

次代の主役となる団塊の世代を見据えたビジョンを重視せよ

ゲスト

一般社団法人全日本駐車協会 一般社団法人東京駐車協会 副会長 伴 襄

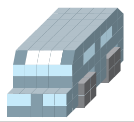
のぼる

団塊世代が65歳を迎え始めた今年は、新たな市場の開拓、拡大が期待された年となった。この世代は自動車社会の真っ只中に育ち、免許保有率も高いだけに、パーキング業界にとっても重要な市場である。今後、この市場をさらに開拓していくための足掛かりは何か。昨年、全日本駐車協会・東京駐車協会副会長となったキーマン・伴 襄氏から、有意義な提案をいただいた。
(収録：8月29日)

伴 襄
一般社団法人全日本駐車協会 一般社団法人東京駐車協会 副会長

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
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事
一般社団法人 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 代表取締役会長





進取の気性に富む 全日駐に刺激を受ける

森井 まずはプロフィールからお聞かせください。

伴 1963年に大学を卒業し、建設省に入省しました。来年で50年ですから、そろそろ半世紀経ちますね。そのうちの35年は建設省、その後は、住宅・都市整備公団(辞めた時は今のUR都市再生機構に移行していましたが)、さらにその後は民間都市開発推進機構などの公益法人にありました。

森井 建設省ではどんな仕事をされていたんですか。

伴 現局勤務で最も長かったのは都市局でしたね。その中で今はもうなくなってしまいましたが、都市再開発課の課長補佐を2年程勤めました。そこで、駐車場法を所管していたんですが、都市再開発大改正の真っ最中で、駐車場法はあまり勉強しておりません。それでも駐車場との関わりは結構長いわけですね。

森井 実は、当社の前身「再開発振興」の名前は、伴さんがいらっしゃった建設省の「都市再開発課」がルーツなんです。良い名前だということで、先代の社長が建設省さんに許可をいただいて付けさせていただきました。

伴 そうだったんですか。私と森井さんにはいろいろ御縁があるわけですね。

森井 全日本駐車協会・東京駐車協会の仕事はいかがですか。

伴 昨年の6月に就きましたから、もう1年半近く経ちましたね。駐車場業というのは公共的な道路空間を補

完する業種だから、非常に公共公益的役割が高いと改めて実感しています。それがほとんど民間でやられているわけで、もっと支援・助成措置があつていいはずではないかと。

森井 そうなるとありがたいですね。

伴 それと、とにかく駐車場協会の皆さんが、非常にまじめで勉強熱心で意欲的であるのには刺激を受けています。進取の気性に富んでいて、年に2~3回は学識経験者や国交省、警察庁、消防庁などから講師を招いて勉強会をしたり、さまざまな場所へ出かけて見学会を実施したり。最近では電気自動車製造ライン、急速充電装置、太陽光発電開発とその充電装置等々の現場に出かけました。しかもただ見ているだけではなくて皆さん熱心に質問されるので、見学会の現場は毎回かなりの熱気に包まれています。

森井 今は新しい技術がどんどん導入されている時代にあたっていると、いうタイミングもあるのかもしれませんがね。ここ2~3年は、全日本駐車協会のメンバーさんにリーダーシップをとっていただき、日本パーキングビジネス協会(JPB)と合同で研修会を行う機会も増えています。改めて御礼申し上げます。

伴 JPBさんもかなり活発に活動されているようですね。

森井 以前に比べると、組織としての力は高まっていると思います。直近の大きな収穫のひとつが、全国のコインパーキングの分布数の実態調査ができたことですね。以前は業者からの届出が徹底されていなかったのが実態がつかめなかったのですが、JPB会員企業さんの協力で詳細がつかめたんです。国土交通省さんからも高評価をいただいております。



全日本駐車協会、東京駐車協会では活発に研修会を実施。写真上は、6月に仙台で行われた河北新報社論説委員長による講演会。下は3月に行われた日産自動車追浜工場視察の様相



防災拠点としての プレハブ駐車場に期待

伴 駐車場のトピックでいうと、東日本大震災の際、プレハブ駐車場が避難場所として有効に機能したという話がありましたよね。今、駐車場の多機能化が盛んに叫ばれていますが、あの件には、もっと焦点を当てるべきだと思うんです。

森井 3.11の際、被災地のプレハブ駐車場は、一部が軽微な損傷を受けるだけで済んだのですよね。堅牢だが、壁がないために波をうまく受け流せる構造の賜物だったわけです。

伴 おっしゃるとおりです。大規模なパチンコ店の自走式駐車場の屋上に逃げた多くの方々が津波の難を逃れて助かったという話を聞き、また日本プレハブ駐車場工業会の会報誌「ぶれば」でそのことを詳しく確認して、ああなるほど、こういうことがあるのかと感銘を受けました。

森井 開放性があるからいつでも誰でも駆け込めたことも幸いました。

伴 3.11以降、懸念されている南海トラフ巨大地震で津波が発生する恐れのある場所では、多くの津波避難ビルが指定されましたね。見渡してみるとパチンコ店に加えて、旅館やホ

テル、デパート、スーパーなど数多くの自走式プレハブ駐車場が津波要避難地域にも存在していて、津波避難ビルの候補です。

森井 駐車場業界に身を置く者としてはありがたい話であり、さらに貢献していかなければならないと感じますね。

伴 避難する場所として使うことに加えて、非常用物資の備蓄倉庫、できれば自家発電装置を設置して災害情報のキーステーションや救援活動の中継基地にするなど、いろいろやれば、プレハブ駐車場をより優れた防災拠点に高めることができます。

森井 そうした機能の設置が、国土交通省さんの指導要領に盛り込まればいいですね。

伴 実現できるとしたら、**公的な機能を持つ**のだから、そこはきちっと助成することが必要でしょうね。あるいは容積率を緩和して便宜を図るとか。

森井 話は少し変わりますが、台湾のビルには地下に駐車場を設置する義務が課されているんです。聞けば、中国本土から何らかの攻撃を受けた場合に備えて、有事にはその駐車場を防空壕として使うというんですね。

伴 なるほど。その流れで言えば、日本の場合は屋上など上層階部分は国からの助成でつくり、平時は駐車場として使って万が一災害が起こったらそこを防災拠点に転用するわけですね。日本はこれからも災害と向き合っていかなければならない宿命を負った国ですから、そのくらいの姿勢が必要でしょうね。そうすれば、駐車場を見る市民の目も違ってきますよ。何と言ってもいざとなれば命

を救ってくれる、最も頼りになる施設なんですから。

森井 自転車駐車場についても同じことがいえると思います。伴さんが評議委員会議長を務めていらっしゃる(財)自転車駐車場整備センターさんでも多くの自転車駐車場をつくっていますが、基本的な機能はあくまでも自転車を停めることですよ。そこに災害対策用のスペースを付加してはどうかと思うんです。最終的には自治体の所有物になるわけですから、自転車駐車場+防災拠点にできれば、存在意義はさらに向上するはずですよ。さきほど伴さんがおっしゃったように、南海トラフ地震が懸念される西日本の太平洋沿岸地域などは、駐車場だけでなく自転車駐車場についても防災機能の付加を考えてもいいかもしれません。

伴 それは良いアイデアですね。車の駐車場、自転車の駐車場、いずれにせよもっともって感度を上げて新しい付加価値について検討していく姿勢が必要でしょう。

森井 そのとおりですね。

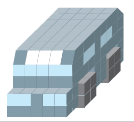
パーキング業界は高齢者の 運転支援を重視すべし

伴 それともうひとつ、今日、ご意見をうかがいたかったのがシニアユーザーについてなんです。具体的には団塊の世代ですね。

森井 今年2012年は、多くの団塊の世代が65歳になって定年を迎え、巨大な市場が本格的に姿を現した年でもありました。あの世代は自動車社会に育ち、車の免許の保有率も高い。パーキング業界にとっては重要なお



全国の自治体では、このようなマークで津波発生時の避難ビルを指定している



お客様に当たります。

伴 ところが、駐車場ユーザーが減るという意味では困ったことなんですが、最近は免許証の返納が増えているというんですね。かつては「身分証明書がなくなってしまう」という理由で返納しない人は多かったのですが、今年4月からは身分証明書になる「運転経歴証明書」が生涯有効になったというので、返納に応じる人が増えているそうです。

森井 となると自動車を手放す人が増えることになりますね。

伴 そうなんです。本当に自動車の運転に自信がない、危険を感じる人が返納することはやむを得ないと思うのですが……実は、個人的なことですが、私も最近車をこすってきたりするものですから、家内に「返納してしまったら？」なんて言われている(笑)。ただ、仮に妻のアドバイスに従って返納したとしても、私は都市部に住んでいるので車がなくても何とかできます。公共交通機関を足代わりにすればいいですからね。

森井 そのとおりですね。バス、電車、地下鉄、タクシー、選択肢は豊富にあります。

伴 ええ。しかし、地方では車を手放した途端に動きづらくなる場所はたくさんあります。公共交通網が整っている、手を上げればすぐにタクシーが止まる所なんて限られているわけです。その現実があるから、返納したくてもできない高齢者は少なくないと思うんです。

森井 なかには不安を感じつつも、車を運転して買い物に出かけている方もいるのでしょうか。

伴 コンパクトシティの中の歩いて暮らせる場所は運転免許がなくてもいいのかもしれないが、それ以外はほとんど車がなければ生活できないわけです。

森井 地方は一人一台が基本ですからね。一般的には安価で燃費の良い軽自動車を使っています。

伴 そうなんです。そこで私は、これからは高齢者に対する運転支援がもっと必要になっていくと考えているんです。

超小型モビリティの例



6月に国土交通省で行われた、1～2人乗りの超小型モビリティの試乗会に使用された車両。同省は超小型モビリティの導入に向けたガイドラインを発表している

森井 そのために着手すべきことは何でしょうか。

伴 ふたつの案があります。まずひとつめは、超小型モビリティ・電動シニアカーの改良・普及です。6月に国土交通省で一人～二人乗りの超小型EVの試乗会がありましたね。あれは有望なソリューションになると思っています。

森井 以前から高齢者用の小型モビリティはあって、既に多くの人に使われていますが、最近ではさらに進化していますね。次世代を見据えたEVであることも良いです。

伴 理想をいえば、さらなる技術開発に期待したいところです。時々、オートマ車に乗っていた高齢者がブレーキとアクセルを踏み間違えて死傷事故を起こすケースがありますよね。ああいう悲劇を防ぐためのテクノロジーを搭載できないかと。

森井 その話を聞いて、レクサスの技術を思い出しました。車道の両脇に白線がありますよね。それに50cmくらい近づくとピーピーと警報音が鳴って、ドライバーに「白線に寄り過ぎて危険です」と教えてくれる機能なんです。それにもかかわらず、



同世代ということもあり、対談は大いに盛り上がった

車がもっと白線に寄ってしまうと、今度はハンドルが自動的に戻って車を制御してくれるんですね。そのタイプのレクサスを小型に改良できれば素晴らしい。私たちの世代なら、少々お金を払ってもそうした安全機能を優先する人が多いんじゃないでしょうか。

伴 なるほど。そういえばゴルフのカートの操作方法も検討に値するかもしれません。ご存じのとおり、あのカートはアクセルを踏んでもバックできないじゃないですか。その点を活用して、前進とバックで操作方法を変えれば、ブレーキとアクセルは違う音や目立つサインが出てドライバーに知らせるとかね。いずれにせよ、これからお隣の巨大市場・中国も高齢化社会に入っていくわけですし、この高齢者向け超小型モビリティは絶対に大きな潜在需要がありますよ。

森井 そうですね、海外でも展開できれば日本の新たな看板商品にできるかもしれません。

伴 そして、高齢者に対する運転支援策のふたつめは、**自転車専用レーン**

の普及拡大です。森井会長は年来、歩道と車道との間のスペースにパーキングメーターを廃止してでも、自転車専用レーンをつくれと主張しておられますね。私は大賛成です。自転車のインフラは今一番貧弱ですからね。そしてそのレーンを、先述の超小型モビリティにも使わせてもらえるといいですね。

森井 なるほど。確かに自転車と超小型モビリティなら、両者とも車に比べれば遅いわけで、共存は可能かもしれません。

伴 これから団塊の世代が、それも特に都市部に住む高齢者がどんどんふえてゆきますね。私は、これから大体65～85歳くらいの層を社会のひとつの標準として見据えているいろいろ仕掛けてゆくべきだと思います。既に多種多様な業界がシニアマーケットに参入しているわけですが、駐車場業界も同様に重視していく必要があります。

森井 数字として具体的に65～85歳の層を基準に据えるというのは分かりやすいですね。幅は20年もあります。そこには私も伴さんも含まれていて、かなり人口も多いですし。

伴 しかも、比較的貯蓄があるといわれている世代ですからね。

森井 彼らの蓄えを、彼ら自身の生活を快適にするために使ってもらえる社会にしたいですね。その点でパーキング業界が貢献できることといえば、さっき伴さんがおっしゃった、自転車専用レーンの普及を後押しする声をあげていくことだと思います。高齢者になって安全に自転車や超小型モビリティに乗って移動できる走行空間ができれば、高齢者の



このような自転車専用レーンは少しずつ増えている。さらなる普及を望みたいところだ

行動半径は拡大するはずですよ。スポーツ、趣味、外食、散策を楽しむ、友人に会うなどアクティブな高齢者が増え、それに伴って経済効果が上がることにも期待できます。

伴 自転車を日常的な移動手段に選ぶ高齢者が増えれば、健康維持、医療介護費用の減少などの副次効果も生まれますね。

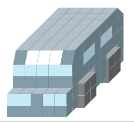
森井 ところで超小型モビリティといえば、ひとつ思い出したことがあります。かつて日本の車は5ナンバーが中心だったじゃないですか。特に私たちの若い頃は5ナンバーが主体で3ナンバーは国内を走る自動車の3～5%しかなかったんです。

伴 ええ。3ナンバーといえば高級車であり、ごく一部の人がしか乗ることができませんでした。

森井 その当時、私は石川島播磨重工業で立体駐車場の営業をしておりまして、当然、車室のサイズはほとんど5ナンバーが対象でした。ところがご存じのとおり、時代が変わってしまい、都市部を中心に大型高級車やハイルーフが普及したのです。

伴 森井さんがつくった立体駐車場に入らない車が増えてしまったと。





森井 そうなんです。かつて納品したお客様から叱られているんですよ。でも、超小型モビリティしかり、さらには次世代を担う電気自動車もほとんどがコンパクトカーです。だから、私がつくった時代の立体駐車場も復活するケースが増加しそうなのはうれしいですね。

生き残りのポイントは「ホスピタリティー」

伴 そういえば駐車場に関して、ひとつ身近に問題があります。

森井 といいますと？

伴 マンションの駐車場に空きが増えている問題でして、実は私が住んでいるマンションでも起きています。築後20年近くになる総戸数500戸の団地ですが、一戸一台分の専用駐車場が付いていることを売り文句にしていたんですね。ところが、その後どうなったかという、住人が年をとってきて「乗るのが億劫だ、危険を感じる」といった理由で車を手放す人が増えたんです。

森井 さっきの免許証返納の話と同じ図式ですね。

伴 そうです。車を手放せば駐車場は不要になりますよね。また、先ほどの森井さんの立体駐車場と同じでハイルーフが入らないタイプだったので、ハイルーフ所有者は外の駐車場に出ていってしまう。そんなわけでマンションの駐車場に空きが増えて料金収入が減ってしまったわけです。駐車場料金収入はマンションの管理費の重要な資金源です。これをどう穴埋めするかが問題なわけです。これはうちのマンションに限ら

ず、都市部に増えている懸案です。

森井 マンション住人以外に貸すなどの方法が考えられますね。

伴 それで借り手が付けば、とりあえず収入は安定するのですが、半面、マンション住人以外の方が敷地内や駐車場内に入出入りにすることに難色を示す人もいて未だ調整が難航しています。

森井 確かにそれは難しい。とりあえずハイルーフが入らない問題に対しては、駐車場を改修することが最適なソリューションではないでしょうか。ただ、先ほど申し上げたとおり、車のサイズは徐々にコンパクトになってきていますから、この先はそれほど改修が必要なケースが増えなくなるかも知れません。

伴 そうなってくれば良いですね。

森井 では最後になりますが、今後の駐車場の在り方について、他に提言などはありますか。

伴 先ほどは高齢者について話題にしましたが、加えて少子化という問題もある。構造的にはこの先、駐車場需要が減っていくことが確実な状況のなか、ユーザーを開拓し確保してゆくには、ほかの駐車場との差別化を図ってゆく必要があります。その場合、**重視すべきは、お客様へのホスピタリティーじゃないかと思うんです。** 言い換えれば、カスタマー・オリエンテッド、お客様の目線です。**森井** なるほど、駐車場サービスにおけるホスピタリティーというのは、心に響く考え方ですね。

伴 この考えは、先日、ビル協の視察団でアメリカに行った時に、より確信しました。アメリカではBOMA (ボマ Building Owners

and Managers Association) という、ビルのオーナー等の団体が「ビル管理の良し悪し」を判定する評価基準を設定しているんですね。その基準のひとつがテナントリレーション、つまり、オーナーとテナントとの日常の関係が良好かどうかという項目でした。なるほど、と感心したんです。テナント料さえ払ってくれば後は知らん顔ではなく、日常的な接触もしっかり行うことが大切だというわけですね。日本の駐車場もスペースを貸しっ放しにするのではなく、ユーザーの声を吸い上げ、ニーズをしっかりとリサーチし、対応できれば、それが大きな魅力づけになるのではないかと感じました。

森井 ユーザーとオーナーの良好な関係が、やがては他社との差別化、生き残りにつながるヒントを得るチャンスを生むというわけですね。確かに、駐車場にも当てはまる図式です。本日の対談では、今後の駐車場ビジネスを考える上で、多くの具体的な示唆をいただくことができました。どうもありがとうございました。

PP

