

バンクーバー、シアトルにおける 駐車場の経営・管理の特徴について

イシイ・リサーチ・カンパニー(シアトル)
石井 隆弘

著者の石井隆弘氏は、元・旧建設省勤務。駐米国大使館一等書記官、住宅局住宅政策課長、国土庁土地局土地政策課長、河川局河川総務課長、住宅局住宅・都市整備公団監理官等を経て退官。財)建設経済研究所・米国駐在を約8年勤めた後、米国在住許可を得てシアトルに移住。個人事務所を開設している。

今号では、平成20年秋季駐車場研修会の事前学習として、「バンクーバー、シアトルにおける駐車場の経営・管理の特徴について」ご執筆頂きました。

はじめに

標題のテーマで、全日本駐車協会・原副会長から機関誌「PARKING」への原稿依頼を非公式に受けたのは、昨年のことでした。その後、主として米国ですが、いろいろ当たってみるところ、駐車問題は都市問題の大きな問題のひとつであり、駐車場経営も大きな産業であることを再認識しました。駐車場についても多数の書籍や業界紙記事があり、昨年秋には、都市の土地問題の研究では最も影響力のあるアーバン・ランド・インステチュート(ULI)から「THE PARKING GARAGE, DESIGN AND EVOLUTION OF A MODERN URBAN FORM」が出版されました。また、全国駐車協会(NATIONAL PARKING ASSOCIATION)が駐車場業界の団体として、広く情報交換、調査研究、広報、研修、ロビー活動等を行っています。情報交換については国際的にも活動する部門も持っているようです。年次総会では、これらの活動の報告、会員相互の情報交換、親睦、研修セミナー、機械や設備の展示が盛大に行われているようです。以上のことは、恐らくカナダもほぼ同じ事情にあると推測されます。

本寄稿は、主として、連邦運輸省、ワシントン州、ブリティッシュ・コロンビア州、シアトル市、バンクーバー市などのウェブページを参考にまとめてみました。

シアトル市は、米国北西部の商業、文化及び先端技術の中核都市です。また、アジア諸国との貿易の主要な窓口となる大規模な港湾があります。同市の西には、ピュージェット湾とオリンピック国立公園のあるオリンピック半島があり、東には、カスケード山脈やタコマ富士と呼ばれているレニエ山があります。水と緑に恵まれた風光明媚な都市です。アーバン・ランド・インステチュートが毎年出版している「EMERGING TRENDS in REAL ESTATE 2008」によれば、同市は、ニューヨーク市、ワシントンD.C.、ロスアンゼルス市及びサンフランシスコ市に次いで、24時間ゲートウェイ都市として急速な発展をしている都市であるとのこと。

バンクーバー市も、水と緑に囲まれた美しい都市で、カナダで三番目に大きい大都市です。先端産業の立地も促進されています。また、カナダ政府の移民政策によって一定額の投資者に対しては永住権を与えることとされており、香港返還前には、香港の人達がコンドミニアムを購入し、大規模なコンドミニアム建設ラッシュに油を注いだといわれています。昨年同市に行く機会がありましたが、11年前に行ったときと比較して、新しいコンドミニアムが増えたのに驚きました。同市は、2010年の冬季オリンピック開催予定地であり、これを機会に一層の発展が期待されています。

個人的なことになりますが、私は、2006年から、シアトル市郊外のミルクリーク市に家内と二人で住んでいます。同市の人口の三分の二にあたる約7500人が住むミルクリーク地域は、40年前から30年かけて東急電鉄社の米国子会社が大规模住宅地として計画開発したものです。なんとなく、米国のよいところと日本のよいところが溶け合ったような感じがする私どもにとっては大変住みやすいコミュニティです。

貴社団主催の海外研修会には多くの皆様に参加され、両市を訪れることを期待しています。

1. 米国における駐車場の経営・管理の最近の動向

米国における駐車場問題は、規模の大小を問わず、都市における大きな課題であり、今後ともその重大性はますます増加すると見られている。その課題の主要なものとして、最近では、特に次のようなことが指摘されている。

自動車運転者は、駐車場がその地域において適切な規模が確保されているにも拘らず、駐車場のある場所、その駐車場の利用可能時間又は利用料を知らない場合が多いこと。

地域によっては、一般の自動車運転者向けの駐車場は確かに不足しているが、一般向けではない駐車場はかなり整備されており、むしろ低利用状況になっている場合もあること。

地域によっては、全般的に駐車場が不足しており、一般の自動車運転者は、その場所に来るまでは、その事情を知らない場合もあること。

このような場合には、自動車運転者が、駐車場の整備状況について、信頼のおける適時適切な情報を欠いているわけである。この結果として、目的地に行くことをあきらめたり、行っても駐車場をうまく探せないことからフラストレーションになって運転がよい加減になったり、駐車違反を犯したりすることにもなるし、交通渋滞の原因にもなる。

(1) 目的地別に見た駐車場管理の課題

駐車需要は、通常、空港、ダウンタウン及びバスや鉄道の大量輸送機関へのパーク・アンド・ライド施設において、非常に高い。空港については、最近の記録的な高水準の航空利用者の増加がある。ダウンタウンについては、そこで開催されるイベントに参加する機会の増加が近年著しい。また、パーク・アンド・ライド施設については、通勤者が自分の自動車で勤務先まで行くことによってしばしば遅刻することを避けるため、通常、通勤途中にあるパーク・アンド・ライド施設まで自動車で行き、そこに車を駐車し、大量輸送機関に乗り換えるケースが

多くなってきている。このような異なった需要を持った自動車運転者に対して適切なサービスを提供するためには、実は、共通する次のような事に対処する必要がある。要するに、自動車運転者は、次の三つのことを知りたがっている。一つには、その自動車運転者の目的地に近い駐車場の位置はどこか、二つには、選択した駐車場に空きがあるか、また、三つには、駐車に要する時間と経費はどのくらいかかるのかである。

空港

空港では、自動車運転者が道路交通システムから航空輸送システムに移行することをいかに効率的に行うかが大きな課題であることは言うまでもない。多くの人は、大体、ぎりぎりのスケジュールで予定するフライトに乗らなければならないというプレッシャーのもとにある。駐車場を丹念に探す時間が無いし、空港の駐車場事情に明るいわけでもない。このような結果として、多くの人は、時間が無くて予定したフライトのチェックインを逃すというリスクをおかすよりは、自宅や職場から極端に早く出発することがしばしばである。それでも空港に着いたら駐車場の空きスペースを探して、1階から2階、2階から3階と階を追って駐車場を回っていかなければならない。その結果フラストレーションは頂点に達し、消火施設のあるレーンその他の駐車禁止レーンに違法駐車したくもなるということになる。

中心ビジネス街

中心ビジネス街を訪れる人達は、必ずしもダウンタウンの街路をよく知っているわけではないので、探し出すのに困難な駐車場を必死に探しているうちにすっかり道に迷ってしまう場合が多い。このように迷って市街地内をぐるぐる回っていると、その地区の街路システムに一層の交通混雑をきたす結果となり、ダウンタウンの訪問先付近の交通信号の機能を麻痺させることになりかねない。その結果、交通混雑は交差点での全面的な交通渋滞を引き起こし、自動車運転者のフラストレーションは頂点に達することになる。例えば、後に詳しく書くが、シアトル市において、シアトル・センター近辺の交通混雑は、大きなイベントがある時には非常に悪い状況になるので、地元の人達は、これを、「マーサー・メス」と言うあだ名で呼んでいる。マーサー街の混乱ということである。マーサー街は、州際道路5号のダウンタウンへの出口の一つとシアトル・センターとを結ぶ街路である。

パーク・アンド・ライド施設

パーク・アンド・ライド施設での駐車には、次の三つの問題がある。

列車やバスの出発時刻に合わせて駐車場を探している通勤者は、急ぐあまり、列車やバスの乗り場の近辺に路上駐車せざるを得なくなる可能性がある。

駐車場を探し出すことが出来ずに、また、取締りチケットを切られたりトーイング（レッカー移動）されたりする違法駐車取締りが厳しいため、列車やバスの乗り場の近辺に路上駐車できない通勤者は、結局は高速道路や幹線道路に戻らざるを得ず、貴重な時間を無駄にしてしまうことになる。

パーク・アンド・ライド施設での駐車に常にこのような問題を抱える通勤者は、結局は、大量輸送機関の利用を断念して、自分の自動車を利用せざるを得なくなる。その結果、こ

のような通勤者の自動車利用は、既に交通混雑と排気ガス問題を抱えている高速道路や幹線道路に対して負荷を加重することになる。

(2) 自動車運転者の意識

不適切な駐車場情報しかない地域での自動車運転者は様々なリスクを負う。例えば、空港に行く者にとっては、駐車場探しに時間を取られて、フライトに間に合わないという可能性がある。中心ビジネス街に行く者にとっては、高額な代金を支払って入場券を前以て買っていたショーやスポーツのイベントに遅刻してしまう可能性がある。鉄道やバスのパーク・アンド・ライド施設に遅く着いてしまった通勤者は、予定していた鉄道やバスに乗り遅れてしまう可能性がある。

具体的な都市における自動車運転者の意識については、次のような調査報告がある。

2002年のシアトル大都市圏における住民の意向調査によると、調査対象者の過半数は、年間、通勤目的以外に少なくとも8回はダウントウンに行くとのことである。このような回答者のほぼ全員が、最大の問題はダウントウンでの駐車であると回答している。

2003年の同大都市圏における住民の意向調査によると、大規模なイベントが催された夕方にシアトル・センターに行くという特定のケースについて質問すると、回答者の37パーセントが、駐車については、「不満であった」又は「非常に不満であった」と回答している。

2000年のシカゴ市メトラ鉄道利用者のパーク・アンド・ライド施設での駐車問題についての意向調査や2003年のデトロイト市ウェイン郡国際空港利用者の空港駐車場についての意向調査においても、上記のシアトル大都市圏における調査と同様、回答者の過半数は、駐車場の現状に不満を持っていると回答している。

以上の調査の結果に共通していることは、駐車場を探し出す難易度が、空港、中心ビジネス街及びパーク・アンド・ライド施設に自分の自動車で行くかどうかを左右する要因であることである。従って、駐車に関する少しでもよい事前情報を得られれば、極端に早めに出発したり、駐車場探してぐるぐる走り回ったり、拳句の果ては、予定時刻に間に合わなかったりすることを減らすことが出来る。

(3) 高度駐車管理システム (Advanced Parking Management Systems)

高度駐車管理システムの種類

現在、米国には、高度駐車管理システムと呼ばれるシステムがいくつかある。それは、出発前駐車情報システム (Pre-Trip Parking Information Systems)、個別駐車場案内情報システム (Lot-Specific Parking Information Systems)、個別駐車スペース案内情報システム (Floor-, Aisle-and Space-Specific Parking Information Systems) 及び駐車ナビゲーション・システム (Parking Navigation Systems) である。

出発前駐車情報システム

このシステムのローテクの典型的な例としては、駐車場地図の発行である。ハイテクのも

のとしては、米国内で数都市において採用されているインターネットによる出発前駐車情報の提供システムである。このようなウェブページでは、主要アクセス道路と主要訪問先、さらに、利用者が駐車計画を立てるのに助けとなる駐車場の住所、容量、運営時間、料金及び料金の支払方法などの情報を提供している。

さらに、このようなシステムが高度化されたものとしては、利用者が出発前に、特定の駐車スペースの予約と代金の支払いを、電話、インターネット又は携帯電話ですることが出来るシステムも一部では開発、運用されている。

個別駐車場案内情報システム

このシステムは、案内標識によって、個別駐車場への案内情報を提供するものである。通常、二つの案内内容から構成されている。一つは、単純に、矢印によって駐車場の方向を示すものである。これを受動的構成要素 (Passive Component) と呼んでいる。もう一つは、駐車場の空車状況を提供するものである。これを能動的構成要素 (Active Component) と呼んでいる。

個別駐車スペース案内情報システム

このシステムは、上の個別駐車場案内情報システムをより高度化したシステムであり、ある特定の駐車場の各階、各列への進入口に、又は、各駐車スペース前面に、満車なのか空車なのかの案内情報を提供するものである。

駐車ナビゲーション・システム

このシステムは、高度駐車管理システムのうちでも、最も高度化したものであり、現在は開発途上にある。

システム開発の現況

高度駐車管理システムは、欧州と日本においては、既に1970年代前半から実用化されている。これは、道路交通混雑の緩和、環境への影響、特に中心市街地での自動車運転者のフラストレーションの緩和を目的としている。

しかし、米国においては、ITS技術の活用による自動車交通システムの開発の一環として進められているが、未だ初期の段階であると見られている。2004年の州交通省の調査によると、アリゾナ州、メイン州、テキサス州及びバージニア州の僅か4州において、ある種の高度駐車管理システムが、州全体として運用されているに過ぎないことが明らかになった。

個々の地域を見ると、高度駐車管理システムは、空港での駐車管理に関して最も広範囲に運用されている。ボルチモア・ワシントン国際空港、オーランド国際空港、デトロイト・ウェイン郡国際空港などが好例である。次に、中心ビジネス街での駐車管理に関しては、かなり限定的ではあるが運用されている。ミネソタ州セント・ポール市、ワシントン州シアトル市、バージニア州ノーフォーク市などが好例である。パーク・アンド・ライド施設での駐車管理の好例としては、ごく最近であるが、イリノイ州シカゴ市、カリフォルニア州サンフランシスコ市が挙げられる。

米国においては、高度駐車管理システムの実用化が空港、中心ビジネス街及びパーク・アン

ド・ライド施設での駐車管理に限定されている主な理由は、このシステムが稼動するために必要となる一定水準のインフラが整備されていることが前提条件であるからである。つまり高度駐車管理システムは、運用範囲の特定、車の位置を認識する手法、空車スペースの管理手法及び通信施設に大きく依存している。

高度駐車管理システムの大半は、このような広範なインフラの整備に依存しているとはいえ、場合によっては、このような大げさなインフラ投資が必要ないこともある。最も単純な例は、野球場や演奏会場のような特定のイベント会場では、定期チケット購入者に対して、シーズン中、駐車スペースをリザーブしておくことがよく行われている。シアトル市のSAFECOフィールド（マリナーズのホーム球場）やベナロヤ・ホール（シアトル・シンフォニー・オーケストラの定期演奏会などが開催されるコンサートホール）が好例であり、他の大都市においてもこのような例は多く見られる。

2. シアトル大都市圏における駐車場の経営・管理の特徴

シアトル大都市圏は、ここでは、連邦統計局のシアトル・タコマ・ベレビュー・メトロポリタン統計地域を念頭に置くことにする。同統計地域は、次の二つの区域から構成されている。

| | |
|--------------------|--------------|
| シアトル・ベレビュー・エベレット区域 | （人口 2,421千人） |
| キング郡 | （人口 1,777千人） |
| スノーホミッシュ郡 | （人口 644千人） |
| タコマ区域 | （人口 745千人） |
| ピアス郡 | （人口 745千人） |

同統計地域の総人口は、3,167千人である（以上2006年）。

（1）シアトル・センター

シアトル・センターは、ワシントン州シアトル市のダウンタウンに位置しており、中心ビジネス街における高度駐車管理システム適用の好例である。シアトル・センターは、1962年世界博開催会場として開発されたものである。現在、これは、約350万人の人口を抱えるシアトル大都市圏を含むプジェット・サウンド地域における文化、祭典及びスポーツの中心として利用されている面積74エーカーの都市公園として利用されている。プジェット・サウンド地域諮問委員会によるシアトル大都市圏住民に対する意向調査によると、平均世帯構成員は、シアトル・センターを年間約8回訪れている。その目的は、博物館、コンサート・ホール、コンベンション施設、スポーツ・アリーナなどに行くためである。多くのイベントは、しばしば同時に開催されるため、自動車による訪問者は開催時刻に遅れないように、ダウンタウンの街路に集中することになる。このような駐車需要に対応するために、シアトル・センター当局は、この都市公園の周辺に数箇所の駐車場を運営しており、駐車スペースは合計3,535台分ある。

シアトル・センター訪問者の直面する問題は、複数のイベントが開催される時には、州際道路5号からの出口からシアトル・センターのいくつかの駐車場に向かう道路が著しく渋滞する

ことである。時には、出口から駐車場の入口までの間、訪問者の車が列を作ることさえある。この両地点の間は、市内の複雑な一方通行の街路を運転して行かなければならない。このような交通混雑の状況を、地元の人々は、「マーサー・メス」と呼んでいる。

シアトル・センター当局とワシントン州交通省は、2003年に、高度駐車管理システムの運用を開始した。このシステムは、特定された駐車場への案内情報システムであり、矢印の標識によって方向を示す受動的要素と空車情報を提供する能動的要素から構成されている。しかし、2006年現在、受動的要素は供用されているが、能動的要素は供用されていない。両構成要素が供用されるようになれば、シアトル・センターの高度駐車管理システムは、より広域的なプロジェクト・サウンド地域のSmarTrek自動車交通情報システムの一部に組み込まれる予定である。両構成要素が案内標識に表示されることによって、はじめて、自動車運転者は、ある駐車場の入口で行列をしてその駐車場を利用するのか、又は、他の駐車場に行くのかについての最善の決断をする情報を得ることが出来るようになる。

空車情報を提供するためには、個々の駐車場は、入庫車数と出庫車数を算出するシステムが必要となる。既存の駐車場であっても、入口と出口に埋め込み式スペース・センサーを設置し、入庫車数・出庫車数算出機械に接合すれば、空車数を算出できる。ただし個別スペース・センサー機ほど正確な数字を算出することは出来ない。算出された空車数は、中央コンピュータに送られ、そこから空車情報を提供する案内標識に送られ、個々の駐車場の空車情報が表示されることになる。この空車情報は、中央コンピュータとの接合によりシアトル・センター当局のウェブサイトにも伝達される。

シアトル・センターの高度駐車管理システムは、このように、センサー、中央コンピュータ、情報案内標識及びウェブサイトの接合、SmarTrekデータ・ベースとの接合、さらに、通信及び電力インフラとの接合が設計されている。

このシステムの開発は、主としてワシントン州交通省の予算によって行われている。政府関係機関のシアトル・センター当局は、このシステムの維持管理を行い、その費用を負担している。

空車情報を提供する能動的要素がまだ供用されていない主な理由は、このシステムの中央コンピュータに直接関連している。例えば、中央コンピュータのセキュリティを強化すると、情報案内標識との間の伝達に問題を生じる。五番街駐車場は、センサーと中央コンピュータ間の伝達に問題を生じたことがある。情報案内標識のいくつかは、手動でも操作できることになっているのだが、一度もそれがうまくいったことがない。このような技術的な課題の解決は、このプロジェクトの開発を何度となく遅らせている。その結果、関係機関の関心を後退させ、このプロジェクトの開発の優先度を低下させている。さらには、このプロジェクトの開発開始以降、多くの関係機関が、鍵となるポストにいるスタッフを頻繁に異動させるので、新たなスタッフが継続性を維持しつつ、職務に精通するのに時間がかかっている。

(2) シアトル・タコマ国際空港

シアトル・タコマ国際空港のウェブ・ページには、空港での駐車について詳しい情報が掲載されている。その概要は以下の通りである。

駐車場の4階は、メインターミナルとスカイブリッジで連絡されていること。

駐車場の階は、時間単位の駐車は4階、月単位、週単位の駐車は3階又は5階から8階となっていること。

それぞれの駐車料金も表示されており、週単位、月単位の駐車料金には割引制も適用されること。

駐車料金の支払方法も表示されており、二つの方法があること。一つは、駐車場の入口ゲートで駐車チケットを取り、保管し、帰りはメインターミナルからスカイブリッジを渡って駐車場の4階に来ると、無人のペイステーションが10台くらいあるので、それに駐車チケットを入れると料金が表示され、現金又はクレジットカードで支払うと、駐車チケットに料金支払済みの証明が印刷される。駐車場の出口ゲートでこの料金支払済みの証明が印刷されている駐車チケットを、機械に入れればゲートが開き、駐車場を出ることが出来る。二つは、駐車チケットを利用しないで、駐車場の出入をする方法である。駐車場の出入口ゲートで同じクレジットカード又はデビットカードを挿入することによって出入が可能である。領収書は出口でクレジットカード又はデビットカードを引き出すと同時に出てくる。空港の敷地外にある民間駐車場のいくつかについても、その住所が掲載されている。

(3) パーク・アンド・ライド施設

パーク・アンド・ライド施設の駐車場は、大半は、通勤者が、カープール、バンプール又はバスへの乗り換えのために利用されている。通常、米国では料金は無料である。

しかし全国的に見ると、ごく最近になって、このパーク・アンド・ライド施設の性格がやや変わりつつあるようである。確かに米国やカナダにおいては、伝統的には、主として、通勤者に設置されるのが通常であった。最近英国では、大都市の中心ビジネス街への買い物客や旅行者の利便に供するという役割の比重が大きくなってきたといわれている。米国やカナダにおいても、現実には、英国と同様、その役割は急速に変化してきているようである。また、交通混雑の著しい大都市圏においては、パーク・アンド・ライド施設に対する関心が、都市計画や交通計画を担当する公的部門やディベロッパーなどの民間部門双方から生じていることが最近の特徴である。

例えば、シアトル・タコマ・エベレット大都市圏を含むプッジェット・サウンド地域においては、あるディベロッパーは、既存の約20のパーク・アンド・ライド施設において駐車構造物を建設して特別なパーク・アンド・ライド・サービスを提供し、利用料金を徴収するという提案を行ったことがある。また他の例としては、カリフォルニア州サンノゼ市では、新設しようと計画されているパーク・アンド・ライド施設と最近注目を集めているITS技術とを結びつけて、言うところの「スマート・ロット」を建設するという、パーク・アンド・ライド施設につ

いての革新的な調査がなされている。

郡別パーク・アンド・ライド施設数及び駐車スペース

| | | |
|--|----------|---------------|
| ・キング郡（シアトル市、ベレビュー市、 カークランド市、レドモンド市、 ウディンビル市など26都市） | 1 2 4 箇所 | 2 3 , 9 4 1 台 |
| ・スノーホミッシュ郡（エベレット市、 リンウッド市、ミルククリーク市など 16都市） | 4 4 箇所 | 6 , 6 2 4 台 |
| ・ピアス郡（タコマ市、パラヤップ市など10市） | 2 3 箇所 | 6 , 1 2 5 台 |
| 合 計 | 1 9 1 箇所 | 3 6 , 6 6 3 台 |

（４）通勤目的の自動車交通の削減に関する法律

ワシントン州では、1991年に、同州大気汚染防止法成立と同時に、通勤目的の自動車交通の削減に関する法律（Commute Trip Reduction Law, CTR）が成立した。CTR法の目的は、交通混雑の削減、大気汚染防止及び原油消費量の削減である。CTR法の定める交通需要管理施策は、15万人以上の人口を有する郡において、100人以上の職員を雇用する雇用主は、一人で自動車運転をして家と職場を往復する職員を削減するプログラムを策定することを義務付けている。雇用主は、CTR法の定める内容及び方法によって、職員の通勤方法を調査しなければならない。このプログラムの実行によって、職員の総通勤距離を、2005年には、1993年のレベルの35パーセントが削減されなければならない。

例えば、シアトル市の郊外都市であるキング郡内のレドモンド市にあるSAFECO保険会社の本社は、CTR法の定めに従って、社内交通管理計画を策定した。この計画には、職員へのトランジット・パスの支給、二人以上の職員が乗車する自動車（High Occupancy Vehicles, HOV）に対する構内駐車場に対する予めの確保、ライド・マッチング、バンプール（バンによる相乗り）、シアトル市の全ての同社オフィスからの帰宅手段の確保などが定められている。同社の社内交通管理計画は、当局から優秀賞を受賞している。

SAFECO社はこのことによって、レドモンド市にある本社の最近の拡張計画においては、構内駐車場スペースを、同市の定める駐車場付置義務の最大の水準を下回る量を確保すればよいことになった。

3 . バンクーバー大都市圏における駐車場の経営・管理の特徴

バンクーバー大都市圏は、カナダ政府統計局のバンクーバー・メトロポリタン統計地域を念頭におくが、一般的には、メトロ・バンクーバーとかグレーター・バンクーバーと呼ばれている。法律上は、グレーター・バンクーバー・リージョナル・ディストリクトと呼ばれ、米国と異なる点は、一定の行政権限を持っていることである。

バンクーバー大都市圏は、21市町村と1非自治体から成っている。人口は総計2,250千人

(2007年以下同じ。)である。最大の都市のバンクーバー市は、612千人、2番目の都市のサリー市は、424千人、3番目の都市のバーナビー市は、216千人である。

(1) カナダにおける駐車問題に関する新たなパラダイム

カナダ駐車協会の「The Parker」という季刊広報誌に、カナダにおいては、最近駐車問題に関して新たな視点から見直すべきであるという著名な駐車場コンサルタントからの提言が掲載されているので、ここで紹介する。

その提言によると、まず、伝統的な駐車問題のパラダイムとは、次のようなものであるとしている。

「駐車問題」とは、そもそも駐車場の供給が不適切であることを意味する。

駐車場スペースは、多ければ多いほどよい。

駐車場は一般的に、無料であるべきである。また可能である限り、駐車場建設費は、間接的にビルの賃料や税金で賄われるべきである。

駐車場は一般的に、先着順に利用されるべきである。

駐車場付置義務に関するルールは、例外を設けずに、また、あまり安易に変更されることなく定められるべきである。

駐車問題の伝統的な解決策は、駐車場供給の増加は、常に、好ましいものとする考え方に基づいている。これは、交通の自動車への依存度の増大と都市のスプロールというカナダ社会の長年の動向を踏まえたものであり、この動向は、今後とも好ましいものとして受け入れる考え方である。他方、新たな解決策は、この自動車依存度の増大と都市のスプロールとの間の循環的な関係を断ち切ろうとする考え方に基づいている。また、駐車場供給も過剰になると供給不足よりも弊害が生じるし、駐車料金も過度に安価であると高額な料金と同様に弊害が生じるとの考え方に基づいている。しかし、現在のところ、新たな解決策は、伝統的な解決策に比較してより望ましく・優れたものとして社会一般に認識されるに至っていない。

駐車場を経営するという考え方は、供給を増加させるには過大な費用を必要とする地域においてのみ、初めて、適用されるべきである。即ち、供給増加の限界費用がそれほど大きくない地域では、そもそも駐車場経営という概念が成立しないのである。

交通は自動車運転に依存しており、都市のスプロールは受認されるべきものであるし、またむしろ好ましいものである。

これに対して、駐車問題に関する最近の新たなパラダイムとは、次のようなものとしている。

「駐車問題」とは、駐車場の供給が不適切であることを意味するだけでなく、駐車場経営が非効率であったり、情報提供が不適切であったり、その他広く駐車場及びその管理に係わる問題であることを意味すると考えることが出来る。

駐車場の容量は、多すぎることは、むしろ少なすぎるよりも弊害は大きい。

駐車場利用料金は、可能な限り、駐車場利用者によって直接負担されるべきである。

駐車は、優先度の高い利用に対して利用しやすく、また、効率的な利用が促進されるよう規

制を設けるべきである。

駐車場付置義務に関するルールは、個々の異なった状況に対応して定められるべきであり、また、柔軟的に適用されなければならない。

革新的な試みは大いに奨励されるべきであり、仮にそれが失敗に終わったとしても、その経験はしばしば有益な情報を提供している。

駐車経営プログラムは、駐車問題を解決するために、広く適用するべきである。

自動車交通は交通システムの一部に過ぎない。自動車交通に依存した都市のスプロールによる分散的な土地利用は、好ましいものではないと考えるべきである。

(2) バンクーバー国際空港

バンクーバー国際空港のウェブ・ページには、シアトル・タコマ国際空港と同様に、空港での駐車についての詳しい情報が掲載されている。その概要は次の通りである。

時間単位及び日単位の駐車：送迎用に利用される時間単位の駐車場及び短期的な航空旅客に利用される日単位の駐車場は、国内線及び国際線のターミナルに直接面した位置にある。時間単位の駐車場は、1階で、日単位の駐車場は、2階である。車の高さ制限が2メートルであり、これをオーバーする車は、エコノミー駐車場又は長期駐車場を利用しなければならない。駐車料金の支払いは、ペイステーションの利用によって迅速に出来る。

エコノミー駐車場：エコノミー駐車場は、セルフ・パーキングなので割安になっており、ターミナルとは安全な歩道によって結ばれていて、徒歩圏内にある。

長期駐車場：長期駐車場は、空港の敷地内であって、無料の24時間サービスのシャトルバスでターミナルと往復できるようになっている。シャトルバスの所要時間は、数分である。

バレー駐車：バレー駐車は、ゲートウェイ・バレー・コンセルジェーと呼ばれ、車を縁側に乗り捨てれば、帰りは国内線又は国際線のターミナルでピックアップできる大変便利なものである。追加サービス料を支払わなくても、個人的なコンセルジェー・サービスを受けることも出来る。車は空港内の施設に安全に保管される。24時間サービスであり、予約は不要である。

(3) パーク・アンド・ライド施設

1980年代に、バンクーバー大都市圏においては、中容量クラスの高速鉄道であるSkyTrainの運行が開始され、1990年代前半には通勤者用に本格運行が開始された。これは、バンクーバー市郊外の急激な人口増加に伴う通勤者の急増に対処しようとするものであった。この通勤者用高速度鉄道の利用を促進させるため、沿線のパーク・アンド・ライド施設の整備が進められ、特に、人口密度の比較的低い郊外地域の外周部において、整備の重点が置かれた。

ブリティッシュ・コロンビア州の管理する全ての大量輸送機関による輸送サービスをBC Transit公社が担当している。1998年の調査によると、同公社によって運営されている公的なパーク・アンド・ライド施設は25施設あり、総駐車スペースは、5,000台を超えている。また、

大量輸送機関の大規模ターミナルにおいては、民間会社の経営する月極めの駐車場が多数ある。さらに、地域によっては、一般の路上駐車が利用されているところも多く、これは、「ハイド・アンド・ライド」と陰口を言われ、その地域の地元の人には、迷惑がられているようである。

1981年、1991年、2001年に実施されたバンクーバー大都市圏における通勤者数及び通勤方向についての調査によると、この20年間で通勤方向はかなりの変化を示している。全通勤者数は、約50パーセント増加しているが、郊外都市からバンクーバー市内への通勤者数の増加は、僅か5パーセントに過ぎない。他方、郊外都市間の通勤者数の増加は、約2倍にもなっている。また、全通勤者数に占めるそれぞれの通勤者数のシェアの調査年毎の変化を見ると、前者は、24.0パーセント、19.6パーセント、16.7パーセントと10年毎に減少しているが、後者は、15.8パーセント、29.5パーセント、31.2パーセントと10年毎に逆に増加している。両者のシェアは、1991年においては、大きく逆転していることが分かる。

現在、パーク・アンド・ライド施設の総駐車スペースは、6,000台を超えているとのことである。

2010年のバンクーバー冬季オリンピックに向けて、当局は、現在の交通需要管理プログラムを最大限活用して対処しようとしている。このプログラムの一部であるパーク・アンド・ライド施設の有効活用も、特に多数の観客輸送のための大きな課題である。

<参考資料>

1. The Parking Challenge, Advanced Parking Management Systems-ITS Report, ITS, U.S. Department of Transportation
2. (1) The same above
(2) Parking, Sea-Tac Airport, Port of Seattle
(3) Park and Ride Lot Locations, Department of Transportation, State of Washington
(4) Commute Trip Reduction Program, Department of Transportation, State of Washington
3. (1) Parking, By Todd Litman, Victoria Transport Institute, "The Parker, 1st Quarter, 2007", Canadian Parking Association
(2) Parking, Vancouver Airport Authority
(3) • Application of a Park-and-Ride Forecasting Procedure in the Greater Vancouver Transportation Model, By Edwin Hull, Edwin Hull Associates, Vancouver, BC, October 1998
 - How Vancouver Commutes to Work, Think Vancouver, BC
 - Park-and-Ride, Leaving Your Car Behind, TransLink, BC
 - Transportation, Spectator Information, Vancouver2010