

環境に優しい交通

- 社会実験が始まったエコ・パーク&ライド -

社会研究部門 白石真澄

わが国の都市部では、交通量の増大に伴って慢性的な自動車渋滞が発生し、環境負荷や時間消費の面で大きな社会的損失を生み出している。これに対し、自動車交通を円滑に進めるための道路整備や、自動車利用の需要に働きかけることによって混雑緩和を行う交通需要管理（Transportation Demand Management：TMD）が行われてきている。

これまでも国外ではフランスのパリ郊外にあるサンカンタン市、ドイツのプレーメン、さらにアメリカ11州でも、市民が電気自動車や低公害車を用いた車両を共有（カーシェアリング）し、地域での渋滞解消や環境負荷の軽減といった一定の効果を上げている。

図表 - 1パークアンドライドメリット

効果の分類	具体的効果
交通関係への効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市部に流入する車両が削減できる ● 交通量の減少で混雑が緩和できる ● 公共交通の駅までのアクセスが確保できる
利用者利用者家族などへの効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤用車両を保有するコストが削減できる ● 混雑道路を運転する心理的負担が軽減できる ● キスアンドライドに伴う送迎負担が軽減できる
環境効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 総走行距離（台キロ）減少で環境負荷が軽減できる
経済効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺にある駐車場の収入増加が期待できる ● 乗換え対象となる公共交通機関の利用収入増が期待できる

注 キスアンドライドは、自宅から最寄り駅まで、家族等に車で送迎してもらった形態を表す言葉である。

わが国でも平成11年度より、各地で電気自動車を利用した社会実験が実施されはじめている。そのひとつが神奈川県海老名市でスタートする「エコ・パークアンドライド」である。これは、朝夕の通勤に利用する自動車と、日中の業務に使う自動車を、市民と地元自治体・企業が共有化することで、駅周辺の駐車場の有効利用、自動車の維持管理費の低減化、さらに電気自動車を用いることで排気ガスを回避し環境負荷を軽減するといった試みである（図表 - 1）。

社会実験の具体的な方法は、2人乗りの小型電気自動車¹（図表- 2）を15台用意、それを無料で貸出し、市民から募集した通勤モニター10名、業務モニターである海老名市の職員約100名が共有利用を行う。

図表2 エコパーク&ライド
用いられる電気自動車



平日の朝、通勤モニターは自宅から駅まで電気自動車に乗車し、駅近くの専用駐車場に車を駐車、日中は業務モニターが市の業務に使用するが、夜間は再度、通勤モニターが、自宅に乗って帰り家庭内の電源で充電を行う。休日は持ち帰った車をプライベートに利用することが可能である（図表-2）。盗難防止や緊急時の即時対応のため各車両にPHSを積載し、車両の位置が把握できるようにするとともに、入出庫、ドアロック、充電に関してはICカードを用いた管理を行う。

海老名市のような大都市周辺地域においては、住宅地が駅から離れた場所に点在している場合が多く、バス便も駅の周辺部に集中している。そのため東京や横浜の都心部に通勤する人は、自宅から最寄り駅までを家族の送迎に頼っていることも多く、通勤時間帯の交通集中を招いていた。

また、市周辺には工場団地や企業研究所、大学などの施設が駅から離れた地域に多く点在し、最寄り駅と施設間のバス便が運行されてはいるが、1人乗り自動車での施設への通勤・通学が地域交通に与える影響も大きかった。このような個人の自動車利用を公共交通機関に転換していくべきであるが、人口密度や周辺施設の利用者数が限定さ

れるため採算面から、バス運行のみで代替することは困難であった。

今回のパークアンドライドは、自宅から最寄り駅までの発地（アクセス）側での取組みであるが、今後、就業地、通学地の最寄り駅から、就学・通勤先までの着地（イグレス）側にも駐車場を確保することにより、1人乗り自動車での長距離通勤、通学など交通量総和は減少すると考えられる。

海老名市では2年間にわたる社会実験を経て結果をとりまとめ、運用課題、地域への導入可能性、実需要の把握を行う予定である。

こうしたパークアンドライドの社会実験（平成11年度）は海老名市のほか、東京都世田谷区、神奈川県鎌倉市、愛知県豊田市、大阪府、島根県松江市でも行われている。日常的な通勤・通学や業務利用だけではなく、鎌倉市のように休日に急増する観光客のマイカーからの利用転換を目的としたものもある。今後、パークアンドライドは、とりわけ公共交通サービスが不足している地域で、日中の高齢者の買物・通院といった個別輸送サービスや、小型車両で小廻りが利くため高齢者宅への巡回型ホームヘルプサービス等の利用も期待できる。



ⁱ 最高速度100km/h、1回の充電による走行距離115km、専用充電機での充電時間は4時間。15台のうち5台はバックアップ車両として業務利用を中心に使用。

- ・ 本レポート記載のデータは各種の情報源から入手、加工したものです。その正確性と完全性を保障するものではありません。
- ・ 本レポート内容について、将来見解を変更することもあります。
- ・ 本レポートは情報提供が目的であり、記載の意見や予測は、契約の締結や解約を勧誘するものではありません。なお、ニッセイ基礎研究所に対する書面による同意なしに本レポートを複写、引用、配布することを禁じます。

Copyright © ニッセイ基礎研究所 1996 All Rights Reserved