

ソフトを追究して付加価値を高めることが 駐車場ビジネスの発展を導く



高木 茂

一般社団法人 全日本駐車協会 会長
三菱地所株式会社 相談役

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

ゲスト

一般社団法人 全日本駐車協会 会長
三菱地所株式会社 相談役

高木 茂 (たかぎ しげる) 氏

【プロフィール】 昭和37年慶應義塾大学経済学部卒業後、三菱地所株式会社入社。取締役副社長兼ビル事業本部長、社長、取締役相談役などを歴任して現在に至る。全日本駐車協会 会長には一昨年6月に就任した。

日本の主要自治体にある各駐車協会を束ねる全日本駐車協会の会長職に就いてから約2年。高木茂氏は、都市部で顕著な車離れ、全国的な少子高齢化などの課題が山積する中、三菱地所で半世紀以上にわたって培った知見と人望で業界をリードしてきた。いわく、2016年は駐車場ビジネスが大きく転換していく節目の年になるという。近未来の駐車場業界が目指すべき方向性、期待などをうかがった。(対談収録：2016年4月11日)

駐車場附置義務の弾力化は魅力ある街づくりを支援する

森井 事前にいただいた資料を拝見して分かったのですが、私達は同学年のようですね。私は昭和13年の8月生まれで、高木さんは昭和14年の4月1日ですから。

高木 そのとおりです。私は早生まれの最後でしてね。

森井 改めて高木さんのキャリアを簡単に教えていただけますか。

高木 三菱地所入社後は人事を振り出しに、昭和39年の東京五輪の年に経理、オイルショック前年の昭和47年には調度部(建築案件の発注や色々な資材の調達をする部署)配属となり、商法改正が行われた昭和57年に総務部へ異動といった業歴を歩きました。その後、人事部長、経理部長などを経て、平成12～13年、副社長を務めた時にビルディング事業本部長を拝

命し、やっと不動産そのものに携わることが出来ました。そういえば入社した時、2年程前から営業を始めた東京駅前の行幸道路の地下に2層式の「丸の内駐車場」を見学に行った記憶があります。あの時は「東京駅前の地下にこんな立派な駐車場が隠れていたのか!」と驚きましたね。ちなみにその当時の丸ビル、新丸ビルは当然まだ古い建物で、丸ビルには駐車場がなく、新丸ビルはごく一部に付設されていた程度でした。

森井 ちょうどその頃から、地下駐車場や機械式立体駐車場の供給が増え始めましたね。相前後してビルの駐車場附置義務が法律で定められましたので、ビルの数に比例して駐車場も増えていったわけです。ただ、その後、超高層ビルが建てられるようになると、それまでの附置義務の規制が現実にはすぐわなくなり、緩和するべきでは?との議論が生まれました。

高木 そうでしたね。その頃私が聞いていたのは、丸の内のようにビルが集積している地域なら個別ビル毎の附置義務台数を律儀に作ってしまうと駐車場が余ってしまうという危惧でした。おまけに地下の工事は、当然コストが高いという問題もありました。

森井 附置義務について付け加えますと、国土交通省が「コンパクトシティ」の施策を進めたことに伴って、附置義務台数は緩和の方向に動きましたよね。すべてのビルに規定どおりに駐車場を確保するのは合理的ではない。ワンブロック

のうち、どこかひとつのビルに相応のスペースを有する駐車場を設ければ、その他のビルは駐車場をつくらなくても良いと「駐車場附置義務の弾力化」が行われたのはご存じのとおりです。

高木 三菱地所でも、丸の内エリア内の各ビルの権利者やお客様が共通で使える「丸の内パークイン」という駐車場サービスを展開しています。東京をはじめとする大都市では、このように駐車場をシェアするような利用の仕方が、ますます定着していくのではないのでしょうか。そもそも、それぞれのビルにオフィスがあり、レストランがあり、商業施設があり、駐車場があり……と同じ機能が入っていると、ビルに個性がなくなってしまい、面白くありませんから。

森井 なるほど。ビルには個性があるべき、というのは三菱地所で長年活躍されてきた高木さんらしい考え方ですね。ではその一方、もう少し規模の小さな地方都市では、どのように駐車場をつくっていくべきだと思いますか。

高木 その質問には、昨年6月に全日駐の講演会に講師として招いた株式会社アフタヌーンソサエティの清水義次氏の話为例にすると分かりやすいと思います。清水氏は講演の中で「地方の自動車所有率は非常に高く、ほとんど一人当たり車一台の割合である。それだけに、図書館などの公共施設を新たに設ける場合、当然、主な利用者となる地域住人への駐車スペースの配慮が必要だ。つまり、駐車



昭和25年～26年頃は東京駅前でも青空駐車がまかり通っていた

昭和20年代半ば、丸の内にお目見えした地下駐車場。外車で賑わっていた



昭和3年に設立された丸の内ガラージ株式会社が作った日本発の自走式駐車場専用ビル。ただし当時は自動車自体が少なく、契約車集めは困難を究めたという

場はその施設に近く、利用しやすい場所につくらなければ意味がない」という話をされていました。施設から遠く、車を停めてから長く歩かないと着かないような場所では、結果的に駐車場と施設、両方とも使われなくなってしまうというのです。これまでのように、例えば大規模な体育館をつくったから、アクセスはさほど考慮せず、体育館の規模に応じた何百台も停められる大規模駐車場をつくれれば良い……という発想ではもはや時代遅れというわけです。その意味では、地方都市での駐車場づくりは、基本となる街づくりの企画段階から考えていくことが非常に大切になりそうです。

森井 街づくりと聞いて思い出すのは三菱地所さんの街づくりの代表作のひとつと言える、仙台の泉パークタウンです。都市景観100選にも選ばれ、暮らしに必要な諸機能がバランス良くレイアウトされた、美しく快適な街ですね。まさにコンパクトシティを先取りしている街ではないでしょうか。

高木 ありがとうございます。もっとも、泉については少々面白い話もありますね。泉は住宅地と業務用地を明確に区別した都市計画に基づいて整然とつくられています。それは良いのですが、た

だし、帰宅中に寄れる“緩衝地帯”のような場所が全くないのは一部で評判が良くなかったらしいです。つまり、仕事の疲れをほぐすような飲み屋のような場所がなかったのですね。

森井 なるほど、人間ですからね。確かに“仕事→プライベート”と簡単に意識をスパッと切り替えられるものじゃない。自宅に着く前にワンクッション置いて気分転換できるような場所は必要かもしれません。

高木 そうですね。都市には“潤い”も必要ですからね。

妻のヒヤリハット体験で 痛感した 駐車場安全確保の重要性

森井 では続いて、全日駐さんの友好団体である、公益社団法人立体駐車場工業会の取り組みについてお聞きしたいと思います。同工業会では、昨年の春から機械式立体駐車場設備のJIS規格化など安全の標準化に向けた委員会を定期的に開催しています。これに対して高木さんが期待する成果についてお聞かせいただけますでしょうか。

高木 機械式立体駐車場を含む、駐車場

全般にいえることですが、やはり安全は何にも増して最優先されるべきポイントです。したがって工業会が丸一となって安全を追求するのは素晴らしいことだと考えています。

森井 そのとおりですね。

高木 実は私もひとりのユーザーとして、機械式立体駐車場の安全確保の重要性を身を持って痛感した経験があるんです。

森井 といいますと？

高木 以前、住んでいたマンションには機械式立体駐車場がありましてね。妻が入庫した後、車を降りてトランクから荷物を出していたら、そのことを知らなかった別の人が機械を操作して、自分の車を出そうとし始めた。妻はすぐに気づいて大きな声を出したから、その人は即座に操作をストップして、妻は事無きを得たのです。もし万が一、そのまま操作が続けられたらと思うとゾッとしますよ。そんな経験もあるからこそ、JIS規格のお墨付きをもらう安全確保への取り組みは絶対に必要だと考えます。

森井 奥さんに何もなくて良かったですよ。そのアクシデントはどのくらい前に起きたんですか？

高木 15年ほど前の出来事なんです。その当時、既に妻が体験したようなヒヤリハットはマンション内のほかの複数の住人が経験していたようです。

森井 私がIHIで駐車場事業に携わっていた昭和38～54年頃は、日本のモータリゼーションが本格的に到来した時代で、機械式立体駐車場の販売が非常に好調でした。ただ、当時は販売台数を伸ばすことや、駐車場スペースの確保など経済合理性が優先されていた傾向が強く、とすれば安全が疎かにされる傾向があったわけです。しかし近年になって、アクシデントや死亡事故が発生するに至ったため、国土交通省と工業会が協働して安全基準づくりに取り組んだのは画期的な出来事でしたね。

高木 同感です。安全を最重要視するようになったのは素晴らしいことだと思います。



対談は三菱地所内の応接室で行った。地所勤務時代は駐車場関連のビジネスはあまり経験していないんですよ、と言いながらも未来の駐車場業界にかける思いは熱く、色々なアイデアを語っていただいた



5月9日にグランドオープンする「大手町フィナンシャルシティ グランキューブ」内の全自動機械式立体駐輪場、サイクルツリー。大手町に通う自転車ユーザーの場所になるかもしれない(三菱地所提供)

います。もっとも、私のマンションの駐車場の話には続きがありましてね。

森井 为什么呢。

高木 近年、私達の業界にとっては歓迎すべきではありませんが、都市部を中心とする“車離れ”、超高齢化社会に伴う“自動車免許の返納の増加”など、自動車をめぐる状況が以前とは異なっています。私のマンションも例外ではなく、自動車を所有する住人が減り、空き駐車場が増えてしまいました。管理組合にとっては定期収入が減る一方で、メンテナンスコストはかかっている状況となり、このままではマズいという議論が生まれたのです。

森井 確かに近年、都市部のマンションではよく聞かれる話ですよ。その後どうなったのですか？

高木 最終的には埋め戻すことになりました。駐車場の代わりに不足気味だったトランクルームをつくらうという案もあったのですが、駐車場内にトランクルームへのアクセスを確保するのが危険ということで却下され、埋めて平面にしたのです。

森井 多くの人がレンタカーやカーシェアに注目するようになった今、高木さんのマンションのような事例も決して珍しくはなくなりました。車で遠出したい休日はカーシェアリング、レンタカーを使い、平日は公共交通を使うと割り切ってしまう。合理的な考え方をする人が増えました。私達の時代は、車は所有するものと決まっていたので隔世の感があります。

高木 そのとおりですね。

森井 私が理事長を務めている日本パーキングビジネス協会に関連した話題なのですが、かつてのコインパーキング

といえば、都市部、ビジネス街に特に多く見られました。ところがここ数年は住宅街にも供給が増えている。何故だと思われませんか？

高木 どうしてでしょうか。

森井 先ほど申し上げた、自動車所有の考え方の変化が影響しています。というのは、土日祝日に借りた車を駐車するニーズが高まったことを受けて、コインパーキングの数が増しているのですね。

自転車、自動二輪にも目を配ることが必要だ

高木 時代と共に人の考え方が変わるのとは当然ですから、車離れは仕方の無いことかもしれません。しかし、私たちはそのまま手をこまねいているわけにはいきません。やはり駐車場に「付加価値」を持たせて、駐車以外の目的の人も呼び込むことが業界の喫緊の課題です。

森井 高木さんとしてはどんな価値に可能性を感じていらっしゃるのでしょうか。

高木 直近の例では、自転車駐輪場との融合に期待ができるのではないかと思います。丸の内、大手町界限では行政とも相談して、最近では自転車駐輪場も積極的に設けています。新大手町ビルの近くや丸ビルにも設置しています。しかし、まだ不足しているということで、この5月9日にグランドオープンする「大手町フィナンシャルシティ グランキューブ」にも設置することになりました。先日視察してきたのですが、計700台駐輪できる規模でして、この界限ではかなりのポ

リウムになります。JFEエンジニアリングさんの全自動機械式立体駐輪場、サイクルツリーを導入していることも話題になるかもしれません。

森井 近年、東京駅の周辺は放置自転車がかかなり深刻な問題になっていましたからね。画期的な取り組みではないでしょうか。

高木 さらに、その700台規模の自転車駐輪場に、今年2月から都心4区で相互乗り入れが始まったシェアサイクルのポートも加えることができれば、より理想的だと考えています。駐車場と自転車駐輪場の融合、共存によって新たな人の流れが生まれるかもしれません。となると、次の課題は自動二輪を停める場所をどうするかになりそうです。

森井 それについては国土交通省からここ数年、駐車場場所を確保してほしいとの要請が来ていますね。例えば空いた駐車スペースに停める、自転車置き場だった場所に停める、あるいは機械式立体駐車場に停める可能性も探るため、実験も盛んに行われました。

高木 自動二輪を機械式立体駐車場に停めるには様々な工夫や課題もあると聞いていますが。

森井 複数のメーカーが取り組みまして、例えばバイクが倒れないように強力なベルトや特殊器具で支える、あるいは耐震性に配慮して吊るすなど多くの試みが行われました。新潟県中越沖地震や福岡県の西方沖地震などの揺れを装置上で再現し、それに耐えられるかどうかという極めて実際的な実験も行われたのです。その結果、あのクラスの大地震にも耐えられる装置をつくったのはひと握りのメーカーに限定されました。そういえばユニークだったのが、バイクを機械式立体駐車場のパレットの中で“吊るす”仕組みを考案したメーカーです。何しろ吊るすのですから、転倒のしようがなく、非常に優れた実験結果を得たそうです。

高木 その発想はすごいですね。



コンビニビジネスの発想が 駐車場業界発展のヒントに

森井 では、ここから話題を変えましてあと4年後に迫った東京五輪の成功に向けて、駐車場がどんな役割を担うことができるか、というテーマについてお話いただきたいと思います。

高木 少子高齢化、車離れの問題などから、これから東京五輪のために都内に新たな駐車場をつくるというニーズは極めて少ないと思います。前回、昭和39年の東京五輪と違って、既存の駐車場をいかにうまく活用していくかがポイントになると考えます。

森井 なるほど。

高木 そこでまず私が要望したいのは、まだ都内に残っている路上のパーキングメーターを撤去していくことです。あれがなくなれば道路左に一車線確保できる。そこを自転車専用レーンにすれば、歩道を走る自転車が少なくなって歩行者の安全確保にもつながります。そして、パーキングメーターをなくすことでそれまでメーターを利用していただいていた自動車を、既存の駐車場やコインパーキングに誘導すればいいのではないのでしょうか。

森井 そうですね。確かにパーキングメーターの役割はもはや終わったと言ってもいいかもしれません。それに加えて私が申し上げたいのは、ビルに組み込まれている駐車場をもっと一般に開放することです。ビル内の駐車場は、ともすればそのビルを訪れる人やそこに勤めるオフィスワーカー専用、というイメージをもたれがちですが、それを分りやすい誘導サインを用いることで「一般のドライバーも利用してOKです」と周知していく。できれば24時間、365日利用できるようになればなお良いですね。実現すれば路上のパーキングメーター撤去に伴って、新たな駐車スペースを探すドライバーの受け皿にもなるでしょう。

高木 2020年の東京五輪というビッグイベントは、大胆に東京の都市計画を見なおす千載一隅のチャンスですからね。この際、路上のパーキングメーターを全面的に廃止するところまでもって行って欲しいものです。

森井 東京五輪に関連した話でさらに付け加えると、ご存じのとおり、海外からの観光客が急増しています。政府は2020年の訪日観光客数・4000万人という目標も掲げました。2020年には当然、今よりもはるかに東京を訪れる外国人が増加することが予想されるため、国や都はその受け入れ体制をさらに整備しなければなりません。そこで駐車場はどんな役割を担えるのでしょうか。

高木 都市に不可欠なインフラであり、なおかつ交通結節点に存在するという点

で、駐車場が担える役割は決して小さくないと考えています。観光バスで移動してきた団体観光客が、オリンピック会場や観光スポット行きの交通手段に乗り換える場所になるのは当然ですが、私が考えるのは、観光情報のインフォメーションセンターのような機能を持たせられないかということです。

森井 例えばどのような機能を持たせるのでしょうか。

高木 駐車場があるエリア近辺ならではの細かい観光情報を発信し、観光客に役立てていただく、などが考えられます。あるいは移動手段の乗り換えを待つ間にコーヒーを飲んで休憩していただくスペースを設けるといった案も面白いかもしれません。要はコンビニの発想を参考にするということです。

森井 コンビニですか。

高木 はい。都市部のコンビニエンスストアがあれだけの高密度であるにもかかわらず、各々が営業できているのは膨大な消費者の存在以上に「多機能」であることが要因だと思います。最近のコンビニは、本当に何でもできるじゃないですか？ 日用雑貨、食料品は言うに及ばず、高品質で安価な軽食に美味しいコーヒー、銀行のATM、そしてマイナンバーで住民票などの公的書類も取得できる。しかも24時間、365日いつでも利用できます。だからこそ常に多くの人が集まり、賑わいが途切れないのです。駐車場もそうした存在になれば本当に理想的なのですが。



一昨年の10月に全日駐とアメリカの「IPI (International Parking Institute)」はシンポジウムを行った。これはその際の記念写真

「近い将来に予測される 新しい駐車場ビジネスの姿」 を共有

森井 駐車場に別機能を設けることで、ドライバーと駐車場オーナーがウィンウィンの関係を築くこともできますよね。例えば皇居前のパレスホテル東京の地下には、アメリカの電気自動車メーカー「テスラ」が設けた、テスラオーナー専用の急速充電設備があります。サービスの内容も優れていまして、ホテルの正面玄関でパレススタッフが鍵とクルマを預かり、充電を代行しておいてくれるのです。しかも6時間までは無料で停めておけるので、ドライバーはその間、パレスホテル内で仕事や食事など時間を有効に活用できる一方、ホテルにとってもお客様が増えることになり、メリットが生まれます。

高木 なるほど。バレーサービスといえば、2020年までにオートバレーパーキングがサービスを始める可能性が出てきていますし、エリア限定ではありますが自動運転が実現するという話も聞こえ

ています。駐車場ビジネスの在り様が大きく変わっていくことも考えられるため、全日駐では技術委員会において既に昨年から議論や研究を重ねており、今年には会員企業の皆様と「近い将来に予測される、新しい駐車場ビジネスの姿」を共有していきたいと考えています。

森井 その意味では、2016年は非常に大切な年に位置づけられそうですね。

高木 はい。それに加えて、欧米の団体やメディアとの協働、対応などの動きもあり、海外の駐車場ビジネスの知見を採り入れるような動きも出てきています。一昨年10月には我々と同様の団体である、アメリカの「IPI (International Parking Institute)」とシンポジウムを開催し、有益な情報をやりとりすることができました。さらに昨年末にはイギリス駐車協会の機関誌から取材オファーを受け、資料提供をしました。記事のテーマは「新たなソリューションで厳しい課題に立ち向かう日本の駐車場業界」というものですが、イギリス人の客観的な目線から実にうまくまとめられて



おり、感心しましてね。我々の機関誌『PARKING』の4月末発行号に日本語訳を掲載する予定になっています。

森井 それは非常に興味深い。私もその記事を楽しみにしております。本日は、日本の駐車場整備の変遷から将来的なソリューションなど、幅広い話題について対談することができました。誠にありがとうございました。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】森井 博のプロフィール

- 一般社団法人 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 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男性合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役CEO

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市生れ77才。
1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉ヶ丘高校卒
1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学) 卒
1961～1979年 石川島播磨重工業(現：IHI)
1979～1991年 東芝
1991年～ 現職

【趣味】 ゴルフ・ドライブ・歌・テニス・野球・水泳

【遍歴】 水泳(漁港で漁師の子供達と一緒に育ったため、小学生になる前から泳ぎが得意、野球(中学生までは本気でプロ野球選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・鉄腕 稲尾和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 淡河弘捕手は友人。原辰徳前監督の父 故・貢氏からはボクサー犬を貰った仲。少年野球コーチ6年間)、陸上競技(短距離、やり投げ、インターハイ2回出場、オリンピック3回出場の東京陸協 大串元会長とは友人)、テニス(元デ杯選手 本井満氏のコーチでかなりの腕前になるも、45歳時アキレス腱断裂で引退)、ゴルフ(熱心に勉強するも、なかなかシングルになれない。これをヘタの横好きという)車好きで、国産車、外国車数台所有。自転車は年齢を考え余り乗らないが、数台所有。健康のため、事務所にフィットネスマシン5台を置き、毎週数回トレーニングは欠かさない。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

