



イギリス・ケンブリッジの パーク・アンド・バスライド

第37回

ヨーロッパのパーク・アンド・ライド

パーク・アンド・ライド (park and ride) とは、自宅からクルマで最寄りの鉄道駅 (トラム含む) 近くの駐車場まで行き、車を駐車させた後、鉄道を利用して都心部の目的地に向かうシステムのことです。ヨーロッパでは多くの都市で行われています。郊外のほとんどの駅近くに駐車場が設けられており、どの駅に何台分の駐車スペースがあって、料金はいくらかなのか、その都市の交通を管轄する交通局のホームページにパーク・アンド・ライド情報が掲載されています。駐車場料金は都市により差があり、ドイツでは無料開放している都市が多く、ロンドン是有料となっています。

たとえばロンドン中心部から北東に約30kmのところにある地下鉄エッピング駅には約500台分の駐車スペースがあり、1日6ポンド (約1,050円) の駐車料金がかかります。エッピングからロンドン中心部まで地下鉄料金は往復10ポンド (約1,750円) がかかりますので、駐車料金6ポンドはばかになりません。有料にして本当に利用されるのか疑問に思えますが、実際に行ってみると満車状態にあり、パーク・アンド・ライドがいかに根付いているのがわかります。



資料1 エッピング駅のP&R料金

	現金	ICカード
平日	£6.20	£6.00
土曜日	£2.00	£2.00
日曜日	£1.50	£1.50

写真①: エッピング駅のP&R駐車場。入り口には満車を示す「Sorry Car Park Full」の看板

ケンブリッジのパーク・アンド・ライドの特徴

ケンブリッジはロンドンの北北東約80kmに位置する人口12万人の学園都市です。市の中心にあるケンブリッジ大学は13世紀初頭に創設されたもので、市街地は中世の建物が多く残り、道路は狭く駐車場もあまり設けられないため、クルマの流入が制限されているエリアもあります。市内にある鉄道駅は1つのみであり、公共交通機関と言えば路線バスになります。

ケンブリッジ市は、市街地へのクルマの流入台数を減らすため、中心部から3~5kmの地点5か所にパーク・アンド・ライド駐車場を面的に整備し、そこからバスで移動してもらうようにしています。パーク・アンド・ライドが一般的に鉄道利用を指すのに対し、このシステムはパーク・アンド・バスライドと呼ばれることもあります。資料2をみてわかるように、バランスのとれた配置であり、市主導で計画的に整備されています。単発的、虫食いの整備に終始する日本の自治体のパーク・アンド・ライド施策とは大違いです。

しかも、5か所の駐車場のひとつひとつが巨大なものです。5か所合計で5,000台以上もあり (これらとは別に北西部10kmほどの地点に2か所、計1,350台分の駐車場もある)、人口12万人の都市でこれだけの駐車場を市が用意しているのは驚きです。

パーク・アンド・バスライドを実施している都市では既存の路線バスを活用



写真②: ケンブリッジ中心部。道路は狭く、渋滞が多発。

資料2：ケンブリッジのP&R 駐車場位置図



していることが多いのですが、ケンブリッジでは専用バスを使ったパーク・アンド・バスライドを実施しているのが特徴です。そして行先の駐車場によってバスの色を変えているので、市街地で帰りのバスに乗るときに行先を間違えないように配慮がなされています。駐車料金は1ポンド（2014年7月から有料化）で、これに加え

資料3 ケンブリッジのP&R 駐車容量 (2014年7月時点)

駐車場	台数
Milton	750
Madingley Road	930
Newmarket Road	873
Babraham Road	1,458
Trumpington	1,340
合計	5,351

(Cambridge City Councilへのヒアリング)



写真③：バスのボディには「park & ride」をペイントし、P&R専用であることが識別できる。また駐車場の行先によってバスの色を変えている。

てバスの往復乗車料金3ポンドがかかります（2014年7月までは券売機：£2.7、バス車内：£3.0だったが、7月以降£3.0に一本化）。なお、16歳以下の同伴子供は大人1人につき3人まで無料となります。朝夕の通勤時のみならず、日中でも10分おきにバスが出るので非常に便利です。

5か所のパーク・アンド・ライド駐車場のうちの、南東に位置するBabraham Road P&Rにクルマを止め、市街地まで往復してみました。この駐車場は約1,500台分の駐車スペースがある広大な駐車場で、しかも駐車スペースのおよそ8割方は埋まっています。駐車場を利用したのは昼ごろだったため、年配の人の利用が中心でした。市街地までの途中にある病院や市役所、市街地での買い物など、通勤以外にも幅広くパーク・アンド・ライドが利用されているのがみてとれます。

日本のパーク・アンド・ライド施策の課題

日本でも多くの都市でパーク・アンド・ライドが実施（実証実験含む）されています。しかし、どれも小規模であったり、駐車場の立地が限定的だったり中途半端なものに終わってしまい、十分な効果をあげていません。土地の制約もあるでしょうが、それ以上に自治体の姿勢が問われているのではないのでしょうか。

パーク・アンド・ライド駐車場を公共交通を補完する「公共施設」と捉え、環境対策の一環として自治体が主体的に整備する欧米に対し、日本では費用の概念が先に立つようです。環境問題の解決のために、クルマと交通をどのように活用していくのか、自治体トップのリーダーシップが求められます。



写真④：1500台規模のBabraham Road P&R。ほぼ満車状態。



写真⑤：病院のバス停でP&Rバスを待つ利用者



写真⑥：買い物を終え、市街地のバス停でP&Rバスに乗る利用者