

これからの立体駐車場のキーワードは

# 「エコ」「原点回帰」 「リニューアール」 「海外進出」

立体駐車場開発や保守、運営にいたるまで幅広く携わってきた先駆企業の新明和工業。今回お招きしたのは、同社で25年にわたって立駐を手がけてきた藤原好文氏である。ご承知のとおり藤原氏は、社団法人立体駐車場工業会会長でもあり、パーキング業界の明日を占う意味でも重要な人物だ。新明和工業の藤原氏、立体駐車場工業会会長の藤原氏。この2つの顔に森井 博が迫る。

## 藤原好文

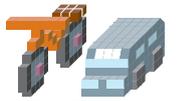
新明和工業株式会社  
常務執行役員 調達統括本部長  
兼パーキングシステム事業部門担当  
兼特装車事業部門担当  
社団法人立体駐車場工業会 会長



## 森井博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌発行人  
NPO法人日本パーキングビジネス協会理事  
(サイカパーキング株式会社代表取締役)  
一般社団法人自転車駐車場工業会専務理事





## 駐車場を『倉庫からロビーへ』移して 業界初のグッドデザイン賞を獲得

**森井** 私がIHIにいた頃（森井発行人は、かつて石川島播磨重工業に勤務）は、新明和工業は、同じメーカーとして良きライバル関係にあり、同時に、この二社が業界をリードする存在でした。長年にわたって新明和工業さんには親近感を抱いているものですから、今日の対談をたいへん楽しみにしておりました。藤原さんは何年入社でいらっしゃいますか？

**藤原** 私は昭和44年に入社いたしました。FA、ロボット関係の設計開発を振り出しに、FAラインのプロジェクトマネージャーもやらせていただきました。

**森井** 立駐を手掛けたのはいつからですか？

**藤原** 昭和60年に立駐設計の開発課長として異動しました。FA、ロボットとはまったく違う世界でしたね。

**森井** どのように違いました？

**藤原** 駐車場は製缶建造物で、工場では組まずに建設する現地で組み立て、精度を上げていくという独特の機械でした。異動してあつという間に25年、もう四半世紀です。入社して40年ですから、キャリアの半分以上を立駐の世界で過ごしてきました。

**森井** 異動された昭和60年といえば、バブル前夜ですね。

**藤原** そうなんです。それこそ作った端から売れていましたから、増産に次ぐ増産で、工場も人もどんどん増やす時代でしたね。とにかく新しいモノを開発して世に送り出そうということで、あらゆる方式の機械式駐車設備を商品化して、大型開発投資を行っていました。また、垂直循環式のニューロータリーパークという立体駐車場を発売したのですが、これが駐車場業界初のグッドデザイ

ン賞を獲得しましてね。このときのキャッチフレーズが駐車場は『倉庫からロビーへ』でした。ビルの裏側に設置されている日の当たらない存在、といった先入観があった立体駐車場のデザインを抜本的に見直した結果、グッドデザイン賞をいただけたわけです。

**森井** それをお聞きして、私もIHIで駐車場をやれといわれた頃を思い出しました。当時、自分の持っていたイメージが、駐車場はビルの中や地下にあるもので暗かったので、デザインがいい、快適で利便性に優れているものに持っていきたくないと考えていましたね。それで現在、私がいつも申し上げている駐車場の3K（きれい、快適、機能的）は、その頃の思いが出发点になっているんです。

**藤原** グッドデザイン賞受賞後も、水平循環式、箱型循環式などさまざまな駐車場を開発しました。しかし、その後はご存じのとおり、バブル崩壊で大きなダメージを受けるわけですが…。



## 駐車場が充電対応しないと 都市機能が働かなくなる？

**森井** バブルの崩壊後はどのように業績を立ち直らせていったのでしょうか。

**藤原** 保守のほうから「既存の垂直循環式駐車場が陳腐化してハイライフ車など大きな車が入らない」という声が多く上がってきました。その中に回復を牽引するビジネスチャンスがあったんです。市場のニーズに応えるため、大型車が入るよう既存の駐車場をリニューアルできるような開発を続けて、商品化したのです。2003年頃からは、このリニューアル市場が年を追うごとに伸びていきました。

**森井** コインパーク事業にも進出されましたよね。

**藤原** はい。加えて、2005年には

立駐のサブリース事業を始めて、その2つがやっと事業として独り立ちしたことも、当社としては明るい材料になりましたね。

**森井** 地震速報を利用したサービス「SPEQS（スペックス）」という、広域災害復旧支援システムも画期的でしたね。

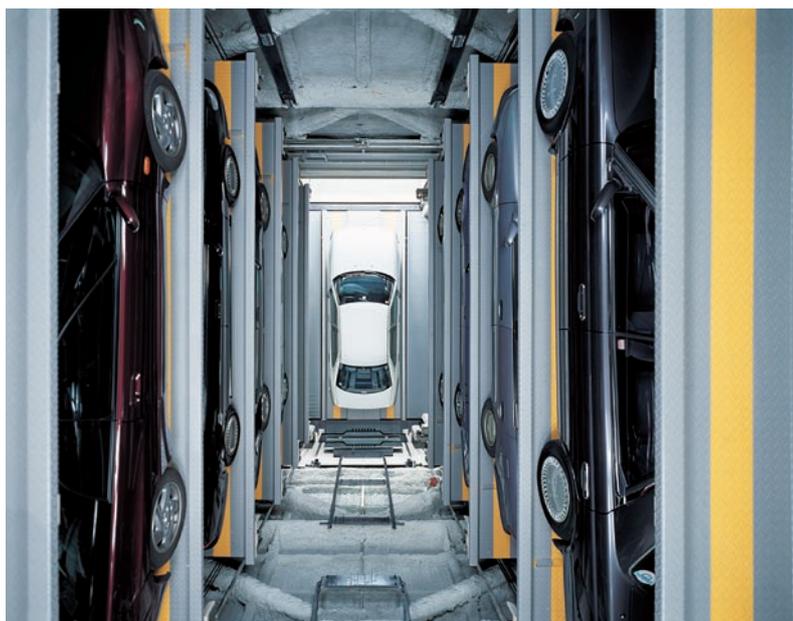
**藤原** ありがとうございます。万が一、都市部で地震があると、立駐が動かなくなる事があります。特に垂直循環式は揺れますので、あるいは車が落ちたりする可能性もある。そういう時にいち早く最も震度、被害の大きかった地域の立駐を復旧するシステムです。地震発生後、何日間で立駐から車を出せるかを判断し、全国から被災地へ向けて復旧チーム

を派遣する体制を構築して、今も運用しています。

**森井** 次世代型のエレパークである、「EV対応エレパーク」についてお聞かせください。かなり前から着手されていたのですか？

**藤原** 10年ほど前から着手していましたが、本格的な取り組みが始まったのは洞爺湖サミットが開催された“エコ元年”の2008年ですね。その当時から、自動車メーカーさんがEVを投入しそうだということがありまして、同時に、EVに不可欠な充電設備の普及も進み始めていました。このふたつが整い始めたからこそ、我々もインフラ整備の一端を担おうということになったのです。

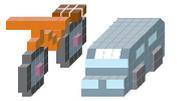
**森井** やはりEVの普及は、まず都市部からになることが予想できます。立駐の中心市場は都市部ですから、EV充電機能という付加価値を備えた立駐が必要とされているのは、時代の要請ですよ。これはか



タワー式エレパーク。業界トップクラスのコンパクト設計、耐震性で発売以来国内に1,100基以上の設置実績を重ねている



エレベータ方式設備「エレパーク」。バリアフリー、低騒音化にも対応している



なり大きな需要を生むと思います。  
**藤原** 経済産業省が4月に公表した『次世代自動車戦略2010』の中では、2030年には次世代型自動車が50～70%、そのうちEV、PHVの占有率は20～30%といわれています。この数値目標は、地方の農村などでは達成が難しいかもしれませんが、都市部ではその2～3倍の率になると推測できる。そうなったとしたら、ほとんどの駐車場が充電対応できないと、都市機能が円滑に動かなくな

る可能性もあります。発電・送電・配電・電力利用をインテリジェント化するスマートグリッドを構成しようと考えれば、マストのアイテムになるのが蓄電池。これをたくさん備えているのがEVなわけですから、その意味でも、立駐がEV対応になることの意義は大きいです。  
**森井** おっしゃるとおりですね。  
**藤原** 例えば都市部では、ガソリンスタンドが充電スタンドのような役割を果たすことになるかもしれません。

ただし、急速充電器を備えていても、ガソリン車の給油時間より長くかかるかもしれまから、いまのように平面で運営してはスタンドがすぐ満杯になってしまう。  
**森井** そこで立駐が求められるわけですね。  
**藤原** そうですね。また、充電器のセキュリティや安全の面からも立駐の内部に充電機能が組み込まれている方が安心だと思います。

## “作りっぱなし”に終わらない メーカーとしての理想的な姿勢

**森井** 時代の要請へのアンサーということであれば、私は新明和さんの自動二輪車対応のリニューアルプランにも注目しているんです。  
**藤原** ありがとうございます。こち

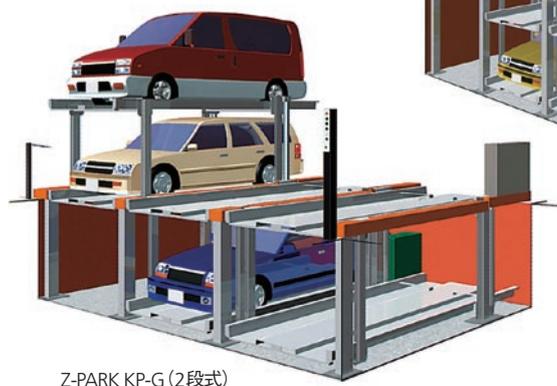
らの開発の経緯は、まず既存の駐車場の空きが増えたという事実がありました。次に、自動二輪車の駐車場不足。そして都市部では、自動二輪車の台数が増えていきそうだという、

3つの要因が背景にありました。  
**森井** ガソリン代の高騰が車離れを招きましたよね。  
**藤原** ええ。そうして車から離れた人が自動二輪に目を向けました。特に団塊の世代に大型自動二輪を持ちたいという欲求が高まっていて、ハーレーとか、SUZUKIの隼とかが売れているそうです。



乗用車用のパレットに自動二輪車を駐車するリニューアルプラン「モトケージ」。利用者はパレットに入らず安全に入手庫できる

■ 多段方式駐車設備Z-PARK  
 高速、騒音設計。ミニバン、SUVにも対応



Z-PARK KP-G (2段式)



Z-PARK UP-G (3段式)



**森井** その一方で、残念ながら盗難も増えるわけですね。

**藤原** はい。そういう時代背景があるということで、新明和工業が独自に開発したところもありますし、立体駐車場工業会としても国土交通省の依頼を受けて自動二輪の安全基準の制定や開発指示もいたしました。

**森井** 先ほど、バブル崩壊後の危機を乗り越えた理由のひとつとして、リニューアル市場への取り組みがありましたね。この自動二輪車への対応も同じだと思います。新明和さんは、ニーズへの適切な対応が実に上手でいらっしゃる。この辺、非常に先進的なお考えをお持ちだと思います。普通、メーカーというのは、極論すれば“作ったら作りっぱなし”的なところがあるのですが、新明和さんの場合は違いますよね。時代に合うように手を入れていくところが非常にいいと思います。メーカーとして正しい姿勢だと思いますね。しかも、立駐開発、販売はもちろん、駐

車場の運営もやっておられる。いろんな面で駐車場全体の産業を手がけておられるわけですから、駐車場をキーにしたビジネスとして、これからどんどん発展されるのではないかなと期待しております。

**藤原** ありがとうございます。

**森井** では、ここからは新明和工業の藤原さんではなく、“立体駐車場工業会会長としての藤原さん”にお聞きしていきたいと思います。今後、あるべき駐車場の姿をどのようにお考えですか。

**藤原** 4つの姿を考えることができると思います。ひとつは、都市環境が刻々と変化していることと深い関連があります。先ほどのEVのお話でも触れたとおり、私は、これからの立駐は都市環境を創造するうえで欠かせないアイテムであると自負しております。これからの都市環境創造において、キーワードが“エコロジー”になっているのは周知のこと。したがって立駐もしっかりエコを意識して、エコの機能を備えた製品をつくらなければなりません。省エネを意識した製品ということですね。

**森井** おっしゃるとおりです。

**藤原** ふたつ目は、立駐というものの生い立ちに関係することです。立駐は機械ですから、まずは安全であること、そしてスペースに余裕がない都市部にあるものですから、これまで以上に省スペースを追求していく必要があると思います。

**森井** 立駐の原点を常に念頭に置いた開発を続けていくというわけですね。

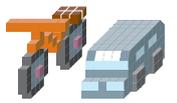
**藤原** はい。そして三番目は、時代に即した保守点検を進めていくとい

うことです。昭和40年に立体駐車場工業会が設立されて以来、およそ270万パレットが世に送り出されてきました。これらを時代に合うように更新していく必要があります。立体駐車場工業会としては安全基準を厳しくしながら、既存の駐車場の快適性、安全性をいかに高めていくか。その指針をつくっていく役割が求められると思います。

**森井** 垂直循環方式等の大型立駐機の法定耐用年数は10年ですが、実際にはきちんと保守点検を続けていけば、30年でも40年でも使うことができます。それほど立駐機は優れた機械なのですが、藤原さんがおっしゃられたとおり、自動車や自動二輪の有り様はどんどん変わっている。収容するモノが変わっていけば、当然受け入れるほうもアップデートしていかなくてはなりません。



対談が行われた「新明和上野ビル」



## メイドインジャパンの立駐を グローバルスタンダードへ！

**藤原** そして最後の四番目は、海外市場の開拓です。先日の総会で国土交通省の方が、成長戦略会議を設けて建設運輸産業の国際化を支援するとおっしゃっていましたよね。

**森井** ええ。建設運輸ということは、都市インフラ整備も含まれてくるでしょうから、国の支援の中には立駐機も入りそうですね。

**藤原** そのとおりです。確かに、今後EV普及に伴う需要はありますが、しかし昭和の頃のように国内市場が飛躍的に伸びていくとは考えにくい。となると立体駐車場工業会としては、どのように海外市場へ進出していくか、あるいは国と協働して、どのように法令や組織運営を行っていくか、さらにいえば、工業会の会員企業各社が海外進出しやすい環境をどうやって整えていくかなどが大きな課題になっていくと思います。

**森井** もともと、立駐機の基本的な技術の一部はドイツやスイスから持ち込まれましたけど、それを研究、改良して、完成させたのはあくまで日本。狭い土地、変形地でも多様な方式で対応する日本の立駐機は世界に誇れる技術です。

**藤原** 立体駐車場工業会前会長の時代から既に国際化の話がありましたよね。海外から要素が持ち込まれ、日本で確立、成功した立駐機技術のグローバル化ですから、これは立体駐車場工業会としても是非実現しなければならない目標とし

ているわけです。

**森井** 世界各地の主要都市部における駐車場のグローバルスタンダードになるよう、我々が努力していかなければなりません。まず狙うべき市場は、やはり中国でしょう。報道によれば、来年には中国の自動車保有台数はおよそ7500万台になる見込みで、日本を抜いて世界第2位になりそうということです。

**藤原** となれば都市部を中心に、今まで以上に駐車場の需要が生まれますね。

**森井** 立体駐車場工業会会長としては、エコ対応、原点を念頭に置く、リニューアル、そして海外進出。この4つがあるべき駐車場の姿であるとお考えというわけですね。ここに何か付け加えることはありますか？

**藤原** やはり“安全”でしょう。この先、時代がどう変わろうとも、安全基準が緩められることはあり得ませんから。アクシデントの原因として、オペレーターがミスをした、ドライバーが悪かったといったことがありますけど、それは言い訳なのです。基本的にフェイルセーフ、フルプールの思想を入れた立駐機をつくらなければいけません。多少人間がミスをしたとしても、機械のほうがフォローしてくれて結果的に問題が起きない。そんな立駐機が理想です。これぞ日本の技術が実現すべき品質ですね。

**森井** 私も駐車場に長い間関係し



ていますが、経験則的に事故が起きるのは管理人がいる駐車場のほうが多いんです。むしろ無人の駐車場は事故が非常に少ない。ということは、残念ながら人間にミスは付き物なのだということですね。だから間違っても操作をしても事故にならないものを作るべきなんです。

**藤原** 今後、さらに高齢化社会が進むわけですから、機械はより分かりやすい操作性、安全性が求められるのは確かでしょう。いずれはドライバーの腕に関係なく、立駐機が車を誘導して、きちんと駐車させるという時代も来ると思います。

**森井** そうですね。自動車のインテリジェンス化と同時に、立駐機においてもインテリジェンス化は進んでいますからね。本日は新明和工業の藤原さんとして、そして立体駐車場工業会会長の藤原さんとして、2つの視点からお話をうかがうことができ、たいへん有意義な対談になりました。どうもありがとうございました。