

防災力も備える
自走式駐車を訴求し
さらなる質の向上へ

飯島登美夫

一般社団法人日本自走式駐車場工業会 理事長
株式会社内藤ハウス 専務取締役 営業本部長

【プロフィール】

飯島 登美夫(いじま とみお)
1951年7月26日生まれ 慶應義塾大学経済学部卒 1985年7月16日株式会社内藤ハウス入社 2011年4月一般社団法人日本プレハブ駐車場工業会理事長就任(2014年に「一般社団法人日本自走式駐車場工業会」に名称変更)
趣味：絵画・音楽鑑賞、旅行、ゴルフ
モットー：「シンプルイズベスト」

飯島登美夫氏は、本誌特集対談に2度目の登場となる。今回は飯島氏が一般社団法人日本プレハブ駐車場工業会(当時:日本自走式駐車場工業会)新理事長に就任された後、2011年の8月号だった。以来、飯島氏が工業会を牽引してきた10年の間には、円高、アベノミクス始動、日銀のマイナス金利導入、2度の消費税引き上げ、働き方改革、東京五輪開催決定と、その延期を引き起こしたコロナ禍など、ざっと振り返っただけでもさまざまな経済、社会事象が起き、変遷を遂げてきた。そうした時勢の中、継続して工業会を先導してきた飯島氏の功績が非常に大きいことは言うまでもない。

さて、前回飯島氏と対談した2011年といえば、思い浮かぶのが今年3月に発生から10年を迎えた東日本大震災だ。震災地域に立っていた自走式駐車場も地震・津波に襲われたが、原則的に外壁を設けない開放された構造のため広い開放部を津波が通り抜けることができ、その圧力に耐えることができた。一部地域では津波の避難場所として活用され、100人単位で避難されたという。以来、工業会では、将来大きな地震被害が想定される日本各地の自治体を訪ね、地震・津波避難施設としての機能も兼ね備えた自走式駐車場の普及・推進を続け、成果を上げている。

この10年、自走式駐車場を通してパーキング業界の最前線を走ってきた飯島氏に、ここまでの振り返りと、多様な課題が待ち受ける未来への展望をお聞きした。(対談収録:2021年3月12日。リモート形式で実施)

多機能、大規模… 進む自走式駐車場の高品質化

森井 まずは改めて「国土交通大臣認定自走式駐車場(以下「認定駐車場」)ならではの強みを教えてください。

飯島 1層2段から始まって、いまや単独では6層7段、1～2階を店舗とした

店舗併用型なら8層9段も可能となり、ずいぶん大型化したものだと感じます。当初は在来工法に比べると物足りない部分もありましたが、昨今は多機能化し、遜色のない品質になったと自負しています。**森井** 1層2段の販売開始が大体30年前だったでしょうか。それが店舗を含めると8段9層! 隔世の感がありますね。

飯島 はい。さらに認定駐車場には、多くのメリットがあります。まずは、床版に合成スラブを用いた鉄骨構造で、その床版を多くの柱・梁が支えるという、シンプルで頑丈な構造が強さを発揮し、倒壊を防ぐことです。加えて、東日本大震災の際に実証された、外壁がない開放された構造ゆえに津波の力を逃がし、耐え得ることも特筆できます。

森井 そうですよ。その「発見」がきっかけになって、以降、自治体訪問活動が始まったと認識しています。それについては後で改めてお聞かせください。

飯島 分かりました。続くメリットとしては、各層をつなぐ幅広の緩やかな傾斜路は、車いすの方、お年寄り、小さなお子さんなども含めた多くの方が上層へ移動しやすく、フロアの幅広い車路も避難に適していることが挙げられます。

森井 先に挙げられていた6層7段など、大規模なものなら大勢の避難者を収容できますし、支援物資の仕分け、発着拠点などにも使えますね。

飯島 はい。2016年には、防災備蓄倉庫設置型自走式駐車場の大臣認定を取得しています。さらに主要構造部である柱・梁等の鉄骨に耐火被覆を必要とせず、防火区画や防火シャッター、泡消火設備を不要とする緩和措置を受けて消火設備を簡易にできること、煙の蓄積がされにくい設計であることも大きなメリットです。外装にルーバー、カラー鉄板、ALCパネルなどをさまざまな素材を使うことができますので、病院や商業施設などの本体施設と同様の外観デザインにして、一体感を出すこともできます。

森井 そうすることで街並みに融合させ、地域的美観を守ることもできますね。

飯島 そのとおりです。加えて、建築工程がシンプルであり、短工期で完成します。低コストであることはもちろん、メンテナンス費用なども低く抑えることが可能です。

森井 短工期、低コストということですが、在来工法と比較した場合、どのくらい割安につくることができそうですか。

飯島 これは私の感覚も含まれますが、およそ2～3割は安くつくれるのではないのでしょうか。多くの案件は大手のゼネコンの下に入って工事に携わるケースが多いのですが、低コストであることはゼネコン各社に浸透しており、工業会の会員メーカーに声をかけていただくことが多いですね。



2011年3月の東日本大震災では、津波被害に遭った地域で大臣認定自走式駐車場が津波の圧力に耐え、住民の避難場所として機能した(本田 豊氏撮影)。

日本自走式駐車場工業会HPのトップに動画もリンクが貼られている <https://purepa.or.jp/>

森井 改めてうかがうと、認定駐車場には実に多くの長所があることが分かります。

飯島 ありがとうございます。いまでは用途の幅も広くなり、アミューズメント施設に加え、医療施設、郊外の大型商業施設の付帯駐車場など、ひとつおりの需要に対応できるようになっています。

森井 1000台を超えるようなスケールでも対応は容易であると。

飯島 はい。お客様がそのような大規模の付帯駐車場導入を検討される際、当初から認定駐車場を前提にされる場合も多いと聞いています。

認定品表示板制度で 全国での認知度が向上

森井 工業会会員メーカーが設計・施工した認定駐車場に「国土交通大臣認定品表示板」を掲示する制度が、今年1月で4年目に入りました。ここまでの成果、今後の期待感などを教えてください。

飯島 この制度が始まったきっかけは、自治体訪問活動の際、“実際に街中に建築されている自走式駐車場の中で、どれが認定品なのか？”という素朴な質問を受けたことでした。当然、我々には一目

瞭然ですが、一般のお客様目線では、どれが在来工法で、どれが認定品なのか区別がつかないのは無理ありません。

森井 そのとおりですね。

飯島 行政が主導して建築する津波避難タワーとの差別化や、普段は駐車場として使うことができ、万一の際は避難場所・復興拠点になるという、極めて合理的な設備である点を強く訴求したい——そんな思いから認定品表示板制度がスタートしたわけです。

森井 現在、どのくらい普及しているのですか。

飯島 2020年度末までに引き渡しを予定している認定駐車場の認定品表示板交付枚数は、累計241枚に達しました。お客様の理解を得て、エレベーターホールなど、利用者の方が目にする機会の多い場所に掲示される事例が多いようで、ありがたいことだと思っています。普段は駐車場として利用され、路上駐車削減など街の美観維持向上にも貢献できます。ひいては地域の人への認知度が高まり、万一の際の避難場所としての周知も広まることが期待できます。

森井 先ほどおっしゃっていた、東日本大震災以降に始められた自治体訪問活動の、ここまでの成果はいかがでしょう。

飯島 東日本大震災が起きた東北から関東、南海トラフ地震が懸念される東海から西日本の太平洋沿岸など各地を回っております。認定駐車場が万が一の際は避難施設として機能することをお話すると、ほとんどの担当者から良い反応をいただきますね。ただ、いざ見積をお見せすると「そんなにかかるんですか…ちょっと予算がね…」となってしまいます。

森井 そうなると国の補助金の活用が目が向きますが、使える額はさほど高くはありませんから、このあたりはさらに業界がまとまって働きかけることが必要ですね。

飯島 はい。また、補助金とは別に、PPP、PFIの手法を採用するのもひとつの手です。例えば、大学病院など大規模な公共施設には、本体のスケールに伴って大規模な駐車場も必要になりますが、やはりコストが高む場合が多い。そこで付帯する駐車場をコインパーキングにして利用者様から駐車料金をいただき、それを財源として初期投資に充て、付帯駐車場の建設を検討していただくケースも増えてきています。今後、コロナ対策で国の財源はよりひっ迫することは確実であり、その意味では補助金の拡充はあまり期待できそうにないため、我々は、PPP、PFIの手法を活用するなど、柔軟

認定品表示板制度 —— 表示板掲出例



認定品表示板制度によって、認定駐車場が建築基準法で定められた構造の安全性や防災性の内容について、国の厳しい審査を受け、国土交通大臣による耐火火の認定を受けたものであることが明示されている。エレベーターホール脇やエレベーター横など、利用者の方が目にする機会の多い場所に掲示される事例は多い。



に対応していくことが求められると考えています。

森井 私もその考えに賛同します。今後、設備は公、運営は民間、つまり“公設民営”がひとつの理想的なスキームになるでしょう。将来的に津波被害が想定される沿岸の街には、PFI、PPPなどの手法で避難施設も兼用する公設民営の大規模な自走式駐車場をつくれれば良いのですが。

飯島 そうですね。国土交通省が、各建物の附置義務駐車場をひとつの駐車場に集約したり、街なかの路外駐車場を適性配置したりして、新しいまちの魅力を創出する方向性を打ち出していますので、会長がおっしゃるような沿岸部の公設民営自走式駐車場は、つくりやすい環境が整ってきたとも言えます。

森井 つまり、地方でのコンパクトシティ+ネットワークづくりで、駐車場も大きな役割を果たすということですね。

飯島 そうですね。コンパクトシティの中には、働く、住む、買い物をする、遊ぶなどの諸機能が集約されます。そして、目的は違っても人が集まる地方都市には、やはり車を停める駐車場も必要になる。当初、我々の主戦場は、人口が多い都市部という考え方もありましたが、いまや地方都市も非常に重要な市場といえます。

“避難場所”としての役割は着実に広まっている

森井 東日本大震災以降、実際に津波避難施設も兼ねた認定駐車場を建てた事例はありますか。

飯島 はい。例えば宮城県石巻市にある、漫画家・石ノ森章太郎さんの「石ノ森萬画館」の駐車場や、その近辺の市庁舎、病院などの付帯駐車場、さらに、静岡県静岡市にある住宅展示場の駐車場もそれに該当します。

森井 それらの駐車場には“津波発生時には、この建物に避難してください”と告知する「津波避難ビル」の表示もあるのですか。

飯島 あの告知の制度は国が主導なので、認定品表示板制度とは違って我々が直接関わることはできないのですが、静岡の住宅展示場の駐車場は津波避難ビルにも指定されています。津波ではありませんが、昨年9月、九州各地に甚大な被害をもたらした台風10号が接近した際、九州各地のパチンコ店が、地域住民に自走式立体駐車場を避難場所として開放します、とSNSなどで告知したというニュースがありました。もちろん、駐車場内での事故や災害等に起因する損害の責任は負いかねるとの前提はありましたが、ともあれ、自走式駐車場が自然災害から身を守る場所として認知されていることの証左になったと思います。

森井 ここ数年、深刻な被害をもたらす台風が増えているのは非常に心配ですが、そのような状況に対し、自走式駐車場ならではの貢献ができるということですね。

飯島 はい。こうした動きの背景には、2017年に「津波避難ビル等を活用した津波防災対策の推進について(平成29年7月5日)」(技術的助言)と「津波避難ビル等に係る事例集」が公表されたことも、関係しているかもしれません。

森井 それに伴い、S造(鉄骨造)の自走式駐車場も、事実上、津波避難ビルの指定対象になったわけですね。

飯島 そうです。従来のガイドラインでは津波避難ビルの原則的な指定はRC造(鉄筋コンクリート造)、またはSRC

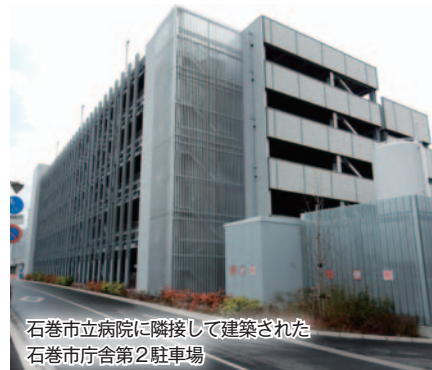
「3.11」後に採用された認定駐車場



石巻市かわまち立体駐車場
(3層4段型自走式認定駐車場)



「かわまち交流拠点整備事業」により整備された商業施設棟



石巻市立病院に隣接して建築された石巻市庁舎第2駐車場



石巻市庁舎第2駐車場
(5層6段型自走式認定駐車場)



気仙沼駅前災害公営住宅用駐車場
(3層4段型自走式認定駐車場)



認定駐車場に隣接して建つ気仙沼駅前災害公営住宅

造（鉄骨鉄筋コンクリート造）しか認められていませんでした。しかし、新しい技術的助言では、構造に関わらず必要な性能を確認されたものとなりました。

森井 貴工業会のほうで「S造も避難所として認めてほしい」旨の働きかけがあったのガイドラインの変更ですね。うまく活用して、津波、地震が想定される多くの地域に認定駐車場を増やしていただければと思います。

飯島 おっしゃるとおりです。重ねて努力していきます。

“カーボンニュートラル”に関わる付加価値の向上が課題に

森井 ここからは話題を近未来の対応に移します。昨年秋の菅首相の「2050年カーボンニュートラル宣言」にひもづき、2030年代にガソリンエンジンのみの新車販売を禁じる動きも出てきていることから、今後、国内の自動車市場は、EV、HV、FCV（燃料電池車）などへのシフトが加速すると考えられます。また、3月5日にHondaは、「レベル3」の自動

運転技術を世界で初めて実用化した「レジェンド」を発売しました。貴工業会としては、こうした事象にどのように取り組まれていきますでしょうか。

飯島 JARI（財団法人日本自動車研究所）や、国土交通省の後押しもいただきながら、認定駐車場が、どのように対応できるのか、検討を始めています。我々が関与できる分野は、自動パーレーキングになると思います。これは、車両とセンサーを設置した駐車場が協調する方式と、車両が自ら空きスペースを探して駐車する自律方式などが考えられますが、日本の場合は前者の、車両と駐車場インフラの協調型が主流となるようです。その点では認定駐車場が貢献できることもあるのではと考えています。

森井 この先、しばらくは自動運転車両と、古い車を好んで20年も乗り続ける私のような人間が運転する、従前のタイプの自動車が混在する期間が継続すると思います。となると、駐車場にも自動運転車両とそうではない車両が同居することになりますので、専用駐車スペースをエリアで分けるなどの対応が必要です。その際、自動運転車両用の車室はドライ

バーの乗り降りを考慮せずに済むため、現行よりサイズを小さくすることができ、より多くの車両を停められますね。

飯島 そのとおりですね。

森井 さらにEV用の充電設備の設置も課題になります。そういえば、トヨタ自動車が今春、水素利用の環境整備を進めるため、水素を利用する燃料電池システムの外販に乗り出すことが発表されました。FCV「MIRAI（ミライ）」の新型車向けに改良した主要部品をひとまとめにして、商用車や鉄道、船舶、定置式発電機向けに提供するそうです。水素ステーションの設置も視野に入れて、駐車場業界としても付加価値を高めていく必要があります。

飯島 そうですね。自走式駐車場にプラスαの施設を設けるには、総延床面積の4%以下に抑えるというルールがあるため、一度に多くの機能を加えることはできませんが、駐車場が大型化し、多様なタイプの車が増加していることを考えると、我々も4%の枠の緩和を働きかけるなどの活動が必要かもしれません。

森井 現在盛んに言われている“MaaS”についてはいかがでしょう。これからの

内藤ハウス 施工例



- ① 2020年6月17日、JR甲府駅南口に「天然温泉 城のホテル甲府」をオープン
- ② 某ビル共用駐車場棟（東京都江戸川区4層5段165台 2020年10月竣工）
- ③ 某病院駐車場（愛知県安城市5層6段456台 2008年12月竣工）
- ④ 某保育園園舎（神奈川県鎌倉市2階 延床639㎡ 2020年3月竣工）

自走式駐車場も交通の結節点、あるいは移動の中継点としての役割も求められるのではと考えます。

飯島 そうですね。病院や学校、ショッピングモールなど公共性の高い施設の付帯駐車場では、そうした考え方も考慮していくべきかもしれません。

お客様の真のニーズを掴み、想定以上の提案をしていく

森井 では最後に、今後の貴工業会の展望を教えてください。

飯島 ほとんどの業種にあてはまると思うのですが、これからは施工だけ、設計だけではなく、土地探しや資金調達など、付随するすべてのサービスをできるだけ取り揃えた体制が必要だと思っています。

森井 一貫通貫の仕組みということですね。確かに、お客様の利便性を考慮すると、仕事を依頼したり、相談したりする窓口は1ヵ所で済むことが理想です。ところで、緊急事態宣言が解除されるか否かが取り沙汰される昨今、内藤ハウス

さんでは、働き方も変わりましたか。

飯島 大体7割の社員がテレワークをしている状態です。

森井 つまり3割出社に抑えていると。それはかなりの達成率ですね。

飯島 はい。我々は建築業ですから、部署によっては現場に出ざるを得ない場合もありますが、それでもこの1年でずいぶん

体制は整ってきたと実感しています。出張も随分と減らせることが分かりました。

森井 コロナ禍が収束した後も、テレワークはひとつの働き方の柱として定着していくのでしょうか。

飯島 そう思います。と同時に、face to faceの大切さも痛感しました。直接対面とオンライン、両方の手段を適切に使い分けながら、お客様が本当に求めているものは何かを拾い上げ、想定されている



緊急事態宣言下だったため(3月12日対談実施)、森井はリモート参加。飯島氏もこの1年でリモート会議の機会は格段に増えたという

以上の提案をしていくこと。量ではなく、質に注力すること。これが本当に大切なのだと実感した1年であったと思います。

森井 おっしゃるとおりですね。私は今年の1月から原則的にテレワークを続けていますが、オンライン会議の際は、改めて真摯に相手の話に耳を傾け、しっかりコミュニケーションを取っていかうと思います。今日はお時間をいただき、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
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モーリスコーポレーション(株) 夫々会長

【略歴】 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ82歳。
1957年(昭和32年)石川県立金沢泉丘高校卒
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】 現在: ゴルフ・車・自転車・合唱
過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス

【遍歴】 ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1~2回練習場通い。エージシュートを毎年1回が目標。
車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。
自転車: 数台保有するも年齢を考え余り乗らない。
歌: 六本木男声合唱団で毎週1回練習に励む。年1~2回サントリーホール等で公演。2018年6月にはNY・カーネギーホールでも公演。
仕事: 健康のため平日は毎日9:00~17:00出勤。(コロナ禍の期間は在宅テレワーク+週3日出勤)
水泳: 小学校に入る前から泳ぎは得意。
野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。
陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。
テニス: 元テニスマスター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ウインブルドンを断念。

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。

