



## 駐車場コラム



### ■ 「道路の役割と駐車場 – アクセス機能がまちの安全と魅力を左右する」

名古屋大学環境学研究科 准教授 井料 美帆

駐車場は、目的地にアクセスする車にとって必要不可欠なものである一方、適切に配置・管理されていないと、安全やまちの快適性を損なう「厄介者」になり得る。幹線道路の沿道に多くの商業施設が立ち並んでいる場合、沿道の駐車場に出入りする車両が幹線道路の通行を妨げてしまう。生活道路から出入りさせれば、周辺住民にとって騒音や安全性の課題が起こる。商業集積地でも、歩行者と出入車両の交錯が安全上の懸念を生み、アクセス車両に起因する渋滞も発生しやすい。駐車場を使う車の側からしても、速度の高い幹線道路から直接駐車場へ出入りしたり、歩行者の多い道路で出入する際には、周りに一層の注意を払う必要がある。

本稿では、道路の役割分担の中での駐車場や沿道出入交通の位置づけについて触れてみたい。

#### < 道路の階層性とアクセスの課題 >

道路の役割として、リンク&プレイスという言葉がよく使われるようになった。リンクは、人々が移動するための機能、プレイスはそこに滞在する空間としての機能である。特に最近ではプレイスとしての機能の重要性が注目を集めており、まちなかでは、人優先の空間としての道路空間再整備が各地で行われつつある。リンク機能は、単に自動車が多く早く目的地に移動する(通行機能)だけではなく、歩行者や自転車にとっての通行機能や、自動車が駐車場などの沿道施設へ出入するためのアクセス機能も含まれる。

この通行機能、アクセス機能とプレイス機能の3つは競合するもので、全てを同じ道路で実現することはできない。道路には階層的な役割分担がなされており、自動車の通行機能を優先する幹線道路、歩行者が安全に移動したり、自動車が住宅に出入りするアクセス機能には生活道路といった使い分けが行われる。

現在の日本の道路も、種別区分(地方/都市の別や計画交通量で定められる道路の種類)に応じて段階的に設計速度や標準断面を決めることで、見かけ上は階層的な道路計画となっているが、実態が伴っていない。特に、アクセス機能とプレイス機能、アクセス機能と通行機能の混在による課題が著しい。アクセス・プレイス機能の競合は、プレイス機能が重視されるべき商業地の中心部に駐車場があることで、歩行者との錯綜が生じる場面である。これは各施設に設けられた附置義務駐車場によるところが大きいですが、小規模の民間駐車場の存在も無視できないであろう。

アクセス・通行機能の競合について、今の幹線道路の計画では、通過交通量に応じた車線数の確保などの通行機能に重点が置かれ、沿道へのアクセス機能についてはほぼ考慮されていな

かった。結果として、沿道施設からの出入口が乱立し、本来速く通行したい自動車を使うはずの道路が、渋滞やアクセスで速度低下してしまっている。幹線道路の速度が下がると、割を食うのは生活道路である。生活道路の方が早く目的地にたどり着けるので、通過交通が生活道路に流入し、安全が脅かされることにつながる。

### < 道路の性能目標に応じたアクセスマネジメント >

海外のアクセスマネジメントの考え方は参考になる。例えば米国では道路を機能別の階層に位置づけ、それぞれに通行とアクセスの目標を設定する。幹線はできるだけ通行を優先し、沿道施設への出入口数を制限することを推奨している。幹線道路からはアクセス道路を介して個別の施設に出入りするようになっている。そのため、幹線道路で高速で走行する車両と沿道アクセスの車両が混在することもなく、安全性・円滑性が向上する。ところが日本では、道路計画上は通行機能、アクセス機能のどちらにも性能の目標値は設定されず、このようなコントロールを行うことはできないのが現状である。今年、約40年ぶりに改訂された専門書「道路の交通容量」では、通行機能の性能目標に応じた計画について初めて言及されており、検討の加速が望まれる。

### < 駐車場の供給量と集約化の検討 >

米国と違って土地の少ない日本では、アクセス道路のスペース確保も容易ではない。そこで、駐車場の集約化や供給量の再検討と併せて議論することが必要となる。

附置義務駐車場の集約化は、土地利用の効率化と交通負荷の低減に資する。よくある懸念は「目的地近くに駐車できなくなって来訪者が減るのでは？」というものだが、幹線道路からのアクセス道路に集約駐車場を隣接させ、周辺道路をプレイス機能へと転換(歩行者利便性や回遊性の向上)できれば、必ずしも来訪者数が減るとは限らない。むしろ、回遊・滞在を促す魅力的な空間が整備されれば来訪者の満足度は向上し、結果的に来訪者数を維持・増加させ得る。さらに集約により時間帯ごとの需要変動を吸収しやすくなり、空きスペースの有効活用や「うろつき交通」の抑制も期待できる。駐車場の供給量については、本誌250号の中村文彦教授のコラムにもある通りで、附置義務の最小台数を定めるだけでなく、戦略的に需要をコントロールすることも考えていく必要がある。

### < 道路と駐車場の包括的な検討を目指して >

これらの駐車施策やアクセスマネジメントは、単一の区画のみで完結はできない。沿道開発、道路ネットワーク、駐車需要の時間的特性を踏まえ、エリアマネジメントとして調整・実施することが重要である。駐車場政策のみならず、それぞれの道路に求める機能を整理し、行政と民間とが連携して、アクセスマネジメントや駐車場の集約・柔軟運用を進めることが求められる。

駐車場は単なる自動車の保管場所ではなく、まちのトリップの起終点を決め、道路の機能分

担や歩行環境にも影響を与える重要な要素である。関係者の積極的な参加と実行が、より安全で回遊性の高いまちをつくる第一歩となる。

#### 参考文献

- 1) Access Management Manual 2nd edition, Transportation Research Board, 2014.
- 2) Access Management Toolkit, NCHRP 1032, Transportation Research Board  
[https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp\\_rpt\\_1032Toolkit.pdf](https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_rpt_1032Toolkit.pdf)
- 3) (公財)日本道路協会、道路の交通容量(令和7年改訂版)