



駐車場コラム



■ 駐車場を再考する：多様なニーズを受け止める駐車場へ

日本大学理工学部土木工学科 教授 大沢 昌玄

1. 私の駐車場はじめ

私は自動車が大好きだ。今でも、時間があれば自動車のカタログや雑誌を見て、さらに時間が許せば、ドライブを楽しんでいる。ドライブを楽しむということは、走行するということであるが、実際のところほとんどの時間、愛車は駐車場に停まっている(この執筆時も愛車の稼働は1週間に1回で60分くらいである)。私は当初、自動車の走行空間である道路については高い関心を持っていたが、駐車場についてはあまりにも日常的な存在であったため、実務的にも学術的にも考えたことはなかった。私が駐車場について意識し学術的に考えることとなったのは、社会に出たのち、縁あって大学に戻ることもとなった際に受けた東京大学名誉教授の新谷洋二先生の講義であった。学部卒であった私は、大学院の授業を聴いたことがなかったため、新谷先生の講義をカバン持ちとして聴いていた。その講義は都市交通計画に関する内容であり、その中で先生は駐車場について語られ、駐車場が交通や土地利用に資する役割を説かれていた。さらに、駐車場を取り巻く組織の複雑さ(都市、道路、住宅、警察など)についても、先生が関わられた実践的な駐車場施策を基に講義されていた。私はその時、「駐車場とは何と深すぎるんだ！実は都市と交通の要であり、駐車場が問題の根源にあるのではないか！」と思い、その後駐車場に関する論文等を読み漁った。今では、行く先々の駐車場を見ては写真を撮り(旅先や買い物先でも駐車場を写真に撮るので、家族からは変に思われている)、都市と交通の観点から駐車場について自分なりに考えるようになった。そして、自治体のまちづくりに関する委員会に参加する機会を得た際には、歩行者優先の道路空間を形成しようとしても、実は附置義務制度があるため駐車場をつくる必要があること、そのため駐車場の配置が大きな影響を及ぼすということに触れ、それ以降実務的にも駐車場に関わるようになった。

2. 駐車場を考える視点：3D+MG

駐車場を考える視点について、3D+MGというキーワードを以下に示す。駐車場は、交通と土地利用の双方からアプローチを行う必要がある。

Density(密度)：駐車場が溢れている都市は、魅力的であるか？

駐車場は自動車の普及とともに整備されてきているが、密度の観点から駐車台数の適正化についても考える必要がある。日本における駐車場密度は業務核都市で60台/ha程度、ニュータウンセンター地区では100台/ha程度であるが、自動車社会が進展している米国では200台/ha以上である。過度の駐車場整備は、土地利用の多くを駐車場が占めることとなり、道路率も加

えると、土地利用の半分以上を自動車目的の土地利用(舗装されている土地利用)が占める状況となってしまふ。舗装面積が多いことは、ヒートアイランドなど環境面からも望ましくない。土地利用の観点からも、適切な駐車場密度を追求する必要がある。

Disposition (配置)：駐車場により街並みが分断されてしまう都市は、魅力的であるか？

自動車中心から人中心の空間に転換し、居心地が良く歩きたくなる空間づくりが求められている。そのようなウォークアブルの観点からも、駐車場の配置は重要となる。歩行者優先の空間では、駐車場出入り口の設置の制限を行うことも必要である。その意味では、これまでの敷地に対する駐車場(建築物附置駐車場)の設置から、地区全体で駐車場の配置のあり方を考えることが求められる。集約と隔地の概念を用いることが肝要となる。

Design (デザイン)：魅力的な駐車場をつくってきたか？

近年では、ディテールにこだわったデザインや緑化が施された駐車場もあるが、自動車は優れたデザインを追求しているのに対し、デザインを重視した魅力的な駐車場を展開してきたかについては検証が必要である。自動車の駐車という機能を重視するあまり、施設のデザインについて考えたのか、また内部景観としても外部景観としても魅力的であったのか、真剣に考える必要がある。海外事例を見ると、ショールームのような駐車場が中心市街地にあり、注視しないと駐車場とはわからないものもある。良い意味でまちに溶け込んでいる。単に自動車を駐停車する施設ではなく、デザインの優れた駐車場にすることで、まち全体のデザインを向上させる。まちのデザインを牽引するような駐車場づくりを模索したい。

Management (マネジメント)：利用されていない駐車場ほど虚しいものはない！

1957年に駐車場法が制定され、都心部では駐車場法に基づく建築物への附置義務制度などにより多くの駐車場が積極的に整備されてきた。空港附帯の駐車場など駐車場が不足している状況も引き続き確認できる一方で、今では大都市ターミナル駅周辺を中心に、駐車場供給量が駐車需要を上回り、駐車場の余剰が確認されている。そのため、駐車需要に対応した駐車場供給量を適宜見直し、一般車駐車マスを荷捌き車両駐車マスや移動制約者駐車マス、そして新たなモビリティの駐車スペースに転換するなど、マネジメントを行うことが求められる。今ある駐車場に関する計画について、定期的にメンテナンスする必要がある。

Good Use (利活用)：駐車場は、まちに開かれた存在であるか？

駐車場は、まちの中にあるまとまった空間でもある。平時は駐車場として使用し、イベント時には地域に開放して人々のアクティビティを展開する場所として一時的に利用することも考えられる。また、路上駐車場をパークレットとして活用することも駐車場の有効活用である。さらに、駐車場は災害時の避難場所や活動場所ともなる。特に、立体式駐車場は位置的に高くなることから、浸水時の避難場所としても活用できる。事実、立体駐車場所有者と地元自治体で協定を締結し、災害時の避難場所としての位置づけも行われている。今までの駐車場は、自動車利用に特化していたかもしれないが、これからはまちに開かれた場として活用するという観点も重要である。

3. 駐車場も大きな変革期：次の100年の駐車場を考える

現在、自動車は電動化や自動運転など100年に一度の大きな変革期を迎えている。それを踏まえると、駐車場も大きな変革期を迎えることとなる。電動化においては、駐車場に停めている間に充電することとなり、今までになかった設備が必要となってくる。自動運転のレベルが上がりレベル4、レベル5と言われるような完全自動運転が実現化されれば、安心して安全な場所で人は乗り降りすることとなる。駐車マスでの乗降がなくなることから、駐車容量は増える。乗降場が駐車場内に設置されることとなり、駐車場内の空間の再配分が行われることとなる。

まちづくりにおいて、これまで「駐車場は後から考える」ことが多かったかもしれないが、これからは「駐車場から先に考える」ことが必須となる。駐車場に関する法体系は実は複雑であり、さらに対象範囲に限定があるなど、奥が深い。歴史的地区や観光地といった自動車交通が輻輳するエリアでの駐車場施策の展開も絶対的に必要である。そのためには、駐車場に関する全体を俯瞰するような基本法、もしくは基本方針があった方がよい。駐車場法の目的に「都市における自動車の駐車のための施設の整備」とあるが、これからは都市という限定ではなく全国を対象とし、「道路交通の円滑化を図る」に「まちづくりに寄与する」という考え方を加え、多様なニーズを受け止める駐車場展開について再考することが大切ではないだろうか。