

2-2 パークアンドライド

2-2-1 パークアンドライドの特性と実施フロー

① パークアンドライドの特性

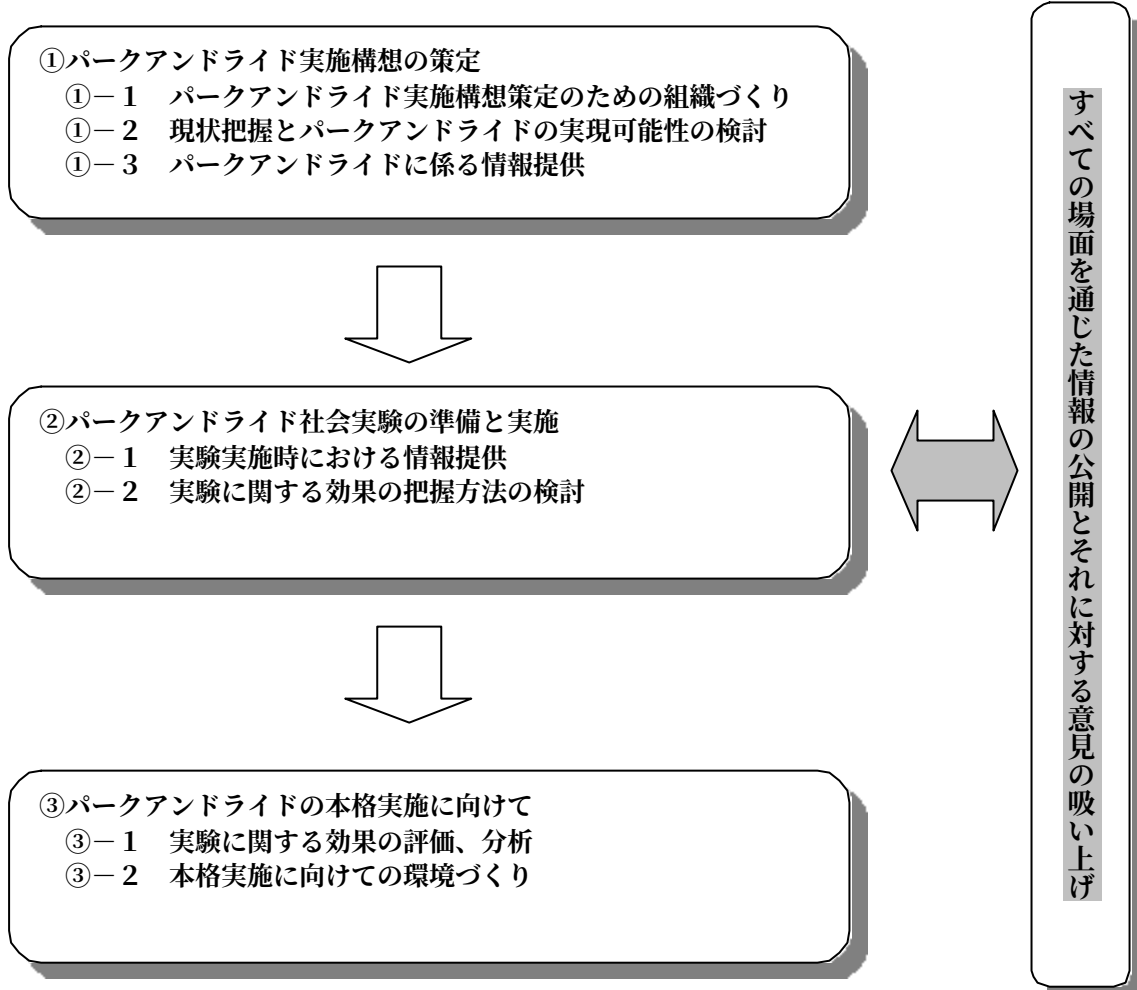
・パークアンドライド実施上のポイント

- パークアンドライドとは、郊外から業務地区や観光地等へ集中する自動車交通を、バス、鉄道等の公共交通にシフトして渋滞を緩和する手法であることから、地形的適性、公共交通の利便性、料金等が、実施時に大きな影響を及ぼすことに留意する必要があります。
- 実施上のポイントとしては、door to door への近似性の実現、乗り継ぎの利便性、公共交通機関に対する利用意識の醸成に係ってくることになり、いかに利便性を高め、パークアンドライドを利用するメリットや利用インセンティブを利用者に対して与えるかということが、その成立の大きなポイントであるといえます。例えば、目的地までパークアンドライドを利用するよりも自動車の方が速ければ、利用者は減ることになります。
- 一方で、駐車場整備上の制約もあって、単独で大きな渋滞緩和効果を挙げることは困難な場合もあり、パークアンドライドの効果面に加えて、継続的な実施の積み重ねにより公共交通の利便性に対する認識を醸成すること、また他の政策手法とのミックスによる相乗効果の創出を期待することも重要な考え方です。

・合意形成のポイント

- パークアンドライドは、自動車ユーザーがその交通意識を変更して公共交通を利用するという、主体的な参加意識が必要な手法であることより、利用者に十分その利便性、快適性を納得してもらうことが重要です。
- 更に、パークアンドライドの利便性を高める要素として、駐車場の位置が重要であり、大手スーパー等の商業者、鉄道事業者との連携、地権者の理解、協力を努めることが重要です。
- また、パークアンドバスライドの場合には、自家用車からバスへと乗り継ぎますが、その定時性の確保のためには、バスレーン設置やPTPS（公共車両優先システム）等のバス優先対策を推進している警察の協力や、バス会社等の協力が必要な場合も多いため、各関係機関との日常的な連携と協力体制の構築が不可欠です。

② パークアンドライド実施までのフロー



2-2-2 パークアンドライドに固有な事項の整理

① パークアンドライド実施構想等の策定

①-1 パークアンドライド実施構想策定のための組織づくり

重要なこと（ポイント）

◇パークアンドライドに適した場づくり

解 説

- パークアンドライドを実施していく際には、その実現可能性や具体的内容等の検討を行うための場づくりが第一ステップとなります。
- 庁内関連部署による庁内検討会の組成と同時に、議論するために広く関係者を集めた研究会をつくることになりますが、まず専門部会から立ち上げて議論を始めるのも良いでしょう。
- パークアンドライドの場合には、特に主体的な参加による施策の実施という性格が強いこと、また、交通事業者、警察、駐車場の提供者等の協力の下に実施されることから、参加者に配慮した場づくりを行っていくことが重要となります。以下にそのような研究会（委員会）・専門部会（幹事会）の一例を挙げておきます。

熊本市パークアンドライドシステム研究会の概要

<目的>

熊本都市圏における道路交通の円滑化に向けての方策の一つとして、通勤・通学時の慢性的な交通渋滞の緩和に有効であると考えられるパークアンドライドシステムの研究を行うため、パークアンドライド研究会を設置する。

<委員会構成>

委員長 九州東海大学工学部教授

委員 熊本大学工学部助教授

九地建企画部都市調査課長、道路部道路計画第二課長、熊本工事事務所副所長

運輸省九州運輸局熊本陸運支局長

熊本県企画開発部交通対策総室長、土木部道路建設課長、土木部道路維持課長、土木部都市計画課長

熊本県警察本部交通部交通企画課長、交通部交通規制課長

九州旅客鉄道株式会社熊本支社副支社長

九州産業交通株式会社常務

熊本電気鉄道株式会社乗合事業部長

熊本バス株式会社常務

熊本県バス協会専務理事

熊本市企画調整局企画部長、建設局道路部長、交通局次長、都市整備局計画部長

<幹事会構成>

委員長 熊本大学工学部助教授

幹事 九地建企画部都市調査課長補佐、道路部道路計画第二課長補佐、熊本工事事務所調査第二課長

運輸省九州運輸局熊本陸運支局輸送課長

熊本県企画開発部交通対策総室政策審議員、土木部道路建設課土木審議員、土木部道路維持課課長補佐、土木部都市計画課課長補佐

熊本県警察本部交通部交通企画課課長補佐、交通部交通規制課課長補佐、熊本北警察署交通第一課長、熊本南警察署交通第一課長、熊本東警察署交通第一課長

九州旅客鉄道株式会社熊本支社運輸課長

九州産業交通株式会社自動車部次長

熊本電気鉄道株式会社運行監理課長

熊本バス株式会社自動車部次長

熊本市都市整備局開発部街路課長、建設局道路部道路維持課長、交通局電車課長、交通局自動車課長、都市整備局計画部都市計画課長、都市整備局計画部交通計画課長

①－２ 現状把握とパークアンドライドの実現可能性の検討

重要なこと（ポイント）

- ◇渋滞のボトルネックとその背景の把握
- ◇公共交通の利便性の検証
- ◇パークアンドライド用に利用可能な駐車場のチェック

解 説

- 研究会においては、現在の交通混雑の状況とその背景に関する議論、認識の共有化から始め、パークアンドライドによる交通渋滞解消の可能性を検討することとなります。
- 最初に把握しておくべきこととしては、主要道路の交通量や混雑度の計測が挙げられます。通常、交通量調査として実施されますが、改めて渋滞解消という観点から渋滞ポイントとその要因（例えば、車線数の変更、橋等によるボトルネック）を整理し、それを踏まえた議論が行われることとなります。
- 一方、地域の公共交通の整備状況やその利便性を把握して、パークアンドライドへの転換による渋滞解消の可能性を検討します。主要な検討項目としては、以下のような項目が考えられます。
 - ・公共交通の利用状況（運行ルート、運行頻度、運行時間帯等）
 - ・渋滞発生地域における公共交通の運行状況
 - ・駐車場料金や運賃等への割引制度の検討（利用インセンティブの付与）
- 更に、パークアンドライド用駐車場として、大規模店舗の駐車場、公共（または民間）の遊休地、交通事業者の所有地等を調査し、パークアンドライド用の駐車場としての適性（位置、規模、駐車台数等）をチェックし、具体的な検討の際の素材とします。

主要地点の交通量と混雑度の経年変化（札幌市）

路線名	観測地点名	平成 6 年	平成 7 年	平成 8 年	平成 9 年	平成 10 年
北 5 条・手稲通	富丘町 2-3	39,735	38,853	38,250	44,673	27,475
		(1.38)	(1.35)	(1.33)	(1.55)	(1.24)
札幌新道	発寒 12-4	30,304	26,363	24,146	30,648	18,729
		(1.05)	(0.92)	(0.84)	(1.06)	(0.85)
創成川通	北 33 西 2	45,136	42,732	43,042	49,667	33,062
		(1.04)	(0.99)	(1.00)	(1.15)	(0.99)
札幌・江別通	東橋	33,393	40,291	38,414	39,966	26,936
		(1.16)	(1.40)	(1.33)	(1.39)	(1.22)
札幌・江別通	本通 6	40,994	42,448	40,760	45,260	31,585
		(1.42)	(1.47)	(1.42)	(1.57)	(1.43)
月寒通	豊平橋	65,512	57,560	57,638	69,038	41,694
		(2.27)	(2.00)	(2.00)	(2.40)	(2.19)
月寒通	北野 1-1	38,775	40,082	37,882	41,486	30,570
		(1.35)	(1.39)	(1.32)	(1.44)	(1.38)
石山通	南 14 西 11	39,429	40,043	39,415	41,868	26,809
		(1.37)	(1.39)	(1.37)	(1.45)	(1.21)
石山通	南 34 西 11	40,934	38,366	37,003	45,276	32,353
		(1.42)	(1.33)	(1.28)	(1.57)	(1.46)
石山通	川沿 9-1	42,457	41,220	40,312	48,165	32,013
		(1.47)	(1.43)	(1.40)	(1.67)	(1.45)
創成川通	太平 10-1	37,465	37,430	38,890	40,836	28,433
		(0.87)	(0.87)	(0.9)	(0.95)	(0.86)
札幌新道	豊平大橋	50,374	49,865	49,379	55,674	38,210
		(1.75)	(1.73)	(1.71)	(1.93)	(1.72)

注：・（ ）内の数値は混雑度を示す。

- ・混雑度：道路の混雑度を示す指標で、通常、道路交通量と交通容量の比で示される。混雑度の目安は以下のとおりである。

混雑度 1.00 未満：昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく円滑に走行でき、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんど生じない状態

混雑度 1.00～1.25：昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が続く可能性はほとんどない状態

混雑度 1.25～1.75：ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が非常に増える可能性が高い状態

混雑度 1.75 以上：慢性的な混雑状態が続いている状態

- ・数値は 24 時間連続調査または 12 時間交通量に昼夜率 1.30 を乗じた換算値である。

①－３ パークアンドライドに係る情報提供

重要なこと（ポイント）

- ◇早い段階からの参加者への情報提供
- ◇対象を絞った効果的な情報提供、PRも必要
- ◇交通事業者や警察との協力体制の形成

解 説

- パークアンドライドに係る具体的な構想策定と並行して、構想の実効性を高めるため、計画策定の初期段階から関係者に情報の提供を行い、関係者の意向の把握、協力関係の構築に努めることが重要です。
- パークアンドライドの場合には、プロセスの形成に係る合意形成というよりもむしろ一定の政策に対する広範な参加協力という性格が強いことから、計画の初期段階からパークアンドライドに関する情報を提供し、できるだけ多くの人に関心を持ってもらうようにすることが重要です。そのような情報の提供を通じて、社会実験のスムーズかつ効率的な実施、参加への下地がつけられることが期待されます。
- 情報提供の対象としては、パークアンドライドを活用する対象、関係機関等であり、具体的には地域住民の他、主要企業、官公庁、公共交通機関利用者、民間駐車場利用者等が考えられますが、施策の特性、地域の状況等を考慮してターゲットを絞るなど効果的でかつ効率的な情報提供やPRを行っていくことが重要です。その際の情報提供のツールとしては、行政の広報誌、アンケート、インターネット等が考えられます。
- また、パークアンドライドのライド部分に関しては、既存路線の活用・拡充、路線の新設等具体的な方法はいろいろ考えられますが、いずれにせよ交通事業者、警察機関との協力が不可欠であり、研究会の場合とは別に、個別具体的な調整等も必要です。調整事項としては以下のような内容が考えられます。

- ・バス、鉄道等の交通事業者、警察等の関係機関との連絡体制の構築
- ・バス、鉄道等の交通事業者、警察等の関係機関に対する情報の提供と意向の把握
- ・バス、鉄道等の交通事業者、警察等の関係機関への協力要請

アメリカにおける情報提供の状況

- アメリカにおいてもTDM導入に際しての合意形成の重要性は早くから認識されており、我が国においても「P I（パブリックインボルブメント）」として広く紹介されています。その手法に関しても、様々な工夫が積み重ねられるとともに、実践による蓄積も相当すすんできています。ここではその手法の代表的な紹介事例を掲載します。

パブリックインボルブメントの手法

「パブリックインボルブメント戦略を実施するために多くの技術的手法が活用可能である。これらの戦略は影響を及ぼすグループを有効にその射程に捉え、住民全体の利益を実現する戦略をデザインするために用いられる。以下にその代表的な手法を挙げる。

- ◆告知（例えば、図書館、コミュニティセンター、新聞、これらの各手法は市民のレスポンスの機会を含んでいることが重要である。）
- ◆情報を提供するための中心部におけるパブリック・ミーティング、ワークショップ等
- ◆影響を被る全てのコミュニティにおける公開ミーティング
- ◆重大な影響を被る特別なコミュニティ、あるいはコミュニティグループが参加を要求する地域における公開ミーティング
- ◆公開聴聞（Public Hearing）
- ◆諮問委員会
- ◆フォーカスグループに対するヒアリング
- ◆コミュニティの反応を確かめる調査
- ◆特殊なサンプリング

（出所）「Metro Transit Public Involvement」

ワシントン州における交通量削減のためのプラン

- ◆大目標
 - ・公害、交通混雑、エネルギー消費の減少、
 - ・一人乗り乗用車利用者が少なくとも1週間に1回は他の選択を行うような交通行動の転換
- ◆当面の目標
 - ・交通利用者にとっての一人乗りによるトリップの減少
 - ・交通利用者が「交通量削減計画」の多様なオプション、それによる効用、インセンティブ等に関する認識を深めること
 - ・雇用者を主要なターゲットとした「交通量削減計画」への従業員の参加
- ◆大目標、当面の目標を達成するための戦略
 - ◆戦略1：調査と検証
 - ◆戦略2：メディア戦略
 - ◆戦略3：企業及び外部コミュニケーションの促進
 - ◆戦略4：テクノロジーの駆使（特に近年はインターネットの活用）
 - ◆戦略6：ダイレクトメール
- ◆情報を提供するための中心部におけるパブリック・ミーティング、ワークショップ等
- ◆影響を被る全てのコミュニティにおける公開ミーティング
- ◆重大な影響を被る特別なコミュニティ、あるいはコミュニティグループが参加を要求する地域における公開ミーティング
- ◆公開聴聞（Public Hearing）
- ◆諮問委員会
- ◆フォーカスグループに対するヒアリング
- ◆コミュニティの反応を確かめる調査
- ◆特殊なサンプリング

（出所）「Metro Transit Public Involvement」

② パークアンドライド社会実験の準備と実施

②-1 実験実施時における情報提供

重要なこと（ポイント）

- ◇実験前に施策の適合性を整理
- ◇積極的なマーケティングの実施と効果的なPR
- ◇社会実験の効果の把握方法の検討

解 説

- まず、実験に取り組む前に、施策そのものが本来成立し得るものなのか、きちんと整理した上で実験に取り組むべきでしょう。もし、車からバスや鉄道に乗り換えてもメリットがなければ、利用者は集まらず、施策として定着しないと思われます。
- その上で施策の普及を図るには、まず利用者にその利便性を体験してもらうということが実験の第一歩です。そこから何回かの実験を重ねて、利便性、経路、駐車場の位置等の改善を踏まえて、本格実施の検討を行うという流れになります。そのためにも、実験段階における幅広い周知と参加が重要な要素となります。
- 社会実験は通常短期間であるため、参加者として一部モニターを事前に依頼しても良いでしょう。モニターの募集については、多様なメディアを活用しつつ、幅広い対象に働きかけることが重要であり、地域住民の他、役所、商工会議所、主要企業、教育機関等への協力要請も有効な方法です。
- モニターに関しては、利用者にとって相当有利な（無料参加等）条件を設定しているにもかかわらず、参加が低調な事例が多く見られることより、勤務先等に対する積極的なマーケティングを実施するという発想が重要です。アメリカにおいても、TDM戦略の第一のターゲットは雇用者という認識が一般的になりつつあります。また、実験を実施する際には、パークアンドライドの利用可能性があると思定される人や機関に対して、効果的なPRをすることが重要です。
- 実験の実施に関する情報の提供は、利用者の目に触れやすい多様なメディアを活用することが有効です。媒体としては、テレビ、ラジオ、新聞等のマスメディア、行政の広報誌、公共交通機関への中吊り等の活用が一般的ですが、特に近年はインターネットの普及により、各種地元の民間企業との通信ネットワークを活用しながら、実験の紹介、参加募集を行うことも有効です。また、通勤者がマイカーに乗っている朝夕の時間帯に、ラジオCMを集中的に流すといったきめ細かな対応を考え、メディアの有効性、実効性を高めていくことも良い方法です。
- モニターに関しては、パークアンドライド用駐車場を通常の自家用駐車場として用いられないような配慮（例えば公共交通機関の定期保有を条件とする等）も必要です。また、例えば、実験参加者には「お試しチケット」を配布するといった、利用インセンティブを与える工夫も必要です。

モニターの参加状況例（北九州市）

団 体		モニター数
一 般 企 業		153 人
TDM推進委員会 メンバー	北九州市市役所	43 人
	県警	11 人
	西日本鉄道	1 人
一般応募者		12 人
合 計		220 人

メディアの活用例（熊本市）

メディア	内 容
1.テレビ	37 本 【定例スポット】・試行実施告知 2 本 【臨時スポット】・試行実施告知 33 本 【定例番組】 2 本
2.ラジオ	119 本 【定例番組】 5 本 【臨時スポット】 114 本
3.新聞	6 本
4.市政だより	10 月号

②－２ 実験に関する効果の把握方法の検討

重要なこと（ポイント）

◇パークアンドライドに合った効果の把握方法の検討

◇実験の繰り返しによるデータの蓄積

解 説

- 社会実験は、多くの人が実験に参加して体験を共有化し理解を深めるとともに、その効果や問題点を把握することが重要な実施の意義の一つです。そのためにもパークアンドライドの道路交通に及ぼす影響を把握し、今後の展開の参考に資することができるような効果の把握手法、内容、特徴等を整理しておきます。
- 効果の計測方法に関するポイントとしては、実験実施前、実施中の比較ができるような計測体制、パークアンドライドの効果がどのような条件で最も有効であるかを把握するため、条件の異なる複数の測定地点（例えば、車線数等）を設定しておくことが必要です。
- 一般的には、交通量、参加者の意識調査、環境改善効果等がパークアンドライドの有効性の指標として活用されていますが、主要な交通量の測定手法に関して以下に挙げておきます。
- また、社会実験に関しては、気候、日時・曜日等の各種条件の相違により交通状況が大きく異なってくることもあるため、日常的なデータの計測、社会実験の繰り返しによるデータの蓄積を行っておくことが重要です。

主な交通量測定手法例

調査項目	観測内容
1. 交通量調査	・ 調査対象地点の都心方向へ流入する交通量の測定を行う（方向別）
2. 渋滞長調査	・ 試行ルートおよび、並行路線の信号交差点区間ごとで発生する滞留列の長さの測定を行う
3. 所要時間調査	・ 試行ルートでの、朝ピーク時間帯における駐車場から都心部までの所要時間の測定を行う
4. 駐車場利用状況調査	・ システム駐車場を利用するモニター車両の入出庫台数を測定する

③ パークアンドライドの本格実施に向けて

③-1 実験に関する効果の評価、分析

重要なこと（ポイント）

◇調査結果の分析および問題点・課題の抽出

解 説

- 円滑かつ効果的な本格実施に向けて、社会実験により問題点、課題等を明らかにし、改善方策の検討を行います。
- 第一は、交通量調査の分析であり、効果的なパークアンドライドの本格実施に向けて、ルート等の設定の参考に資するために、実験に関する交通量に関する分析を行います。交通量に関する分析の種類としては、前ページに挙げたような調査対象地点における交通量、渋滞長、所要時間等が有効です。
- 第二はモニター参加者の意識調査の分析であり、パークアンドライドの本格実施に向けて、参加者がパークアンドライドに関してどのような認識、また問題点を感じているかをきちんと把握し、今後、どのような対策を講ずればよいか等について検討するために、参加者意識の分析を行います。

交通量調査結果事例（北九州市）

＜北九州市のパークアンドモノライド＞

北九州市では、平成 6 年「総合渋滞対策支援モデル事業」の実験都市に指定されたことを受けて、平成 7 年「北九州市交通需要マネジメント基本計画」を策定した。この基本計画に取り挙げた施策について試行実験を行うために、平成 8 年 3 月の 3 日間、パークアンドモノライド用駐車場をモノレールの始発停留所と中間停留所に臨時に用意し、小倉都心部へのマイカー通勤者で国道 10 号、322 号沿線に居住している人にモニターとして参加してもらった。以下はその実験の際の渋滞長の短縮効果を測定したものである。

	地点名	AM 7:45		AM 8:00		AM 8:15	
		5 日	12 日	5 日	12 日	5 日	12 日
長行田町線	記念病院	710	250	770	300	780	290
	短縮率	65%		61%		63%	
	篠崎大橋	540	400	550	500	660	620
	短縮率	26%		9%		6%	
	蒲生（長行田町線）	350	430	430	440	420	450
	短縮率	△23%		△2%		△7%	
国道 322 号	蒲生（競馬場方向）	270	230	240	228	210	200
	短縮率	15%		5%		5%	
	三萩野（直進）	500	490	490	500	480	510
	短縮率	2%		△2%		△6%	
	三萩野（旧 322）	400	325	430	340	370	300
	短縮率	19%		21%		19%	
旧国道 322 号	片野（322 号）	290	225	280	280	250	330
	短縮率	22%		0%		△32%	
	城野	200	110	90	80	100	170
	短縮率	45%		11%		△70%	
	北方	380	280	500	400	540	510
	短縮率	26%		20%		6%	
国道 10 号	片野（10 号）	235	165	255	310	270	250
	短縮率	30%		△22%		7%	
	横代（10 号）	1500	3200	3520	3000	1600	2800
	短縮率	△113%		15%		△75%	
	横代（舞ヶ丘）	390	450	400	500	380	540
	短縮率	15%		25%		△42%	

（上段は渋滞長、単位はm）

- 全体的に見て、AM 7:45 の時点における効果が最も大きく、ついで 8:00、8:15 の時点では効果が小さくなるといった傾向が見られる。
- パークアンドモノライド地点近くの北方・蒲生地点、国道 322 号上で競馬場前停留所に最も近い片野地点において効果が現れている。特に、旧国道 322 号上の北方地点で、AM 7:45 時点において渋滞長が 100m 近く短くなっている。
- この他に、渋滞長短縮効果の大きな交差点は、記念病院横（短縮率 65%）、城野地点（短縮率 45%）で、片側 1 車線道路において大きな効果がみられる。
- 一方、モニター数の少ない 10 号線方向や、パークアンドモノライド地点から離れ、沿線からの混入率が高い三萩野地点では効果は小さいか、または効果が現れていない。

モニター参加者の意識調査事例（熊本市）

1. 試行に参加された感想をお聞かせください。

問1 今回の試行したシステムをご利用された時の感想を「満足度の評価」（5段階）でお答え下さい。（各問の1～5の番号に1つだけ○印）

①今回のパークアンドライドシステム試行に参加された時の全体的評価をお聞かせ下さい。

1. 満足 2. やや満足 3. 普通 4. やや不満 5. 大変不満

▼②と③はシステムの試行に参加された日付の出勤時、帰宅時のそれぞれ1つに○印を記入して下さい。

②システム専用臨時バスでの所要時間はいかがでしたか。

12月 2日 (火)	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない
12月 3日 (水)	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない
12月 4日 (木)	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない

③バス停での待ち時間はいかがでしたか。

12月 2日 (火)	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない
12月 3日 (水)	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない
12月 4日 (木)	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない	1 大変 満足	2 やや 満足	3 普通	4 やや 不満	5 大変 不満	6 利用 して いない

④専用臨時バスでは、座って移動（通勤、帰宅）ができたと思われませんが、この座って移動できることについての評価をお聞かせ下さい。

1. 満足 2. やや満足 3. 普通 4. やや不満 5. 大変不満

（以下省略）

課題の抽出と対応方策（熊本市）

【ソフト対策】

1. 自動車通勤者の意識向上への継続的な活動

交通および環境問題についての継続的な市民への問題意識の喚起、啓発に努めるとともに、パークアンドライドシステムを含めた交通需要マネジメントなどのソフト施策に対する「市民の理解」、「施策への協力意義」の向上に努めることが重要である。

2. マイカー通勤への対策

このシステムをより効果的に機能させていくためには、道路事情及び都市構造などの地域特性並びに自動車交通への影響へも配慮しつつ、例えば欧米で実施されているロードプライシングや都心地区への乗り入れ規制といった自動車交通抑制策を併せて検討することが必要である。

3. 公共交通機関の利便性及び快適性の向上

システム成立の上では、公共交通機関の利便性や快適性を向上させることは不可欠である。

4. 他の交通需要マネジメント施策との連携

5. 利用料金の低廉化

6. 関係行政機関や民間団体等との協力体制の強化及び向上

【ハード対策】

1. 駐車場確保

2. 公共交通機関の優先対策としての道路環境の整備充実

公共交通機関のスピードアップを図る上で、右折レーン、バスベイなどの部分的なハード整備が必要であり、また、長期的な課題としては、街路整備による公共交通機関優先対策の検討も必要である。

③－２ 本格実施に向けての環境づくり

重要なこと（ポイント）

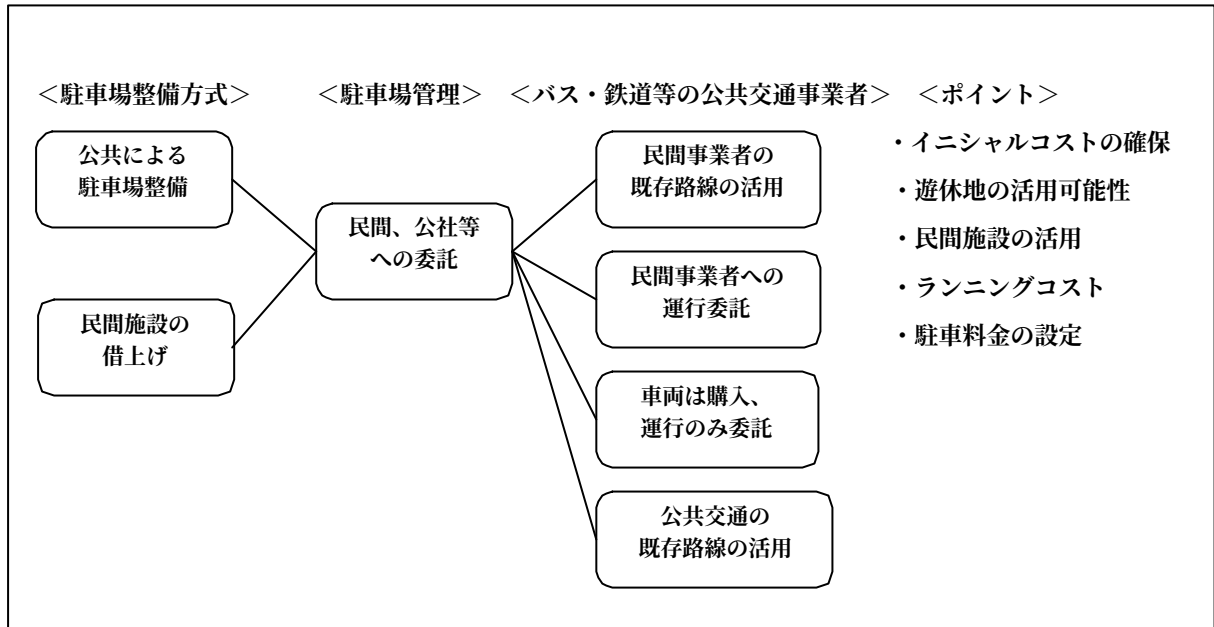
◇駐車場の確保

◇より利便性の高いシステムの構築

解 説

- パークアンドライドを本格実施するための重要な前提条件として、駐車場の確保の問題があります。社会実験の場合には期間限定のため、その期間内での暫定的な協力ということが可能でしたが、本格実施となると駐車場の確保も容易でないのが実態です。従って、事前の十分な駐車場の調査に加えて農用地、鉄道高架下の活用等、様々な方法での駐車場の確保方策が必要となるので、そのための情報収集等を行っておくことが重要です。また、駐車場の運営については地域によって様々なことから、地域の実態にあわせて検討を行う必要があるでしょう。
- パークアンドライドを参加者側から見た場合、普及するか否かの最も重要なポイントは、パークアンドライドによりメリットを享受できるかどうかです。従って、社会実験の結果を踏まえて、駐車場の位置、到達時間、公共交通による定時性の確保、相対的なコスト等を分析して修正し、それらを参加者にアピールすることが重要です。
- 従って、駐車場の運営が重要なポイントの一つとなり、駐車場の位置に加えて、料金設定に関して慎重な配慮が必要です。商業者の駐車場を借りる場合、商品券とセットにすることによりインセンティブを賦与すること、また、周辺駐車場と料金面でのバランスを図ることも重要になってきます。
- 更に、個人の利便性の向上だけではなく、パークアンドライドにより公共交通の利用が促進され、活性化されれば、例えば、ノンステップバスの導入や大気汚染の改善といった、バリアフリー、地域環境改善等の２次的効果が期待できます。従って、参加者がそのような社会環境の改善に貢献しているという「行為の価値」をPRすることも、これからの社会状況の中では重要な要素になると考えられます。

駐車場運営方式の考え方



民間商業施設のパークアンドライド駐車場への活用事例

駐車場名	台数	料金
ダイエー栄町店	300 台	6,000 円
西友宮の沢店	150 台	10,000 円
ダイエー麻生店	50 台	8,000 円
合計	3箇所 500 台	

(札幌市、平成 11 年現在)

