

# 英国の地方自治体がパークアンドライドを実施する理由

伊藤 雅  
ITO, Tadashi

広島工業大学工学部都市デザイン工学科准教授

## 1—はじめに

パークアンドライド(以下、P&Rと表記)は、米国で1950年代から始まり、1970年代のエネルギー問題を契機に本格的に政策的導入が進んだとされている。日本でも1970年代後半から道路混雑緩和の施策として導入が始まり、いったん下火になりつつも、1990年代にTDM施策が注目されるようになって再び脚光を浴びるといった消長を経ている<sup>1)</sup>。近年では、自然発生的なものも含めてP&Rが定着しているものがある一方で、政策的なものの中には利用が定着せずに終わっているものも少なからずある。導入開始から30年以上を経た我が国において、P&Rを交通施策としていかに位置付け、評価すべきかを、改めて見直すべき時期にあるといえよう。

一方、英国においては、本稿で紹介するMeekらの論文<sup>2)</sup>(以下、紹介論文)でも述べられているように、2000年以降50箇所の新たなP&R駐車場が設置され、2007年時点で130箇所で実施されているとのことである。この英国におけるP&Rブームともいえる現象がいかなる理由で生じているかについて、紹介論文で述べられている地方自治体担当者を対象としたアンケート分析を通じて見ていくことにする。

## 2—英国におけるこれまでのP&Rの評価

英国においては、P&Rが導入されてから40年が経過したところである。P&Rの形態としては、バスへの乗継が主体となっており、導入当初は道路混雑の緩和を目的として自動車からバスへの転換を図っていた。2000年代からは環境施策の目的が考慮されるようになったという背景がある。

一方、1980年代から90年代にかけて行われた、P&Rの実態調査や効果に関する既存の調査研究では、道路混雑の緩和に一定の効果を認めている一方で、「既存の公共交通利用者がP&Rに転換しているだけ」、あるいは「P&Rは自動車の総走行距離を増やしてしまう」というような、負の効果があると指摘されている。

それにもかかわらず、近年P&R駐車場が大きく増加してい

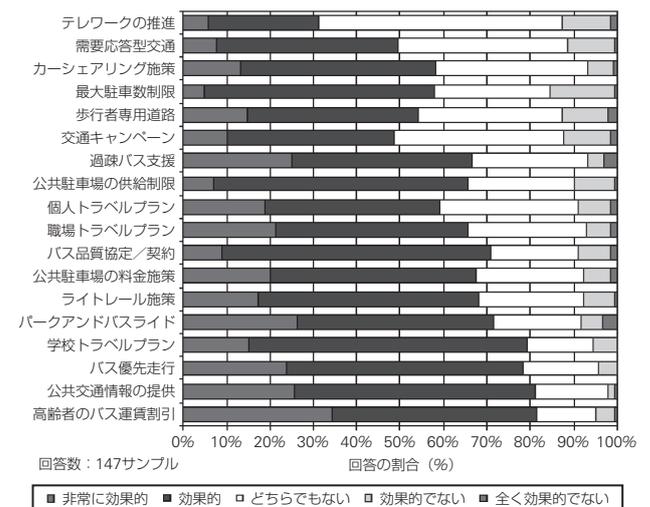
る要因を探るために、紹介論文の筆者らは、地方自治体の議員および交通政策担当者を対象として、P&Rをどのように認識し、導入の意思決定をしているかについて把握するために、アンケート調査を実施した。

## 3—地方自治体担当者へのアンケート調査

2008年9月にP&R実施の63都市と非実施の124都市を対象に、Eメールアンケートを実施し、議員および担当者から得られたのべ147票の回答をもとに分析している。

### (1)他の施策と比較したP&Rの位置づけ

担当者および議員が、自動車利用の削減に最も効果ある施策としているのは、高齢者向けの運賃割引であるが、P&Rも比較的効果が高いと考えられている(図-1)。また、これらの施策は自動車利用削減のために、比較的受け入れられやすいものとして認識されている。



■図-1 自動車利用削減施策の効果 (文献2) Fig.1を改変

### (2)政策目標と動機

P&Rの政策目標としては混雑緩和が最も高く認識されているが、公共交通の利用促進、都心の駐車需要の削減、経済の

活性化, 大気汚染の削減, 自動車利用の削減といった種々の目標も同等に重要であると認識されている。

一方, P&Rをすでに導入している都市におけるP&R導入の動機としては(表一), 政策目標にも挙げられている, 「交通問題の解消や経済の活性化に自治体が行っていることを見せたい」というのが最も高くなっている。この点は政治的な思惑と一致して, 議員の理解を得やすいという背景があるようである。

次に, 「他の施策を導入するのに役立つ」という動機が高くなっている。例えば, 都心部の駐車規制を強化するためにP&Rとセットにするという考え方である。

また, 「政府の方針と一致する」, 「政府の財源を得やすい」という動機も高く, 地域交通計画(LTP)の策定と評価の際に, P&Rの導入が中央政府の方針と合致していて, 財源を得やすいということのようである。

■表一 P&R(供給サイドの交通施策)を導入する動機の重要性(文献2)Table 1を改変)

回答者の別 施策	P&R実施 (%)		P&R非実施 (%)	
	非常に重要である 重要である	全く重要でない 重要でない	非常に重要である 重要である	全く重要でない 重要でない
自治体が交通問題に対処しているとみなされる	93.5	0.0	95.3	1.2
自治体が経済活性化を推進しているとみなされる	87.1	0.0	100.0	0.0
民間部門の資金にアクセスできる可能性	30.6	19.4	82.4	2.4
中央政府の財源を獲得できる可能性	51.6	8.1	94.1	0.0
中央政府の政策と合致	61.3	11.3	81.2	2.4
取入の発生	17.7	29.0	71.8	3.5
他の交通施策を導入するのに役立つ	68.9	4.9	45.2	10.7

### (3)P&Rと公共交通の関係

P&Rの導入箇所としては, 既存のバスサービスと重複しているルートが多くなっている。既存の調査研究の知見では, ルートが重複するとP&Rに既存のバス利用客を奪われるというのが定説であったが, 自治体担当者はそのようには考えておらず, 逆にバスサービスのイメージ向上につながると考えている。担当者レベルでは, P&Rによる市場変化や効果に関して, あまり理解していないことがうかがえる結果となっている。一方で, P&Rにより自動車利用者が公共交通利用に転換する

きっかけになれば, 長期的には自動車の総走行キロの低減につながる可能性も考えられ, 長期的な効果の把握の必要性を筆者らは指摘している。

### (4)今後の方向性

P&Rの今後の見通しに関する設問に対しては, 現在P&Rを導入していない都市でも, 「計画中」および「将来可能性あり」があわせて8割に上っている。現在実施中の都市に, 5~10年後のP&Rについての変化について聞いたところ, 9割以上の回答者が駐車場の数をはじめとして, 拡大する方向にあると考えている。全回答者に, P&Rの国全体の動向を予想してもらったところ, 大多数が導入数が増えると回答し, P&Rの内容についても中心地から遠く離れた駐車場が増えるというように進化した内容になると予想しており, 全体としてP&Rは拡大を続けると認識されている。

## 4—おわりに

紹介論文で示された結論として, 英国でのP&R施策のブームの要因としては, 担当者レベルではP&Rによる市場変化や効果について実態以上に期待している面があるものの, 政策目標と政府の方針に合致して, 財源が確保しやすいということが大きな要因であることが示された。

我が国においては, これまでは混雑緩和という道路交通管理の側面からP&Rが推進されてきたものの, 駐車場の経営的な問題が先行し, 効果の検証が充分でないまま現在に至っている感がある。一方で, 公共交通利用促進の面では自治体レベルで「地域公共交通総合連携計画」の策定が進みつつある。現時点では英国のLTPのように公共交通促進と自動車抑制の組合せを考慮した計画に至っているものは少ないが, P&Rのような施策を推進する枠組みとして積極的に活用すべきものであろう。

そのためにも, これまで我が国で継続してきたP&Rの実例の効果混雑緩和の側面のみならず, 多面的にその効果を再評価していくことが必要ではないだろうか。

### 参考文献

- 1) 交通工学研究会・TDM研究会編著[2002], 『成功するパークアンドライド 失敗するパークアンドライダーマーケティングの視点から考える』。
- 2) Meek, S., Ison, S. and Enoch, M.[2010], “UK local authority attitudes to Park and Ride”, *Journal of Transport Geography*, vol. 18, pp. 372-381.