

シアトル・バンクーバー編 / 10月10日～12日

(株) 横浜スカイビル
管理部長 中丸 茂之

平成20年秋季駐車場研修会は、10月7日（火）から13日（月）にかけて行われた。
日本各地から集まった参加者は総勢37名と大盛況であった。

私のレポートは後半部分の10月10日（金）から12日（日）における研修内容を記述する。

■ 10月10日（金）

朝食後、朝8時50分に前日夕刻より宿泊中のザ・ウェスティン・シアトルの1階ロビーに集合し、道路を挟んだ向かいの、シアトル駐車協会ダウンタウン・シアトル・アソシエーション（DSA）の事務所に向かった。

「シアトル駐車協会ダウンタウン・シアトル・アソシエーション（DSA）外とのミーティング」



DSAとのミーティング風景

1. DSA最高執行責任者デイビット・デイルマン氏による説明

まずは、シアトルへようこそ、との歓迎の言葉より具体的説明が始まった。

シアトル市の人口 56万人（地域人口300万人）そのうち市の中心地区ダウンタウンには6万人が住み、1990年以降人口は61%増となっている。又、ダウンタウンに

は23万人強のワーカー（シアトルワーカーの49%）が働いており、内58%の人が自動車通勤している。

デイビット・デイルマン氏が最高執行責任者であるDSAの概要。

DSAは1958年、非営利・会員（現約500会員）団体として創設され、都市開発、地域競争、交通問題等を主要テーマとして活動している。特に、市内就業者の交通開発問題の解決を大きな使命として、関係団体の事務局的作用を担って活動を行っている。収入は会員収入、スポンサー収入、イベント収入がある。

DSAの中に別に次の2組織がある。

- (1) メトロポリタン・インプループメント・ディストリクト（MID）

MIDは1999年に創設の特別組合で、都市の安全・清潔、市場調査、公共場所、公園等の問題を調査・分析している。収入は財産課徴金（日本で言う固定資産税）で成り立っている。

- (2) アーバン・モビリティ・グループ（UMG）

UMGは2004年創設された官民一体の組織で、交通問題を協議する。又、各種施策実施上、事務局的作用を担う。収入は交通機関の補助金により成り立っている。

UMGのインターネットウェブページ上には、‘車の運転減らして人生長生きしよう’というキャッチフレーズの下、

- ①ダウンタウンの交通は、徒歩か、電車か、バスで
- ②オフィスワーカーによる車利用を減らす為に、従業員電車割引、従業員バス割引の導入を促進
- ③ダウンタウンでの個別交通需要に対応する為に、通常定期券サービス以外のユニークな交通サービスを実施する等を訴えている。

又、州地下鉄、市交通局、市開発局の3組織の協力体制により、ダウンタウン・トランスポートーション・アライアンス（交通連合）が組織され、交通開発計画に対し、各セクターが合意をもって遂行する体制を構築している。

以上によりDSA最高執行責任者デイビット・デイルマン氏による説明が終わった。

2. シアトル交通局政策計画課長トリー・クラウジック氏による説明

市には現在245,000台／日の交通量があり、ここ10年で50,000台／日交通量が増えた。シアトル市内労働者のうち、公共交通機関を使用している人は40%程度で、最大50%のワーカーが単独自動車通勤者である。市は四方を海、湖、丘に囲まれており、交通問題解決には地理的制約がある。

次にシアトル市における気候変動アクションプラン・地球温暖化防止対応であるが、京都議定書に符合すべく、工業、商業、住居の各方面において各種対策を講じている。特にシアトルでは水力発電の割合が高

く、電力面でのCO2発生量が抑えられている為、交通問題対策は最重要課題と位置付けている。

具体的な、地球温暖化ガス削減に向けての行動目標としては、

- ①交通問題の改善
- ②航空機利用に対する補助
- ③駐車場確保に向けての再プランの作成
- ④徒歩乃至自転車利用の奨励

等で、将来ビジョンとしても、ダウンタウンにおける更なる交通手段の選択幅を広げる施策が必要と考えている。

具体的施策としても、ダウンタウン各所各地点（結節点、乗換え地点）において、バス、ライトレール、更にはフェリー利用に関する共通パス（スマートカード）を作成すると共に、①構築済②構築中③計画済④計画中の区分に応じたダウンタウン交通マスタープランを作成の上、通勤者に利用促進を訴えている。

次に、市の財政資金投資の件であるが、ダウンタウンの交通問題は、国の大きな事業計画の中で、シアトルダウンタウンという地方の問題を改善すべく、各種計画を実行中である。具体的には、アラスカンウェイというダウンタウンを走る高速道路（一日11万台の通行量のある幹線道路）があるが、築後多年を経過し、地震等においても弱い面が調査上見出されてきているので、2012年を目処に、解体の上、代替交通手段を構築する予定である。代替交通手段は、ダウンタウン地区でのバス移動を容易にする為、大部分を地下に潜らせる予定で、様々な交通手段の有効利用を図るべく計画を進めているところである。

又、駐車場利用者を短時間利用へ導く

(長時間利用は基本的にNG) 為、

- ①利用可能な駐車場施設を案内標識等で明示する
- ②通勤者の駐車場利用を減らし、その代わり一般利用者を増やす
- ③一見の客が駐車場を利用する場合の駐車場利用料金体系を明確化し、初めての駐車場利用者の利便を促進する

等の施策を現在展開中である。

公共機関との間では、ダウンタウン通勤者の駐車場利用をなるべく短時間とする施策を展開中であるし、街の駐車場情報においては、オンライン情報として満空情報を案内するとともに、インターネット等を利用して各種駐車場情報をリアルタイムで検索できる仕組みを展開中である。特に街のオンライン電子情報に関しては、幹線道路から駐車場利用者に一目瞭然と利用可能駐車場及び利用可能台数が確認できる案内システムが完備されている。

又、駐車場所所有者に対する駐車場問題解決のアクションプログラムとしては、

- ①車利用者の早朝割引(一番乗りして割引料金で長時間利用する)の廃止
- ②車利用者向け半月単位の駐車場利用者票の交付(残り半月分は公共交通機関のパスを提供)
- ③プログラム参加者向け3ヶ月有効な公共交通フリーパスの配布
- ④月極駐車料収入減に対し、時間駐車料増の想定並びに想定収入額の保証

等を実施した。プログラムへの参加者はそれ程多くはなかったが、結果として、路上駐車も含め駐車台数を減らすことが出来た上に、時間貸しの料金単価が高いということもあり、総駐車場利用収入額の減少には

ならず、本試みはある程度成功であったかと思う。

最後に、車通勤者を減らす方策として、シアトルダウンタウンテナントビル賃貸借の仕組みであるが、駐車場利用契約をビル賃貸借契約とは別立てとし、無駄な駐車場利用を減らす取組みを行っている。更にダウンタウンのワーカーによる駐車場利用を減らすため、交通局の職員は、ビルオーナー、テナントに働きかけ、駐車場利用を減らす相談窓口となっている。

以上により市交通局による行政側取組み内容の説明が終わった。

☆ 質疑応答

(1) 日本側より、「駐車場の分類として、日本の様に、単なる専用駐車スペースからなる一般駐車場、附置義務のある公共駐車場等の区分はあるか？」

→市側より、「シアトルダウンタウンに市経営の駐車場は殆ど無く、大半が民間の駐車場であることから、現在の処、附置義務という考え方は存在しない。以前は1,000スクエアフィート(約30坪)当たり最低2台という附置義務台数があったが、車通勤者を公共交通機関利用へ誘い、カスタマー(一般利用者)向けに駐車場を開放してきていること、市側で駐車場をなるべく造らない方針を立てていること等の理由もあり、現在では附置義務の考え方は無くなっている。従って駐車スペースは一般駐車場が殆どである」旨の回答があった。

(2) 日本側より、「パーク・アンド・ライドの交通結節点の位置の決め方はどうしているのか？」

→市側より、「車の中心市街地への進入抑制の為同地区での駐車場建設は規制しているが、鉄道・バス等の始発・終点等で、中心市街地に向かう側での建設を奨励している」旨の回答があった。

3. (社) 全日本駐車協会 中村誠事務局長より「日本における駐車問題」のプレゼンテーション

(1) 全日本駐車協会の紹介

(2) エコ社会への回帰について

①自動車を中心とした米国型都市構造への転換

原点は江戸にあり……。日本の道路整備は、1956年のワトキンスレポート以来飛躍的に進んできた。具体的には江戸時代の水路の上空を利用して東京に首都高速を建設以来モータリゼーションは飛躍的に進展してきたが、その後、大都市では環境問題、中小都市では中心商業地の衰退等が発生する等様々な問題が発生してきている。

②少子高齢化社会と地球温暖化への対応

公共交通機関を軸とした「コンパクトな街づくり」につき、少子高齢化、地球温暖化、中心商業市街地の衰退等の現状を踏まえ、拡散型都市構造から集約型都市構造への再編が求められ、コンパクトな街づくりとして、中心市街地・基幹鉄道駅を交通結節点として改善し、周辺に居住促進を図るとともに、公共公益施設等を集約し、生活利便性の向上を図ろうとするもので、LRT（次世代型路面電車）、BRT（専用・優先レーン走行による低床連結バス）、コミュニティ（小型巡回）バス

等公共交通機関の導入、パークアンドライド駐車場、トランジットセンターの設置等が必要な旨説明。

(3) 日本におけるこれからの駐車場の方向性について

①少子高齢化社会に対応した「高齢者等に配慮した駐車場」

具体的には、文字等の拡大・内照化、広い車路・駐車スペース、判り易いサイン、扱い易い事前精算機等が不可欠な旨説明。

②IT社会に対応した「キャッシュレス駐車場」

料金所ゲートで停止することなく無線通信にて料金を支払うETCの導入、東京都で実施している駐車場案内サイト（S-PARK）等のネットワークの活用が期待されている旨説明。

③低酸素社会に対応した「環境保護・省エネに配慮した駐車場」

駐車場屋上・壁面・車室床面緑化、環境対応型自動車・同充電器の設置等が必要な旨説明。

④産業のサービス化に対応した「サービス業としての駐車場」

駐車場施設においても積極的にサービス業・付帯サービスの導入を図る必要、例えば、洗車サービス、カーシェアリングサービス、送迎サービス、清潔・快適なトイレサービス、急速充電サービス等が必要な旨説明。

以上、都市開発等においても駐車場施設の果たす役割は非常に高まることが予想され、お互い知恵を出し合いながら、対応を推進して行きたい旨強調し、我々の説明を

終えた。

☆ 質疑応答（先方質問→日本側回答）

- (1) 戦後アメリカが日本の道路整備に果たした役割は？
→アメリカの車中心のライフスタイルを夢見て、道路整備を急激に進めてきた。
- (2) 全日本駐車協会の予算外概要は？
→年間予算は2,500万円程度。地区会員は700社弱。専従者は現在9名。
- (3) 日本におけるカーシェアリングサービスの普及度合いは？
→東京等の大都市の分譲マンション等で普及が進んでいる。
- (4) SPARKの利用度合いは？
→主に東京で6,000箇所弱の駐車場を短時間で検索可の為、かなり普及してきている。但し、情報収集用サーバの容量管理、都心には機械式駐車場が多い為ワンボックスカー等の大型車対応等に苦慮している。
- (5) 日本における駐車料金の設定方法は？
→ある程度近隣相場は参考とするが、基本的決め方は、駐車場事業者が任意に決定している。因みに東京中心部で凡そ1,000円/Hである。
(シアトルはダウンタウンで凡そ\$7/H。月極め料金は凡そ20,000円/月弱。)

□ 「シアトル市内観光」

先ず、1999年に完成したスズキ・イチロー選手の活躍で日本にもお馴染みのマリナーズのホームスタジアム「セーフコ・フィールド」を訪れた。専属のガイドがつき、選手のロッカールーム、記者会見室、グラウンド、ベンチ、観客席等案内してもらい、最後はお土産ショップで沢山の子供向けお土産を購入する姿も

散見された。

「セーフコ・フィールド」迄は専用バス移動による全員同一行動であったが、その後宿であるザ・ウェスティン・シアトルに向かうグループ、或いは、1907年設立で大きな時計台とレイチェルの愛称で親しまれる豚の銅像が目印で、地元アーティスト作の工芸品、アンティーク、新鮮な魚介類・果物が所狭しと並び、見て回るだけでも楽しい「パイク・マーケット・プレイス」内に位置する、「スターバックス第1号店」を見学に行くグループ、更には、シアトルセンターの中心に立ち、シアトルのランドマークといわれる高さ184mの「スペースニードル」、に向かうグループに夫々別れた。特に私が向かった、「スペースニードル」の展望フロアからは、南東約170kmに位置する富士山相似の主峰レイニア山（標高4,392m）の頂きを運良く望むことが出来、関係者一同喜びも一入であった。

■10月11日（土）

□ 「特別研修／ボーイング社組立工場及びFUTURE OF FLIGHT見学」

材木会社社長ウイリアム・ボーイングが、飛行訓練終了後、より良い飛行機製造を決意した結果、シアトル市のユニオン湖畔で現在のボーイング社を立ち上げたのは1916年のこと。

今回見学した同社エバレット工場は1,000エーカー（415ha）超の敷地に、24,000人以上の従業員が月～金2交代シフト制で働いている。現在はボーイング747、767、777型機の組立作業を行っており、間もなく最新の787型機の製造も始まるとのこと。同社の航

空機は世界各国の1,000社を超えるサプライヤーに支えられ、中でもジェットエンジンは、ゼネラル・エレクトリック社、プラット・アンド・ホイットニー社、ロールス・ロイス社等のエンジンを搭載しているとのこと。

こういったボーイング社工場だが、残念なことに、「労使間の意見の隔たりが大きすぎた」、「我々労働者を軽視した結果だ」と、労使夫々譲らず、当日は労使紛争でストライキが続いているため、組立工場の見学等は出来ず、その代わりに、工場プレゼン用映画鑑賞後、専用バスで広大な工場敷地内を案内してもらい、旧式の日本空軍の「はやぶさ」、ドイツの「メッサ-シュミット」等が展示されている展示場を見学し、開発が進められている787の供試体を始め、ボーイング社製旅客機の様々な展示品の展示スペースであるFUTURE OF FLIGHT並びにスーベニアショップを見学した。

□「再びカナダ・バンクーバーへ」

改めて専用バスにより更に北上、カナダ国境に向かった。

国境でのカナダ入国手続きは9日のアメリカ入国時と異なり、検査官1名がバスに乗り込み全員のパスポート外のチェックのみで、スーツケースを取り出すこともなく、ものの15分で全ての入国手続きが完了した。

カナダに入ると一路7日にチェックインしたパンパシフィックホテル・バンクーバーに再チェックインに向かった。一部の方々はバンクーバーの竹下通りと言われる、ロブソン通り辺りで下車、夕食迄の東の間、市内ショッピングに向かった。

今回の研修会最後の夜は、スタンレーパーク内のフランス料理店で解散式・さよならパ

ーティが盛大に取り行われた。今回の視察団の副団長である小清水副会長、城阪副会長の挨拶の後、フランス料理に舌鼓を打ちながら、バンクーバー、ビクトリア、シアトルでの思い出を語り、メンバー相互の親睦を更に深め合った。



さよならパーティーで挨拶する小清水副会長

■10月12日（日）

12時45分バンクーバー国際空港を出発し、約10時間のフライトで成田国際空港に到着、大きな事故、トラブル等も無く、全員無事帰国することが出来た。

□おわりに

バンクーバー2泊、シアトル2泊、ビクトリア1泊の7日間の行程で、多少タイトな日程ではありましたが、原団長、小清水副団長並びに事務局中村次長の統率力の下、37名の参加者全員が、各待ち合せ場所で、移動バスの時間に遅刻することも無く、スムーズに全行程をこなせたことは、参加者各位が研修会を成功させるという大きな目標に向け、一致団結した結果ではないかと、深く感じ入る次第です。バンクーバー、シアトル両都市の駐車場事情に見聞を深めることが出来ましたし、何と言っても全国から参加した各地の会員の皆

様と親睦を深められたことが何よりも有意義ではなかったかと思えます。

最後に、私は本協会の海外研修は今回が初めての経験でしたが、非常に意味深い研修であったと思えます。企画委員の皆様には研修

の企画等に変なご苦勞されたかと思えますが、今後も本研修会がより有意義なものとなることを祈念致しまして、私のレポートを終了したいと思います。

皆様、大変有難うございました。



集合写真 シアトル（セーフコ・フィールド）