

## パーク・アンド・ライド

### 技術概要

市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用するシステムを“パーク・アンド・ライド”という。また、同様の概念で、市街地で公共交通機関を利用する代わりに、歩行者交通を促進する“パーク・アンド・ウォーク”という仕組み等も考えられている。

### 新都市での導入効果について

都心部における交通渋滞の緩和、歩行者空間の安全性確保、交通大気汚染回避等の効果がある。

### 導入における課題（対応策）

自動車流入を抑制するための制度的、都市計画的対応が必要。

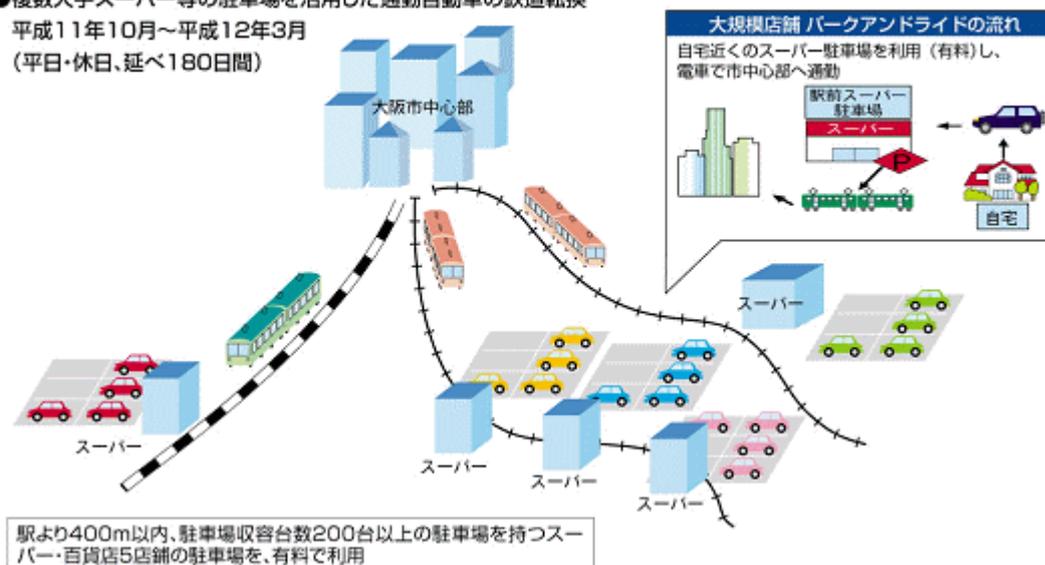
市街地への自動車乗り入れの制限（緊急車両のみの許可制等）や、歩行者・自転車専用道路中心の道路システム導入等を図ることが考えられる。

### その他（導入状況・技術開発等動向・将来見込み等）

パーク・アンド・ライドは、1980年代にドイツのフライブルグ市で導入され、日本でも、金沢市や広島市などで試行されているほか、東京都、大阪府（下図参照）、名古屋市などの大都市でも実験が行われている。

### ■駅前商業施設駐車場を有効活用したPFI的パークアンドライド推進社会実験(大阪府)

- 複数大手スーパー等の駐車場を活用した通勤自動車の鉄道転換  
平成11年10月～平成12年3月  
(平日・休日、延べ180日間)



駅より400m以内、駐車場収容台数200台以上の駐車場を持つスーパー・百貨店5店舗の駐車場を、有料で利用

出典：国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/road/demopro/result/h11/osaka.html>

注：各種資料により(株)エックス都市研究所作成