

## ショッピングセンターを利用したパークアンドライド

人間環境大学 樋口和輝

ヒトの移動やモノの流通の自由度を支える自動車は現代社会において欠かせないものとなっている。その結果、自動車で来店することを想定した大規模な駐車場をもつ大型ショッピングセンターが多くの都市に進出している。ショッピングセンターは地域に対し、多くの労働需要を生むなど経済的なメリットもある一方、広い商圈から大量に自動車を呼び込み、交通渋滞や交通事故など自動車によるリスクを増加させる性格も持つ。これらの現状に対し、ショッピングセンターの駐車場を活用したパークアンドライドを提案する。

### 1. ショッピングセンターの進出

1960年頃から始まる日本のモータリゼーションは、多くの人々が安価に自家用車を持つことを可能とした。各地で自動車道路が整備、拡張され利便性の高い自動車網ができあがった。それが高度経済成長期における大量消費と合わさった結果、その道路を利用して自動車で来店し、一日中レジャー感覚で買い物を楽しむことができ、購入した大量の商品を自動車に乗せて帰ることができる大規模なショッピングセンターが、地価の安い都市郊外部などの主要幹線道路沿いに進出した。整備された道路を利用して大型トラックが商品を全国から集め、それを100店を越すようなファッション、雑貨、スポーツ、音楽、飲食店などの専門店を揃え、魅力的な店舗運営と宣伝広告を行い、消費者を乗せた自動車を広大な商圈から集めることとなった。

また幹線道路沿いにはその行き帰りの顧客をターゲットとするロードサイド店が連なり、無秩序に開発されるスプロール現象や、地域商店街の衰退によるドーナツ化減少など都市構造を変化させる結果となった<sup>(1)</sup>。

これら自動車利用を促すショッピングセンターが、2000年の大規模小売店舗法(大店法)の改正により都市内部へと進出している<sup>(2)</sup>。既に自動車による交通渋滞などの問題が起こっている都市内部におけるショッピングセンターの進出は、日常生活における更なる自動車の利用、自動車依存を引き起こしかねない。

### 2. 自動車による諸問題

自動車はこれまでも様々な問題を引き起こしてきた<sup>(3)</sup>。例えば自動車から排出される硫酸化物や窒素酸化物によって引き起こる酸性雨や、粒子状物質などによって起こる大気汚染、ぜんそくなどの公害問題は長く問題となった。排気ガスの規制や技術の向上により問題は解決されたかに見えた。が、これらの問題に代わり現在では自動車から排出されてきた二酸化炭素が地球温暖化問題の原因とされ、注目を集めており環境に配慮した自動車の開発が急がれている。

また幹線道路や新規高速道をを開発する際に起こる森林伐採やそれに伴う生態系の破壊など、自動車を製造、解体する際も含めて自動車は様々な環境問題を引き起こしている。

このほか飲酒運転などによる交通事故、都市における路上駐車なども問題となっている。

自動車以外の移動手段として公共交通機関を利用することができるが、全国で路面電車が廃線に追い込まれるなど自動車の増加は公共交通を圧迫してしまう。子供や高齢者、免許を持たない人のように、自動車を持つことができないために移動を制限されてしまう、いわゆる「交通弱者」の問題も挙げられる。コミュニティバスの走行なども行われているが、これからの社会の中でどう自動車を向き合っていくかは重要な課題である。

### 3 . パークアンドライド

自動車による諸問題を解決するため、これまで有効とされた対策は、走行する自動車許容台数を上げるための幹線道路の拡充工事や高速道路の新規建設であったが、未だに渋滞は起きている。自動車道路の増加は、自動車走行台数を増加させるだけで自動車による諸問題の解決とはならない。道路を増加させるのではなく、自動車利用行動そのものを変えることにより問題解決を図ったものが、交通需要マネジメント( T D M : Transportation Demand Management ) である。

主なTDMの例<sup>(4)</sup>として通勤時間のラッシュ時を避けて通勤させる時差通勤や、指定区域内を走行すると課金するロードプライシング、自動車を所有するのではなく共有することで効率的利用を目的とするカーシェアリングなどがある。

このようなTDMのひとつがパークアンドライドがある。通勤などの際、自宅から直接目的地へ乗車するのではなく、駅やバス停付近の駐車場まで乗車し、駐車場に駐車し、電車やバスなど公共交通に乗り換えて目的地へ向かうというものである。走行する自動車量そのものを減少させることができ、また公共交通の利用も促進させることができるので、環境に配慮した交通手段としてこれまで様々な社会実験や実際にイベントなどで行われてきた。

### 4 . 愛知県におけるパークアンドライドの例

全国的に見て自動車利用の多い愛知県でも、自動車による日常的な渋滞は深刻な問題である。その対策として、これまでも様々な形態や規模のパークアンドライドが行われてきた。

豊田市に本拠地を置くトヨタ自動車は、自身の社員が本社に自動車通勤することによって起こる交通渋滞に頭を悩ませていた。そこで、社員を対象に、主要駅や住宅地を回るシャトルバスを通すという企業型のパークアンドライドを行った。

また愛・地球博では、環境配慮という点から会場に自動車駐車場を設置しないこととし、代わりに高速道路の出口付近や名古屋空港など県内6箇所に特設駐車場を設け、そこからシャトルバスで会場まで結ぶパークアンドバスライドが行われた。会期中は各種メディアで各駐車場の利用状況が知らされるなど、利用者への情報案内も行われた。

企業型のパークアンドライドは自社の社員しか利用できず、通勤時間のみ利用することができる。またイベント型パークアンドライドもイベントの来場者を開催中のみ利用することを目的としている。自動車増加による諸問題の対策としてパークアンドライドを行うには、日常的に行うことを目的とした方法が求められる。

### 5 . イオンショッピングセンターが行うパークアンドライド

日常的なパークアンドライドとして、既にイオンショッピングセンターは、名古屋市の2店舗、名古屋市緑区のイオン有松ショッピングセンター(イオン有松)と緑区のイオン

みなとショッピングセンター（イオンみなと）で店舗利用型のパークアンドライドを行っている。両店舗はどちらも名古屋市の沿革部に位置しており、店舗の隣には名鉄名古屋本線、あおなみ線が名古屋駅に直接アクセスしている。どちらの店舗も、国道1号線、名古屋環状線付近に位置しているため、普段その道路を利用して名古屋中心部に自動車通勤者を主なパークアンドライド利用者のターゲットにしている。

パークアンドライドの利用代金はイオン有松が月3000円、イオンみなとが5000円であるが、イオンみなと店では全額をイオングループの店舗で利用できる商品券として利用代金を利用者にバックしている。帰宅時の乗り換えの際に、店舗で食品や生活用品を商品券で購入することもできる。また店舗側も恒常的な消費者を獲得することができる。両店舗はこの他にも、名古屋市内でパークアンドライドを行う事業者に対して行われる補助金を受け取るなど金銭的なメリットがある。

またショッピングセンターの駐車場は、大店法により土日休日など利用者が最大となるピーク時を想定した駐車場の設置が義務づけられている。そのため平日においては使用されない駐車があることが多い。店舗側はこのような未利用の駐車場を活用することができる。

## 6. 結論

ショッピングセンターを利用した店舗利用型による日常的なパークアンドライドを行い、自動車による諸問題を解決することはできるのだろうか。確かに店舗利用型は、他の企業型やイベント型のパークアンドライドと比較して、より日常的に通勤という形で長く利用することができる。しかしそのためには、利用者が移動しやすい公共交通にスムーズな乗り換えができることが重要である。

パークライドを導入することは、店舗にも安定的な顧客を獲得し、補助金まで受け取ることができるので、収入面でのメリットがある。またパークアンドライドを実施しているということで「環境に配慮した店」とアピールすることもできる。

また、利用者にとっては、料金が商品券バックになることで金銭的にマイナスにはならない。また燃料費を抑えることもでき、その点においても環境への影響を少なくすることができる。パークアンドライド導入の際は利用者への商品券バック、店舗への補助金など、目に見えにくい「環境的」な効果ではなく、目に見えやすい「経済的」なメリットを実施事業者、利用者に強調することが重要だと考える。

パークアンドライドにより公共交通機関の利用促進も見込めるので、これに自治体や地域住民などを含めた全者がWin-Winとなるような関係を築くことも可能だと考える。

しかし、たとえ成功したとしても、1店舗で実施可能な台数は多くないので、これだけでは自動車による諸問題を解決することはできない。

時には新しい自動車道路も必要である。しかし、現在活用できる未利用の駐車場があり、公共交通に乗り換えできるような店舗であるのならば、このショッピングセンターを利用したパークアンドライドを行う価値はあると考える。

## 参考文献

- 1) 宇沢弘文:自動車の社会的費用、岩波新書、1974
- 2) 矢作弘、瀬田史彦:中心市街地活性化三法改正とまちづくり、学芸出版社、2006
- 3) 柴田徳衛ほか:クルマ依存社会 自動車排出ガスから考える、実教出版、1995
- 4) 原田昇:TDMの環境対策としての役割、東京市政調査会、2003