

## DSA,SDOTとのミーティング記録 / 10月11日

(財) 駐車場整備推進機構 企画調整部 主査 小林昌季

### 1. Downtown Seattle Association (DSA) の発表内容

- ①David Dillman – Chief Operating Officer, Downtown Seattle Association  
(デイビット・ディルマン：COO 執行副社長、DSA)
- ②Peggy Dreisinger – V.P. Urban Environment, Metropolitan Improvement District  
(ペギー・ドライシンガー：都市環境部門 副社長、MID)
- ③Randy Hurlow – V.P. Communication & Marketing, Downtown Seattle Association  
(ランディ・ハロウ：広報・マーケティング部門 副社長、DSA)
- ④Jon Scholes – Director, Policy & Planning, Downtown Seattle Association  
(ジョン・ショールズ：政策・計画部門 部長、DSA)
- ⑤Jamie Cheney – Director, Urban Mobility Group  
(ジェイミー・シェニー：部長、UMG)

#### (1) シアトル市の概要

- ・都市の人口は56万人、周辺地域の人口は300万人
- ・ダウンタウン（中心部）には60,000人の人が住んでおり、1990年から61%増加した。  
(これからの15年で更に50,000人くらいの人口が増える予定)
- ・シアトルの就業者の49%はダウンタウンに就業している（231,500人）※ダウンタウン：中心部
- ・ダウンタウン就業者の58%がクルマ通勤をしている。



DSA David Dillman 氏の発表風景

#### (2) DSA (Downtown Seattle Association) の概要

- ・DSAは、50年前、1958年に非営利団体として設立された。
- ・DSAは会員制で、500人くらいのメンバーによって構成されている。(シアトル市、土地所有者、銀行、弁護士、開発事務所、不動産業者、小売業等)
- ・DSAが取り扱う業務項目は、「ダウンタウンの開発」「地域間の競争」「交通」「公衆の健康と安全」「広報とマーケティング」

#### (3) DSA (Downtown Seattle Association) の概要 2

- ・DSAの中に、更に別の組織が2つある。

①MID (Metropolitan Improvement District)

- ・ 1999 年に設立
- ・ 課税組織、主な活動分野は都市の清掃と安全、研究と市場分析、公共施設用地、公園等財産所有者から特別課徴金 (Dues) をもらって、公共用地・公園の清掃等のマネジメントを行う。(道路の清掃を行っている人：ダウントウン・バスターズ)

②UMG (Urban Mobility Group)

- ・ 2004 年に設立
- ・ Downtown Transportation Alliance と呼ばれる官民の協力体制のもとで、公共交通施設問題を協議している。

(4) 各組織の予算

- ①DSA：会費収入 (membership)、スポンサー収入 (sponsorship)、イベント収入 (Events) で、270 万ドル/年
- ②MID：財産課徴金収入 (Property Assessment) で、500 万ドル/年
- ③UMG：公共交通機関の協力資金、市からの助成金で、80 万ドル/年

(5) Downtown Transportation Alliance (交通連合) について

- ・ 交通連合は、州 (キング・カウンティ) 地下鉄、シアトル市交通局、シアトル市の開発・計画局、の3つの組織の協力体制による。
- ・ 設立目的は、交通機関整備問題の解決策の模索と実行
- ・ UMG は、施策実施にあたっての事務局の役割を持つ。

(6) UMG の活動

- ・ UMG のweb site の名前は、「CommuteSeattle.com」である。Web では、通勤者が交通手段を選択するために必要な情報のワンストップ化を図っている。標語は、Live More . Drive Less (クルマの運転を減らして、長生きしよう！)
- ・ 通勤者のクルマ交通を減らすために、公共交通による便益のコスト低減化を図る
- ・ ダウントウンの地域固有のニーズに合わせた、通勤プログラムを設定する。

## 2. Seattle Department of Transportation (SDOT) の発表内容

- ①Tracy Krawczyk – Director, Policy and Planning Division, Seattle Department of Transportation (トレイシー・クラウクジック：シアトル市 交通局 政策・計画課 課長)
- ②Mary Catherine Snyder – Senior Transportation Planner, Seattle Department of Transportation (メリー・キャサリン・スニーダー：シアトル市 交通局 交通計画 主査)

(1) シアトルのセンターシティの概要

- ・ 現在の雇用状態は、245,000 人 (今後10 年間で、+50,000人分の雇用増が見込まれるとなる)

- ・現在の通勤状況は、40%~50%が一人でのクルマ通勤、40%が公共交通機関を利用

(2) (交通手段の) 制約について

- ・外周部は湖と丘に囲まれている。
- ・内側は少ない交通手段の選択肢と渋滞発生

(3) シアトルの気候変動アクションプラン

- ・シアトルは京都議定書の目標と同レベルもしくは上回る目標を掲げている。
- ・シアトルは水力発電の割合が高く、発電におけるCO2 排出量の割合は低いため、交通部門からのCO2 排出量の割合が高い結果となっている。(交通部門：約400 万 t、産業部門：約130万t、商業部門：約80 万t、民生部門：70 万t)



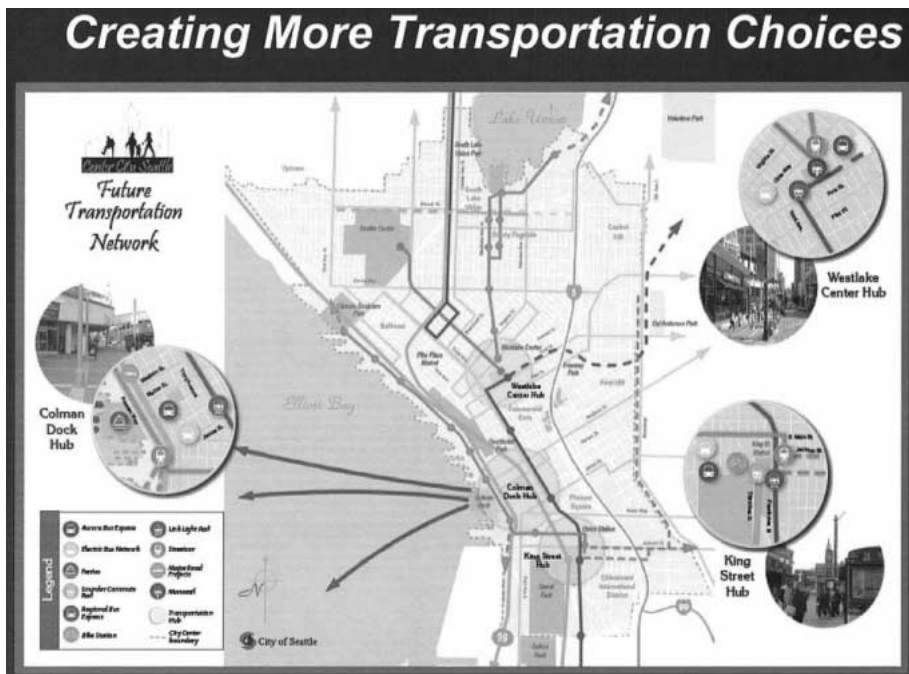
SDOT Tracy Krawczyk 氏の発表風景

(4) SDOT のアクションプラン

- ①公共交通機関の運行頻度と信頼性の向上      ②荷物輸送の支援
- ③駐車スペース・管理の再考      ④歩行と自転車利用の奨励

(5) 交通手段の選択肢の増加

- ・多様な交通機関の交通結節点 (Inter modal terminal) を増加させることで、各交通手段の乗り継ぎ利便性を向上させ、交通手段の選択肢を増やす計画とする。
- ・通勤者を対象として、鉄道、バス、フェリーの共通のパス (Smart Card) を運用し、通勤者の公共交通利便性を向上する。



(6) 主な投資事業（主要州政府実施事業を通じて、地域ビジョンを実現するチャンス）

- ・40億ドルをかけて、アラスカ道陸橋（非常に古く、地震に耐えられない）の架け替え、防波堤の改築を計画している。
- ・アラスカ道陸橋は、11万台／日の日交通量があり、2012年までに改築を実施する。改築計画としては、高架もしくは地下化で検討中である。また、別な手段として、11万台の交通量に対して、バスなどの代替交通手段の用意※することも選択肢として検討中である。

※車交通に限らず、人がスムーズに移動できれば良いので、いかに人を動かすかに主眼を置き、何が（道路を作るのか・代替交通機関を準備するのか）有効かを考える。

- ・S R (State Road) 519の交通結節点の整備

(7) 中心市街地の駐車場計画

- ・既存の駐車場の有効利用を図るために、駐車場案内システムを構築する。
- ・従業員（通勤者）の駐車場を減らして、顧客等の駐車場を増やす。
- ・分かりやすい料金体系で、訪問者の駐車場利用を改善する。

(8) 推進中の主要プロジェクト

- ・民間事業者との協力体制のもと、通勤者の駐車利用を減らし、短時間駐車利用を増加させる。
- ・駐車場のリアルタイム情報を、電光板駐車場案内システムによって提供する。
- ・駐車場情報のホームページサイトを提供する。

（駐車場経営者にも呼びかけてこのプログラムに参加してもらっている。）

(9) 電光板駐車場案内システム

- ・シアトル市では、市内の駐車場を1,200台～2,000台の駐車場を減らすことが目標であり、既存の駐車場の有効利用を図るために駐車場案内システムの構築を計画している。
- ・案内システムは、駐車車両を主要道路から利用可能な駐車施設に案内するもので、表示板には利用可能な駐車マス数が、電光表示される。
- ・シアトル市では、駐車場料金と駐車行動の関係を現在調査・分析中である。

(10) Property Owner Parking Program の例

■プログラムの概要

- ・クルマ通勤者の駐車場の早朝割引（early bird parking）をやめる。
- ・クルマ通勤者に対して駐車場月極契約を半月契約とするプログラムを導入した。具体的には、プログラムの参加者は、半月は駐車場が使えないため、クルマ通勤から公共交通通勤に転換する。このとき、半月という意味は、駐車日数が半月分という意味であり、不定期な利用で良い。
- ・また上記プログラム参加者に対しては、半月分の駐車代の



わりに、3ヶ月の公共交通フリーパスを提供する。

- ・駐車場側の収入は、通勤者の月極利用の減少分を、時間貸し駐車車の増加により補填することを想定した。また、仮に十分な時間貸し駐車車がなかったとしても、当初収入見込み分の収入は補償することが規定されている。

#### ■プログラムの実験結果

- ・DSAに関連する民間の5施設において、同プログラムの実験をしたところ、従業員1000人中83人が参加した。参加者のうち実験期間中に3人がギブアップした。(半月の月極から、月極駐車に戻した)
- ・実験の結果、従業員の駐車車の代わりに時間貸し駐車車が十分に入ったため、駐車場収入に大きな変動は出なかった。(時間貸しの方が駐車単価は高い)一方で、路上駐車は減らすことができた。

#### ■市内のクルマ通勤者を減らすシステムの構築

- ・企業の不動産賃貸において、駐車場代込みでの賃料だと、駐車場利用を減らすインセンティブが弱いため、駐車場の賃料を別立てとするなど、テナントの駐車場利用を減らすインセンティブが働くような交通政策を取っている。
- ・UMG (Urban Mobility Group) が、会社のビルオーナー、従業員に対して、どうしたらクルマ通勤が減らせるのかについて相談にのり、アドバイスを行っている。

### 3. Q&A (質問：JAPAN ⇒ 回答：DSA、SDOT)

#### (1) シアトルにはどのような種類の駐車場があるか。(民間駐車場、公共駐車場など)

(財団法人 つくば都市交通センター 秋田専務理事)

- ・市の所有する公共駐車場はほとんど無い。(公共施設附属駐車場はあるが、台数は少ない) 従って、路外駐車場としては民間駐車場が主体となる。従って、公共主導の駐車施策が難しい。
- ・現時点で、路外駐車施設は約55,000台、路上駐車場は約5,000台ある。
- ・過去の駐車施策では、施設床面積1,000スクエアフィートに2台の駐車場附置義務があり駐車場を増やす方針だったが、現在の駐車施策では最大1台までの駐車場設置に規制しており、駐車場をなるべくつくらない方針となっている。
- ・シアトル市内の駐車場は限られているが、現在はほとんど通勤者によって使用されている。市の施策では通勤者に代替手段(公共交通)を与えて、訪問者や買い物客等の駐車機会を増やすことが根本的な施策となっている。



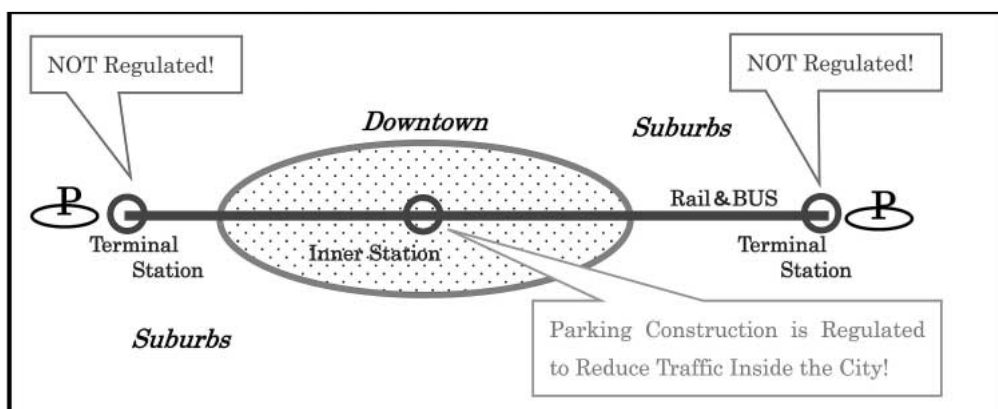
DSA・SDOT への質問・回答

#### (2) 市内にクルマを入れないようにする施策をとっているようだが、パーク・アンド・ライ

ド施設のような交通結節点の位置をどのように決めているのか。

(財団法人 つくば都市交通センター 秋田専務理事)

- ・クルマが中心市街地へ進入することを抑制するために、中心市街地内ではパーク・アンド・ライド駐車場をつくることを規制している。一方で、バス・鉄道等の始発・終点(Terminal)にあたる箇所では、パーク・アンド・ライド駐車場をつくることを規制していない。ただし、始発・終点に当たる部分は、市の行政管轄外なので、駐車場をつくれとは言えない。(下図)
- ・交通政策は始まったばかりなので、今後目標に向かって施策を推進していく。



#### 4. Japan Parking Association (JPA) の発表内容

発表者：社団法人 全日本駐車協会 中村 誠 事務局次長  
通 訳：Relnick 氏

##### (1) 社団法人 全日本駐車協会の紹介

- ・1957年に設立、事業内容の説明(駐車場の普及及び改善のための調査・指導・助言他)
- ・地区会員は22地区協会(669社)、個人会員5社、賛助会員3社
- ・全国駐車場整備状況(都市計画駐車場120,575台他)

##### (2) エコ社会への回帰

###### ■原点は江戸にあり

- ・1608年から、大規模な埋め立て等により「江戸」のまちづくりが始まった。
- ・江戸は港湾都市であることを活かし、主な物流は河川を活用した水上交通網であった。
- ・トイレの排泄物を全て農村地に運び肥料に変えるなど、資源を無駄なく回す循環型社会
- ・人口増加とともに、増加するゴミを有効利用し、埋め立てを行い町を拡大



JPA 中村氏の発表風景

- ・全てのものが、土・木・紙などの天然素材からつくられた、環境に優しいエコシティ

#### ■自動車を中心とした米国型都市構造への転換

- ・1956年に提出された「ワトキンス・レポート」以降、日本の道路整備は飛躍的に向上
- ・1964年の東京オリンピックに合わせて、都市間高速道路の建設が始まる。
- ・同年、東京で日本初となる都市高速道路（首都高速 京橋～芝浦4.5km）が開通
- ・同年、世界最速の列車「新幹線ひかり・こだま」が開通、これにより大量高速旅客輸送時代が始まり、日本人のワークスタイル・ライフスタイルに大きく影響を与えた。
- ・1960年代後半から自家用車が本格普及し、環境悪化等の様々な問題が起きている。現在、モータリゼーション依存から、代替交通への転換が求められている。

#### ■少子高齢化社会と地球温暖化防止への対応 公共交通機関を軸としたコンパクトなまちづくり

- ・日本が初めて経験する少子高齢化社会が到来するため、拡散型都市構造を見直し、環境負荷の低減に配慮した集約型都市構造への再編が求められている。
- ・鉄道やバスターミナル等の都市再生の核となる交通結節点の機能強化と、まちなか居住や公共公益施設を集約し、都市機能の集積を図る。
- ・LRT・BRT・コミュニティバス等の公共交通の導入により、総合的な都市交通システムを構築
- ・P&R駐車場、トランジットセンターの設置により、スムーズな移動環境整備を図る。

### (3) 日本における「これからの駐車場の方向性」

- ・少子高齢化社会に対応した「高齢者等に配慮した駐車場の整備」
- ・IT化社会に対応した「キャッシュレス駐車場」
- ・低炭素社会に対応した「環境保護・省エネに配慮した駐車場」
- ・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」

## 5. Q&A (質問：DSA、SDOT ⇒ 回答：JAPAN)

### (1) 戦後、アメリカが日本の道路整備に果たしてきた役割は？

(David Dillman—Chief Operating Officer, Downtown Seattle Association)

- ・戦後の日本国民は、アメリカのクルマを中心としたライフスタイルを参考として、希望に溢れた生活を実現するために、クルマを持つ生活を目指した。(3種の神器：テレビ、冷蔵庫、クルマ) そのため、国内のトヨタ、日産等の自動車メーカーも増産体制に入り、日本においてもモータリゼーションに対応可能な道路整備が必要となった。そこで、アメリカ等の道路整備を参考とし、ワトキンス・レポートにあるような劣悪な道路状況を脱却し、道路整備を急激に進めてきた。

### (2) JPAの組織概要と、年間予算を教えて欲しい。年会費の額は？

(David Dillman—Chief Operating Officer, Downtown Seattle Association)

- ・地区会員は22 地区協会 (669 社)、個人会員 5 社、賛助会員 3 社

- ・会員費は駐車場台数によって変わる。総収入（年間予算）は、約2,500万円／年程度
- ・東京本部の専従者は9名

**(3) カーシェアリングのサービスは日本にありますか？**

**(David Dillman—Chief Operating Officer, Downtown Seattle Association)**

- ・カーシェアリングは日本でもポピュラーになりつつある。特に東京などにある、大きな分譲マンション等においては、利用が進んでいる。

**(4) S-park はどれくらい使われていますか。**

**(Mary Catherine Snyder—Senior Transportation Planner, SDOT)**

- ・S-park は主に東京で使われており、約5,900箇所の駐車場を短時間で検索することができる。S-park の利用はかなり多い。都内は機械式駐車場が多いため、ワンボックスカーは停められないケースがある。そのため、駐車車両の大きさに関する情報が非常に重要になっている。また駐車場情報については、リアルタイム情報を確保することが大変で、駐車場と情報収集サーバのコミュニケーションシステムの構築にコストがかかっている。

**(5) 駐車率によって駐車場の値段は、個人の駐車場事業者が自由に設定できますか？**

**(David Dillman—Chief Operating Officer, Downtown Seattle Association)**

- ・自由競争なので、駐車率や場所に応じて自由に設定できる。東京の中心では1,000円／h
- ・シアトルでは相場が時間貸しで1時間\$7、月ぎめでは19,000円~20,000円／月くらい

**(6) 感想他**

- ・2年前に私が、新潟と金沢、京都、東京、横浜の日本の各都市を訪問したときに、金沢、新潟で顕著だったのが、中心市街地が空洞化していたことだった。行政は、都市中心部にどのような人を呼び戻すかという戦略に苦慮していた。特記すべきこととして、若い専門職（30~40歳代の医者や先生等）が都市中心部にいないことが問題だった。今日の発表内容を聞いて、そのときのことを思い出した。
- ・2年前に東京タワーから午後7:30ごろの混雑を見たが、全く混んでいなかった。人もあまり歩いていなかったように見受けられた。

**(David Dillman—Chief Operating Officer, Downtown Seattle Association)**