.32
その他	-	-	1133.61	2032.71	3166.32
計	764.85	466.48	18440.28	18672.13	38343.73

表-5 八重洲地区駐車場利用台数・利用率（平日）³⁾

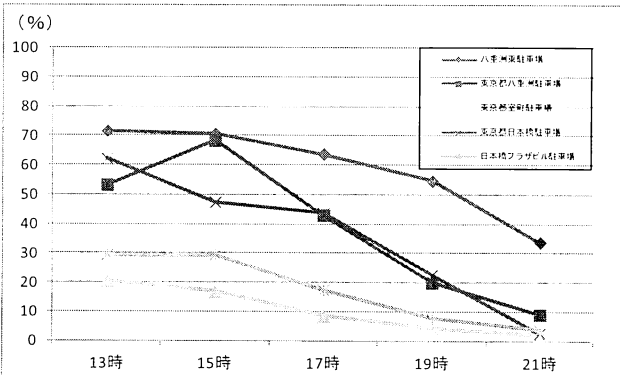
駐車場	駐車場 収容台数 (台)	駐車場利用台数(台) (利用率: %)				
		13時	15時	17時	19時	21時
八重洲東駐車場	278	188 (67.6)	164 (59.0)	148 (53.2)	135 (48.6)	104 (37.4)
東京都八重洲駐車場	265	149 (56.2)	84 (31.7)	53 (20.0)	43 (16.2)	32 (12.1)
東京都室町駐車場	190	135 (71.1)	35 (18.4)	32 (18.4)	14 (7.4)	8 (4.2)
東京都日本橋駐車場	190	64 (33.7)	90 (47.4)	47 (24.7)	15 (7.9)	12 (6.3)
日本橋プラザビル駐車場	51	32 (62.7)	33 (64.7)	17 (33.3)	6 (11.8)	2 (3.9)

図-3 八重洲地区駐車場利用率（平日）³⁾表-7 新宿駅東口地区駐車場利用台数・利用率（平日）³⁾

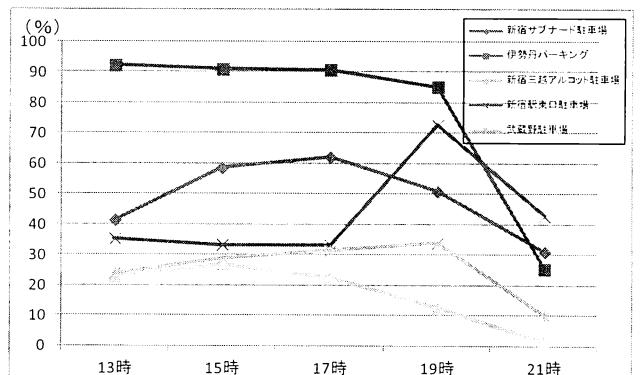
駐車場	駐車場 収容台数 (台)	駐車場利用台数(台) (利用率: %)				
		13時	15時	17時	19時	21時
新宿サブナード駐車場	400	84 (21.0)	104 (26.0)	84 (21.0)	95 (23.8)	87 (21.8)
伊勢丹パーキング	386	277 (71.8)	263 (68.1)	254 (65.8)	218 (56.5)	168 (43.5)
新宿三越アルコト駐車場	160	10 (6.3)	10 (6.3)	12 (7.5)	5 (3.1)	2 (1.3)
新宿駅東口駐車場	150	61 (40.7)	60 (40.0)	54 (36.0)	44 (29.3)	35 (23.3)
武蔵野駐車場	80	38 (47.5)	26 (32.5)	20 (25.0)	16 (20.0)	11 (13.8)

図-5 新宿駅東口地区駐車場利用率（平日）³⁾表-6 八重洲地区駐車場利用台数・利用率（休日）³⁾

駐車場	駐車場 収容台数 (台)	駐車場利用台数(台) (利用率: %)				
		13時	15時	17時	19時	21時
八重洲東駐車場	278	199 (71.6)	196 (70.5)	177 (63.7)	152 (54.7)	94 (33.8)
東京都八重洲駐車場	265	141 (53.2)	181 (68.3)	114 (43.0)	53 (20.0)	24 (9.1)
東京都室町駐車場	190	39 (20.5)	32 (16.8)	16 (8.4)	8 (4.2)	4 (2.1)
東京都日本橋駐車場	190	118 (62.1)	90 (47.4)	83 (43.7)	43 (22.6)	5 (2.6)
日本橋プラザビル駐車場	51	15 (29.4)	15 (29.4)	9 (17.6)	4 (7.8)	2 (3.9)

図-4 八重洲地区駐車場利用率（休日）³⁾表-8 新宿駅東口地区駐車場利用台数・利用率（休日）³⁾

駐車場	駐車場 収容台数 (台)	駐車場利用台数(台) (利用率: %)				
		13時	15時	17時	19時	21時
新宿サブナード駐車場	400	165 (41.3)	234 (58.5)	248 (62.0)	203 (50.8)	124 (31.0)
伊勢丹パーキング	386	356 (92.2)	351 (90.9)	350 (90.7)	329 (85.2)	98 (25.4)
新宿三越アルコト駐車場	160	37 (23.1)	43 (26.9)	36 (22.5)	20 (12.5)	2 (1.3)
新宿駅東口駐車場	150	53 (35.3)	50 (33.3)	50 (33.3)	109 (72.7)	64 (42.7)
武蔵野駐車場	80	19 (23.8)	23 (28.8)	25 (31.3)	27 (33.8)	8 (10.0)

図-6 新宿駅東口地区駐車場利用率（休日）³⁾

(2) 新宿駅東口地区（新宿サブナード）

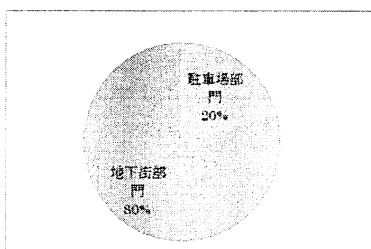
新宿サブナード駐車場は、地区内最大の時間貸し駐車場であるが、他の駐車場と比べ、特に平日の駐車場利用率が低いことが分かり、平日は最大でも26.0%にすぎなかった（表-7,図-5）。一方で、休日の利用率は62.0%と平日に比べて高くなっているが、地区内では百貨店附帯の伊勢丹パーキングの利用率が高く、最大で92.2%であった（表-8,図-6）。新宿サブナード駐車場は、平日・休日ともに駐車容量には余裕が見られる。

4. 対象地下街の事業経営

駐車場の需要が供給量を越えていないことは、駐車場収入の減額を示していると捉えることもできる。そこで、地下街の事業経営を把握するため、有価証券報告書を調査する。そしてこれから、地下街部門、駐車場部門それぞれの営業収入を確認する。

表-9 八重洲地下街株式会社営業収入（千円）⁴⁵⁾

事業部門別	平成17年度	平成18年度
地下街部門	3,355,535 (+0.8)	3,382,359 (+0.8)
駐車場部門	860,312 (△1.4)	867,763 (+0.9)
合計	4,215,847 (+0.4)	4,250,122 (+0.8)

図-7 八重洲地下街株式会社平成18年度営業収入⁵⁾

(1) 八重洲地下街

営業収入は、地下街部門の収入が全体の約8割（平成17年度：地下街79.6%，駐車場20.4% 平成18年度：地下街79.6%，駐車場20.4%）を占めていた（表-9,図-7）。なお表中の()内は対前年度伸び率である。

(2) 新宿サブナード

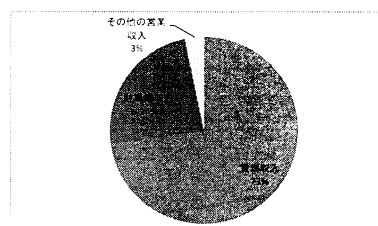
営業収入は地下街部門の収入が全体の約7割（平成17年度：地下街72.5%，駐車場24.2% 平成18年度：地下街72.7%，駐車場24.0%）を占めていることが分かり、地下街部門の収入が多いことが分かった（表-10,図-8）。なお表中の()内は対前年度伸び率である。

5. まとめと今後の課題

今回は、八重洲地下街と新宿サブナードをケーススタディとして、地下駐車場利用状況の調査と事業経営についての調査を行った。その結果、駐車場の利用状況については、八重洲地下街、新宿サブナードともに供給（収容台数）を需要が上回る状況は確認できなかった。事業経営については、八重洲地下街、新宿サブナードともに地下街部門の営業収益が大半を占めていることが分かり、駐車場部門が占める割合は、平成18年度で、八重洲地下街20.4%，新宿サブナード24.0%と約2割に過ぎなかった。これらのことを踏まえると、地下街の経営は店舗から賃貸収入が重要な役割を果たし、駐車場経営を支えているといえる。駐車場整備地区における地下駐車場という公共政策に対して、民間からの収入が支えている本スキームは、公民連携の好事例とも考えることができる。駐車場の供給量を需要が満たさない状況においては、自動車の駐車スペースを他の用途、例えば自転車や自動二輪車の駐車スペースに転換し有効活用を図ることや、移動制約者用駐車スペースに転換するなどの地域及び社会貢献を行うことが考えられる。

表-10 新宿地下駐車場株式会社営業収入（千円）^{6,7)}

事業部門別	平成17年度	平成18年度
賃料収入	1,480,604 (+0.4)	1,481,457 (+0.1)
駐車場収入	493,679 (△6.9)	489,369 (△0.9)
その他の営業収入	67,082 (+6.5)	66,547 (△0.8)
合計	2,041,366 (△1.3)	2,037,373 (△0.2)

図-8 新宿地下駐車場株式会社平成18年度営業収入⁷⁾

今後は、八重洲地下街と新宿サブナード以外の事業経営について把握することを予定している。

補注

- (1) 福田展淳,川又慎一,尾島俊雄:銀座地区・東京駅前地区における地下駐車場の位置形態及び効率的配置の研究,日本建築学会関東支部研究報告集,pp.9-12,1993.
- (2) 正田亨,福田展淳,尾島俊雄:都市部居住空間に関する研究その6銀座地区におけるパーセントリップによる地下駐車場需要予測,日本建築学会大会学術講演梗概集,pp.1395-1396,1991.
- (3) 田中正,西淳二,後藤雅幸,鈴木聡士:地下街の評価に関する研究,土木学会地下空間研究委員会地下空間シンポジウム論文・報告集,pp.39-48,2001.

参考文献

- (1) 建設史編集委員会編, :八重洲駐車場株式会社建設史, pp.13-14,24-39,133, 東京八重洲駐車場, 1969.
- (2) 30周年記念誌編集委員会, :新宿サブナード30年のあゆみ, pp.27-51,186-187, 新宿地下駐車場株式会社, 2003.
- (3) 平成20年度路上駐車実態調査報告書[実態調査編(四輪)],pp.88-100,132-144 財団法人東京都道路整備保全公社2002.
- (4) 八重洲地下街株式会社有価証券報告書,2005.
- (5) 八重洲地下街株式会社有価証券報告書,2006.
- (6) 新宿地下駐車場株式会社有価証券報告書,2005.
- (7) 新宿地下駐車場株式会社有価証券報告書,2006.
- (8) 八重洲地下街 HP
(<http://www.yaechika.com> (2011/10/31 参照))
- (9) 新宿サブナード HP
(<http://www.subnade.co.jp> (2011/10/31 参照))
- (10) ゼンリン電子住宅地図デジタウン東京都中央区
- (11) ゼンリン電子住宅地図デジタウン東京都新宿区