

自走式駐車場のプレゼンスは 国土強靱化の加速で拡大する

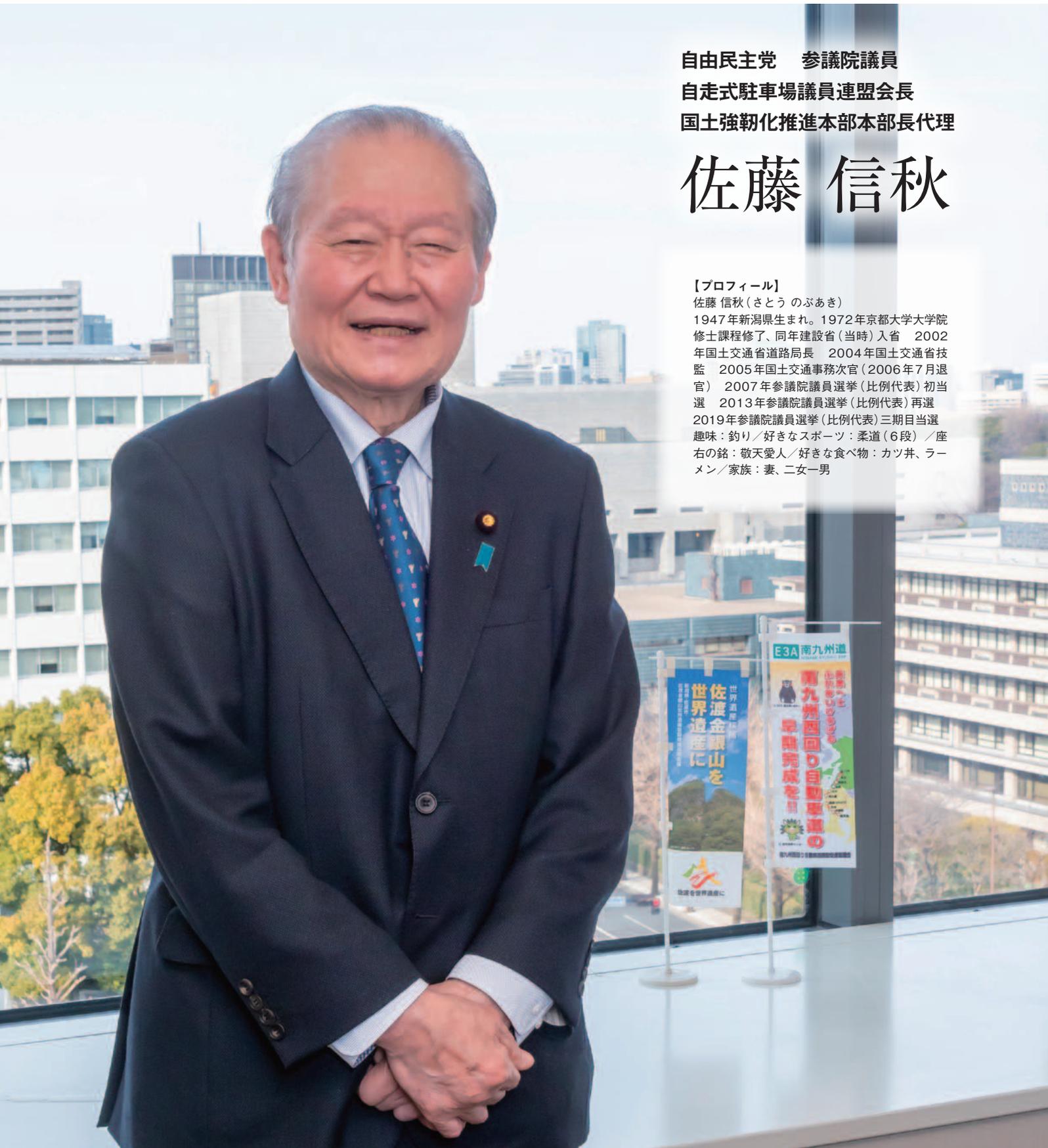
自由民主党 参議院議員
自走式駐車場議員連盟会長
国土強靱化推進本部本部長代理

佐藤 信秋

【プロフィール】

佐藤 信秋(さとう のぶあき)

1947年新潟県生まれ。1972年京都大学大学院
修士課程修了、同年建設省(当時)入省 2002
年国土交通省道路局長 2004年国土交通省技
監 2005年国土交通事務次官(2006年7月退
官) 2007年参議院議員選挙(比例代表)初当
選 2013年参議院議員選挙(比例代表)再選
2019年参議院議員選挙(比例代表)三期目当選
趣味:釣り/好きなスポーツ:柔道(6段)/座
右の銘:敬天愛人/好きな食べ物:カツ丼、ラー
メン/家族:妻、二女一男



今年で東日本大震災発生から11年。復興は着実に進んでいるが、一方で震災の記憶の風化を感じると嘆く人も少なくない。そんな中、震災の恐怖を忘れることなく、なおかつ、今後、私たちを襲ってくると思われる深刻な自然災害の防災、減災のために全国で普及活動を継続してきたのが一般社団法人日本自走式駐車場工業会(以下「工業会」)だ。国土交通認定自走式駐車場(以下「認定自走式駐車場」)が3.11の大津波を逃れた住民の避難場所としてしっかり機能したことを契機に、認定自走式駐車場のメリットを発信する取り組みを続けている。

そこで今号の対談は、工業会を力強くサポートしている自走式駐車場議員連盟会長の自民党参議院議員、佐藤信秋氏にご登場いただいた。佐藤氏がライフワークとする国土強靱化において、今後、自走式駐車場はどんな役割を果たすのか。活用の可能性を広げるために、議連はどのような支援を考えているか。たっぷりとお話をうかがった。

2022年3月7日収録

聞き手：本誌編集長 山本 稔

国交省で培った知見と人脈で議連において重要な役割担う

山本 まずは佐藤先生が工業会に携わるようになった経緯から教えてください。

佐藤 平成元年、1989年だったでしょうか。当時国土交通省にいた私と住宅局長が、綿貫民輔先生、野中広務先生、野呂田芳成先生、村岡兼造先生に呼ばれて「今度、日本プレハブ駐車場工業会(当時)という業界団体が発足することになったのでよろしく頼む。協力してやってほしい」と伝えられたのが始まりです。

山本 工業会に携わり始める前、お仕事の中に「駐車場」は含まれていましたか。

佐藤 ターゲットとして駐車場は含まれていました。民間の皆様への助成として

低金利の融資で支援の仕組みをつくりましたね。工業会発足の前後、東京をはじめとした都市部を中心に、路上駐車問題が深刻化し始めました。取り締まりの強化をお願いし、効果は出ましたが、抜本的な対策として路上から移動してもらった車を停める場所をつくらなければなりません。その点で、工業会の発足は時代に即したものだだと思います。

山本 政治家になられてからも、自走式駐車場に携わっておられたのですか。

佐藤 はい。野呂田先生から「工業会の議員連盟に入ってほしい」との話をいただいて加入しましたので、継続して力添えを致しました。

山本 先生は国土交通省で事務次官まで務められた方ですし、議連に加入された当時、諸先生方のなかで最も駐車場の実情をご理解されていただろうと推察致します。議員連盟にとって、先生が関わったことは大きかったでしょうね。

佐藤 確かにキャリアは積んでいたのですが、当時、ほかの先生方に比べると知見はあったと思います。工業会からのご要望などをトランスレートして議員の先生方に伝える役割を担いました。また、国土交通省の住宅、都市、道路などの各局とのリレーションもありましたので、何かと話がスムーズだったことも、私が議連に入ったプラス材料になったと思います。

山本 以降、佐藤先生のご尽力もあって、工業会の認定品は徐々に多層化し、現在、1・2階の店舗併用型で8層9段にまで到達しました。また、2017年7月には、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も業界にとっては画期的な出来事でした。

佐藤 工業会と会員企業の真摯な取り組みによって、型式がしっかりしてい

たからこそその進化だと思っています。これからも惜しまず支援していくつもりです。

国の財政支援強化で津波避難施設の整備を後押し

山本 次に、認定自走式駐車場に関する現在の状況についてお聞きしたいと思います。工業会では、認定自走式駐車場が津波避難施設としても機能することについて、全国の自治体を訪問し意見交換を行っています。

佐藤 いまは直接対面でのプレゼンが難しい時期だとは思いますが、今後も積極的に展開していただきたいと思っています。もちろん我々も、全国の自治体へのアピールなどお手伝いをしていくつもりです。そういえば工業会では、認定自走式駐車場がいかに津波に強い構造なのかを説明する映像をつくり、それも使ってプレゼンされているのでしたよね。

山本 はい。工業会の中川 賢副理事長が中心となり、制作、編集にも立ち会ったそうです。認定自走式駐車場がなぜ津波に強いのかを映像でわかりやすく説明され、津波避難施設としても優れていることが訴求できる内容になっています。

佐藤 SNSでも展開していると聞いています。フェイスtoフェイスの活動がしづらい状況はまだ当分続きそうですから、



事務所に貼られていた佐藤氏の活動を記録した写真。2021年7月、熱海で発生した伊豆山土砂災害の現場も視察(写真左端)するなど精力的に動いている



映像をうまくそういった訴求活動に使っていただければ良いと思います。

山本 ただ、自治体訪問では、「(津波避難施設として)予算が付けられないので導入は厳しい」という声も少なくないと聞いています。

佐藤 そうした自治体の声に対しては、議員立法で国会での成立を目指している法改正が寄与できるかもしれません。昨年末、内閣府の有識者検討会が、太平洋の岩手県沖から北海道沖にかけて、日本海溝・千島海溝沿いで起きるマグニチュード9クラスの巨大地震について被害想定を公表したのはご存知でしょうか。

山本 はい。首都直下地震、南海トラフ地震と同等、あるいはより深刻な被害をもたらす地震であると聞き、衝撃を受けました。

佐藤 有識者検討会では、地震が冬の深夜に発生した場合、死者数が最大となり、極寒の地では、津波に巻き込まれて濡れた重傷者が低体温症によって死亡する恐れもある、としています。そこで今年の2月半ば、自民党は日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震対策を推進する特別措置法改正案の骨子をまとめました。北海道から千葉県にかけての太平洋側に甚大な津波被害が想定されるため、自治体による津波避難施設の整備に対する国の財政支援を強化することを柱としています。

山本 柱はどのような内容ですか。

佐藤 2013年に改正した南海トラフ地震対策特別措置法の内容を踏襲して、地方自治体が取り組む対策施設の整備を後押しできるような内容です。例えば、市町村の避難タワー整備や高台移転への財政支援などが盛り込まれます。この法改正が成立後、認定自走式駐車場であれば、一部に暖冷房を入れられるようにすると、各自治体の印象も変わってくるかもしれません。そうした付加価値を加わると、例えば、庁舎など公共施設の駐車場として薦めやすくなりそうです。



2011年3月の東日本大震災での記録。津波被害に遭った地域で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)。この事実を出発点として工業会の“全国行脚”が続いている

階層別に機能変更しやすいのが自走式駐車場の強み

山本 続いては、今年の工業会の賀詞交歓会で先生がおっしゃっていた、高速道路のSA、PAの駐車スペース立体化のお考えについてお聞かせください。その構想において自走式駐車場が大きな役割を果たせそうですね。

佐藤 全国には人気の観光スポット化しているSA、PA、さらには道の駅なども点在しています。いずれも多くの車が集まってくるだけに、特に休日ともなるとエリアの駐車場に停められない車の渋滞が発生しますし、歩行者の安全確保も難しくなります。そこでそうした人気の高いSA、PA、道の駅などの駐車場不足問題を解消するひとつの手段として、自走式駐車場の導入を提案し続けています。既にNEXCOの関係者にも話を伝えました。法改正などのハードルは特にありませんので、検討してもらえると良いと思います。

山本 先生をはじめ、議連がそうしたアクションを起こしていただくのは心強いですね。SA・PAの駐車場立体化といえば、東京湾アクアラインの海ほたるなどが好例ですね。自走式駐車場が全国の高速道路に活用される未来を見たいものです。もうひとつ、SDGsに関連した工業会の取り組みについて聞かせてください。待ったなしのカーボンニュートラル化へ向けて、認定自走式駐車場においても、太陽光発電パネルを設置するほか、壁面・屋上緑化、EV充電設備の設置などが進められています。これについてはどんな見解をお持ちですか。

佐藤 もちろんこれも積極的に展開すべき取り組みだと受け止めています。特に自走式駐車場は構造的にそうしたことがやりやすいですね。例えば、屋上にパネル、その下の層はEV充電、さらにその下は防災施設を集約するなど、フロ

ア別に機能を変えることができる。もちろんパネルや防災施設を置くことで、同時に駐車スペースをつぶすことにはなりますが、バランスを取って進めていくべきでしょう。太陽光発電パネルで創電した電力を、同じ駐車場内の充電器に送ることができれば、地産地消、自己完結型の自走式駐車場となって、よりSDGsに資するのではないのでしょうか。

自走式駐車場業界の追い風に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」

山本 続いては、令和2年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に話題を移します。自民党の国土強靱化推進本部本部長代理も務められた先生から、改めて国土強靱化のポイントや展望、この加速化に自走式駐車場業界はどのように関わっていくことが期待できるかなどを教えてくださいませんか。

佐藤 この対策の背景にあるのは、気候変動などの影響によって自然災害が激甚化・頻発化していること、および、南海トラフ地震、首都直下地震、先ほど述べた千島海溝、日本海溝付近の大地震などの発生が切迫していることです。

さらに、高度成長期以降に整備されたインフラの老朽化が進行していることも挙げられます。こうした懸念に適切に対応しなければ、日本の行政・社会経済システムが機能不全に陥りかねません。この5か年加速化対策によって、抜本的な防災・減災対策を築く裏付けとなる、中長期的な予算措置を講じることができました。事業規模はおおむね15兆円、計123項目の対策が定められています。

山本 どのような点がポイントになるのでしょうか。

佐藤 まずは以前の3か年緊急対策から、5か年加速化対策に長期化したこと、次にインフラの老朽化対策や高規格道路のミッシングリンク解消など内容が拡充されたことが挙げられます。さらに規模の拡大も目玉です。以前は3年で7兆円だったのが、5年で15兆円と1年あたりはおおよそ3割増となりました。さらに、通常予算に加えて、「加速化」として別枠が上積みされたことも大きなポイントです。

山本 5か年加速化対策の資料を拝見すると、駐車場業界が関係する国土交通省の所管分野での対策は、53項目となっていますね。事業規模は全体の6割に相当する9.4兆円ですから、かなりの予算が付いています。自走式駐車場導入の可能性も拡大しそうです。

佐藤 先にも申し上げたとおり、高速道路のPA、SA、道の駅、さらには自治体庁舎の駐車場などはターゲットにできるでしょう。そうした対象であれば我々も支援しやすいと思います。

山本 自走式駐車場はもちろん、駐車場

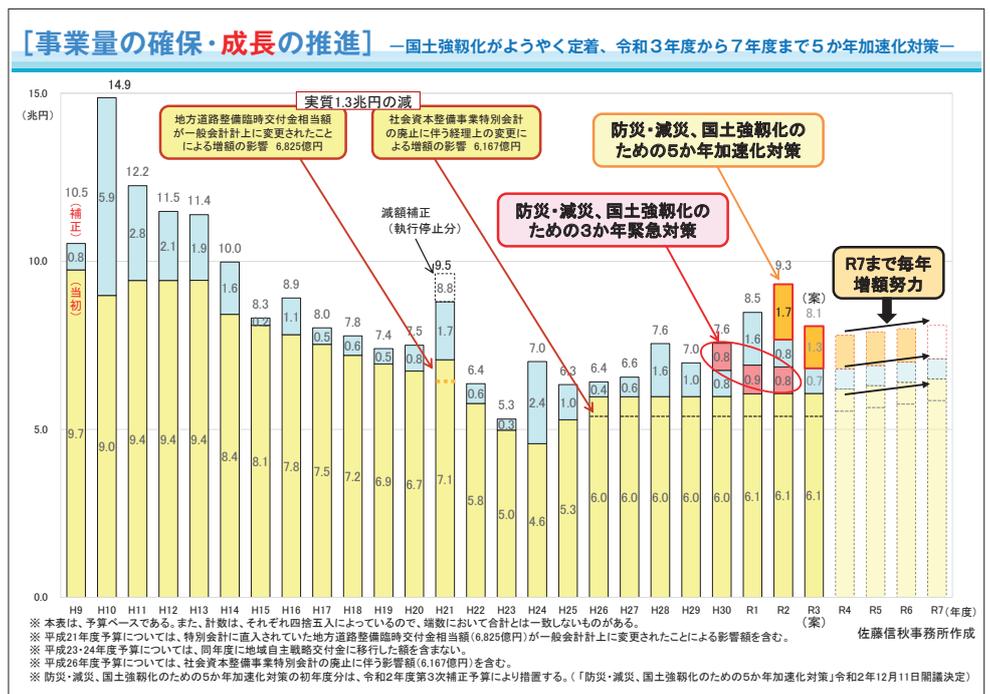


業界全体としても期待が高まるのではないのでしょうか。

佐藤 承知しました。

都市部一極集中は緩和 バランス良く国土を使うべき

山本 さて、少し話題は変わりますが、官僚時代からまちづくり、インフラ整備



平成9年度(1997年度)以降の国土強靱化を予算ベースで示したグラフ(佐藤信秋事務所提供)令和3年度(2021年度)から始まった「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に期待が集まる

1

1. 利用・運営編

事例1-5. 民間の立体駐車場を活用した津波避難ビルの例

- 民間の立体駐車場を津波避難ビルに指定し、来場者や近隣住民、従業員等の津波発生時の緊急避難場所を屋上に確保している。(静岡県静岡市)

国土交通省告示に基づく構造計算により、鉄骨造の津波避難ビルとしての構造安全性を確認している

屋上に緊急避難場所を確保している

2



① 2017年7月に内閣府防災担当が公表した「津波避難ビル等に係る事例集」の7Pに、津波避難施設として活用されている認定自走式駐車場の実例が紹介されている ② 2018年1月以降に建築された認定自走式駐車場に掲出されている「認定品表示板」。

に携わってこられた先生にお考えをお聞きしたい、気になるニュースがあります。今年1月末の総務省調査で、東京一極集中にゆるみが生じ、東京23区は初の転出超過になったことが報じられました。また、近年の働き方改革、コロナ禍によってリモートワークが浸透し、ニューノーマルを地方創生の追い風に、といった声もしばしば聞かれます。先生は、こうしたムーブメントをどのように受け止められるでしょうか。

佐藤 地方活性化に結び付く動きは、もっと加速化しなければいけない、と考えています。かつて、1962年に策定された第一次の全国総合開発計画では、多軸連携型国土を標ぼうして、広い圏域で、個性的な地域間の連携、交流を図ることによって、集積に替わる国づくりを目指していました。特に東京～大阪のベルト地帯に多機能が集中する状態はよろしくない、という認識をいわば国是としていたわけです。私もその考え方には賛同していました。当たり前のことですが、活用できる国土はバランス良く使わなければなりませんからね。しかし、平成に入ってからその流れが代

わり、東京～大阪間に資本や技術、労働力をつぎ込むことが効率的である、という考え方が台頭してきた。結果、全国総合開発計画は、国土形成計画へと移り変わり、東京をはじめとする大都市一極集中の土台がつけられたわけです。

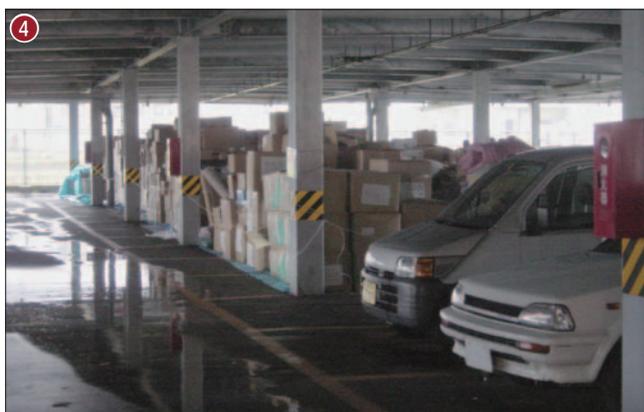
山本 現在～未来の深刻な課題となった、地方の過疎化を招く要因になったと。佐藤 そうですね。ですから私としては、先ほど山本さんがおっしゃったニュース、地方への分散のような人の移動は、是としています。高齢化、少子化によって日本の人口は減少する状況にありますし、可能な人は地方に移っていただければ良いですね。もちろん、そのためには我々としても努力して、地方で等しく行政サービスが受けられる、仕事を安定して続けられるなどの環境をつくっていかねばなりません。

自走式駐車場は大都市のレジリエンスも高める

山本 東京に暮らし、仕事の多くを東京で行っている私が言うのもなんですが、やはり東京に多くのモノが集中し過ぎるのは良いことではないですね。コロナ禍でも特に大きなダメージを受けていますし、首都直下地震のリスクもあります。佐藤 東京の災害リスクといえば、特に江東5区といわれる、墨田区・江東区・足立区・葛飾区・江戸川区では大規模な水害リスクが高いとされています。2019年秋の令和元年東日本台風では荒川、利根川などの水位が上昇し、周辺に住む住民への避難が真剣に検討されました。結果的に都内で荒川や利根川が決壊することはなく、住民避難も行われませんでした。同様に、あるいはもっと深刻



③ 各層をつなぐ緩やかで幅の広いスロープは車椅子を含む大勢の人が避難しやすい ④ 被災地に向けた支援物資を運ぶ車の発着拠点としても活用できる。写真は2004年10月に発生した新潟中越地震での自走式駐車場活用例



な災害がこの先襲ってくる可能性は低くありません。また、利根川が氾濫しなかったのは、利根川水系のハッ場ダムが完成し、2019年の台風上陸前から試験湛水を始めていたためだとの話もありましたが、これからの水害でも、持ちこたえてくれるかどうかは分かりません。

山本 民主党政権で一旦建設工事が中止されたハッ場ダムですね。2019年の台風被害の後「間にあって良かった」との報道があったことを思い出しました。

佐藤 そうです。ともあれ、東京などの都市部でも自然災害への備えは当然必要であり、その点で認定自走式駐車場の防災機能は有効になってくる。国土強靱化のメニューにもなり得ます。

山本 なるほど。ダムの話で関連した質問ですが、社会は、水を農業用水や都市用水などにうまく利用する「利水」には比較的高い関心を持っていると思うのですが、河川の氾濫を防ぎ、水を統制する「治水」となると、災害が発生した時しか思い出さない印象があります。

佐藤 広報宣伝はまだ不足している印象がありますね。首都圏ではハッ場ダム以外にも、渡良瀬遊水地や都内の神田川・環状七号線地下調節池、国道16号の地下約50mに建設された地下放水路の首都圏外郭放水路など様々な施設があり、水害発生時には実は大きな役割を果たしています。都心部でも、かつては大雨が降ると浸水してしまう地域は散見されましたが、いまではほとんど見られなくなりました。首都圏の水害対策はたまに報道されることはありますが、施設の



発言に対してこちらからの確認を挟むと「そうそうそう…」と温和に返答していた佐藤氏。初対面の相手でもまったく緊張させない、強い寛容力をお持ちの方だった

存在が広く首都圏住民に認知されているわけではありません。もっと働きかけが必要です。これは地方にお住まいの住民に対しても同様ですね。

山本 地方は首都圏と違い、いま教えていただいたレベルの治水施設はそれほどつくられていないと思います。だからこそ、防災機能を備える認定自走式駐車場の存在感が向上するのでしょうか。

佐藤 そうですね。先述しましたが、津波を受け流す構造に加えて、創電、暖冷房の付いた避難施設もつくことも可能であるなど多機能を訴求することができます。また、スロープで移動できるユニバーサルデザインの建造物であり、時代の要請にも応えています。

山本 本日の対談を通して、本当に先生は「土木愛」の強い方なのだと思えて認識致しました。最後にお聞きすることになって恐縮ですが、先生が土木の領域に進まれた理由は何だったのでしょうか。

佐藤 高校2年生の時の新潟地震(1964年6月)の被災経験が原点です。私が暮らしていた新潟市中央区を流れていた信濃川の昭和橋が落ち、アパートが倒れ、石油コンビナートでは大規模な火災が発生しました。マグニチュード7.5、最大深度は5でしたが、それでも新潟のインフラは大きな打撃を受けたのです。将来、このような悲劇を起こさないために自分ができることは何かを考えました。建造物の耐震性、耐久性を上げるのなら建築科ですが、私は、まち全体、まちそのものを強靱にしたいとの思いがありました。そこで土木工学を学んだのです。

山本 そういった原点が、まさに今日の活動につながっているのですね。教えていただき、ありがとうございます。本日は、今後の発生が指摘される大地震や大津波の防災、減災のために、認定自走式駐車場の機能性の高さを実感した対談となりました。誠にありがとうございました。 **PP**

聞き手：本誌編集長 山本 稔（やまもと みのもる）

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工芸学部卒業。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

