

商業施設を活用したパーク・アンド・ライド

都市部における交通量の増加による渋滞を緩和するため、クルマを郊外の駐車場に停めて、そこから公共交通機関である電車やバスを利用させるパーク・アンド・ライド。日本でも多くの都市で試行されてきましたが、これまでは駅前やバス停そばの駐車場の数に限りがあり、駐車料金もかかるため普及しませんでした。しかし、近年は駐車台数に余裕がある大型商業施設の駐車場を実質無料で利用できる新しい形態のパーク・アンド・ライドが登場しています。今回は、この新しい形態のパーク・アンド・ライドについて探ってみました。

パーク・アンド・ライドとは

パーク・アンド・ライドは、クルマで最終目的地まで行くのではなく、駅やバス停の近くに設置された駐車場にクルマを止め、公共交通機関に乗り換えて最終目的地に移動するシステムです(図1)。これにより、都市中心部に発生する渋滞を抑制するとともに、公共交通に乗り換えることでCO₂の排出量を抑え、環境負荷を低減することを目的としています。

欧米の都市では、郊外にある主要な駅やバス停に大規模なパーク・アンド・ライド駐車場が、市街地を囲むように面的に配置されています(図2)。国内でもパーク・アンド・ライドの導入例が増えていますが、計画的に配置されていると

は言いがたいというのが現状です。

これは、公共交通に対する欧米と日本の考え方の違いによる影響が大きいと言えます。

日本では補助金制度はあるものの、公共交通は独立採算であり、鉄道もバスも赤字路線の廃止が進んでいます。しかし、欧米では公共交通は赤字であっても、自治体が負担して維持していくものであるという考え方です。公共交通の利用促進につながるパーク・アンド・ライドにおいても、大規模な駐車場の建設と運営は税金でまかなわれ、駐車料金は低額もしくは無料となっています。

一方、日本では、パーク・アンド・ライドを行うために行政が駐車場の用地確保や建設を行なうことはほとんどなく、既存の公共施設の駐車場の一部を割り当てているだけであったり、民間の有料駐車場をパーク・アンド・ライド用として指定したりしているだけというのが現状です。

このような現実を踏まえ、駅やバス停に近い場所で大型駐車場を有する大型商業施設と協働する新たな形態のパーク・アンド・ライドが登場しています。

大型商業施設は、休日の来店ピークに合わせた駐車台数を確保し、周辺の渋滞発生を防止することが法律によって義務付けられており、ほとんどの店が平日は駐車場ががら空き状態となっています。この空いている駐車場を有効活用することで、パーク・アンド・ライド利用料金を低く抑え、利用者数を増やすことができるのです。

今回はこのように商業施設の駐車場を利用したパーク・アンド・ライドの事例として、福岡市のイオンモール^{かしいはま}香椎浜で行われているパーク・アンド・ライドを調査してきました。

図1 パーク・アンド・ライドのイメージ

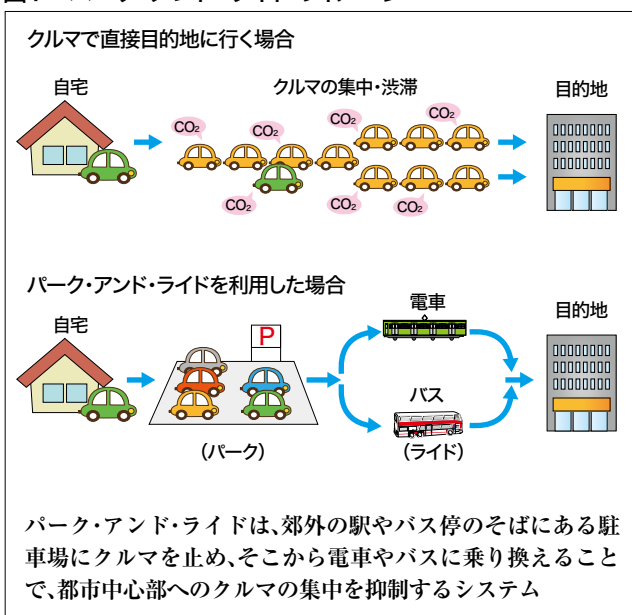
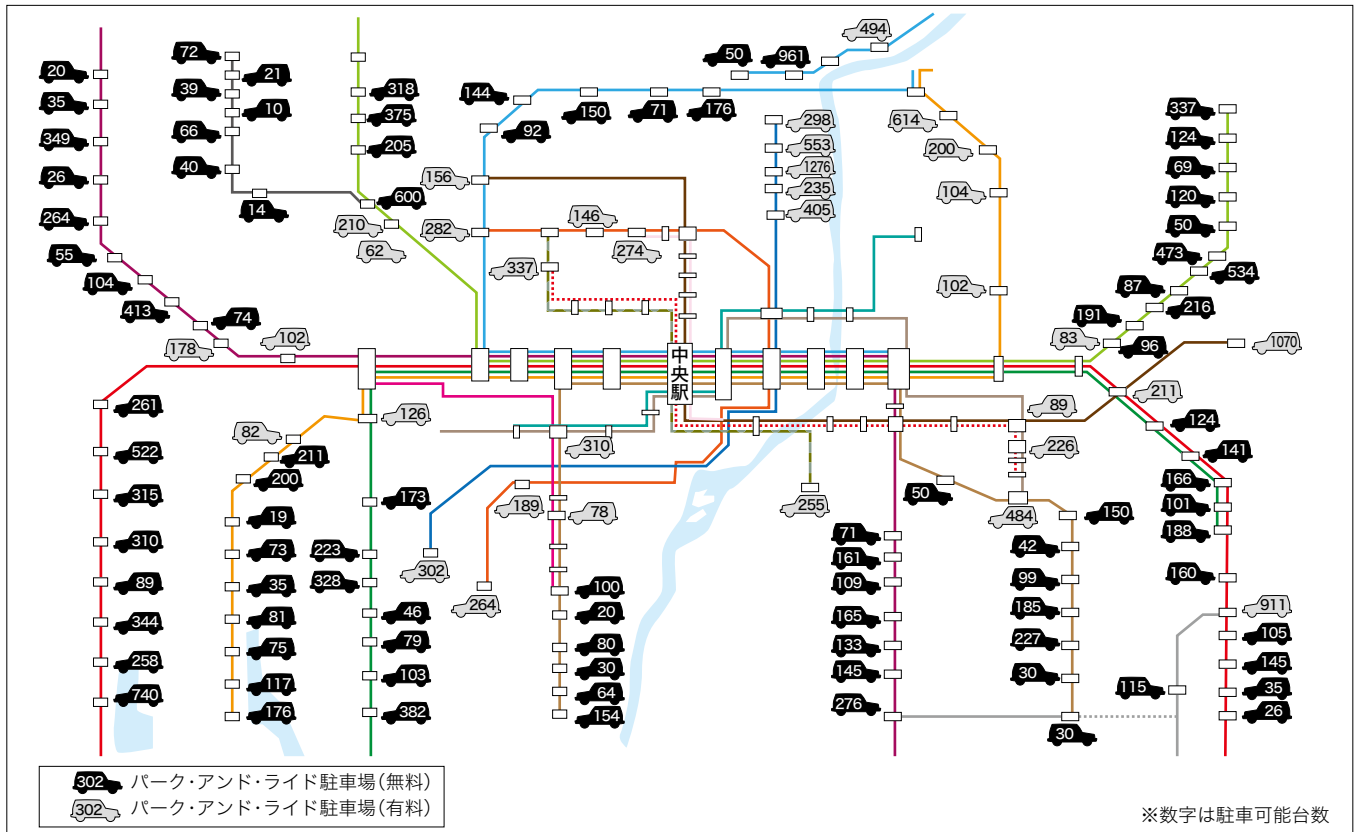


図2 欧米のパーク・アンド・ライド駐車場配置の例(ドイツ・ミュンヘン市の路線図とパーク・アンド・ライド駐車場配置状況)



出典:ミュンヘン市ホームページ

民間企業と協力して交通混雑緩和を目指す

福岡市は、人口の転入超過数では東京23区、札幌市に次ぐ第3位となっています。しかも福岡市は、若い世代の転入が多いのが特徴です。その要因はいくつか考えられますが、市内に学生数1万人を超える大学が複数存在しているのに加え、若者に人気の企業の進出も多いことがあげられています。つまり、人口の増加と共に交通混雑も悪化しており、福岡市としては交通混雑対策に積極的に取り組まなければならない状況が続いています。特に交通混雑が悪化している市の中心部である天神地区は、交通体系のあり方から見直しを図っており、市民・企業、交通事業者、エリアマネジメント組織（We Love 天神協議会）などの関係者と連携しながら、施策の検討・実施に取り組んでいます（図3）。

その中の一つが、バス・自動車交通の円滑化・分散化及び流入抑制を目的として取り組んでいるパーク・アンド・ライドです。市が単独でパーク・アンド・ライドを構築するのではなく、民間企業と組むことで既存の施設を有効活用し

図3 福岡市の交通混雑対策

年度	主な都市基盤整備	主な交通マネジメント施策の取り組み	施設実施状況等を交通対策特別委員会へ報告
～2002		天神地区(渡辺通り)の交通混雑悪化 2002年9月 福岡市交通マネジメント政策推進協議会設立	
2003	5月 都市高速道路 月隈～板付供用		
2004	6月 都市高速道路 月隈～野多目供用	天神フリーパーキング	
2005	2月 地下鉄七隈線 橋本～天神南開業	1月 交通混雑対策実施施策の検討 11月 天神交差点改良	
2006	3月 都市高速道路 野多目～堤供用	またたく券 2月 ・渡辺通四丁目交差点改良 ・天神大丸前バス停移動 ・信金前タクシー乗り場移設	
2007		南北道路ネットワーク強化の検討	
2008	4月 都市高速道路 堤～野芥供用	IC乗車券相互利用 モビリティマネジメント	
2009		パーク・アンド・ライド(地下鉄橋本駅)(2012～商業施設連携) 公共交通マップ	
2010	2月 都市高速道路 野芥～福重供用		
2011	3月 九州新幹線開業 4月 環状道路全線開通	都心部とウォーターフロントとの交通アクセス強化 天神地区における交通施策の検討	
2012	7月 福岡高速環状線開通	公共交通共通フリー乗車券	
2013～			

出典：福岡市

て、利用者のメリット、利用促進に結びつけたのです。そのきっかけについて、福岡市の住宅都市局都市計画部に話を聞いてみました。

「福岡市は2011年12月26日に、イオンとお互いにメリットがあることは協力していくことを目的とした包括連携協定を締結しました。この協定の条文の中にパーク・アンド・ライドの推進という項目を加えたのです。」

協定に基づくイオンと連携したパーク・アンド・ライドの社会実験の場所として選ばれたのが、イオンモール香椎浜です。同店のある東区は福岡市の行政区の中で最も人口が多く、人工島の建設や操車場跡地の再開発など、市の中心部の天神や博多に対するベッドタウンとしての開発が進んでいます。実施場所の選定に際し、福岡市はパーソントリップ調査*のデータにより、この地域からクルマで通勤する人が市の平均より多いことを確認しています。また、最寄りバス停の留学生会館前の路線数の多さも、選定の大きな理由となりました。同バス停は天神、博多方面に向かうバスが各方面から集まってくる場所で、平日は天神・博多方面に向かう路線が約280便、その他の路線を含めると、1日約560便のバスが運行しています(図4)。特に、通学・通勤時間帯の本数はとても多く、次から次へとひっきりなしにバスがやってき

ます(写真①)。しかも、このバス停の先から天神まで福岡高速道路を利用する都市高速系統と呼ばれるバス路線が多くなっているのも特徴です。都市高速系統のバスは信号の影響を受けることなく、都心部である天神・博多までの時間を大幅に短縮することができます。



写真① 朝の留学生会館前バス停。通勤・通学時間帯はバスがひっきりなしにやって来るため、何台も連なることが多い

イオンモール香椎浜で社会実験がスタート

社会実験の実施に当たり、該当エリアのバスを運行している西鉄バスにも話を持ち込み、協議会が設置されました(図5)。3者の役割はどのようになっていたのでしょうか。

福岡市の都市計画部の担当者はこう言っています。

「台数や利用条件などに関しては、市とイオンモールで協議。お互いに大きな負担にならないように、専用の入口や

図4 福岡市内のバス路線図(留学生会館前～天神間)



*パーソントリップ調査:「どんな人が」「どんな目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査

ゲートなどを新たに設置することなく、既にあるものを有効活用しようということになりました。パーク・アンド・ライドに利用する場所については市からイオンモールに、バス停に最も近い区画を利用させてもらえないかと提案しました。そこは、店舗から遠いため占有しても買い物客に迷惑をかける心配がなく、パーク・アンド・ライドの利用者にとってはバス停が近いという利便性があり、双方のメリットが合致した場所だったのです(図6)。仕組みができた後は、いかに知らせてもらうかが重要となるため、福岡県や西鉄バスを交えた協議会で利用される方々にどのようにパーク・アンド・ライドのPRをしていくかを検討しました。そして、市はチラシを作ったり各戸に配られる市の広報に掲載し、イオンモールは店内、西鉄バスはバス停やバスの車内にポスターを掲示して利用者の募集を行いました。」

図5 協議会設置から社会実験までの流れ

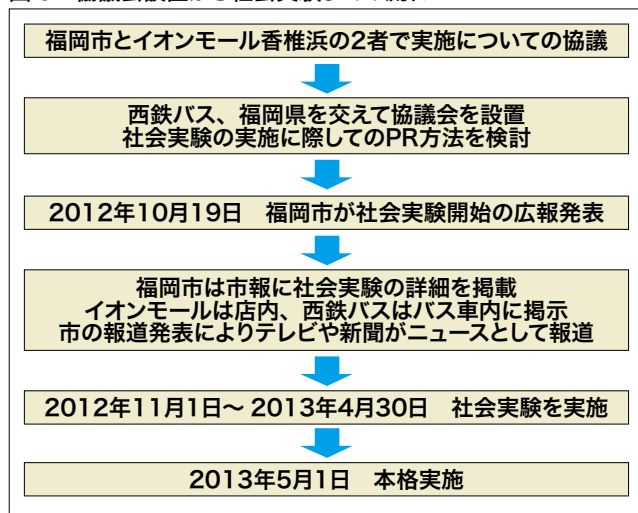


図6 イオンモール香椎浜の駐車場配置



駐車場のバス停に近い一画が、パーク・アンド・ライド用として割り当てられている

こうして2012年11月1日から半年間、社会実験としてイオンモール香椎浜パーク・アンド・ライドがスタートしました。

パーク・アンド・ライドを利用するた

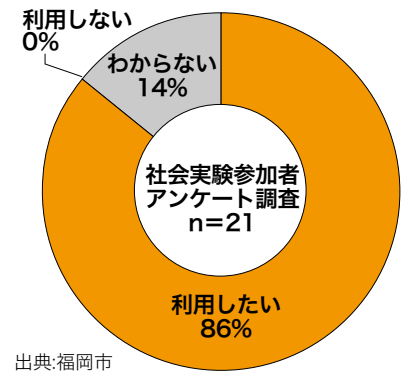
めには、申込書の提出と交通ICカードの提示、駐車料金として月5,000円分の商品券購入またはイオンの電子マネーへのチャージが必要です。利用時間は平日の6時～23時で、募集台数は先着50台でした。

ここで注目したいのは駐車料金として現金を徴収するのではなく、毎月5,000円分の商品券購入または電子マネーへのチャージとした点です。商品券や電子マネーへのチャージ分をイオンでの買い物に使えるため、駐車料金は“実質無料”となるのです。この実質無料となるシステムにしたことが功を奏し、社会実験開始当初の利用は約20台でしたが、1か月弱で定員の50台に達しています。しかも、社会実験の参加者を対象に実施したアンケートでは、「今後も利用したい」という人が86%にも上りました(図7)。この成果を踏まえて半年後の5月1日からは、社会実験を終了して本格実施へと移行しています。社会実験の時と利用条件の変更はしませんでした。受付台数は50台から70台へと拡大され、休日にも利用可能としました。社会実験時より受け付け台数が増えたもののすぐにはいっぱいとなり、キャンセルする利用者もいないため、新規募集は行っていないのが現状だそうです。

このようにイオンモール香椎浜での社会実験が成功したことで、福岡市へクルマで通勤する人が多い周辺の自治体でも、福岡市と協力してイオンの駐車場を利用したパーク・アンド・ライドを始めています(表1)。

佐賀県の唐津市は2013年10月、イオン唐津ショッピングセンターでパーク・アンド・ライドの社会実験を行い、2014年4月から本格実施を開始しています。2014年4月からは、福岡市の北東にある福津市、南東に位置する筑紫野市でも、イオンモール福津とイオンモール筑紫野の駐車場を利用し

図7 社会実験終了後の継続利用意向



出典:福岡市

たパーク・アンド・ライドの社会実験が開始されています。

この他、福岡市周辺では国や県も、地元自治体と協力して商業施設の駐車場を活用したパーク・アンド・ライドに取り組んでいます。

国土交通省の福岡国道事務所は幹線道路の渋滞対策として、2000年度から宗像市のゆめタウン宗像の駐車場を利用したパーク・アンド・ライドを実施。福岡県も2012年10月から、朝倉市と協力して同市のイオンモール甘木の駐車場を活用したパーク・アンド・ライドを実施しています。

好結果を得て商業施設との提携を拡大

このように周辺都市にもパーク・アンド・ライドが拡大していますが、実際に中心部の天神地区の交通量は減少しているのか、福岡市に聞いてみました。

「天神地区への流入交通量は東西南北合わせると、主要な幹線道路で一日約10万台となっています。パーク・アンド・ライドはすべて合わせてもこの10万台のうちの数百台なので効果は見えませんが、公共交通を使ってもらう意識付けの意味合いもあります。数だけ見ると焼け石に水ですが、天神地区に流入するクルマは1台1台確実に減っていると思います。」

利便性だけを考えればクルマで、目的地へダイレクトに行くことが好ましいのかもしれませんが、交通量が多い(=渋滞が激しい)場合は、所要時間が予想以上にかかってしまいます。また、目的地での駐車場代や燃料代等を考えると、コスト面でもパーク・アンド・ライドの方が有利となります(図8)。

冒頭で紹介した従来型のパーク・アンド・ライドは利用者に受け入れられていませんが、今回取材したイオンモール香椎浜では、「福岡市は募集告知やPR活動に力を注ぐことで都市部の交通環境を改善できる」「イオンは駐車場スペースを提供することで商品券を毎月購入してくれる」「西

図8 イオンモール香椎浜～天神の移動料金比較



鉄バスは既存路線の利用客数を増すことができる」というように運営側3者にはそれぞれメリットが生まれています。

しかし、成功しているとはいえ、その数はわずか70台でしかありません。国内では、欧米のように新たに大規模な駐車場を建設することは予算や用地確保の面から難しく、駐車台数に余裕のある既存の商業施設の活用が最も有効な手段だと言えます。現在、福岡市内にはイオンの商業施設が3カ所あり、イオン以外にも大きな駐車場を備えた商業施設が多数あります。市が積極的にこの施策を拡大しようとするならば、条件は整っていると言えるでしょう。しかし、現在福岡市内でパーク・アンド・ライドが行われている商業施設は、イオンモール香椎浜以外では西区のイオンモール福岡伊都と木の葉モール橋本のみです。またこの2店舗は駐車場の管理を専門業者に委託しているため、駐車料金の支払いは現金となっており、イオンモール香椎浜のような“実質無料”となるシステムにはなっていません。

パーク・アンド・ライドを拡大することにより、都市部へのクルマの流入を抑制するためには、従来の駅やバス停そばにある有料駐車場を利用する従来の方法には限界があるといえます。今回見てきたように駐車台数に余裕がある商業施設の駐車場を有効活用する新しい形態のパーク・アンド・ライドも渋滞解消、環境負荷低減の一方策と言えるのではないのでしょうか。

表1 福岡市及び周辺自治体で実施されているイオンと提携したパーク・アンド・ライド

	商業施設	開始日	駐車台数	利用時間	料金
福岡市	イオンモール香椎浜	2013年 5月 1日	70台	6:00～23:00	5,000円
筑紫野市	イオンモール筑紫野	2014年 4月 1日	70台	6:30～23:00	5,000円
福津市	イオンモール福津	2014年 4月 1日	70台	6:30～23:00	5,000円
佐賀県唐津市	イオン唐津ショッピングセンター	2014年 4月 1日	20台	6:00～23:30	5,000円
朝倉市	イオン甘木ショッピングセンター	2012年10月20日	80台	5:30～23:00	4,000円

※利用料金を商品券購入またはイオンの電子マネーのチャージとして支払う店舗のみ
イオンモール筑紫野とイオンモール福津は社会実験の開始日