

オーストラリア・パース都心部における戦略的駐車政策とその効果*

Strategic Parking Policy and its Effect in Central Perth, Australia

松本 昌二**

By Shoji MATSUMOTO **

1. はじめに

持続可能な都市交通・都心交通をめざして戦略的に取り組む政策には、様々な方策がありえるであろう。そのような事例の一つとして、本研究では西オーストラリア州のパース都心部における駐車マネジメント政策、とりわけ都心部公共交通の補助に使用を特定化した駐車場税について方策とその効果を明らかにし、他地域での同様な駐車政策との違いを比較することを目的とする。

なお、筆者は既に都心部活性化をめざす先進国の駐車マネジメント政策の動向について紹介を行い、わが国で都心部駐車マネジメントを導入することが必要であると論述した。本研究も同じ考え方のもとで、特にパースの事例を検討しようとするものである。

2. 交通政策のパラダイムシフト

西オーストラリア州のパース都市圏は、面積1,035km²、2000年の人口130万人、人口密度12人/haときわめて低密度に、人口が急速に増加してきた地域である。この地域に、自家用車75万台を含めて、120万台の自動車が所有されている。都市圏での自動車利用者（運転者、同乗者）の割合は、1986年74%、2003年80%と高水準で伸びてきた。今後20年間に人口は年1.3%~1.5%増加、自動車台数は年2%増加すると予測されている。

パース都心部CBDは、地域雇用の18%（96,000人）を抱える都心コアである。都心部CBDは、面積825ha、人口10,500人、人口密度13人/haと、わが国の都心部と比較すれば低密度であるが、都心は土地利用では明確に定義され、活気にあふれている（パース市の行政区画は、都心部のみであり、きわめて狭い）。1960年代以降、州と市政府は、都心部の駐車供給を押し進めてきた結果、駐車台数が大幅に増加した。都心部への通勤者の65%は車通勤である。

1980年代まで、西オーストラリア政府は低密度の土地利用、自家用車中心の交通、「予測して供給する」インフラ整備の政策をとってきた。1990年代になって、パラダイ

ム・シフトをはかり、混合・高密度な土地利用、グリーン交通手段の利用、交通需要マネジメントTDMを導入した。具体的には、1995年、西オーストラリア州政府は「都市圏交通戦略」を発表して、政策の転換をはじめた。1999年、州政府と市は「パース駐車政策」をまとめ、パース駐車マネジメント条例を公布した。同じ1999年から、TDM政策TravelSmart（わが国はモビリティ・マネジメントと呼んでいる）を導入し、現在も継続中である。

パース都心部での交通計画においては、都心部アクセスの向上（鉄道の延長、高速道路の整備）、中心部サーキュレーションの改善（公共交通サービス、徒歩環境）、地域のアメニティを優先している。

3. 都心部駐車への新アプローチ

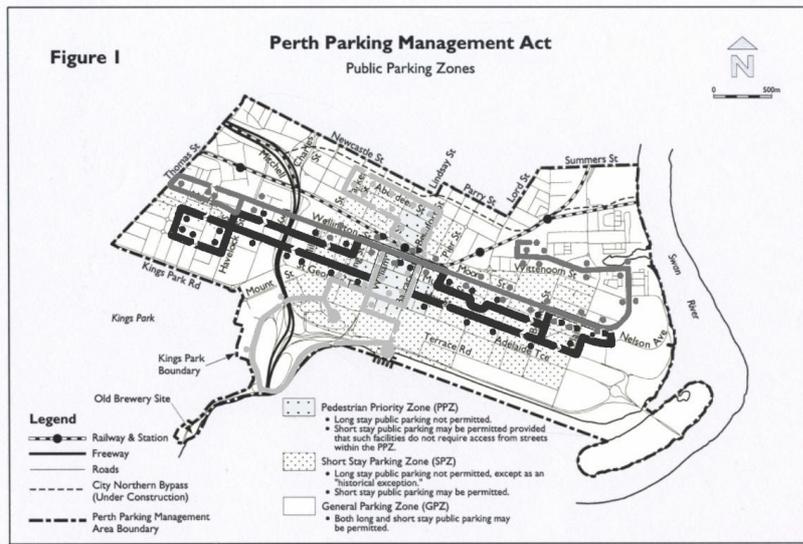
パース都心部の駐車場容量は、1970年代には31,000台であったものが、1990年代初めに60,000台へ、1998年には625,000台へ増加した。

1999年に始まった都心部を「パース駐車マネジメント地域」（図-1）とする戦略的な新政策は、「予測して供給する」という従来の駐車政策から決別して、都市圏交通戦略の方向へ舵をきるものである。

- 駐車は、都市アクセスを含む交通システムのための計画とインフラ供給とを結合する。
- 駐車供給は総合的な一貫した基準の下で検討する。テナント駐車場の望ましいレベル以上の供給に、柔軟性を持たせる。
- 短時間の訪問者にとって、車は優勢な手段であり続ける。車による都心へのアクセスは、他の手段とバランスさせる。
- 都心部コアは歩行者中心であり、短時間駐車に重点をおく。
- テナント駐車場には望ましい最大ベイ数を設定する。地域は歩行者優先ゾーン、短時間駐車ゾーン、一般駐車ゾーンの3ゾーンに指定される（図-1）。歩行者優先ゾーンでは短時間駐車場はアクセス条件付で認められ、長時間駐車場は許可されない。短時間駐車ゾーンでは、短時間駐車は許可され、長時間駐車は道路種別、アクセス条件別に容量上限が設定されている。
- 駐車マネジメント地域内すべての非居住用の駐車場（公衆、テナント駐車場）を許可制とし、課金する。

*キーワード：駐車場計画、TDM、財源・制度論

** 正会員、長岡技術科学大学 環境・建設系（新潟県長岡市上富岡町、shoji@nagaokaut.ac.jp）



16 July 1999

GOVERNMENT GAZETTE, WA

3241

図-1 パースの都心駐車マネジメント(ゾーニングと循環バス)

その税収は、駐車マネジメント地域内のアクセスの改善（公共交通、歩行環境、自転車アクセスなど）に使用しなければならない。

- 州政府は、都心部の駐車供給、その他の交通施策に戦略的な影響を及ぼす役割をする。パース市が日々の路上、路外の駐車をマネジメントする。
- 駐車政策は、5年ごとに州と市政府によって改定される。

駐車マネジメント導入以前から、都心部は公共交通（バス、鉄道）無料ゾーンであり、CATと呼ぶ循環バスが導入されてきたが、駐車マネジメント地域は公共交通無料ゾーンと一致することになり、CATバス3路線が運行されている（図-1）。

非居住用の全ての駐車場が免許の対象であり、課税は当初年間A\$70であった（A\$1.0は約100円）。2006年現在、課税は短時間（6時間以下）駐車ベイ（路上、路外）が年間A\$163.50、長時間駐車ベイが年間A\$189であり、ただし5台以下は課税免除される。税収は無料バスCAT運行の費用に使用される。2000/2001年の税収はA\$340万、2006/07年はA\$950万であった。なお、このような用途を特定化した地方税制は、Local Earmarked Taxes (LET)と呼ばれ、先進国では公共交通に用途を限定した様々なLETが導入されている。

公共交通の無料ゾーンと駐車マネジメント導入が及ぼした影響は、パース都心部での駐車供給、都心部への流入交通手段の変化、及び都心部での公共交通利用の増加に顕著に現れている。駐車場の供給は、1998年以降63,000台でほぼ横ばいを維持している。都心部への通勤交通の手段分担をみると、1991年自動車61%、公共交通30%であったが、2001年には自動車58%、公共交通37%

へ変化した。1998/99年から2005/06年までに、パース鉄道の乗客数は74.3百万人から98.5百万人へ32.7%増加した。なお、モビリティマネジメントTravelSmartによる効果は都心部流入交通に反映しない立地関係となっている。

なお、オーストラリア内では、ニューサウスウェルズ州政府がシドニー都心部で駐車場税を導入、2006年にはメルボルンが駐車場税を導入した。これらは駐車マネジメント政策と結合していないこと、税額が高いこと、交通施設整備・公共交通のための財源確保を主目的としている点で、パースの駐車場税とは性格が異なっている。また、英国は1998年に地方自治体に職場駐車場税(Workplace Parking Levy)を導入できる権利を与え、複数の自治体が検討してきたが、未だ導入に至っていない。唯一継続しているのはノッティンガム市であり、パースの指導を受け、職場駐車場税の導入を前向きに検討中である。パースの戦略的駐車政策がわが国の都市交通政策に与える示唆については、発表時に報告したい。

謝辞：本研究を進めるにあたって、西オーストラリア州計画・インフラ部のGeorge Brown氏のご協力を得ており、厚く感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 松本昌二：都心部活性化をめざす先進国の駐車マネジメントの動向とわが国地方都市での政策課題、交通工学、42、6、75-83、2007。
- 2) Brown, G and McKellar R.D.: Perth's policy, licensing and tax scheme, Two years after implementation, World Parking Symposium III, 2001.
- 3) Sinclair Knight Merz: Review of Perth Parking Policy, Stage 1, June 2007.