

# 共通駐車サービス券普及で 駐車場のさらなる利便性向上を

ゲスト

小清水 琢磨

社団法人全日本駐車協会 常任理事(技術委員長・企画委員長)・社団法人東京駐車協会 副会長  
東京ガレージ株式会社・日本ガレージサービス株式会社・日本ガレージ交通警備株式会社 代表取締役社長

今回お招きした小清水琢磨氏は、幼少時代からの豊富な国際経験を通じて、キャリアを積まれてきたビジネスマンだ。現在はその経歴を活かして社団法人全日本駐車協会・社団法人東京駐車協会で活躍されている。小清水氏の目に日本の駐車場はどのように写っているのか。戦後の幕開けの時代から現状、課題、そして近未来の理想に至るまでをお聞きした。



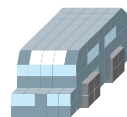
小清水 琢磨

社団法人全日本駐車協会 常任理事(技術委員長・企画委員長)  
社団法人東京駐車協会 副会長  
東京ガレージ株式会社・日本ガレージサービス株式会社・日本ガレージ交通警備株式会社 代表取締役社長

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  
(サイバーパーキング株式会社代表取締役)

NPO法人 日本パーキングビジネス協会理事長  
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事



## 東京丸の中で産声をあげた日本の駐車場ビジネス

**森井** 社団法人全日本駐車協会さんは、設立から半世紀以上も経っているんですよ。パーキング業界の数ある団体の中でも最も長い歴史を持っています。

**小清水** 昭和32年、日本で初めて駐車場法が制定されたのと同時に設立されまして、今年で54年目を迎えました。全日本駐車協会は国土交通省管轄の公益社団法人で、全国21ヶ所の地区駐車協会を束ねる組織です。私が副会長を務める東京駐車協会もその傘下で、東京と大阪の二協会が公益社団法人となっています。

**森井** 54年ですか。日本の駐車場の歴史を語る時に不可欠たる所以ですね。

**小清水** 本邦初の商業利用のビル地下駐車場が生まれたのは昭和26年暮れでした。私が社長を務める東京ガレーヂ株式会社の話になりますが、戦後、丸の内再開発の第1号ビルとして完成した「東京ビルヂング」につくった自走式の地下駐車場です。当時社長だった私の父、小清水

勇が、三菱地所の中興の祖といわれた財界人・渡辺武次郎さんに依頼、渡辺さんの主導で生まれました。日本初の総合的なカーパークマネジメントの拠点となるべく、当時の消防法で認められていた小さなガソリンスタンドや自動車整備工場も併設されていました。

**森井** 私は小清水さんのお父さんには大変お世話になったんです。私が昭和36年に石川島播磨重工業に入社して2年ほど設計に携わった後、会社が機械式駐車場をつくり始めて、そのセールスエンジニアに転身することになりましたね。そこでパーキング業界の方々にご挨拶にうかがったわけなんです。その最初だったのが、業界のパイオニアの東京ガレーヂで社長を務めておられた小清水勇氏でした。

**小清水** 父は明治生まれだったんですが、横浜のインターナショナルスクールに通い、母親も日系二世で、家庭内では英語をはじめとする外国語が飛び交っていたのを覚えています。

**森井** お父さんが駐車場ビジネスに乗り出したきっかけは何ですか。

**小清水** 戦後、父はGHQの調達局と仕事をしていました。そのうち、GHQの車両を停めるためのモータープールを丸の内に確保したいと打診されたそうなんです。丸の内といえば地主は三菱地所ですから、父は渡辺武次郎さんにGHQからの依頼を相談しました。いわば三菱地所とGHQの橋渡しの役割を担ったわけです。

**森井** 日本の駐車場の事始といった感じですね。小清水さんご自身が駐車場ビジネスに携わったのはいつからなのですか。

**小清水** 私は57歳の時まで三菱商事で鉄鋼輸出の畑一筋を歩んでいました。ただ、東京ガレーヂの非常勤監査役も務めていたので、常に国内外のパーキング業界には高い関心を持っていました。

**森井** 海外の駐車場もですか。

**小清水** アメリカに約6年、ドイツに約4年駐在しておりまして、当地の駐車場関連のトピックを当時、東京ガレーヂの社長を務めていた叔父に伝えたりしていました。その後、私が東京ガレーヂ社長に就いたのは平成11年のことです。



左／東京ビル地下に開業した頃の「東京ガレーヂ」上／昭和28年早春の丸の内。右下が東京駅、左下が東京ビル。中央下あたりには旧東京中央郵便局も見える(2点とも小清水氏提供)



## 磁気式共通駐車サービス券が 課題解決の“切り札”に

**森井** 2008年には歴史上初めて、日本の自動車の保有台数が減り、将来的な交通量の予測も減少に転じてしまいました。また、国土交通省主導によるコンパクトシティへの都市政策の転換など、パーキング業界にはいくつもの課題が投げかけられています。全日本駐車協会さんはどのような対策を立てておられますか。

**小清水** この5年くらい、協会の技術委員長として私が注力しているのが駐車場関連機器の統一です。パソコンは互換性があるのが当然ですが、駐車場機器はそれぞれのメーカーの規格が使われ続けており、互換性がないのが現状なんです。

**森井** 駐車場利用者の利便性が低いまま、今に至っているわけですね。

**小清水** はい。しかも運営管理会社にとっても不便です。複数のメーカーの精算機が導入されたままだと、共通駐車サービス券をクーポン券などで代用しなくてはならず、機

械化が進められません。したがって駐車場の無人化・24時間営業など合理的な運営ができないままになってしまいます。そこで何とか統一する方向に持っていけないかということで、駐車場整備推進機構さんのサポートも受けつつ、旗を振っているわけです。

**森井** 具体的にはどんなことをなさっているのですか。

**小清水** 例えば3000円以上買った人に配る共通駐車サービス券を、すべてのメーカーの機器で使えるようにする新規格のカードリーダーへ交換することを提案しています。交換すれば、精算機メーカーを問わず磁気式共通駐車サービス券の統一ができます。既に八王子では街ぐるみでこの共通駐車サービス券を導入済みで、24時間営業、無人化による人件費セーブなどを実現しています。

**森井** 新企画カードリーダーの交換コストはどのくらいなのでしょう。

**小清水** それが課題なのです。メーカーによってバラツキがあり、20万～100万となる場合もあります。

**森井** 新規に開発するケースなら後付交換は不要になり、コスト的にはラクになりそうですね。

**小清水** はい。我々も新規に駐車場を設置する業者さんに対しては、当初の段階から我々の新規格を組み込んだカードリーダーを導入していくように働きかけています。

**森井** たいへん良い提案ですね。規格仕様の統一が利用者・管理者双方の利便性を上げ、ひいては駐車場稼働率の向上、発展につながるのですから。また、稼働率の向上といえば、全日本駐車協会さんは携帯や



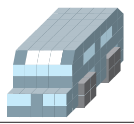
全日本駐車協会が推進している磁気式共通駐車サービス券のサンプル  
(財団法人 駐車場整備推進機構提供)

カーナビ、パソコンへ満空情報を送信するインフラの構築にも尽力されておられましたね。その内容を教えていただけますか。

**小清水** 発端は3年ほど前、国土交通省社会実験の一環でインシャルコストを国の予算で支援して満空情報の送信インフラを整備するプロジェクトでした。全国10数ヶ所の自治体が名乗りを上げ、審査・承認を経て稼働したのですが、ランニングコスト負担が想定以上に厳しく、多くの自治体にとって情報インフラの維持が重荷になってしまったことがあったのです。

**森井** 結果、駐車場の稼働率も落ちてしまったと。

**小清水** ええ。そこで我々が公益法人として、そのように暗礁に乗り上げたシステムの存続・再構築をアシストすることを始めました。この分野に特化した民間情報コンサルタント企業に協力頂き、ソフト・ハードの再度の初期投資なしで、運用コストも廉価な通信費と端末リース料のみに抑え、なおかつ駐車場が設置されている商業施設の情報という付加価値も配信できるようになりました。既に埼玉県のさいたま市では成功を収めていて駐車場稼働率は上がっており、年間アクセス数は30万



～40万にもものぼるそうです。今後は各地区の駐車協会のアシストを得て、名古屋など他の自治体でも導入が進むものと期待されています。

**森井** ITの分野に加えて、都内のP看板の整備も、駐車場の高度利用推進に直結していますね。

**小清水** 車道際など公道上に東京都の屋外広告物設置許可を得て建てられているP看板の建植自体は、15年以上前から協会活動として推進していますが、いわゆる新標識の導入は8年程前からです。現在都内にある381本の標識のうち、182本まで駐車場名・料金表示や、場所によっては内照式などの新デザイン標識に生まれ変わりました。ドライバーの目に留まりやすくなって“うるつき交通”を減らすことにつながっていると思います。

### 立体駐車場の遊休率を下降させるアイデア

**森井** 対談冒頭でもお話いただいたとおり、全日本駐車協会さんは地方協会を束ねる組織だけに、全体として共存共栄していくための調整も大切な仕事のひとつですよ。

**小清水** ここ最近、その調整業務が難しい場合があります。特にリーマンショック以降、各市街地の地盤沈下、シャッター通りの出現などで元々そこにあった駐車場の稼働率が下がっているケースが散見されているからです。また、地方で長く駐車場を運営している方々の目には、新規に参入してくるコインパーキングが、ある種の脅威に映る場合もあるようです。



昨年11月に神奈川県横浜市で行われた立体機械式駐車用のオートバイ専用駐車設備のモニター体験会 (財団法人 駐車場整備推進機構提供)

**森井** 大都市圏ではコインパーキングは確立されたビジネスモデルですが、場所によってはまだ浸透していないケースもあるのです。

**小清水** そこでコインパーキングの有用性をPRして、いろいろなアドバイスをさせていただきながら調整することに努めています。

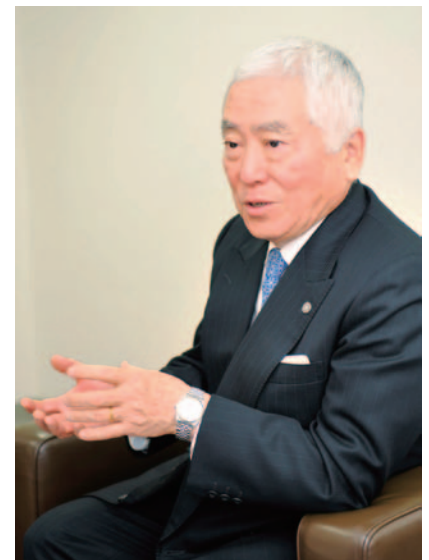
**森井** その際、小清水さんが先述された共通駐車サービス券は有効でしょうね。街中の商店街が持つすべてのお客様用駐車場で共通駐車サービス券が使えれば、利便性はかなりアップするはず。そうすれば集客力が増し、ひいては地盤沈下を食い止めたり、商店街のシャッター通り化を防ぐことにも役立ちそうです。

**小清水** おっしゃるとおりですね。ただ、実は駐車場の遊休率の高さは地方だけの問題ではありません。特に都市部の立体駐車場の遊休率が高いことが指摘されているからです。その要因のひとつが車室のサイズで、かつての立駐は車室が小さめなんです。しかし、昨今の都市部を走る車のトレンドでは車高が高い車が多く、ミスマッチの状態なわけ。

**森井** それについては、私にもある意味罪がありましてね(笑)。私が

立駐をつくっていた昭和38年から40年代にかけては、ほとんどの自動車は5ナンバーで車室はその仕様に合わせていましたから…。

**小清水** それは森井さんの責任ではなく、そういう時代だった話です(笑)。ともあれ我々は、2年程前から都市圏の遊休率の高い立体駐車場対策として、自動二輪駐車設備の導入をPRしています。機械式は地表と同じレベルの平面で自動二輪が安全に出入庫できますし、管理スタッフがいたので利用料金が確実に集金できるのもメリットです。駐車場整備推進機構さんが主導して、立



体機械式駐車用のオートバイ専用駐車設備のモニタリングなども行われましたね。

**森井** 私もそれについては、検討委員を務めるなどして尽力させていただきました。ただし、まだかなりコストが高いということは問題ですね。

**小清水** そのためにまだ実用化までは至っていませんが、業界として何とか解消していき、普及を進めて立体駐車場の稼働率上昇に努めなければなりませんね。

**森井** 立体駐車場の遊休率を低くする施策でいいますと、私は、路上のパーキングメーターをなくして、その代わりに立体駐車場のほうに停めていただくことを提唱しています。そして、パーキングメーターを撤去した後には自転車専用レーンを設置すれば、コンパクトシティづくりに貢献できるのではないかと考えているのです。全日本駐車協会として、パーキングメーターについてはどんな見解をお持ちですか。

**小清水** パーキングメーターは駐車施設全体の中の割合でいえば非常に少なく、おそらく1万台もないのでは

ないでしょうか。ただ、道交法上は違法となる、横断歩道から5m以内の場所で見受けられたり、利用可能時間の説明が不十分なケースも散見され、必ずしも利便性に優れた設備とはいえません。駐車場の稼働率が上がることに期待できるという意味でも、森井さんの意見に賛成ですね。

### コストや技術などの知識を蓄えEV時代を迎え撃つ

**森井** エコカー減税や、社会的な低炭素社会への意識の高まりからHV、EV市場が活況を呈しています。昨年には遂にトヨタのプリウスがカロラの販売台数を抜いてトップに躍り出ました。全日本駐車協会として、この流れにどう対応していきますか。

**小清水** 当然、駐車場側に充電設備を導入するなどインフラ整備が求められますよね。特に月極駐車場がそうしたインフラを備えれば差別化にもつながり、高度利用を促進できると思います。急速充電器は1年程前までは設置費用も含めると500万～1000万円単位でしたが、昨年、日産

自動車の開発した充電設備は、最も安い機種で150万円以下とはるかに手ごろになっています。このことも追い風になるでしょう。

**森井** 日本の技術革新のスピードたるや、本当に目を見張る速さです。

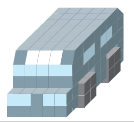
**小清水** EVは今後、じわじわふえていくと思います。駐車場に100台駐車されていたら、そのうちの5台くらいはEVという時代が来るのはそう遠くないのではないのでしょうか。

**森井** EVが普及していけば、駐車場側としてはスペースはあるのですから、あとは充電設備などのインフラを導入するだけですよ。したがって今なすべきは、コストや技術に関する知識を蓄えておくことだと思います。どんな機種が適切なのか、利用者にとって安全性や利便性はどうか、管理側から見た場合、メンテナンスはしやすいか。そうしたことを勉強、検討しながら受け入れる態勢を整えておくことが必要ではないでしょうか。

**小清水** 二輪車を含めた車両の登録保有台数は2007年12月以来2年11ヶ月連続で前年割れとなり、昨年



本格的なEV時代はすぐそこに近づいており、パーキング業界としての対応が求められている(2010年7月に横浜市で開催された「電気自動車開発技術展2010」[クリーン発電&スマートグリッドフェア2010]より)



10月末の国土交通省統計では7950万台まで減少しています。特にガソリン車は4022万台で前年同月比1.6%減と、2006年7月以来前年割れが連続していると報じられました。ディーゼル車やLPG車も減少していますが、唯一電気や天然ガスなどのその他車両だけは150万台と、前年同期比49.3%のアップで爆発的に増加していますね。実は東京ガレーズはガソリンスタンドも手がけているので、ガソリン車の登録保有台数の低下は問題ではあるのですが(苦笑)、パーキング業界全体で考えればガソリン車もEVも駐車していただくお客様である点ではまったく同じ。したがってパーキング業界へ与えるネガティブインパクトは小さいはずです。

**森井** EVはまだ航続距離が長くありませんから、充電設備の整備が不可欠。駐車場はその主要な設置場所になります。そうすればEVと共生し、低炭素社会をアシストできるインフラとして存在感を増すことができま

## 次代の駐車場開発のヒントに!? N.Y.に登場した“潮力”発電

**小清水** 低炭素社会といえば、先日、非常に興味深いニュースを見つけましてね。全日本駐車協会の機関誌「PARKING」に掲載したんです。

**森井** どんな内容ですか？

**小清水** ニューヨークのルーズベルトアイランドといいまして、イーストリバーとロングアイランドの間にある川中島のような場所の地上駐車場の話題なのですが、ここで使用されるエネルギーが、基本的にすべて潮力発電でまかなっているということです。

**森井** 海辺のロケーションを活用して、潮力で駐車場を稼働させるというのは画期的なアイデアですね。

**小清水** 自然エネルギーというと太陽光発電を連想する人は多いのですが、大量の電力をつくるには膨大な太陽光パネルが必要となり、コスト的な問題が伴います。また、天候や時間帯に左右されて、エネルギーの供給が不安定になるという側面も

あります。しかし、潮力発電ならインシヤルコストは低く、月があるかぎり無尽蔵に電気をつくることができる。おまけに天候にもほとんど左右されない強みもあります。これはオバマ大統領が提唱しているグリーン・ニューディール政策の柱のひとつ、スマートグリッドの典型例といえるでしょうね。

**森井** 潮力発電は海洋国である我が国にも適していますよね。潮力発電の研究者には、太陽光や風力など他の自然エネルギーに比較すると安定供給が期待できるだけに、次代のエネルギーの本命はこれだと推す人が多いそうです。潮力発電が駐車場運営に活用される日はまだ遠いかも知れませんが、新技術に常に目を配り、できる限りの可能性を模索しておくことは大切だと思います。本日は、日本の駐車場の歴史から次世代のエネルギーまで広範なお話をうかがうことができ、非常に有意義な対談となりました。どうもありがとうございました。



小清水氏が原稿を掲載している社団法人全日本駐車協会の機関誌「PARKING」。年4回のペースで発行