

7. パーク&ライド

(1) 事例と試算

クルマと電車を乗継ぎたいと考える人は結構います。理由は「渋滞に巻き込まれない」「都心の駐車場より安い」「渋滞の都心を走るのが苦手」など。クルマ社会と公共交通の折合いをつけ、道路渋滞緩和を導くTDM施策となるパーク&ライド駐車場の整備が始まっています。

事例：福井鉄道水落駅

福井県が福井鉄道の遊休地を活用して80台分のパーク&ライド駐車場を設置しました。現時点での利用率は80%超。日によっては満杯になります。周辺には目的外利用の需要はなく、駐車場利用者はそのまま鉄道利用者の純増となって、福井鉄道の利用者減少の歯止めとなりました。



撮影：清水省吾

試算：福井鉄道の場合のおトク例

渋滞に巻き込まれないパーク&ライド駐車場は幹線道路からの導線を確認してTDM施策としての効果を発揮できます。



市役所前-西武生間(粟田部居住)通勤の場合：最大1万5千円おトク

マイカー + パーク&ライド利用

回数券 12,600円、ガソリン 3,150円 計 15,750円

➤ 所要時間 10+40分 + 徒歩 計 50分 + 徒歩

マイカー + 都心駐車場利用

ガソリン 15,750円、駐車場 15,000円 計 30,750円

➤ 所要時間(朝帯) 50 + 徒歩 計 50分 + 徒歩

市役所前-水落間(西田中居住)通勤の場合：最大8,700円余おトク

マイカー + パーク&ライド利用

回数券 12,600円、ガソリン 3,150円 計 15,750円

➤ 所要時間 10+22分 + 徒歩 計 32分 + 徒歩

マイカー + 都心駐車場利用

ガソリン 9,450円、駐車場 15,000円 計 24,450円

➤ 所要時間(朝帯) 40分 + 徒歩 計 40分 + 徒歩

(2) パーク&ライド用駐車場の造成に関する考察

以下は農地転用型の、郊外型駐車場のケースです。

面積 1000坪 (= 3300平方メートル、33アール)

収容台数 144台

このうち、60台分 × 1000円/月 = 年間72万円を土地所有者に支払うとして試算してみるとどうなるでしょうか。



支払う固定資産税額の変化

市街化区域内農地は宅地並みの固定資産税評価額と農地の固定資産税率で固定資産税が算出され、税率は宅地の3分の1。つまり農地を駐車場にすると固定資産税は3倍になります。

田畑からの耕作収入に対する補償

1ヘクタールの田から収穫できる物は100万円程度まで。税引き償却後利益で80万円(3~5ヘクタール規模の耕作農家の、機械の償却・ローン返済・肥料代・固定資産税を差引いて計算した1ヘクタール当りの利益)となります。

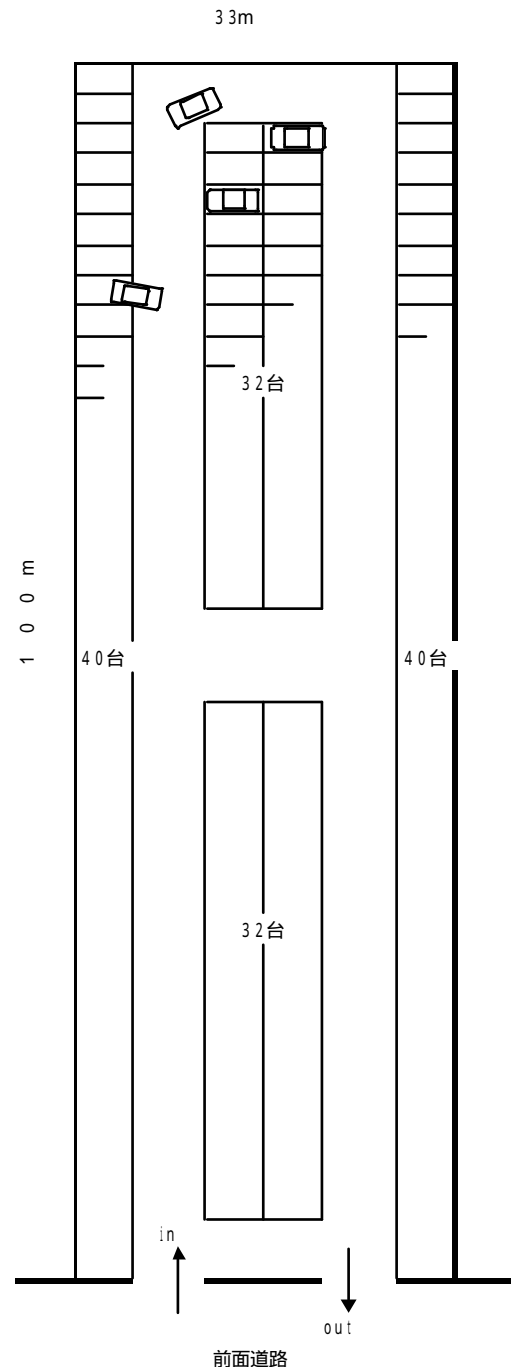
33アールあたりに直すと27万円程度。

固定資産税の増額分を見込んだ場合72万円の収益で均衡し、この水準であれば鉄道事業の利用促進費として鉄道事業者と行政が、何らかの制度的補助を実現しうる額となります。

造成について

造成費用は2100万円程度(高さ80センチの3面擁壁、ブロック1段、フェンス張り)、排水工事を含め合計で(周囲の状況等により)3000万円~4000万円程度と考えられます。

長くP&R用駐車場として供用し、他用途転用を防ぐためにも、農地所有者が造成工事をするより鉄道事業者や行政が協力しての造成費用負担ができる仕組みが求められます。



2 - 6 都市計画との連携

コンパクトシティ

まちづくりにおいて、現在、コンパクトシティを目指す動きが全国的な流れとなっています。人口減少期に入り、財政構造改革の進む現在、社会資本の整備・維持コストを増大させる市街地拡大・郊外化政策を維持することはもはや不可能です。これまで、市街地拡大・郊外化が車依存を招き、その車依存がさらに市街地拡大・郊外化を招いてきました。そして、それが多くの社会問題を引き起こしてきました。その構造の修正には、核となる中心市街地の再生と、軸となる公共交通の再構築が必要不可欠です。北陸においてもコンパクトシティを都市政策として採用する動きが広がっています。並行在来線はそのなかで重要な役割を担うことになります。

TDM (Transportation Demand Management) = 交通需要管理

TDM はマイカー交通の増加に合わせて道路や駐車場を整備するのではなく、公共交通の整備、マイカーや道路の工夫により地域のマイカー交通を制御する施策です。道路交通量の増大への対策としての道路整備がかえって交通量の増大を招き、さらなる道路整備需要を呼び起こすことへの反省から TDM という概念が生まれました。TDM は、手段の変更 (マイカーの代わりに徒歩・自転車・公共交通)、マイカーの効率的利用 (相乗り)、時間帯の多様化 (時差出勤) など複数のメニューを組合せて行い、既存の鉄軌道の機能向上による便利な公共交通の整備など、費用・サービス面で移動手段として鉄道を選んでもらえるメリットと規制を組み合わせ、車と道路の使い方を変える取り組みです。北陸は車の輸送分担率が全国的に見ても高い水準ですが、今後、並行在来線を含む公共交通にシフトさせていくことが必要です。公共交通の輸送分担率の低さは、裏返せば今後の伸びしろの大きいことを示しています。

TOD (Transit Oriented Development) = 公共交通指向型都市開発

都市開発を鉄道等の公共交通に関連づけて行う手法で、沿線や駅に公共施設を設置したり、開発と駅の設置を連動したりさせます。私鉄の草創期に阪急電鉄が創り出し、全国に広がった私鉄の経営モデルは紛れもない TOD です。現在、TOD においては、行政の都市計画や公共施設の整備計画、商業施設立地の許認可などが重要な要素となっています。並行在来線沿線における TOD のバリエーションとして次のようなものが考えられます。

- ・ 鉄道経営モデルとしての沿線開発の再構築
- ・ TOD を目的とした土地分譲・土地賃貸の展開
- ・ 厳選された沿線開発
- ・ 鉄道を介した地域の (経済・観光・集客) 装置化
- ・ 駅の有効利用 (商業施設・公共施設併設)
- ・ 駅の再開発
- ・ 都市計画と公共交通利用促進策の整合
- ・ 都市計画における並行在来線の地域軸としての明確化
- ・ 大店立地法の運用で駅のそばに立地を促進
- ・ 駅周辺の容積率の緩和と資産税の調整
- ・ 市街化区域・市街化調整区域の調整

LRT (Light Rail Transit)

LRT は、広い意味で、路面電車・地域鉄道における、新しい概念のシステムを指します。その概念としては「鉄道の再評価+まちづくりと連携した体系的交通」が当てはまると考えられます。名称は JR や地下鉄のような鉄道（ヘビーレール）に対する「軽量の鉄道」という意味ですが、LRT のシステムは軽量、高速、高頻度、比較的大量輸送の鉄・軌道と、フィーダーバス、パーク＆ライド等の施策とを組み合わせ構成されます。このような特徴により、LRT は公共交通体系の再構築、まちづくりにおいて重要な役割を担います。LRT の整備にあたって、まず、既存の路面電車や地域鉄道を総合交通体系とまちづくりの方向の中にきちんと位置づけることが非常に重要です。そして、LRT が、その既存の鉄道の機能向上、路面電車の改良、バスと電車の連携強化など、既存の素材を活かしながら行われることも重要です。LRT の導入は、車社会の緩和を伴い、都市問題・環境問題・高齢社会のモビリティ問題等、社会問題解決のツール、地域社会再構築の施策の柱となる点も重要です。

事例 1：都心部再開発でまちに人を

都心部の再生に向けて高岡市が、JR 高岡駅・万葉線電停前に再開発ビルを建設。ビジネスホテルや店舗に加え、高岡市の図書館やホール等の集客施設、県立高校が入居し、都心部への来街客を増やす効果を発揮しています。

富山市では都心部の再開発を行い、富山地方鉄道富山市内線の環状化、富山ライトレールの整備、富山市内線と富山ライトレールの直通化、富山市内線と富山地方鉄道上滝線の直通化を連動させるなどの総合的な都市政策を展開する計画を進めています。



撮影：松原光也

事例 2：都心部に集客施設

JR 福井駅近く、福井鉄道福井駅前電停の前には、都心部の再生のために福井市が民間のビルの跡地を再開発しました。1階にレストラン、上階にはホールがあり、多くのイベントが開かれる地区有数の集客スポットになりました。



撮影：林博

事例 3：郊外立地でも公共交通

福井では県立音楽堂の郊外への建設にあたって、福井鉄道の線路近くへの立地を決め、新駅「ハーモニーホール駅」を建設しています。

事例 4：団子と串のまちづくり

富山市では近年富山市を中心とする 7 市町村の合併を行いました。富山市は現在コンパクトシティを政策の一つに掲げていますが、富山市街地と旧町村を鉄道等の公共交通で団子と串のようにつなぐ形態のまちづくりを行うとしています。今後は、この形態のまちづくりを TOD で進めていくこととなります。

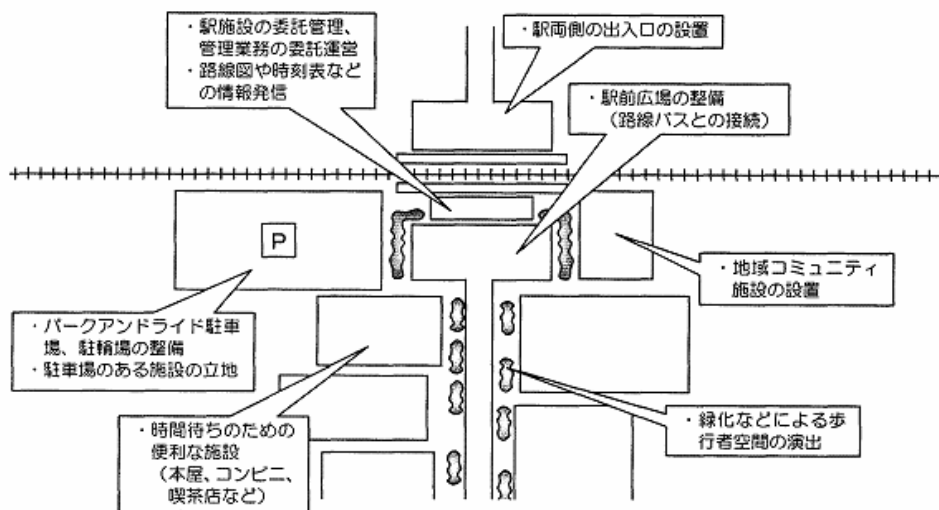


撮影：清水省吾

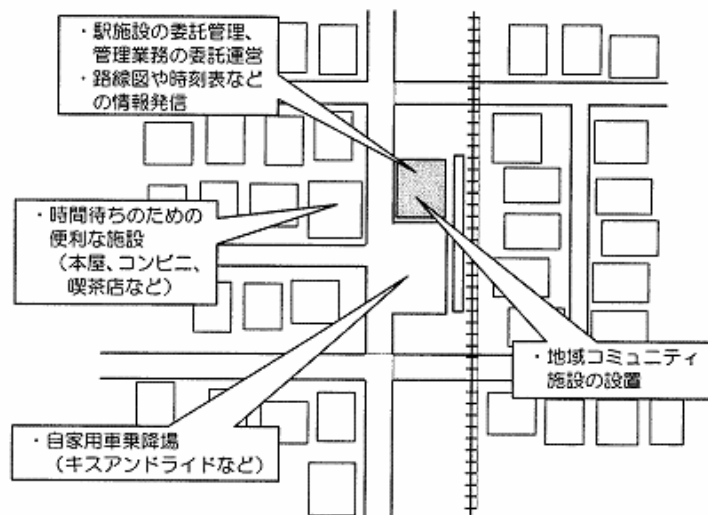
駅からのまちづくり

(都市再生モデル調査事業ROBA報告書より)

ROBAでは、2003年に内閣府都市再生本部の全国都市再生モデル調査事業に採択され、2004年5月に報告書「えちぜん鉄道を核とした公共交通活性化によるまちづくり調査」を提出しています。そのなかで、地域の「駅からのまちづくり」を提案しています。これまで、地域の中心だった駅前、待ち合わせの場所だった駅。公共交通が見直されることにより、生活のスタイルも変わり、駅もまちも新しい形に変化していきます。



■地域中心地の公共交通とまちづくりのイメージ



■住宅地における公共交通とまちづくりのイメージ

駅前広場の整備、駅裏側の出入り口の設置、駅周辺街路整備、地域コミュニティ施設の設置、時間待ちのための便利な施設、自家用車乗降場、パークアンドライド駐車場の設置など、地域中心地や住宅地における、駅からのまちづくりのあり方を提案しています。