

ゲスト 大井富雄「一般社団法人 日本プレハブ駐車場工業会 理事」「大井建興株式会社 取締役社長」

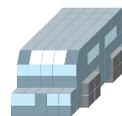
# 多様なテナント、機能と複合して これからの駐車場は“街の駅”へ

かつて日本プレハブ駐車場工業会で会長を務め、現在も理事として活躍。立体自走式駐車場の業界で、長年にわたって存在感を示す大井富雄氏は、社長就任後に役員の退職金慰労制度や各種手当を廃止するなど、自身を含む会社トップを律して毎期勝負をかけ続けているという。そんな厳しさの半面、発想は非常に柔軟かつ合理的で、ユニークなプランが次々に披露された。終盤には2人の意外な“共通点”も判明。有意義で楽しい対談となった。(収録:9月12日)



大井富雄  
一般社団法人 日本プレハブ駐車場工業会 理事  
大井建興株式会社 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  
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事  
NPO法人 日本パーキングビジネス協会 理事長  
サイカパーキング株式会社 代表取締役



## 屋上の太陽光発電パネルで “地産地消型駐車場”へ

**森井** 大井さんは、日本プレハブ駐車場工業会では何年ほど仕事をされているのですか。

**大井** はい、5年間会長を務めた時期を含めて、現在の理事職に至るまでトータル8年になります。

**森井** ご自身の会社も含めて、さまざまな経験を積まれてきたと思います。パーキング業界全体を俯瞰して、どんな課題や目標を見据えていらっしゃるのですか。

**大井** 基本的には“もっと駐車場を増やさなければならない”ということです。よくいわれることですが、バス、トラック、タクシーなどの産業車両を除けば、車は9割の時間、駐車しています。駐車場に停めてもらえばいいのですが、残念ながら、道路に違法駐車している車両は後を絶ちません。道路は公共で整備されますが、駐車場は民間任せですよ。車社会のリングを完結させるためにも、もっと駐車場建設が必要だと考えています。

**森井** 電気自動車(EV)対策についてはどうでしょう。

**大井** 駐車場の屋上を利用した「地産地消型駐車場」をつくることを目標にしています。

**森井** 地産地消という言葉が駐車場と結びつき、しかもEV充電機能があるという...?ユニークなその発想の中身、ぜひ教えてください。

**大井** 分かりました。屋上はもちろん駐車はできますが、青空駐車場と同じですよ。そこで、ここに風雨や直射日光を遮る太陽光発電パネルを屋根代わりに設置してはどうかと考えています。

**森井** なるほど。しかし、屋上に屋根が付くと、いくつかの問題も発生しますね。

**大井** そこなんです。固定式屋根は建築物になり、屋上も建築延床面積にカウントされ、不動産取得税、固定資産税、容積率に関係してきます。そこで、日本プレハブ駐車場工業会として「屋上の太陽光発電パネルに関しては、建築延床面積に加えない特例の法整備を進めることができなにか」と、国土交通省に陳情しております。

**森井** 反応はいかがですか。

**大井** 何よりCO2削減という国家的な目標に合致するというので、良



屋上に太陽光発電パネルを設置して、そこで得た電気を駐車中の車に充電する“地産地消”のアイデア。早期の実現を導く法整備に期待したい

い返事をいただいております。屋上の太陽光発電パネルでつくった電気をその下に駐車している車に、ダイレクトに充電する、つまり「地産地消型駐車場」は、送電ロスが無く、大いに検討に値すると。

**森井** それはいいですね。大井さんのアイデアを聞いて思ったのですが、太陽光パネルを取って完璧な屋根にしてしまわないで、日除け程度にとどめておけば、今の法律ならもっと認可されやすくなるのではないのでしょうか。

**大井** 日除けといいますと?

**森井** 太陽光発電のパネルをフラットな位置にセッティングするのではなく、少し斜めにして取って隙間をつくるんです。確か太陽光発電パネルは、太陽に向かって少し斜めに傾けると、さらに太陽光を照射されやすくなるのでしたよね。そうすれば発電効率はアップします。しかし、隙間があって一部には風雨が吹き込んでしまうのですから、これは「屋根」ではない。したがって建物延床面積にはカウントされないわけです。ま、もともと屋上だったので、多少雨で車が濡れてもユーザーさんには目をつぶってもらいましょう(笑)

**大井** なるほど、それはいいですね。EV充電に関しては、私が取締役社



このように常に動いているイメージがある車だが、実は9割の時間は停まっている。その受け皿になる駐車場はつくり続けなければならない

長を務めている大井建興の成長戦略でもあるのですが、もうひとつ案がありましてね。いうまでなく、EV充電設備のインフラ整備、研究はパーキング業界全体の課題になっていますよね。

**森井** おっしゃるとおり、私が理事長をさせていただいているNPO法人日本パーキングビジネス協会(JPB)、さらには社団法人立体駐車場工業会など、すべての業界団体にとって重要な課題になっています。

**大井** 充電機械の規格では、急速充電器と普通充電器が検討されているのはご存知のとおりです。ただし、充電するユーザー側が支払う電気代の設定がかなり安いんですよね。現状では無料の設定、満充電にしても500円未満なんて金額が一般的ですから。

**森井** ユーザーにとっては嬉しいですけれどね。

**大井** はい。しかし、急速充電器を採用した場合、現在、インフラ整備には600万円ほどかかるといわれています。そんなに高額なのに、一方の利用料金は非常に安い。このままでは、いつまでたってもインフラ代を回収することができません。急速充電器のインフラ代と電気代のミスマッチが起きてしまうのです。

**森井** ならば、EV充電用の電気料金設定を上げる？

**大井** となると、今度はユーザー側の反発が予想されます。ガソリン車に比べて、ランニングコストが安いことが魅力でEVを購入したのに、肝心の電気料金が安いのではEVを買った意味が失われてしまうというわけです。

**森井** そのとおりですね。

## 時間貸し駐車場のEV充電設備は200Vの中速充電器が適切

**大井** そこで考えたのが、急速ではなく200V中速充電するという方法です。例えば、買い物、病院、取引先での商談など、用事を済ませている間だけ、停めた駐車場で充電をするのです。このプランのポイントは「必ずしも車を満充電にしなくても、使った分だけ電気を補充しておけばいいじゃないか」という考え方です。

**森井** 携帯やスマートフォンを充電して、バッテリー切れを防ぐ感覚に似ていますね。

**大井** おっしゃるとおりです。200V中速充電器ならインフラ設置の費用は安いですから、電気料金とのミスマッチも起きないでしょう。各駐車区画の後ろに充電器を設置して、駐車料金に多少上乘せる形で大丈夫だと思います。

**森井** 200V中速充電器なら、インフラ整備には諸々含めても10～20万円程度で済みそうですね。

**大井** そして、急ぎで充電したいユーザーは「時間を買う」イメージで高額に設定された急速充電器の電気を充電すればいい。もちろん、家庭で駐車する時には、安価な深夜電気料金を利用した普通充電でいいでしょう。

**森井** 急ぎで充電したいというと、高速のパーキングエリアなどには急速充電器を置くことになりますね。実際、既に設置している場所もあります。いわば、高速道路はエマージェンシーみたいな場所ですからね。多少高いお金を払ってでも、早く充電しようというユーザーがほとんどでしょう。

**大井** そのとおりですね。私が200V中速充電をイメージしているのは、街中のコインパーキングやスーパー、ビジネスビルなど一時的に停める駐車場のほうです。

**森井** とにかく、携帯、スマホ感覚で、減った分を中速充電器で補う案には賛成ですね。インフラを整備する我々とユーザー、双方の負担が低く済みますから。



コインパーキングなどの時間貸し駐車場には低コストの200Vの中速充電設備が適切であると大井氏。満充電にするのではなく、減った分をとりあえず補充する、携帯電話の充電に近いイメージだ



## パリ「ヴェリブ」の自動車版 「オートリブ」に興味津々

**大井** 充電インフラだけでなく、将来的にはEVそのもののコンセプトにも変化が生じるのではないかと、個人的には考えているんです。

**森井** どのような変化ですか？

**大井** 高齢化社会に対応した変化です。例えば、子どもが独立し、高齢となった夫婦2人だけの世帯用に、2人乗りのコンパクトなEVが開発される、とか。老夫婦2人だけですから、スピードやそれほど長い航続距離などの性能は必要ない。機能を絞り込むから発売価格も安く設定できそうです。

**森井** 大井さんの考えているコンパクトなスタイルのEVが、実はこの秋からパリでレンタカーとして実際に走り出すんですよ。パリの「ヴェリブ」はご存じですか？

**大井** はい、セルフサービス型のレンタサイクルシステムですよ。かなり大規模に展開しているという。

**森井** 私が申し上げたコンパクトEVのレンタカーは「オートリブ」といって、いわばヴェリブの自動車版ですね。パリと周辺の約40都市におよそ1000カ所のステーションを設置し、計およそ3000台のEVを配備するという壮大な計画です。しかも、そのEVはヴェリブ同様、車両を借りたステーションとは別のステーションに乗り捨てができるんですよ。

**大井** ほお、それはすごい。見てみたいですね。

**森井** これは日本のパーキング業界はもちろん、コミュニティサイクル



大井氏が大井建興社長に就任したのは平成11年。以来、社員との慰労会はすべて自らのポケットマネーで賄っているという清廉な人柄だ

など公共交通システムの管理運営の視点から見ても、かなり参考になる取り組みだと思っています。近いうちにJPBで視察に行こうと思っているんですが、どうです、日本プレハブ駐車場工業会さんも一緒に視察に行きませんか？

**大井** ありがとうございます、ぜひ検討させていただきます。

## 国土交通省が推進する 「コンパクトシティ」に 合致する駐車場とは？

**森井** さて、EV充電以外の分野で、駐車場ビジネスの新たな切り口やお考えはありますか。

**大井** 地方の県庁所在地など比較的大きな都市で、駐車場は“道の駅”ならぬ“街の駅”として機能するべきだと考えています。

**森井** “街の駅”というのは覚えやすいネーミングですね。既に取り組みは始まっているのですか。

**大井** 以前、大井建興で香川県高松市の中心部にある高松丸亀町商店街に駐車場をつくらせていただきました。その1階に託児所を設置して、親御さんの出勤前に、車とお子さんを同じ場所で同時に預けられるようにしたのです。その後、親御さんは歩いて近くの職場へ向かうわけですね。仮にお子さんが急に発熱したなどのケースでもすぐに引き取りにいきますし、ひいては送り迎えを母親が担当する場合、女性が働きやすい環境の創出にもつながると思っています。もちろん、フルタイムに預けるだけでなく、買い物などの用事を済ませている間の一時預かりにも対応します。

**森井** それは便利ですね。立体駐車場が商店街などアクセスのいい場所にあるからこそ実現できたのですね。「ちょっとの間だから」と、炎天下の駐車場に停めた車の中に子どもを乗せっぱなしにして、子どもが重篤な状態に陥ったり、場合によっては死

亡してしまうといった、いたましい事故を防ぐことにもつながりそうです。

**大井** はい。おかげさまで好評をいただいております。今後も、JR東日本さんのエキナカビジネス戦略と同じように、託児施設だけでなく、飲食店やクリニック、日用雑貨、スーパーなどバラエティ豊かなテナントや機能と、駐車場を複合した施設をつくっていかねばと考えています。

**森井** 施設が設けられるスペースがあり、うまく採算がとれるようなテナントが集まれば、駐車場が単なる通過点ではなく、人々が集う場所になっていきますね。そうすれば、元来、駐車場が持っている交通結節点の機能を発揮できますし、土地の有効活用という意味でも興味深いビジネスモデルになりそうです。

**大井** 土地の有効活用の点でいうと、広島市の中区につくったオフィスと駐車場の複合型施設(右写真参照)が高い評価をいただいております。



**森井** どのような施設ですか。

**大井** 1階～7階までは自走式駐車場で、8階～12階まではオフィスになっているんです。広島市の中区には企業が多く、多くの会社が社用車を持っています。地方都市の企業では、営業マン1人に付き1台の営業車というのは珍しくないだけに、車庫証明を必要とする車が多かったわけですが、しかし、私どもの施設ができる前、あの一带には平面のコインパーキングが増えていました。

**森井** コインパーキングでは車庫証明は取得できませんね。

**大井** それ故に我々の複合施設が受け入れられたわけです。月極なら車庫証明がとれますし、オフィスと駐車場間の移動もラクです。しかも、機械式ではなく自走式ですから、例えば、朝各社の営業車が一齐に出発する際にもエレベーター待ちのストレスがありません。

**森井** 機械式タワーパーキングは収容効率が高く、小さな容積に多くの車が収容できますよね。その利点があったからこそ、ビジネス街にはオフィスとそこに隣接したタワーパーキングという組み合わせが多かった。これまでの日本の商業ビルは小型、中型が主流でしたからそれでもよかったかもしれません。しかし、昨今ではビルの大規模化が進み、同時に経済の低迷による空室リスクも

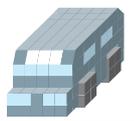


広島市中区の「グランドビル大手町」。1階～7階までは自走式駐車場で計271台収容できる。8階～12階まではオフィス

ふくらんでいます。それを解消するために、オフィス、商業施設、住宅などとの複合施設開発が増えているわけです。大井さんがつくられた広島市の駐車場併設施設もこのトレンドに沿ったものですね。ハワイなどではよく見かけるスタイルの施設ですが、日本ではまだ数が少ない印象があります。これからはどんどん増えていくのではないのでしょうか。

**大井** ありがとうございます。

**森井** さらにいえば、国土交通省が、将来の日本の都市計画として唱えている「コンパクトシティ」にも適った施設だと思えます。街で働くだけでなく、住んでもらって職住近接を実現し、できるだけ人の移動を少なくしたいというのがコンパクトシティのコンセプトです。ということは、特に車が重要な移動手段である地方都市の場合、同時に駐車場も不可欠



東京都江東区の巨大アミューズメント施設「ウェアハウス東雲」。コンクリート製の大木に覆われた外観が印象的だ。1階～3階までは店舗、4階～9階までは自走式駐車場で、計476台収容できる

になる。すると、少なくとも現行の法律では車庫証明が取れないコインパーキングではダメで月極駐車場が必要になります。大井さんの広島の場合は、その線にしっかり即した施設ですね。

**大井** 東京のような地代の高い場所では収納効率の高い機械式タワーパーキングや地下駐車場が主流ですが、地代が比較的安く、大きな施設が建てられる地方都市では、自走式のプレハブ駐車場はいろいろな意味で利便性が高いと思います。また、最近では、駐車場の外観デザインにも配慮した施設を手がけまして、話題となりました。これなんです(パンフレットを見せる。上写真参照)。  
**森井** おお、これは素晴らしい。内部

に駐車場があるとは思えない美しい建造物ですね。兼ねてからの私の持論である「駐車場は、綺麗で、快適で、機能的であるべき」という理想をあらわす“3K”を具現化していますよ。これだけインパクトがあれば集客効果が高いでしょうから、駐車場と商業施設の相乗効果も上がりそうですね。

**大井** そういつていただけるのは本当にうれしいことです。思えば、私どもの初代が昭和28年に富山県の高岡で創業した木材店から出発して、半世紀以上の時間がたちました。戦後復興として始まったダム建設、仮設宿舎、鉄骨プレハブハウスづくりを経て、現在、自走式立体駐車場の建設を通じてまちづくりに貢献できて

いるのは感慨深いものがあります。  
**森井** すると大井さんは、高岡の生まれですか？私は中学、高校と金沢にいたんです。

**大井** そうだったんですか！

**森井** (周囲のスタッフを見回しながら) おそらく私たち2人にしか分からないローカルな話になりますが、元来、石川県と富山県はお隣同士にもかかわらず、あまり仲がよろしくないんですよ。しかしながら、金沢と高岡だけは、どちらもほとんど空襲を受けず、古い街並みが残っているなどの共通項があることから、同郷意識が強いんです。

**大井** そうなんですよ。なるほど、森井さんに対して急に親近感が湧いてきました(笑)

**森井** ははは、私もです。これからは金沢～高岡ラインでタッグを組み、パーキング業界のために力を尽くしていきましょう。今日はお忙しい中、どうもありがとうございました。 **PP**

