

「カーボンニュートラル」「多様化するモビリティ」に対応 自走式駐車場で社会に貢献



一般社団法人日本自走式駐車場工業会 理事長
株式会社北川鉄工所 取締役 常務執行役員
キタガワ サン テック カンパニー 社長

栗本 和昌

【プロフィール】

栗本 和昌(くりもと かずまさ)

1958年9月生まれ。広島県出身。駒澤大学経営学部卒業後、故郷へ戻り、株式会社北川鉄工所入社。2019年より株式会社北川鉄工所取締役常務執行役員 キタガワ サン テック カンパニー社長。2021年5月より一般社団法人日本自走式駐車場工業会理事長を務める。埼玉県に家族を残し、現在、本社のある広島県に単身赴任中。趣味は、地元の広島カープと、サンフレッチェ広島の試合応援とウォーキング。「ウォーキングするのは休日で、約3年前から始めました。3時間ほどかけて仕事の課題の整理など考え事をしながら歩いています。頭がクリアになりますし、健康にも良い。おすすめですよ」

今回ゲストにお招きしたのは、約10年にわたって一般社団法人日本自走式駐車場工業会(以下:工業会)のトップを務めた飯島氏の跡を継ぎ、2021年5月に新理事長に就任した栗本和昌氏である。以前から工業会の理事として、自走式駐車場の認知度向上、普及に尽力してこられた業界のキーパーソンのひとりだ。

栗本氏が掲げる「今後の工業会が取り組むべきテーマ」については本編をご覧ください。ただととして、対談を通じて頻りに話題になったのが、「駐車場は、ただ車を停めるだけでなく、付加価値を備えることが大切」という視点だった。自走式駐車場は、防災機能、店舗等施設併用など、既にさまざまなカタチの付加価値を備えたものが登場しているが、栗本氏はさらに多様化させるために、工業会会員各社と協働し、同時に国土交通省をはじめとする関係省庁、団体への働きかけを進めていくという。

近未来の自走式駐車場はどのように進化していくのか。東京台東区の北川鉄工所東京事業所に栗本氏を訪ねた。(*)

(聞き手:本誌編集長 山本 稔)

工業会が能動的に提案する姿勢、仕組みづくりが必要

山本 就任されてから少し時間が経ちましたが、改めて工業会の新理事長として

の抱負、展望などからお聞かせください。

栗本 諸先輩方のご努力で発展、拡大してきた工業会の理事長として重責を担うことになり、身の引き締まる思いです。工業会のさらなる発展のために、成果を出せるよう、知恵の限りを尽くしたいと考えています。従来、駐車場は「車を保管するためだけの施設」として普及してきましたが、今はそれに加えて「カーボンニュートラル」「多様化するモビリティ」という、2つの課題にも対応が求められています。いわば駐車場業界は大きな転換点に立っているわけです。このタイミングを前向きにとらえて自走式駐車場を進化させ、認知度向上を推進して、認定駐車場をさらに普及させることで社会貢献を進めていきたいと考えています。

山本 2021年夏号の工業会会報誌『ふれば』においても「カーボンニュートラル」「多様化するモビリティ」に言及されていましたね。この2つのキーワードを重視する背景を教えてください。

栗本 2020年、政府から2050年のカーボンニュートラル実現に向けたロードマップが発表されました。工業会もこれに積極的にチャレンジするべき、と考えたことがひとつです。具体的には太陽光発電の活用について国土交通省をはじめとする関係各所にご提案、ご相談を行いながら、多くの駐車場で屋上や壁面を低コストで緑化しつつ、地域のにぎわい

ベースや災害時の一時避難場所として活用いただければ理想的だと考えています。そうすることで、自走式駐車場を地域コミュニティの拠点のひとつとして提案することも可能だと思います。

山本 もうひとつの「多様化するモビリティ」は、やはりEV対応が軸になってくるのでしょうか。

栗本 そうですね。海外に比べればゆるやかですが、今後EV車両は増加が見込まれるため、多くの充電設備が必要になってくるはず。数年前までは、EVの普及はまだ先の未来の話だろうと予測していましたが、その後、周知のとおり普及が加速しました。スマホ、携帯の普及が爆発的に進んだのと似たような図式になるのでは、といった見方もあります。それをふまえると工業会としては、自走式駐車場を充電スポットとして活用したり、さらには、今後一般化していくであろうMaaSにおいても、自走式駐車場が交通結節点の役割を果たしたりといったことが求められると考えています。実現していくためには、お施主様、ゼネコンからの要望を受けて検討するのではなく、あくまで工業会、会員企業が能動的に提案できる姿勢、仕組みづくりをしていくことがカギだと思っています。

山本 そのためには、工業会の各会員企業さんとの意識共有が大切ですね。

栗本 そうです。その点でいうと今期の



1



① 東日本大震災発生時、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、避難施設として機能した©本田 豊氏 ② バンフレットでも避難施設としての機能を訴求 ③ 工業会HPで公園機能型駐車場をアピールしている。屋上に公園を設置することで環境への配慮やヒートアイランド対策に寄与。地域コミュニティ形成の拠点にも成り得る

3



* 撮影時のみマスクを外しています。



工業会の体制は、各社の経営幹部の方々が各部会長に就いており、最新情報や課題、成果などをスピード感をもって共有できるようになっており、非常に良いことだと思っています。さらに各部会相互のサポートや、協働などもしやすくなるはずですよ。

自治体訪問活動の継続は工業会の使命だ

山本 工業会会員メーカーが設計・施工を行った自走式の国土交通大臣認定駐車場に「国土交通大臣認定品表示板」を掲示する制度がスタートしてから来年1月でまる4年となります。ここまでの成果、手ごたえ、今後の期待感などを

教えてください。

栗本 この制度の目的は、防耐火に関する国土交通大臣認定を受けた自走式自動車車庫であることを駐車場に掲示することで、一般の利用者様に、その駐車場が、構造耐力、防災避難、維持管理などに関する取扱基準を満たした、安全・安心の認定駐車場であることを示すものです。今日時点で認定表示板の交付枚数は279枚に達しました。この制度が着実に広まっていると実感しています。

山本 当然のことですが、ユーザーにきちんと自走式駐車場の品質を訴求し、なおかつそれを継続していくことは大切ですよ。

栗本 そのとおりです。続けていくことで社会的に認知を得た自走式駐車場が拡大、普及していき、認定品表示板が安全認証のブランドを象徴するサインとして認知されていけば理想的です。

山本 自走式駐車場といえば、欠かせない機能となるのが「防災・減災」です。2021年が東日本大震災発生から10年ということで、国内では改めて、防災・減災に対する意識や注目が高まりました。昨今の自治体訪問活動の進捗、手ごたえなどはどうでしょうか。

栗本 コロナ禍で昨年、今年と訪問活動はできませんでしたが、コロナ明けには、地震、津波の被害がおよぶ可能性が高い沿岸地域の自治体を中心に訪問活動を

再開する予定です。東日本大震災発生時、実際に津波を受け流した自走式駐車場の動画をお見せしながら説明しますと多くの方々が賛同してくださるのですが、一方で「自治体単独では建設費用の捻出が難しい」という展開になるケースが少なくありません。

山本 自治体の場所による温度差のようなものはありますか。

栗本 そうですね。甚大な被害が想定される地域はやはり検討の仕方が前向きで手応えを感じることもあります。

山本 工業会の20年史で拝見しましたが、阪神・淡路大震災の際にも倒壊しなかった自走式駐車場があり、東日本大震災以前にもその堅牢さは証明されていたわけですよ。まあ、災害事例ばかりにフォーカスが当たることには複雑な思いもあるかもしれませんが、重要な事実として評価や認知が広がるべきだと思います。

栗本 おっしゃるとおりです。各自治体が課題とする費用については、沿岸地域への補助制度などの適用が受けられないかなど、工業会として国に働きかけていきたいと考えています。この活動はビジネスでの成果を得るというより、社会貢献の色合いが強いのかもしれません。一過性に終わらせず、津波被害対策が必要とされている自治体がある限り、継続していくことが工業会の使命であると認識しています。

■キタガワ サン テック カンパニー 施工例



東京江東区・豊洲の商業施設「千客万来」の自走式駐車場。2020年4月竣工

広島県福山市の県営鍛冶駐車場。海に面した場所で壁面緑化を行い、景観に融合している。2017年1月竣工



民間の取り組みで周知進む 自走式駐車場=避難施設

山本 自治体訪問活動については、「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、鉄骨造(S造)の自走式駐車場も事実上「津波避難ビル」の指定対象となったことは、間違いなく追い風ですよ。

栗本 そのとおりです。市街地などに存在する自走式駐車場は、基本的に、その周辺の住民のためではなく、遠くから駐車場に付随する施設を利用するために車でやって来る方のための建物でした。したがって、周辺住民の方からは、走行音などの騒音問題や排気ガスによる環境問題などを理由に、見方によっては歓迎されない建物だったわけです。

山本 残念ながら、そのような側面があることは否めないですね。

栗本 ええ。でも、津波避難ビルへの指定によって、周辺住民の皆さんが、万が一の災害時に有効に避難できる場所として認定され、歓迎されないどころか必要不可欠な建物と認知され、受け入れてもらいやすくなるのではと考えています。

山本 そうですよ。最近では店舗併用で8層9段の自走式駐車場も登場しており、

それだけの高さがあれば、豪雨や津波の水害からの避難もしやすくなるはずです。

栗本 また、工業会としては大変うれしい話として、民間の方々が自走式駐車場を避難拠点として実際に活用するケースも出てきています。特にここ2~3年、全国的に多発している台風や大雨による洪水被害に対して、駐車場が命を守る場所として活用される例が登場しているんですね。例えば2019年10月、三重県の四日市で象徴的な出来事がありました。三重、愛知を中心に店舗展開する遊技場チェーンの四日市店が、翌日の大型台風接近で車の浸水が心配だという周辺住民に対して、2階、3階部分の駐車場を開放しますとツイートしたところ、なんと1万2000回以上もリツイートされて拡散し、1万4000件以上の「いいね」を得たそうなんです。

山本 それは素晴らしい。四日市とその周辺の住民には、自走式駐車場=避難施設という認識がかなり浸透したのではありませんか。

栗本 そうですね。その時、幸いにも四日市地方は台風の直撃は免れたそうですが、それでも、およそ70台の車が自走式駐車場の上階に避難したそうです。その晩、利用者の不安を解消するため、店舗では、自走式駐車場の2・3階の照明をひと晩中点け続け、4階から上層は睡眠をとりたい人のために消灯としたと聞いています。また、これは2020年6月の事例



ですが、栃木県の佐野市は、洪水時に上の階へ逃げる「垂直避難」ができる場所を確保するため、同市内の「佐野プレミアム・アウトレット」を運営する不動産業、三菱地所・サイモン株式会社と同アウトレット立体駐車場利用についての協定を結んだそうです。こうした活動が広がれば、自走式駐車場の避難場所としての存在感は高まり、付加価値も向上していくのではないかと思います。

動画の平易さ、説得力で 工業会の活動をアピール

山本 続いて、現在制作中という、工業会、認定自走式駐車場を紹介するプロ



ホテル京都エミナースの自走式駐車場。コンビニエンスストアが1階に入る店舗併用型。2020年3月竣工

モーショントラックについてお聞かせください、完成が11月上旬と聞いております。タイミング的に難しいかもしれませんが、内容や活用方法を教えていただくことはできますか？

栗本 すみません、今日の段階では詳しいところまでは…ただ、動画の特性である、パンフレットやカタログよりも伝えやすく、分かりやすい内容になっています。今回制作した動画のテーマは、工業会は単に車を停めるためのスペースを提供しているのではなく、駐車場の建設

を通じて地域社会に貢献していることを、この動画を通して伝えること。①津波や洪水などの災害発生時に、生命や車という財産を守ることができる ②車社会の地域での土地の有効活用を可能にする ③屋上庭園など災害時以外にもさまざまなアイデアでレジャーやくつろぎの空間としても有効活用できる ④国土交通大臣の認定を取得することで、安全・安心な建物であり、なおかつ、必要となる設備を簡素化することで低コスト、短工期が実現できる…といっ

た自走式駐車場の多様なメリットを、動画を通じて国や地方自治体の方々に視聴していただきたいと考えています。

山本 何分くらいの動画ですか。

栗本 最終的には15分くらいに収まりそうです。

山本 これは工業会HPのトップに貼られるわけですよね。公開を楽しみにしています。ところで動画といえば、御社、北川鉄工所としても積極的に活用されていますよね。特に栗本さんをはじめとして御社の多くの幹部がメッセージを発信する、新卒学生のリクルーティング動画が印象的でした。コロナ禍でオンライン就活が増えているなか、動画の活用は功を奏していますか？

栗本 そうですね。当社に入社を希望するのは、地元広島や中国地方在住あるいは出身の学生が多いのですが、動画を使い始めてからは東京、大阪方面からも問い合わせをしてくる学生が増えました。特に当社はグローバル展開しており、その領域に興味を持つ学生も少なくないようです。

未来を見据えた「大空間駐車場」スーパーロングスパンタイプ

山本 なるほど。では、引き続き、御社の業務内容に特化してお聞きます。北川鉄工所 サン テック カンパニー様では、2021年5月に「スーパーロングスパンタイプ」を発売されました。この製品の特徴を教えてください。

栗本 まずはこの製品リリースに至るまでの背景から説明させてください。我々の主な駐車場の仕様打ち合わせ先は、ご存じのとおり、設計事務所やゼネコンです。元請けとしてお施主様と直接引合打ち合わせすることもあります。いずれも、お施主様＝駐車場利用者ではないため、駐車場の使いやすさなど、利用者目線の具体的なご意見を聞く

■キタガワ サン テック カンパニー「スーパーロングスパンタイプ」



従来の自走式駐車場のように入室を隔てていた柱がなくなることで(写真①→②)、車室レイアウトの自由度が向上する(③)



機会はあまりありません。我々の駐車場を購入していただけるクライアントはもちろん大切なお客様ですが、同時に、直接、駐車場を利用される方も重要なお客様です。それだけに、利用者様から見た駐車場の使い勝手にも注力しなければなりません。

山本 確かにそのとおりです。エンドユーザーの使い勝手にもしっかり配慮をするべきですね。

栗本 はい。そこで、クライアントとエンドユーザー、両者を満足させるため我々が開発したのがスーパーロングスパンタイプの駐車場です。最大の特徴は、車室スペースから極力、柱、ブレースを排除したことで大空間を確保したこと。ドライバーの視認性が向上して入出庫がしやすくなり、ドアが開けやすく乗り降りが安全、ストレスフリーになるなどのメリットが期待できます。

山本 (パンフレットを見ながら)この斜め車室のレイアウトは、スムーズに駐車できて、駐車場内の渋滞が緩和されるそうですね。

栗本 そうなんです。従来、車室幅は2.5m前後を基本に設定していますが、今後、自動車の大型化や高齢ドライバーの増加によって、車室幅をもっと広げた「ゆとり駐車場」のニーズも増してくるでしょう。その点、スーパーロングスパンタイプは柱、ブレースの制約がほとんどないため、車室スペースの幅を自由に決めることができます。

山本 なぜそうした構造が可能になったのですか。



栗本氏のモットーは「近視眼的にならず、常に5～10年先の中長期的な視点を忘れないこと」。業界のリーダーとして今後の活躍に期待が高まる

栗本 これは従来のラーメン構造とブレース構造を組み合わせ、ハイブリッドにしたことで実現しました。利用者様の入出庫に直接干渉しない、駐車場の外側にブレースを集めたことで、大空間が可能になったのです。自走式駐車場は、竣工後、約20年間は大規模なメンテナンスをせずに利用し続けていただける頑丈な建物なのですが、逆に言えば、自動車の進化に合わせて簡単に改修できるフレキシビリティがあまりありません。今から20年後の自動車がどんな形状になっているか？ 駐車場がどのようなカタチで利用されるか？ こうしたことをふまえつつ、我々は購入されるクライアント、さらにエンドユーザーの目線に立ち、将来の自走式駐車場の利用方法を想定した提案を行っております。スーパーロングスパンタイプのような駐車場を増やすことで、柱の少ない駐車場がスタンダードになるよう、普及させ

ていく予定です。

山本 では最後に工業会理事長としてのお立場に戻っていただき、今後の展望について教えてください。

栗本 今後は若い世代の自動車離れ、カーシェアリングの普及などによって、自動車の保有台数は減少していくことが予想されます。我々メーカーを取り巻く環境はますます厳しくなるでしょう。しかし、今日お話しさせていただいた取り組みをしっかりと継続していくことによって、自走式駐車場の付加価値と認知度を向上させ、工業会一丸となって自走式駐車場の普及・拡大に努めていきたいと考えています。

山本 分かりました。多様な話題にお答えいただき、大変勉強になりました。今後の自走式駐車場工業会の取り組みに期待すると同時に、御社の発展もお祈りしております。本日はお時間をいただき、誠にありがとうございました。 **PP**

(2021年10月18日収録)

聞き手：本誌編集長 山本 稔 (やまもと みのる)

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする(有)サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

過去の対談記事をWEBで公開しています

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

