

## 海外のキス&ライド施設

—ワシントン DC とトロント—

アメリカ合衆国・ワシントン DC とカナダ・トロント市は、キス&ライド施設を公共輸送サービスの一環として位置づけ、計画的に整備を行っている。本稿は、それぞれの地元からのレポートを翻訳したものである。

### ワシントン首都圏のキス&ライド

H. W. メリット\*

#### Kiss & Ride in The Washington Metropolitan Area

H. W. MERRITT\*

キス&ライドはワシントン首都圏の総合的輸送体系の肝要な部分である。この構想のおかげで移動手段の選択幅は広がり、広い駐車場の必要量も軽減する。本稿はキス&ライド施設とはどういうものであり我が国の首都においてそれがどう利用されているかを説明する。

#### 1. 序論

妻が夫を毎朝通勤列車の駅まで車で送り、列車に乗る夫に「行ってらっしゃい」のキスをし、夕方、駅まで車で迎えに行き乗せて帰る。こうした通勤慣行は今に始まったものではない。シカゴ地方における通勤鉄道サービスの改善努力と売込み努力にキス&ライド構想が採り入れられたのは1940年代の末と1950年代のことである。1960年代にはこの構想が制度化され、都市大量輸送局（アーバン・マス・トランスポートエーション・アドミニストレーション）は助成制度をふくむデモンストレーションプログラムを通じて我が国の通勤鉄道各線の再活性化に乗り出した。こうしたプログラムで通勤列車の利用率を高めようと、駅へのバスや乗用車の乗入れの便の改善を含む駅改良工事費の助成を行った。また、乗客を募るための運賃実験を含む、特殊な売込みキャン

ペーンの運営費をも助成した。

現在キス&ライドはワシントン首都圏の輸送サービスの重要な部分として十分に定着している。この構想はいろいろな理由から総合的輸送体系に不可欠である。

- 多くの移動客は自分の乗用車が備えている快適で便利な環境の中で通勤を始めたり終えたりするほうが好きである。
- メトロレイル地下鉄（ワシントンでは都心部は地下鉄、郊外部は高架鉄道。以下地下鉄と呼ぶ）各駅の終日駐車場は必ずしも需要を満たすのに十分とはいえない。
- 各駅に乗入れているバスも利用できるが、終日駐車車の需要が減少するほどの利用状態ではない。
- 共稼ぎの夫婦もいるが、夫が妻が仕事に車を使っている場合もある。夫が妻を列車まで車で送り、「行っておいで」のキスを妻にしてから自分の仕事に向かい、夜また妻を迎えに行く、という例は珍しくない。

キス&ライドにすれば利用客は自家用車で朝晩の送迎をしてもらえる。各駅での朝の送り出しはすぐにすむだろうが、帰りがいつになるかはこれよりずっと当てにならない。そこでキス&ライドでは、帰宅する利用客を待つためのスタンディング・スペースや数分から30分ないし40分の短時間駐車場を設けて

\*テクナイ・インターナショナル所長  
Principal, Technai International

June 1987

# Status of 103 mile Metro system

## Terminal stations on completed system

- Red Line—Glenmont/Shady Grove
- Blue Line—Addison Road/Huntington
- Orange Line—New Carrollton/Vienna
- Green Line—Greenbelt/Branch Avenue
- Yellow Line—Franconia-Springfield/Mount Vernon Square-UDC

## Late 1990

MONTGOMERY COUNTY

PRINCE GEORGE'S COUNTY

## Mid 1994

## Late 1990

ARLINGTON COUNTY






## Early 1991

ALEXANDRIA

## Late 1991

MARYLAND

## LEGEND

-  Kiss-and-Ride Facilities
-  Operating Lines 69.57 miles 64 stations
-  Under Construction 12.93 miles 11 stations
-  Under Final Design 11.72 miles 5 stations
-  Remainder of System 8.75 miles 7 stations

Total mileage—102.97

Total Stations—87

1. Farragut North
2. Farragut West
3. McPherson Square
4. Metro Center
5. Federal Triangle
6. Smithsonian
7. L'Enfant Plaza
8. Federal Center SW
9. Capitol South
10. Waterfront
11. Navy Yard
12. Eastern Market
13. Potomac Ave
14. Stadium-Armory
15. Archives
16. Judiciary Square
17. Gallery Place
18. Mt Vernon Sq-UDC

**M** Washington Metropolitan Area Transit Authority  
metro 600 Fifth Street, N.W., Washington, D.C. 20001

Fig. 1 キス&ライド施設がある地下鉄駅  
Metro rail stations with kiss & ride facilities

Table 1 キス&ライド施設がある地下鉄駅  
Metro rail stations with kiss & ride facilities

駅名	長時間駐車スペース (台)	短時間駐車スペース (台)	キス&ライド駐車スペース (台)
Addison Road	574	0	30
Benning Road	0	0	6
Bethesda	0	0	20
Braddock Road	0	9	7
Brookland	0	11	12
Capitol Heights	347	0	13
Cheverly	536	32	8
Deanwood	197	0	17
Dunn Loring	1,007	37	11
East Falls Church	391	20	30
Eisenhower Avenue	0	0	12
Fort Totten	342	37	11
Grosvenor	639	39	12
Huntington (North)	520	18	9
Huntington (South)	917	17	9
Huntington (Garage)	886	—	—
King Street	0	31	10
Landover	1,170	13	8
Medical Center	0	16	11
Minnesota Avenue	263	11	10
New Carrollton (East)	1,139	92	9
New Carrollton (West)	791	16	15
New Carrollton (Garage)	400	—	—
Rhode Island Avenue	328	41	11
Rockville*	538	13	10(2)
Shady Grove (East)	2,586	19	6
Shady Grove (West)	922	15	6
Silver Spring	537	41	9
Takoma	0	80	9
Tenleytown**	0	17	0(1)
Twinbrook*	1,075	16	12(2)
Vienna (North)	1,023	46	13
Vienna (South)	1,164	28	15
West Falls Church	979	54	10
White Flint	991	0	15
合計	20,262	769	386

\* 独立した2か所のキス&ライド施設がある。  
\*\* キス&ライド乗降車用施設はあるが、専用駐車スペースはない。

いる。

2. メトロレイル・システム

メトロレイルは1976年3月29日、5つの駅、4.6マイルの路線、30台の車で発足した。これが現在では69.6マイルの運行路線、64の駅、610台の車におよんでいる。このほかに12.9マイルの路線と11の駅を建設中であり、最終設計では更に11.7マイルの路線と5つの駅がこれに加わる。完成するとシステム全体は103マイルの運行路線と87の駅から成ることになる。最終的な車両数は利用客数とシステム完成に必要な資金の入手性のいかんで決まる。

2-1 キス&ライド施設

全部で35のキス&ライド施設が28の駅に存在する。キス&ライド施設があってかつ長時間駐車場、短時



Fig. 2 イースト・フォールズ・チャーチのキス&ライド駐車スペース  
Kiss & ride spaces at East Falls Church (note couple kissing)

間駐車場、キス&ライド駐車場を利用できる駅はTable 1に掲げてある。

典型的なキス&ライド施設は次の部分から成っている。

〔入口/出口車線〕 近くの道路や幹線道路からの車の流れを鉄道駅の入口にスムーズに導く。これらの車線は当該区域に出入する車の流れを円滑にするためにループ状となっている。キス&ライド用の標識を設置させ、流れを明確に誘導する。

〔緑石側乗車/降車指定ゾーン〕 自分の車と駅のあいだを乗客が往来しやすくにする。タクシー乗り場は別に指定してある。緑石には車椅子や、高齢者、その他の体の不自由な利用客のために切込みを設けてある。悪天候の中で待つ乗客のためのシェルターがある場合もある。

〔専用駐車場〕 乗車/降車区域に近接している。6つないし30の専用駐車スペースが無料で利用できる。これらの駐車スペースは夕方へのピーク時に待つ車を主な対象に考えている (Fig. 2)。

Fig. 3はミネソタ・アヴェニュー駅にある典型的なキス&ライド施設の配置を示したものである。駐車場への自動車入口がバス入口と別になっている点に注意されたい。車はキス&ライド区域の左側か右側に沿って、又はその中央を進むことができる。利用客は緑石側で乗降できる。また車は駐車場に直行し、乗せる相手を待ち、帰る時は前進してそこを出る、ということもできる。体が不自由な利用客のために緑石に切込みが設けてある。歩道には優先権が明確

に表示してあって、列車プラットフォームに通じるエスカレーターまで行くことができる。この駅ではバスと乗用車の流れが出口のところで合流するが、ほかの駅ではこの流れが完全に分離されている。一方通行にし、利用客の乗降に便利な地点を沢山設けることにより、駐車区域、乗車区域、降車区域の中での交通渋滞はほとんど生じない。

キス&ライド施設は駅の特徴がもつその他の面とも綿密な融合を図っている。Fig. 4は、ディーンウッド駅における、キス&ライド施設とその他の駐車・運営機能との典型的関係を示したものである。注目に値する機能には次のものがある。

〔バス・アクセス〕 専用の入口と出口、一時的な停車スペースすなわちスタンディング・スペース、乗客が乗り降りする、ぎざぎざに並んだバス・ベイを

備えている。これらのバス・ベイのおかげで、ほかのバスがうしろを通れるように余地を残してバスを縁石につけることができる。バスは出る時はベイから前進すればよく、バックする必要がない。

〔自転車区域〕 自転車を保管する区域。スタンドと施錠式キャビネットの両方を備えている。

〔キス&ライド駐車場〕 17台分。一方通行で分離された入口と出口がある。

〔長時間駐車場〕 191台分。入る時か出る時に駐車料金を徴収する。駅まで運転できる体の不自由な利用客のために指定スペースも用意してある。

ディーンウッド駅には短時間駐車場はない。Fig. 5はまた別の配置、ニュー・キャロルトン・イースト・パーキング・ロットを示したものである。重要な特性には次のものがある。

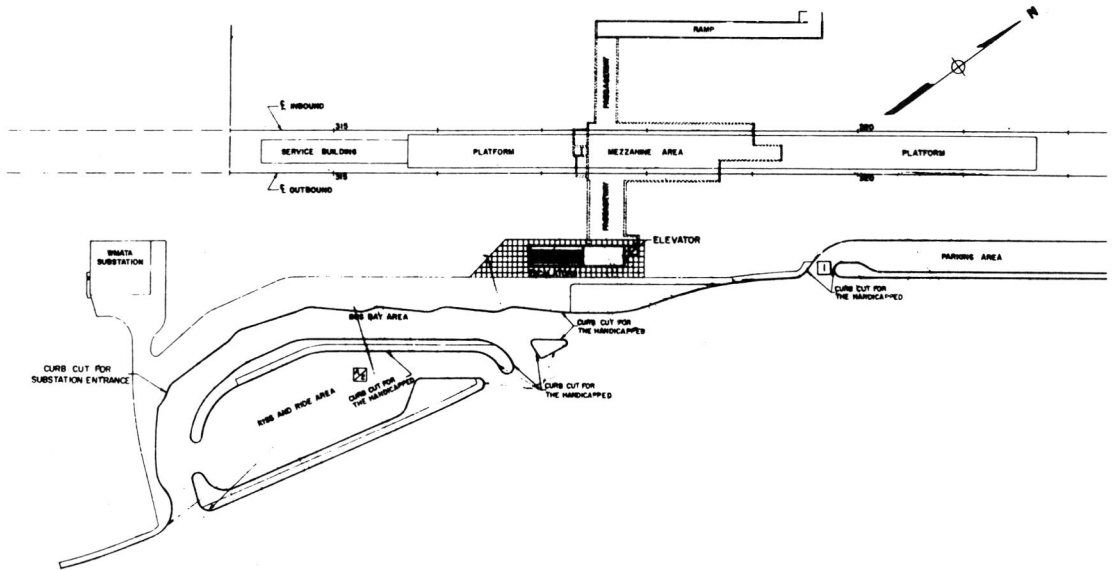


Fig. 3 ミネソタ・アヴェニュー駅のキス&ライド施設  
Minnesota Avenue Station kiss & ride facilities

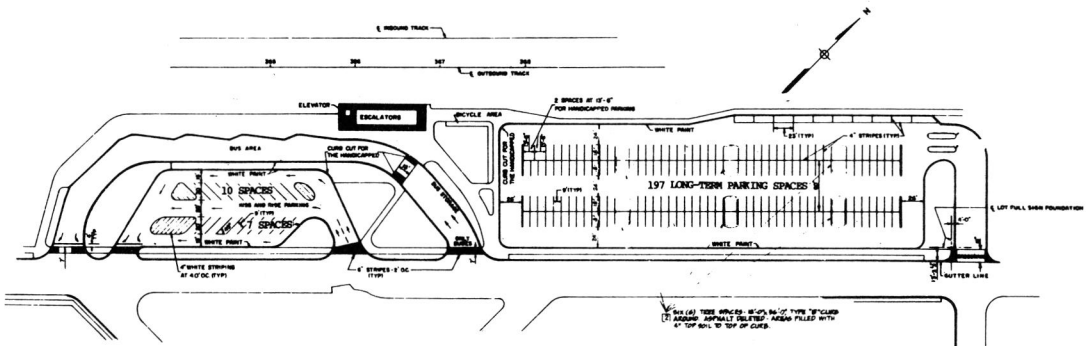


Fig. 4 ディーンウッド駅のキス&ライド施設  
Deanwood Station parking facilities

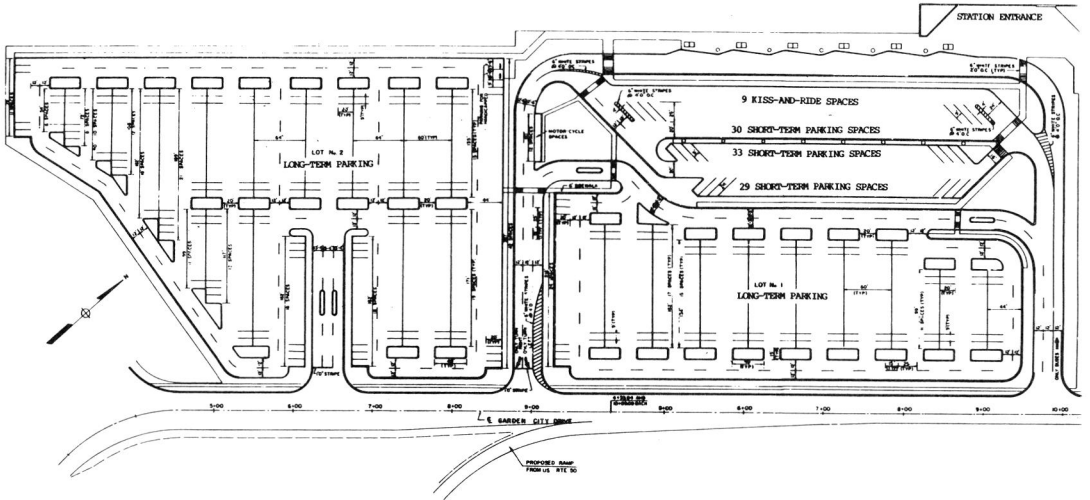


Fig. 5 ニュー・キャロルトン駅イースト駐車施設  
New Carrollton Station east parking facilities

〔バス・アクセス〕専用の入口車線と出口車線に面しており、乗降用のバス・ベイがある。バス・ベイに沿ってバス・シェルターを設けてある。

〔乗用車駐車場〕右手の区画に長時間駐車場、短時間駐車場、キス&ライド駐車場の3種類を設けてある。この区域は一方通行だから、長時間駐車場は入口と出口に料金徴収施設がある。短時間駐車場ではパーキング・メーターが料金を徴収する。キス&ライド駐車場の場合は料金を徴収しない。左手の駐車区画は長時間駐車専用である。出入口が1カ所であることから1つの場所に2つの料金徴収施設がある。(駐車料金の徴収については後出の運営関係セクションで述べる。)

こうした統合的施設の設計には沢山のバリエーションがある。用地の入手性や、それぞれの種類の駐車場の需要見通し、バスの利用客数、近くの道路や幹線道路の交通量、この駐車場の開設に伴って生じる混雑などを考慮してある。

## 2-2 キス&ライドの利用客状態

ヴァージニア州フェアファクス郡の運輸局(オフィス・オブ・トランスポーターション)はヴィエンナ、ダン・ローリング、ウエスト・フォールズ・チャーチ、イースト・フォールズ・チャーチにおけるメトロレイル駅への進入様式を分析した。同局の調査結果によるとウィークデーの平均乗降客数の16%はキス&ライドの利用客であった。パーク&ライド(駐車して列車に乗る)型は1日の平均乗降客数の35.6%を占め、乗用車の1台当り平均占有者数は1.1人であった。バスは、1便当りの平均乗客数こそ17



Fig. 6 ニュー・キャロルトン・メトロとアムトラック駅  
New Carrollton Metro and Amtrak Station

人にすぎなかったが、25.7%を占めた。駅に行くのに使われるその他の手段としては徒歩、自転車、タクシーがあり、これらは1日の平均乗降客数の22.7%を占めていた。仮にキス&ライドの利用客の全員が駐車場を当てにして乗用車で通うとしたなら、上記の4駅で2,180台余りの分の長時間駐車スペースが更に必要になると推定される。

地下鉄の利用客はいろいろな形でキス&ライド施設を使用している。普通の形では、朝、夫婦のどちらかがもう一方を車で地下鉄駅に送り、行っていらっしゃるのキスをして別れる。一方は地下鉄に乗って勤め先に向かい、もう一方はその自家用車を使って別の仕事に向かうか家庭的な用を足しに行く。夕方はこれと逆の動きになる。その他の形のキス&ライド利用のうちのいくつかを次に述べておく。

〔学生〕私立学校とか特殊学校に通う学生が地下鉄

駅まで車で送ってもらい、そこで列車に乗って学校の近くの駅まで行く。彼らはキス&ライド区域で私立学校のバスとかヴァンが迎えにくるのを待ち、教室まで送ってもらう。午後、放課後になるとこれと逆の動きになる。

〔自動車ディーラー〕昼間のうちにアフターサービスで修理してもらおうと車を置いていくカー・オーナーのために、代理店と近くのキス&ライド駅の間を送迎車を走らせる。カー・オーナーは地下鉄に乗って勤め先に向かい、夜に戻り、送迎車に乗ってディーラーの店に行き、修理した車を受け取って家まで乗って帰る。

〔建設労働者〕道具入れを持ち歩くことが多く、地下鉄に乗って作業現場近くのキス&ライド駅まで行き、そこから建設会社のトラックで運んでもらう。彼らの通勤は自宅近くのキス&ライド駅まで車で送ってもらうことから始まる場合もある。

〔盲人利用客〕キス&ライド駅まで車で送ってもらい、あとでまた車で迎えにきてもらう。

〔観光客〕ワシントンのホテルより郊外のホテルのほうが安くすむことに気がついている。ホテルのリムジンでキス&ライド駅まで送ってもらい、列車に乗って市内に入り、日帰りの観光をする。郊外の友人宅や親類宅に泊っている観光客も車でキス&ライド駅まで送ってもらい、地下鉄でワシントンに出かける。この地方を去る時がきたら、リムジンか、タクシーか、自家用車でキス&ライド駅まで送ってもらい、地下鉄に乗ってユニオン駅かニュー・キャロルトン駅にあるアムトラック社列車コネクションまで行くこともできるし、ナショナル・エアポートで航空機に乗り換えることもできる。

〔高層住宅団地の居住者〕住宅近くのキス&ライド駅まで居住者を送迎するために団地経営者が運営している私設のバスを利用する。

〔メイドとかその他の家事労働者〕朝は地下鉄でキス&ライド駅まで行く。勤め先の主人が自家用車でその駅まで送迎してくれるか、自分でタクシーに乗って勤め先まで行くか、あるいは高層住宅団地に戻る私設バスに乗る。

〔アパー・マールボロにあるプリンス・ジョージの郡庁所在地で郡関係の仕事に従事しているか同地の郡庁舎に出向かなくてはならない人たち〕地下鉄に乗ってアディソン・ロードまで行く。このキス&ライド駅でルーラル・トランスポーテーション・サービスのミニバスで郡庁舎との間を送迎してもらえ

〔ビジネスマン〕ワシントンの下町に事業所があるビジネスマンは、地下鉄に乗って郊外の駅まで行き、そのキス&ライド駅で別のビジネスマン（自家用車を運転して来る）と落ち合う。それから後者の事業所で会談するとかビジネス・ランチをとりに行く。終ると前者はキス&ライド駅まで車で送ってもらい、そこから地下鉄で都心の自分の事業所に戻る。この反対の利用のしかたも多く見られる。郊外のビジネスマンは、キス&ライド駅まで車を運転して行って短時間駐車場に駐車するか、同僚か秘書に車で送ってもらって（キスはせずに）地下鉄で都心に向かう。仕事が終わると地下鉄に乗って駅まで行き、そこで自分の車に乗るか又は同僚（車で来る）と落ち合って事業所に戻る。

ワシントン地域の住民が地下鉄各駅のキス&ライド施設をいろいろな形で利用していることを示す以上の例から、この首都圏での生活がキス&ライドの導入によっていかに大きく向上したかがわかる。

### 2-3 キス&ライドの運営

キス&ライド施設の利用率は地下鉄各駅で利用できる駐車場の種類と規模に大きく左右される。以下の3つのセクションでは長時間駐車場、短時間駐車場、キス&ライド駐車場の運営について述べる。

#### 1) 長時間駐車場

地下鉄システム全体では20,262の長時間駐車スペースが設けられている。ヴァージニアを除いて終日駐車は1.25ドルである。後述する料金設定実験の一環として、ヴィエンナ、ダン・ローリング、ウエスト・フォールズ・チャーチ、イースト・フォールズ・チャーチ、ハンティントン各駅の終日駐車は1.50ドルに値上げされた。ワシントン都心の終日駐車料金は場所によって4.25ドルから8.00ドルまでである。

朝のピーク時間は6:00から9:00までと定義される。一般的に大半の長時間駐車場は8:00までには満員になり、9:30までには全部が満員になる。こうした満員の駐車場は多くの問題を招く。ドライバーの中には駐車場内や近くの道路沿いの駐車禁止区域に駐車する者もいる。また短時間駐車スペースとかキス&ライド駐車スペースに駐車して本当の短時間駐車スペース利用客によるこれらスペースの利用を妨げる者もいる。更にはそのまま車で勤め先に向うドライバーもいて、幹線道路の混雑や都心駐車場の需要を増加させる。短時間駐車場が満員で自動車通勤をされると地下鉄の運賃収入減を招く。

長時間駐車場の料金徴収方法として地下鉄職員は

1つの経済的な方式を考え出した。可能な場合、料金ゲートは毎日、終日有人制にする。道路の形状や交通のパターンのおかげで駐車場外に車の列を作らせることができる駅では、朝のピーク時間に料金を徴収する——夕方、車で出ていく頃の料金ブースは無人にする。場外に列を作らせるのが好ましくないところでは、車は朝は「無料」で入場するが、夜、出る時に料金を徴収される。ドライバーが、午前中、係員がいなくなってから駐車場に入り、運よく駐車スペースがあって終日無料で駐車する、という例はありうる。また、夜、料金徴収後に入って料金ゲートが有人にならないうちに出来れば無料で駐車できよう。こうした事例によって取り損う駐車料金は朝夕の両方のピーク時を通じて料金ゲートに人を置くコストに比べたらはるかに少ない、と当局はいう。

## 2) 短時間駐車場

地下鉄システム全体には769の短時間駐車スペースがある。これらのスペースを設けたのは、近くの駅とかワシントン都心へ短時間の移動をする利用者による、ピーク時外の地下鉄利用を促すためであった。正午前後のこうした移動は、一般的に仕事をしに家に行くのが目的ではないから、通勤時間のピークとピークとの間に終ると考えた。短時間駐車場の駐車が許されるのは9:30から15:00までと19:00以降だけである。ヴァージニアの短時間駐車場のなかには15:30まで駐車が許されているところもある。料金の徴収が行なわれるのはウィークデーのピーク時外だけである。

徴収にはパーキング・メーターと「スロット・ボックス」の2つの方法が採られている。メーターはクォーター（25セント）又はダイム（10セント）から最高は7時間分の1.25ドルまでを徴収する。メーターは、買った時間の数、残りの時間、超過している場合は違反を表示する。スロット・ボックスは「無監視方式」で、利用客は舗道に書いてあるスペース番号と同じ番号のスロットに1.25ドルを入れなくてはならない。ボックスは封じてあるから、利用客も監視人も駐車料金の支払を立証することはできない。

地下鉄職員が分析したところでは、平均すると、15:45~16:00の短時間駐車スペースの占有率はメーター式スペースが58%、スロット・ボックス式スペースは70%であった。この分析によるとまた、1986年度の場合、パーキング・メーターによる収入は1駐車スペース当り平均268ドルで、スロット・ボックスはそれより54ドル少なく、1スペース当り年間214

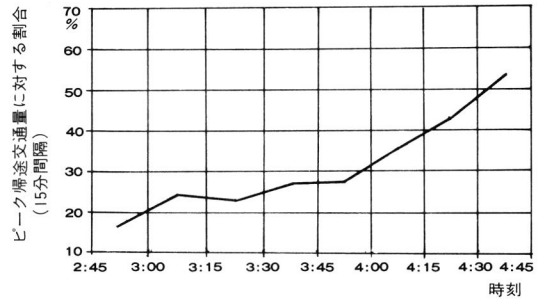


Fig. 7 キス&ライド施設の利用状況(すべての調査対象施設の総合)

**Kiss & ride facility activity (composite of all facilities surveyed)**

ドルであった。これらの分析結果から察すると、駐車規則はスロット・ボックス式スペースよりメーター式のスペースのほうがよく守られている。観察結果によると、ひとつひとつの短時間駐車スペースがもたらすピーク時外の移動は1日当り1件ちょっとである。とはいえ、もたらされる収入は観察される利用状態ほどではない。また短時間駐車客の移動はピーク時外の運賃収入を意味するから、短時間駐車規則の違反も収入減の原因になっている。短時間駐車場が終日駐車通勤者に占められていると本当の短時間駐車客がピーク時外の移動をする気にならなくなる、という事実ももっと重大である。

## 3) キス&ライド駐車場

地下鉄は地下鉄駅のうちの35の駅に386のキス&ライド駐車スペースを設けている。このほかに各施設ごとに広い緑石側乗車・降車所がある。キス&ライド駐車場の使用は無料である。朝のピーク時間は駐車が比較的少ない——車両は各車線を連続して流れて行き、乗客を降ろして出口から出ていく。夕方のピーク時間は状況がこれと異なる。車両は乗客を待ちつつ数分か30分ないし40分のあいだ駐車スペースを占有する。キス&ライド行動は1日中見られるものの、Fig. 7によれば、15:00までは最大帰途交通量比20%の交通量しか発生していない。1時間後の16:00には最大交通量比30%強の交通量が生じている。16:45になると最大駐車需要比50%の駐車需要に達している。

Fig. 8は短時間駐車場の累積とキス&ライド停車(運転者が乗って待っている車)の累積との対比を示したものである。ウィエンナ及びイースト・フォールズ・チャーチの両駅では15:30以降の短時間駐車場が駐車規則で禁止されているけれども、その時刻の両駅の駐車場は最大需要比90%強のところまで埋

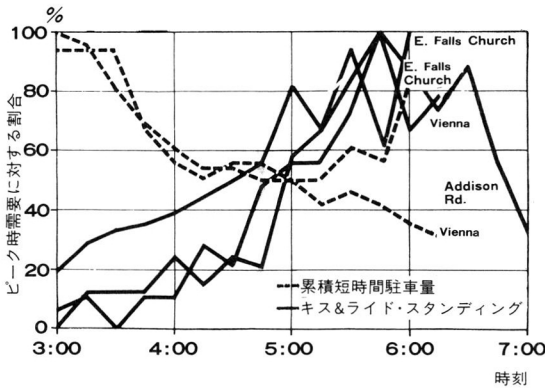


Fig. 8 累積駐車量——短時間駐車とキス&ライド  
Parking accumulation——short-term parking vs kiss & ride

まっている。17:00になるとウィエナでは需要が約50%に低下し、以後は減り続けた。しかしイースト・フォールズ・チャーチでの短時間駐車需要は18:00になると80%強に増大している。Fig. 8はまた、キス&ライド停車の累積需要が15:00以前は20%以下であったこと、17:00にはこれが60~80%に増大したことを示している。調査したこの3駅ではキス&ライド停車の需要が17:45~18:00には100%に達し、それから漸減していった。地下鉄職員は短時間駐車スペースの3分の1ないし2分の1は夕方方のピーク時間中ずっと占有され、このためキス&ライド停車のスペースが少なくなる、としているが、Fig. 8はこの所見を裏付けている。

キス&ライド・スペースの侵害は問題である。地下鉄の諸調査が示すように、ひとつひとつのスペースが1日当たり平均して11件強のピーク時往復移動、合計で18件の往復移動をもたらすからである。キス&ライドがもたらす収入は、短時間駐車1スペースにつき1件ちょっとのピーク時外移動がもたらす収入に較べると、かなり大きい。

### 3. 今後の計画

以上の論考は、地下鉄各駅へのアクセス交通サービスを改善するために留意すべき、いくつかの問題点を示している。ワシントン首都圏運輸公社(メトロポリタン・エリア・トランジット・オーソリティ)の職員や同地の地方自治体職員はこうした問題点を認識しており、多くの是正策を熟考中である。それらを次に述べておく。

#### 3-1 短時間駐車

〔駐車スペースの増設〕既存施設の標識を改めるか、既存施設の周辺に駐車場を追加するか、又はこの両

方の方策を講じて達成できる。キス&ライド駐車場を縮小するのは効率的運営を維持できるところ、こうしたスペースの標識変更やパーキング・メーターの追加が駐車スペース数の全体的増加につながるところに限定する。これらの是正策で293のスペースが増設され、現在利用できる769のスペースの38%増になる。

〔短時間駐車時間帯の改正〕8:30から15:30までキス&ライド区域に駐車できるようにこれを改正すれば、ピーク時外の移動や駐車スペースの回転率の増加を誘うことになる。この時間帯は7時間というパーキング・メーターの制限時間に合致し、駐車違反を減少させるはずである。こうした改正には、キス&ライド事業を妨げないことを確認するためのモニター実施が必要である。

〔スロット・ボックスをパーキング・メーターに置換〕これで駐車収入が増え駐車規則の施行が容易になる。225のスロット・ボックス式スペースをメーター式に改める費用は約6年で回収できよう。

地下鉄職員によるこれらの提言が実施されればシステムの乗客数が増え、収入の全体的な純増になろう。短時間駐車スペースが293増えるとシステムの乗客は年間約80,000人増えそうである。運賃及び駐車料金による収入からメーターの購入、装置、舗道標識作製、メンテナンス、徴収などの費用を差し引いた純収入の推定増加分は年間364,000ドルに達しよう。

#### 3-2 長時間駐車

構築物を成している長時間駐車場は2つだけで、両方で1,286のスペースがある。その他の長時間駐車場は露天<sup>オープン</sup>駐車場である。メトロ各駅の周辺の地価の高騰が甚だしいため、これら駐車場の拡張は無理である。一部駐車場に構築物型駐車場を設ける案が真剣に検討されている。この案が通れば1988年3月にはシェイディ・グロウヴ駅で2つのガレージの建設が進められることになろう。その他の駅の構築物型駐車場も計画中である。

#### 3-3 施行

パーキング・メーター、スロット・ボックス、料金ゲートなどからの収入の徴収は地下鉄が行なうが、駐車規則を実施する責任は地方行政当局にある。地下鉄の警備権限は車内と駅周辺に限られている。地方警察も確かに地下鉄駐車スペースをパトロールするが、予算と人員が十分でないためにこの任務には重きが置かれていない。駐車収入の配分の見直しと努力の拡大について地下鉄と地方当局の間で話し合



いが続けられているところである。

### 3-4 料金設定

1987年3月23日、フェアファクス郡は都市大量輸送局の財政援助を得て料金設定実験を実施した。この実験の目的は、支線バスの運賃を引下げて駐車料金を上げたらシステムの利用にどう影響するかを見定めることにある。実験期間は1年の予定である。これに関係するのはヴィエンナ、ダン・ローリング、ウエスト・フォールズ・チャーチ、イースト・フォールズ・チャーチ、ハンティントン各駅である。

これらの駅の終日駐車料金は1.25ドルから1.50ドルへと引上げられた。またこれらの駅に乗入れている特定の支線バスの運賃は25セントないし50セントに引下げられた。3月23日に先立つ2週間に、乗り継ぎバス、地下鉄、パーク&ライド、キス&ライドを利用する列車乗客の数の徹底的計測が行なわれた。そして実施の1か月後（4月末から5月21日まで）に同様な計測が行なわれた。この2回の計測の予備の結果は次の点を示している。

- 支線バスの運賃の引下げで乗客の数は30%増加した。
- 値上げした通勤駐車場は相変わらずピーク時終了以

前に満員になった。ただしハンティントン・サウス駐車場は別で、9:30になってもいつも75ないし100のスペースが空いていた。

- キス&ライド経由の列車乗客は4%増えた。
  - 車両の到着件数は7%減り、その到着のピーク時はわずかにあとにずれた。
  - 地下鉄の乗客数は朝のピーク時間に5%増えた。支線バスの乗客の増加分はこの5駅の地下鉄の乗客の2分の1近くを占めた。
- この実験プログラムは1988年3月まで続けられる。次の段階では、郊外のセンターとダン・ローリングとを結ぶ新路線など、新しいサービスに100万ドル余りを投じる。増設したサービスと引下げた運賃とを売り込むキャンペーンによって、支線バスの乗客を33%増やし、地下鉄の利用を増大させ、終日駐車場の需要を減らす、という目標の達成に努める予定である。

## トロント首都圏のキス&ライド施設

### トロント交通公団

#### Kiss & Ride Facilities in Metropolitan Toronto

The Toronto Transit Commission

#### 1. まえがき

トロント首都圏では週末を除く毎日、95万5千人近い人がトロント交通公団の地下鉄網を利用する。その中で数は少ないがやはりかなりの部分の人が車で乗りつけ、最寄りの地下鉄駅へ降りてゆく。

車と地下鉄をつなぐ(朝降りて夕方に乗ってゆく)には、いくつかの問題がある。

1) 通勤者は(普通幹線道路に停めた)車から(雨

風にうたれながら)若干の距離を駅の入口まで歩かねばならないので不便である

- 2) 帰りも車の運転者を待つという不便がある
- 3) 通勤者運ぶ運転者の方も、通勤者が待っていないときは駅近辺を周回しなければならないため不便であり、そのため交通渋滞に輪をかけることになる

郊外でも、駅近辺の道路はピーク時には収容能力いっぱいとなることが多く、こうした慣行は周辺道路に大きな運営上の問題を生じかねない。このため、