

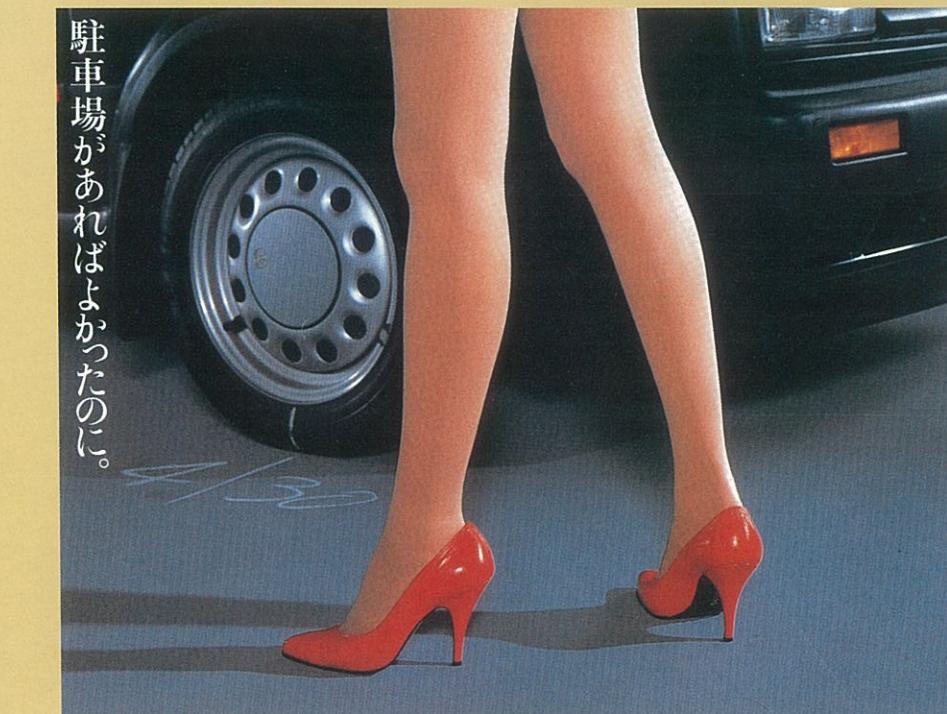
CUBE

Winter, 1993 No. 3

IHI PARKING NEWS

キューブ
3

IHI
PARKING
NEWS



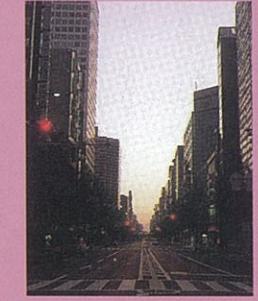
駐車場があればよかつたのに。

IHI
石川島播磨重工業
パーキングシステム事業部



石川島播磨重工業株式会社
常務取締役
立体駐車場工業会々長
武井 俊文
TAKEI TOSHIFUMI

CUBE
IHI PARKING NEWS
Winter, 1993 No.3



表紙のこぼ

大阪・本町。午前6時20分。1月。
快晴。気温2度。無風。
遠景一曙光に染まる生駒峰。
近景一日當から離脱した
都市の街路。
透徹、峻厳、期待の夜明け。
1月。午前6時20分。快晴。
大阪・本町

C O N T E N T S

- 1 卷頭言
新年あけましておめでとうございます。
- 2 立体展望 ●環境との共生を考えた新しいパーキングのかたち
“IHIエレベータパーキング”
- 5 パーキング百科 ●駐車場問題を考える
駐車場整備のための融資制度
- 7 視点360 ●景観シリーズ ●大阪長瀬パーキング
機械式駐車場と環境デザイン
- 9 ユーザー訪問 ●千葉県木更津駅前西口駐車場
大規模な都市構想の一環として
安全で親しみやすい公共駐車場を整備
- 11 ユーザー訪問 ●静岡市のコンコルド曲金店
お客様本位の店づくり、駐車場づくり。
- 13 映画に見るパーキング・シーン ●ヘッドライ特集
“霧の逃避行もガレージでのいさかいから”
- 14 キューブコミュニティ
東南アジア初の駐車場国際会議がマレーシアで開催
地域に密着した細やかなパーキング営業をIHI京滋営業所 他

『CUBE』「立体」の意。三次元的な思考を要する時代の扱い手でありたいといふ希望をこめた誌名。

式サ後文

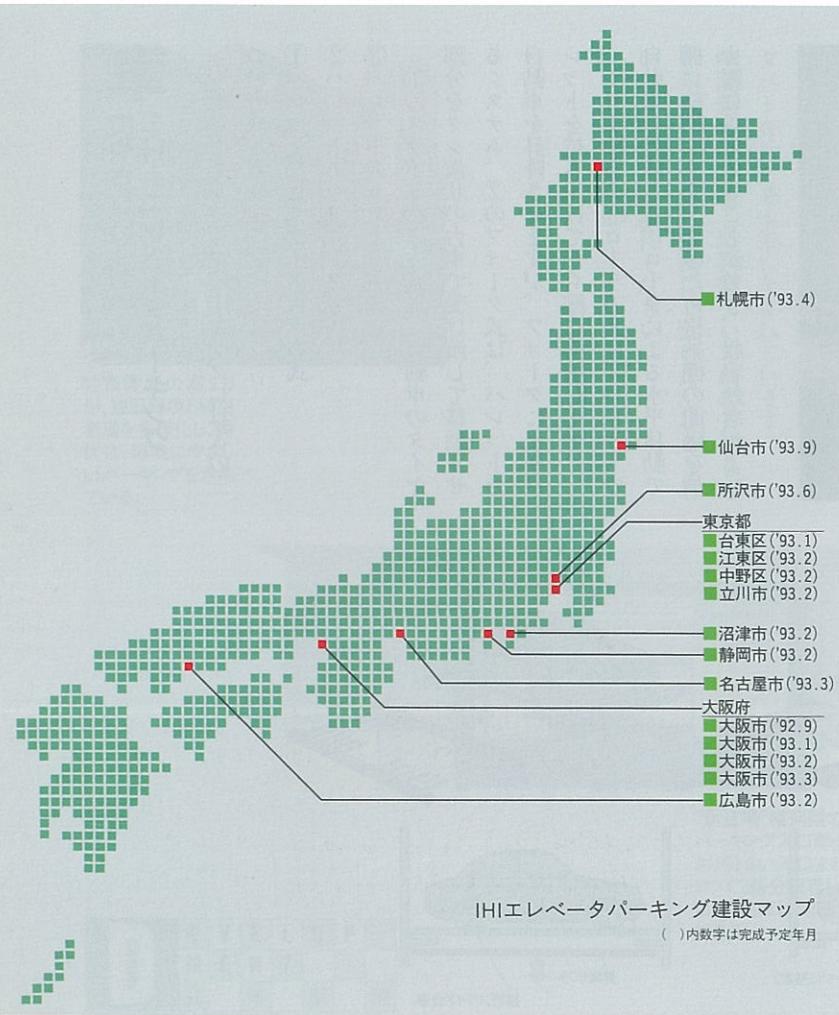
環境とともに生きる
パーキングシステム

わが国の自動車保有台数は、平成四年ついに六千万台を突破しました。年々深刻化する都市部での交通渋滞と駐車場不足は、慢性化する一方といつても過言ではないでしょう。各方面での積極的な駐車場整備の促進によって駐車場の建設件数は伸びていますが、都市部では駐車場用地の確保はなかなか難しく、いまや住宅地に隣接する商業地域にも機械式駐車場の建設が進められるようになってきています。

こうした背景のなかで浮かび上がってきたのが、機械式駐車場による騒音や振動などの環境問題です。また、都市の生活やビジネスのあり方も変化し、深夜まで駐車場を稼働させなくてはならない状況になってきています。このような都市機能を支える駐車場としてクローズアップされてきたのが、低騒音・低振動を特長とする「IHIエレベータパーキング」なのです。

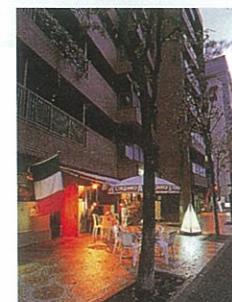
J PモータープールにIHI
エレベータパーキング第一号機、完成

大阪市中央区のJPモータープールにIHIエレベータパーキングの第一号機が、平成四年九月に完成し、一〇月一日より稼働を開始しました。JPモータープールのある中央区瓦町周辺は、銀行や企業の大きなビルやテナントビルなどが立ち並ぶビジネス街ですが通りを一本入ると、すぐに住宅地域に接している場所です。特に騒音には注意しなければならない難しい立地条件であるために、低騒音・低振動が特長であるIHIエレベー



D E V E L O P -
M E N T
立 体 展 望

時代はゆとりとやすらぎを求めています。
環境、安全、経済性、そして、
余裕のあるシステムづくり。IHIが
提案する新しいパーキングのかたち、
それが“IHIエレベータパーキング”です。



大阪市中央区のJPモータープールにIHIエレベータパーキングの第一号機が、平成四年九月に完成し、一〇月一日より稼働を開始しました。JPモータープールのある中央区瓦町周辺は、銀行や企業の大きなビルやテナントビルなどが立ち並ぶビジネス街ですが通りを一本入ると、すぐに住宅地域に接している場所です。特に騒音には注意しなければならない難しい立地条件であるために、低騒音・低振動が特長であるIHIエレベー

タパークリングが導入されたわけです。

仕様は九〇度ターンテーブル内蔵型、基盤立て六八台が収容可能であり、外壁も高級感に気に入る支柱やパイプが一切ないため、ドライバーに圧迫感を与えることがありません。

入口部分には十分な広さがあり、入庫の際に気に入る支柱やパイプが一切ないため、ドライバーに圧迫感を与えることがありません。また、パレットと床との段差もないのに出入庫がスムーズに行なえますし、足元がすつきりしているので自動車からの乗降もたんへん楽です。入口まわりにたっぷり余裕をもたせているのも、これまでの経験に基づいた利用者への心配りの表れといえましょう。

人にやさしいIHIエレベータパークリング

IHIは、平成一年よりエレベータパークリング



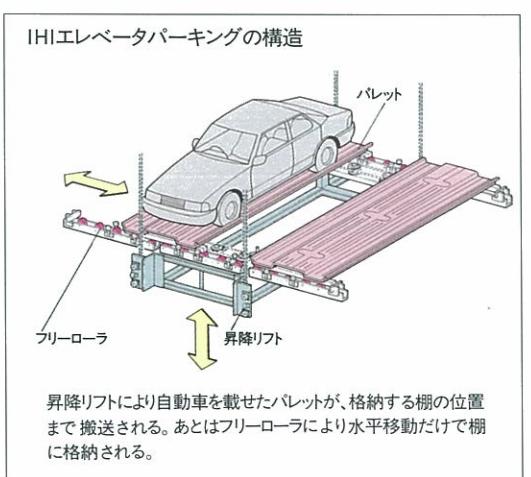
フリーローラの採用により水平移動だけで棚に格納できるため、収容効率は抜群である。

ドアプロテクターが設置できるのも、パレット式ならではのメリット。さらに、水やオイル漏れ、シャシーの汚れなどで他の自動車やパークリングのメカニズムに悪影響を与えることもない。

利用者への案内もデジタル表示を採用。音声による案内と文字による案内で、利用者にわかりやすい方式になった。



広さと余裕のある入口部分。ドライバーにとっては、入庫しやすく乗り降りしやすい快適な入口である。



昇降リフトにより自動車を載せたパレットが、格納する棚の位置まで搬送される。あとはフリーローラにより水平移動だけで棚に格納される。

車にやさしいIHIエレベータパークリング

一般に、エレベータパークリングには次の二つの方式があります。

①パレットなしスライド台車方式

②パレットありフォーク方式

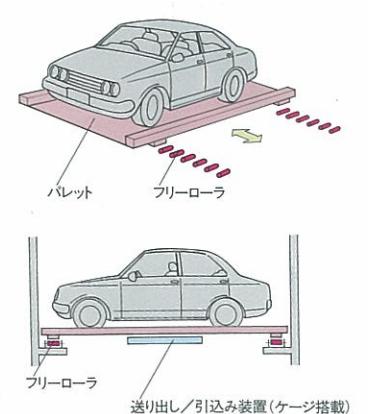
③パレットありローラ方式

①のスライド台車方式は、自動車のタイヤ部分をクシ歯状の台車で受け渡して移動させるシステム。②のフォーク式は、パレットで自動車を昇降させますが、フォークによりパレットを持ち上げてから棚に格納します。IHI独自の③ローラ方式は、パレットで自動車を昇降させ、ローラによる水平移動で棚に格納します。このため格納棚の間隔を最少限に設定することができ、収容効率がよい

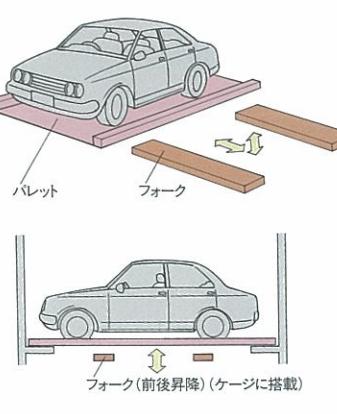


エレベータパークリングの3方式

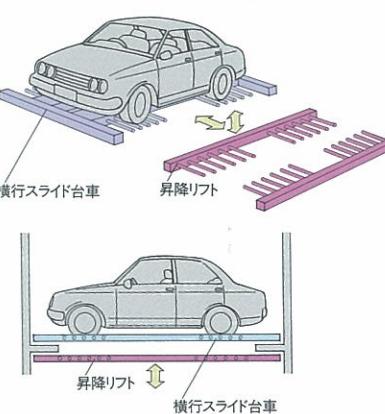
ローラ方式(パレットあり)



フォーク方式(パレットあり)



スライド台車方式(パレットなし)



の特長です。

さらに、IHIエレベータパークリングは、パレット式を採用したことにより、自動車のタイヤに機械装置が触れることがありません。また、半ドアによる事故を防止するためのドアプロテクターを設置できることもパレット式のメリットで、IHIならではの気配りをしたシステムです。

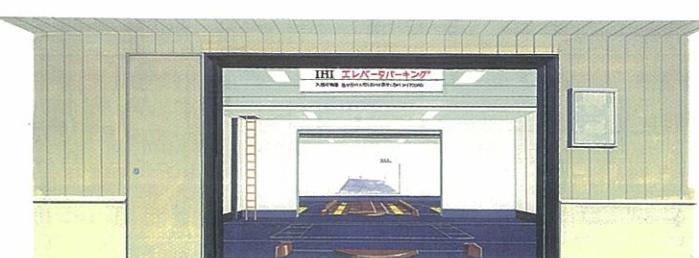
IHIエレベータパークリングの最大の特長は低騒音、低振動です。タワー式パークリング(垂直循環方式)では、一台の自動車を入出庫させるために、収容台数すべてのパレットを動かさなければなりません。それに対し、エレベータパークリングでは、入出庫させる一台のパレットだけが移動する仕組みになつており、他の自動車の乗ったパレットは静止したままの状態です。したがって、駆動モーターも一台の自動車を昇降させるための低出力のもので対応でき、省エネルギー化を図ること

ができます。このようにIHIエレベータパークリングは、垂直循環方式と異なり、一回の入出庫の際の移動部分が少ないので、騒音の発生源を少なくすることができます。また、モーターの容量が小さくなつたので、そのぶん駆動系の音も緩和されます。機械式駐車装置駐車場の静肃性や出入口までの快適性づくりをコンセプトに開発され、全国的に普及をはじめたIHIエレベータパークリングですが、「パークリングはIHI」の伝統を引き継いだ品揃えの豊富さもIHIエレベータパークリングの特長のひとつです。



駐車需要の高まりが、建設環境と利用者層を多様化し、時代は、環境にやさしいパークリングを求めている。

なお、タワー式パークリングの豊富な実績のなかで、その特長と利用方法が定着した、ターボ内蔵型とミックス型は基本的なバリエーションとして、すでに、IHIエレベータパークリング基本型に含まれています。中間乗り込み型と縦列型、いずれの方法も近いうちに完成し、皆様にご覧いただけると思いますので、ご期待ください。



「新登場! 縦列型エレベータパークリング入口部分—すっきり明るい入口まわり。入口1つで2基分収容しているのに、入出庫は1基と同じ感覚である。」



OKパーキング(札幌市)
道路開発資金使用

グリーントーカイパーキング(名古屋市)
道路開発資金使用

駐車場 整備のための 融資制度

駐車場は、都市における重要な公共施設として、道路交通の円滑化、都市機能の維持増進等に大きな役割を担っている。したがって都市の活性化を図るうえで、駐車場整備は国政レベルでも最重要課題となつてきているが、地価高騰等の事情もあり、民間駐車場の設置、運営は

非常に厳しい状況を強いられているのが現実である。

そこで有効になつてくるのが各公的融資制度である。今回は、各制度の詳細を

表にまとめてみたので、参考にしていただきたい。

なお、金利は平成四年一月六日現在のものであり、今後変動する可能性があるので、詳しく述べる。

これら以外にも各地方公共団体が諸々の融資制度を設けていくことも付け加えておく。

整備主体	融資機関等	融資対象		融資条件			
				融資限度	金利	償還期間 (据置期間)	償還方法
地方公共団体	総合債 地方債	都市計画駐車場		100%	銀行等により異なる 5.8%	銀行等により異なる 20年(3年)	元金均等
	公営企業 金融公庫債						
	道路整備特別会計 よりの無利子貸付金 (有料道路整備資金)	道路付属物である都市計画駐車場で右の条件を満たすもの	道路整備特別会計より無利子貸付金を受ける場合の条件 ①当該自動車駐車場が道路の付属物として設置され管理されること。 ②当該自動車駐車場が設置される都市において、駐車場整備地区に関する都市計画が定められており、または、大規模建築物に対して駐車施設の附置を義務づける条例が定められていること。 ③都市施設として都市計画決定されていること。 ④収容台数が100台以上であり、かつその建設費が2億円以上であること。 ⑤道路管理者に係るものについては25年以内、地方道路公社に係るものについては30年以内に借入金総額(無利子貸付金以外のものも含む)を償還可能なもの。	15% 25% 40% 残りについては地方債を充当する	0%	20年(5年)	後期遅延
地方道路公社	NTTの株式の売払収入の活用による無利子貸付金 (NTT-Aタイプ)	道路付属物である都市計画駐車場で右の条件を満たすもの	道路整備特別会計および、NTTの株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法より無利子貸付金を受ける場合の条件。 ①上記の①～⑤による ②当該自動車駐車場のうち新設または改築と密接な関連を有する公共の用に供する施設の整備を伴うもので都市の維持及び増進に寄与すると認められるもの。	45% または50%	0%	20年(5年)	元金均等
	NTT株式の売払収入の活用による無利子貸付金 (NTT-Cタイプ)	都市計画駐車場 都市計画駐車場に準ずるもので右の条件を満たすもの	※都市計画駐車場に準ずるものとしてNTT-CまたはNTT-C'タイプの融資を受ける場合の条件 ①対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供すべき基幹的なものであり、建設省において策定した駐車場等整備事業3箇年計画において位置づけられているものであること。 ②大都市中心部(東京都区部、大阪市、名古屋市旧市街地)以外の区域で施行されること。 ③道路、公園、広場その他の公共施設の整備を伴うこと。 ④事業施行区域の面積が2,000m ² 以上であること。 ⑤整備される建築物の延床面積が2,000m ² 以上(ただし、三大都市中心部の周辺部の地域にあっては4,000m ² 以上)であること。 ⑥収容台数が100台以上(ただし、三大都市中心部の周辺部の地域にあっては200台以上)の路外駐車場であること。	25% 37.5% 50%	0%	15年(3年)	元金均等
第3セクター	民間都市開発推進機構	特定民間都市開発事業により整備される駐車場		100%ただし総事業費の50%以内	4.75%	* 20年(5年)	元金均等
	道路整備特別会計	都市計画駐車場 都市計画駐車場に準ずるもので右の条件を満たすもの その他	道路開発資金を受ける場合の条件 ①駐車場の必要性が高い地域において建設する届出駐車場であること ②収容台数が自走式駐車場ではおおむね100台以上、機械式駐車場ではおおむね30台以上であること。	37.5% 37.5%	75%	複合金利 4.4%	20年(5年)
	日本開発銀行	都市計画駐車場 (右の条件を満たすもの)	第3セクターの整備する100台以上のものであること。(ただし、日本開発銀行都市開発枠にあっては、140台以上のもの)		40%		
第3セクター・民間	日本開発銀行	都市計画駐車場に準ずるもの (右の条件を満たすもの)	立体駐車場整備㈱が整備する30台以上のものであること。(ただし、都市計画駐車場を除く)	立体駐車場整備㈱は、ユーザーの土地に立体駐車場を建設し、これをユーザーに賃貸するもので、その資金については建設大臣の推薦により日本開発銀行等からの融資が行なわれている。	30%	5.65%	20年(5年)
	日本開発銀行	届出駐車場 (右の条件を満たすもの)	①自走式100台以上または機械式50台以上のものであること。 ②都市計画第12条に定める以下の市街地開発事業の施行区域内、事業が完了した区域内および同法第12条の2に定める市街地開発事業予定区域内で整備されるものであること。(土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業)		30%		
	北海道東北開発公庫	日本開発銀行と同じ			70%	5.65%	25年(5年)
	沖縄振興開発金融公庫	日本開発銀行と同じ			70%	5.65%	10～30年(5年)
	中小企業事業団	商店街近代化のための共同施設の駐車場			65%	2.7%	15年(2年)
	上記中「中小売商業振興法」に基づく認定計画によるもの				80%	0%	20年(3年)
	中小企業金融公庫	従業員50人または資本金1千万円以下の駐車場業			3億5,000万円	5.7%	10年(1年)
	国民金融公庫	従業員50人または資本金1千万円以下の駐車場			3,500万円	5.7%	10年(2年)
民間	住宅金融公庫	住宅用駐車場で右の条件を満たすもの	個人住宅の駐車場(屋内、別棟共)および駐車場が全戸数の80%以上設置された集合住宅に対し1戸当たり100万円の割増融資を行なう。(東京、大阪圏は200万円)		左記参照	5.25%	35年ただし木造は25年(なし)
	NTT株式の売払収入の活用による低利貸付金 (NTT-C'タイプ)	都市計画駐車場 都市計画駐車場に準ずるもので上記※の条件を満たすもの	※(NTT-C'タイプの項参照)		25% 37.5% 50%	3.87%	15年(3年)



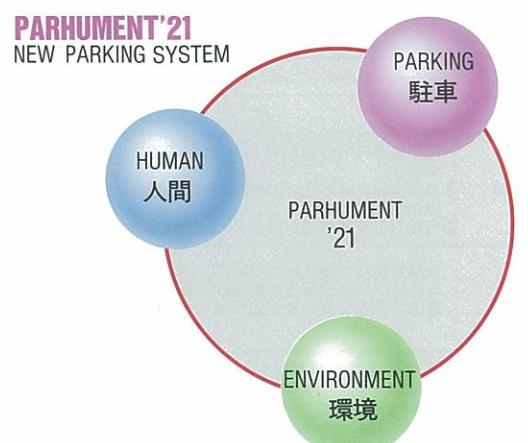
機械式駐車場と環境デザイン

IHIのタワー・パーキングは昭和三十七年に第一号機を高島屋（日本橋）に納入して以来、今日までに五千余基がさまざまな方面から受け入れられ、毎日数十万台の自動車を利用されています。

いうまでもなく機械式駐車場の最大のメリットはスペースの有効活用であり、これまでの改良・開発は主としてスペース効率の向上をターゲットに進められてきました。しかし、実用化から三十一年を経て、機械式駐車場は都市における重要な建築設備として確立された地位を占める一方で、それが都市生活や都市空間の質を悪化させたり、違和感を与える点も指摘され始めました。そのたまでは機械式駐車場の建設においても環境との調和やアメニティな空間の創造など、環境デザインに関わるテーマが不可欠のものとなっていました。

IHIの社是は「技術をもつて社会に貢献すること」ですが、近年は「空想科学会社」のキヤツチコピーに代表されるように近未来社会のあるべき姿への志向を強めています。パーキング事業においても二十一世紀に向けての車社会における人と環境の調和を図るために、各界の専門家の協力を得て

パーキングにおける環境デザインについての考えをまとめてみましたが、景観シリーズ第一回として、その一端をご紹介します。



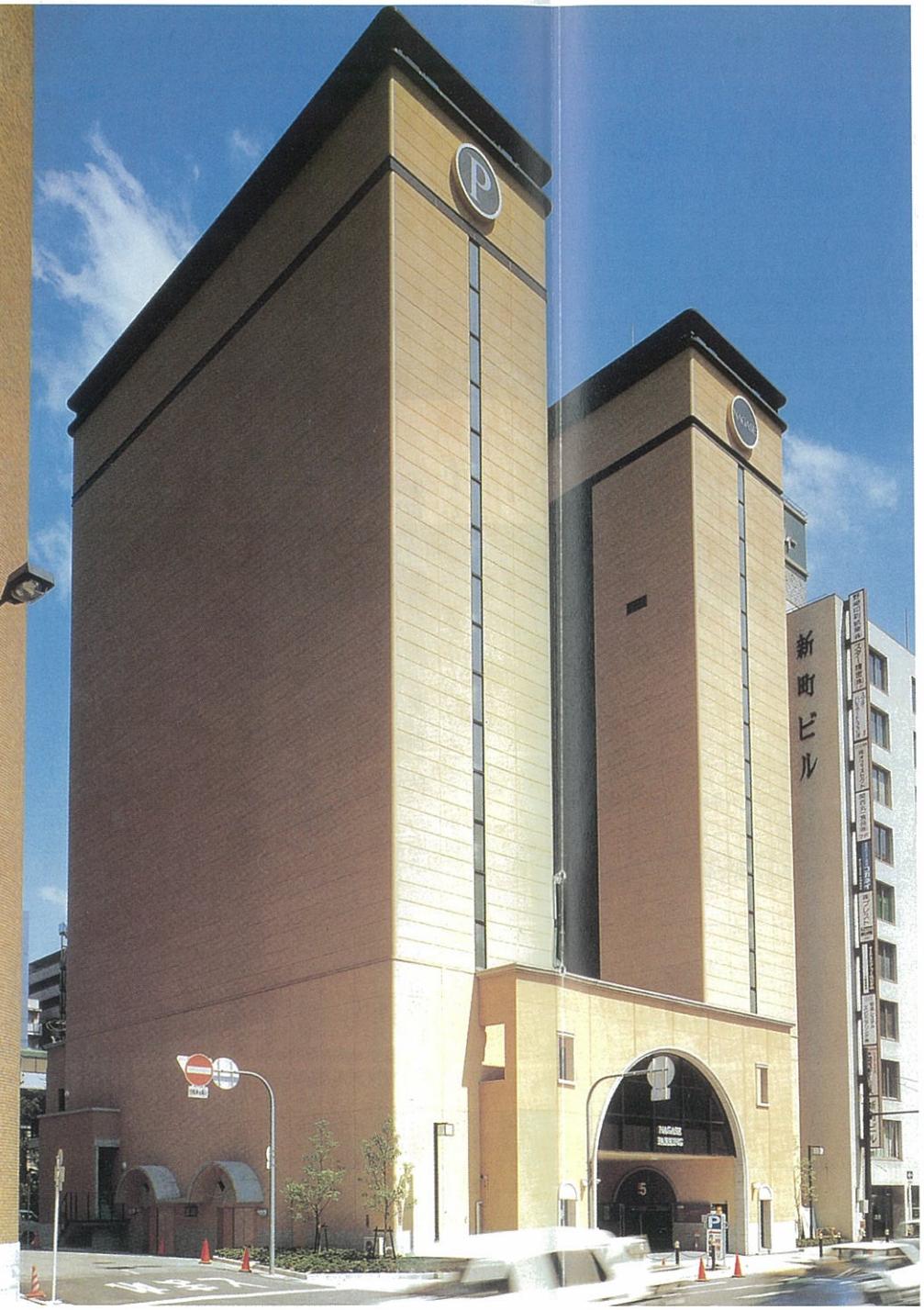
二一世紀に向けたパーキング

二一世紀のパーキングは、これまでの機能中心のパーキングシステムに加えて、情報性、期待感、使いやすさ、安心感、明るさなどを取り入れた空間を構築することが望まれるでしょう。女性の自立化などによる利用者層の変化や、多様なカー・ライフスタイルなどの社会変化を受け入れた駐車空間こそが二一世紀に望まれるパーキングシステムであって、それは、いわばパーキングシステムのルネッサンスだといえるでしょう。

IHIもトップメーカーとしての自覚を新たにし、メーカーの立場だけからの発想ではなく、利用者の身になっての発想を大切にし、機械式駐車場のファンを一人でも多くつくっていくことを二一世紀へ向けての当社の役割だと考えています。

自動車の利用が増えるにつれて、パーキングに対する社会的要請の高まりもますます強くなっています。これは必要な施設の駐車需要に対し、駐車場の容量がハーフ面でもソフト面でも不足しているためです。

これからの駐車場計画は、施設提供者と利用者の双方のニーズを考える必要がありますが、前者では経済性が、後者では安全性と利便性が重視される点に注意すべきです。施設利用者のニーズでは、最近の女性の自立化などを考慮し、女性や、これまでパーキングをあまり利用しなかった人たちでも安心して利用できるパーキングを心掛けねばなりません。



パーキングの環境デザイン

これからパーキングのデザイン計画は、西洋的、個性的、活気などのテーマのもとに構築されるべきで、パーキング本体の形態や色彩だけでなく、関連施設すべてに

パーキングでは、今までのように単に機能的に駐車空間を提供するというのではなく、パーキング施設そのものを意味のある空間にし、主体性をもたせた複合的な場所にすることが望まれます。

安全で使いやすいだけでなく、楽しさと期待感や活力の感じられる駐車空間を備えた複合施設こそ、高い信頼性と利便性を感じさせ、よりよいサービスが受けられるという魅力的なイメージと満足感を人々に与えるでしょう。

また、利用者の行動パターンを十分に考慮して安全な場所を選定し、地域文化の特徴や情緒などと調和した照明、方向指示、音響といった環境デザインを考え、素材の選定にも配慮が必要となるでしょう。これからパーキングでは、これらの要素を上手にコーディネートし、統合させることが重要なテーマになるのです。

長瀬パーキング

平成元年六月、大阪に建設された長瀬パーキングは第一〇回大阪都市景観建築賞において大阪府知事賞を受賞し、各界から注目されました。このパーキングは計画当初から環境デザインの概念を本格的に取り入れた機械式駐車場として評価されたもので、すなわち、壮麗な長瀬産業本社ビルとの調和、周辺地域の街並みとの調和、駐車場のロビイ化をコンセプトにしたゆとりのあるエントランス、高級感を感じさせる素材の採用などのさまざまなニーズを統合させた長瀬パーキングは、二十一世紀に望まれる機械式駐車場の環境デザインのあるべき姿を示唆しています。



駐車場のロビイ化をコンセプトに設計された、広く、明るく、快適なエントランス。



写真中央が長瀬産業本社ビル、手前が旧本社ビル。周辺の街並との一体感が感じられる。

第10回大阪都市景観建築賞において大阪府知事賞を受賞した長瀬パーキング。



木更津駅東口商店街の夕景。
旧市街である西口に比べ、若いを中心とした活気がある。



木更津駅東側より
木更津港を望む。



建設中の市営駐車場。企画設計は市とコンサルタント。工事はIHI、キミツ鐵構建設共同企業体により行なわれた。



木更津駅西口、ロータリーから見た市営駐車場。

大規模な都市構想の一環として安全で親しみやすい公共駐車場を整備

平成4年6月、千葉県木更津市に
収容台数435台の
市営駐車場がオープンした。
大規模な公共駐車場が
導入された背景を知るために、
木更津市の都市再開発課主査・
田丸功氏を訪れた。

南房総の中核都市を目指す
木更津市。まずは
玄関口である駅周辺から…。

新設の市営駐車場は、JR木更津駅の西口
ロータリーに接する
角地に建つ。地上四階五層
の自走式駐車場で、精算事業団から
買い受け、旧国鉄の貨物輸送基地の跡地を市が国鉄

見通しもよく、止めやすい。
ドライバーにやさしい駐車場
にしてよかつたと思う。

木更津市の人口は約二万五千人。平成四年に市政五周年を迎えた産業・業務都市である。江戸時代から港町として栄えていたが、現在では隣接する君津市にまたがる約二七〇ヘクタールを土地造成して進行中の上総アカデミアパークや、木更津市と川崎を直結する東京湾横断道路といった大規模プロジェクトを前に、名実ともに南房総の中核都市として発展しつつある。木更津駅周辺は、その玄関口である。

木更津の街は西口側と東口側が駅で分断されていて、若いを中心とした活気がある東口に交わる試算方式の併用を、市とコンサルタントを交えた現場打ち合わせ会議で検討し、数社のメーカーのなかから技術、実績等を評価して決めたのである。

「ふだんは自動で行なっていますが、利用者がまだ慣れていないこともあります。料金収入がまだ多くない時には人が対応したほうが出庫が早いのです」と、田丸氏はもう一つの利点を語る。

もちろん、場所柄、車が駐車場の前の一般道に行列をつくらないように、入庫ゲートは建物の中程に置き、建物内に入庫待ちの車のための車路を設けてある。短時間に利用者が集中する場合に入庫をスムーズにする、このような工夫も特色の一つである。

長期的に見て、この駐車場ができる良かつたと言われるようになつた。

駐車料金は三〇分一三〇円、一泊二二〇円と、公共施設という性格上、首都圏として

は低めに設定されており、駐輪料金も年額で一般二二〇〇円・学生一〇〇〇円と、やはり安い。

「ただ、街の東西が駅で分断されているので東口からの利用者にはやや不便なこともあります。利用状況はまだまだですが、料金収入は徐々に上がってきています。施設自体も分断された市街の交流が盛んになることを好評ですね」と言う田丸氏。利用状況については、中心市街の総合的な再開発が行われ、各自治体が次々に駐車場建設に乗り出す前と重ねていくうちに、改良された点もいくつかある。

市が駐車場建設を検討し始めたのは、昭和六二年に都市計画中央審議会から駐車場に対する助成制度を拡大していく答申が出され、各自治体が次々に駐車場建設に乗り出す前のことだと言った。都市構想の一環としての先行事業が、図らずも社会潮流の先端を切るかたちになった。車社会にいかに対応しようかという並々ならぬ意欲が時代を鋭敏に察知したのである。木更津市の発展とともに、駅前駐車場の存在も重要度を増すが、その確かな足どりを注目したい。



大規模プロジェクトの進行と
今後の木更津の活性化が
楽しみと語る、木更津市役所都市整備部都市再開発課の田丸功氏。

駐車場内部。車路が十分に広くとられているので、床の傾斜が非常に緩やかに感じられる。利用者にとっては使いやすい駐車場である。



1階のエレベーター入口。機能性だけでなく、快適性も考慮したお客様への心配りがうかがわれる。

焼津市八幡にオープンしたレストラン「サンマルク」。手頃な料金で豪華な雰囲気が満喫できる。手前の噴水はイタリアから取り寄せたもの。



「お客様に夢を与えるということをどこで演出するかが問題です。駐車されたお客様に、少しでも快適に下の階まで降りていただこうと思いまぐらして、ガラス張りのシースルーエレベータを考えついたのです」

**形のない「夢」をどうやって形にするか。
そこに惜しまず投資する。**

開店当初、建築関係者などが数多く見学にきたというコンコルド曲金店は、JR静岡駅より車で約10分、カネボウ通りに面した場所に位置している。周囲に大きな建物がないこともあってか、その威風堂々とした外観に、まず圧倒される。

「ただ、話題性をどこにつくるかということだけは常に考えています。そしてその点には惜しまずお金をかけるよう努力しています。曲金店の場合でも、単純に客単価から利益を割り出すだけの経営効率的な発想ではこれだけの設備はできなかつたでしょう」

日本初。エレベータは店舗の左右に二基ずつ計四基設置されている。機能的には二基で十分であったというのに、これが四基あるといふことで、話題性はさらにふくらんだ。

「日本のドライバーは、欧米に比べて自動車をとても大切にしていますね。ですから一台の駐車スペースも通常の二・三メートル幅のところを二・五メートル以上とつたし、車路もあえて7メートルとつたわけです」

収容効率だけを考えるのではなく、お客様が利用しやすいように、大切な車をぶつけたりしないように、余裕をもった駐車場を考えたのである。そして上まで上がっていたいたらには、少しでも速く、そして少しでも楽しく下まで降りていただく。そのためにはシースルー・エレベータを四基設置したという。すなわち、飯塚社長のお客様を第一に考える経営理念が、一階の遊技場の上に五層の自走式駐車場を重ねた形となつたのである。

「車を駐車するなら狭いところより広いところの方が止めやすい。IHIの連続傾床式を導入したのも同じ理由からです。傾斜がゆる

の鋭さを感じられる。

邦弘社長。一代にして年商四五〇億円の総合レジャー産業を興した実業家である。日新観光株式会社は、静岡県を中心にホテル、外食産業、コンビニエンスストア、遊技場などを企画運営する企業で、遊技場「コンコルド」もすでに一五のチェーン店を有し

お客様本位の店づくり、駐車場づくり



コンコルド曲金店。店舗の左右にシースルーのエレベータが2基ずつ配置されている。(意匠設計/株イヨダ建築デザイン事務所)

庶民の娯楽として親しまれているパチンコは、いまや全国で3,000万人の参加人口を有し、今や20兆円を超えるレジャー産業である。

今回訪れたパチンコ遊技場「コンコルド曲金店」は、1階の遊技場ホールの上に5層の自走式駐車場を完備。さらに4基のシースルー・エレベータをも設置したことで開店当初より話題を呼んだ店舗である。

たものは特にありません。利用できる立地条件の中で当たり前のこととを素直に考えるだけです。あくまでもローカルですし、資本力も限られていますからね」

インタビューは苦手という飯塚社長の言葉には多少の謙遜があるものの、発想の豊かさとデータだけの経営観にはない直感と決断力

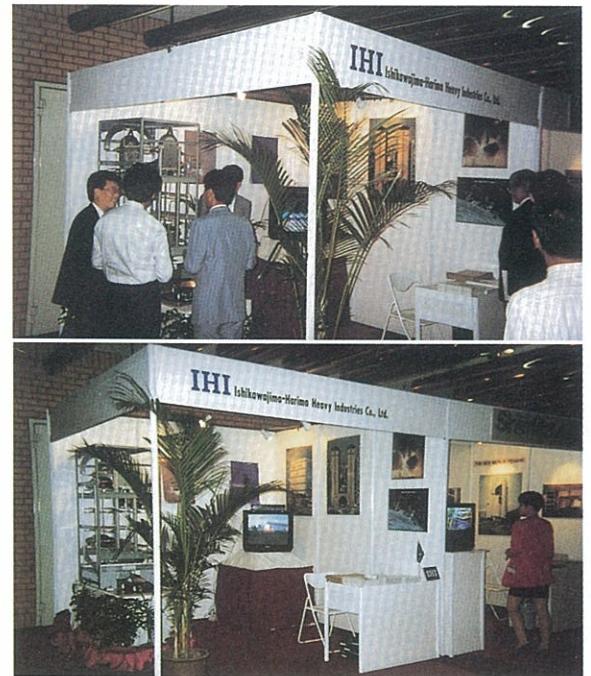
やかですから、見通しがよく、初心者の方でも駐車しやすいのです」

**これからは個性化の時代。
少しでも楽しめる
店をお客様は選びます。**

レストランや他の事業においても同様である、と飯塚社長は語る。お客様の身になつて店のあり方を考え、そのためには十分な投資をする。それが話題を呼び、人気となつて返ってくる。ちなみにコンコルド曲金店は、パチンコ店の台当たりの売上としては日本一だそうだ。

たものは特にありません。利用できる立地条件の中で当たり前のこととを素直に考えるだけです。あくまでもローカルですし、資本力も限られていますからね」

インタビューは苦手という飯塚社長の言葉には多少の謙遜があるものの、発想の豊かさとデータだけの経営観にはない直感と決断力



東南アジア初の駐車場国際会議がマレーシアで開催

テーマは、各国の都市部において直面している自動車の急増と駐車場不足に対し、行政として、あるいはビジネスとしてどう対応していくかという内容でした。I H I は、日本の駐車場事情と土地の有効利用という観点からタワー・パーキングおよびエレベータ・パーキングの優位性を発表し注目を集めました。また、会場のベースにおいては、タワー・パーキングの十分の一の模型からの具体的質問に、I H I 担当者もフル回転で応対するという盛況ぶりでした。

京都府京都市下京区茶渋院四条下ル
元惠王子町三七番地
(豊元四条烏丸ビル7F)
TEL 075・352・4755
FAX 075・352・4757

次号予告

CUBE No.3
Winter, 1993

発行日●1993年1月1日
発行●石川島播磨重工業株式会社
バーキングシステム事業部
〒100 東京都千代田区大手町2-2-1
新大手町ビル Tel.03-3244-6408
編集責任者●島田廣行(営業推進部部長)
編集●営業推進部
制作●株式会社RIVアソシエーツ
印刷●株式会社リプロ
◎石川島播磨重工業株式会社 禁無断転載複写



MOVIE SCENE

映画に見る パーキング・シーン

夜の田園地帯を疾走するトラック。エンジンの回転音。堅い地面とタイヤの重い音がともに出す響き。目にするものといえば、闇を切り裂くヘッドライトの二筋の光と、照らし出されては、すぐさま消えていく看板や道路標識だけ。そんなつまらぬ風景のなかを、黙々と運転し続けるひとりの男。哀しげな調べとともに映し出されるこのシーンが示すとおり、『ヘッドライト』は1950年代のフランスを舞台としたせつない恋の話である。

“霧の逃避行もガレージ
でのいさかいから”



ヘッドライト
1956(仏)コシノール・シャイヨー
監督 アンリ・ヴェルヌイユ
主演 ジャン・ギャバン
フランソワーズ・アルヌール

男の名はジャン(ジャン・ギャバン)。彼はパリ・ボルドー間を往復する初老のトラックの運送手で、妻子4人を抱えて働きづくめなのにもかかわらず、会社ではしょっちゅう上役に叱られ、家に帰れば妻に貧乏暮らしの手をこしらへてばかりいた。

女の名はクロチルド(フランソワーズ・アルヌール)。クロと呼ばれる彼女はジャンがしばしば食事や仮眠に立ち寄る街道筋の居酒屋“ラ・キャラバン”的若いウエイトレスである。楽しみといえばトラック野郎たちと話すことくらいなのだが、母親から邪魔者扱いされている彼女には、ラ・キャラバンのほかに居どころが見つからない。

そ んな二人だからこそ自然と肩を寄せ合うように戦いをおちたのだが、行き帰りにほんの束の間会うだけの仲は、次第に行き詰ってしまう。家族を捨てられないジャンにクロはヒステリーを起こすのだった。



折 悪く、ジャンは突然トラックの路線変更を命じられたため、上役といさかいを起こし、会社を辞めるはめになってしまった——それはパリの工業地域がある下町の運河沿いに建つ運送会社のガレージでのできごとだった。

ガ レージといつてもトラックを収納するだけの倉庫まがいの建物なのだが、興味深いのは、上役がジャンのトラックに取り付けたタコグラフをチェックして路線変更を決めたことである。速度計と時計を組み合わせて自動車の運行状況を記録するタコグラフは、今でもタクシーやトラックなどに備えられているが、ヨーロッパではすでに50年代に普及していたのである。上役はタコグラフからジャンのキャラバンでの余分な休憩時間を読み取って彼をボルドー線からストラスブール線に配置換えした。だが、ジャンにしてみれば、それは上役が社長に告げ口をして点数を稼ぐための得体の知れぬ装置でしかなく、彼はこの器具を「自動スパイ」と毒づく。タコグラフの外見や記録紙が大きく取り上げられていることからすると、これは当時の最新の機器だったにちがいない。

（こ）の失業で二人の心は混乱の極みに達する
クロの妊娠、墮胎、そしてジャンの家庭の崩壊…と。それでも、二人はなんとか新しい人生をスタートさせようとトラックに乗り込むところまでこぎつけたが、そのときクロの体は衰弱しきっていた。そして、二人の行方を象徴するように、冷たい雨のそば降る秋の夜、ヘッドライトはいつしか街道をそれで影の中に迷い込んでしまう。

『ヘッドライト』の原題は“Des Gens sans Importance”(取るにいたらぬ人々)。結局、クロの死で締めくくられる二人の恋も、庶民のありふれた物語だったというわけである。そして、この結末を導いたのは、ありふれたガーディーでのいさかいただったのだろうか。

●ビデオ発売 CIC・ピクタービデオ株式会社「ビデオ・ライブラリー