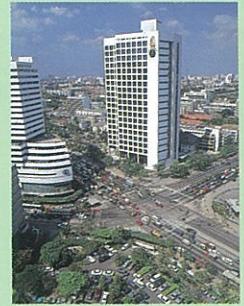


# CUBE

No. 10 キューブ  
IHI PARKING NEWS



**IHI**  
石川島播磨重五  
パーキングシステム事業部



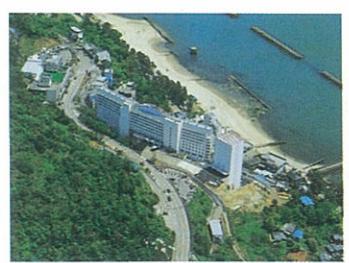
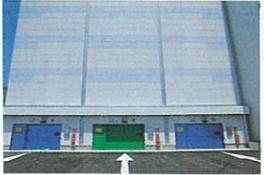
表紙のことば

パンコク市ラマ 6 世像前交差点  
(タイ)  
「天使の都」の異名をもつ大都市パンコクも、  
200年前にはメナム・デルタの  
淋しいオリーブ村だった。  
だが、チャクリー王朝の建都と  
共に近代化が興り、今や  
ASEANの重要な担い手にまで成長した。  
新設のバンハシフイク・ホテルの  
そびえるラマ 4 世通り、  
ラーチヤダムリ通り、シーロム通りの接点は、  
躍進するこの街最大の  
交通渋滞個所で終日、  
車列の絶えることがない。

# リゾート地域の駐車場



三河湾リゾートリンクス(愛知県岡崎市)。TP×6基、240台収容。



最近のRV車の人気からも推察できるように、マイカーでレジャーに出かけるファミリーが増えている。以前より、手軽にドライブできる環境が整ってきたからであろう。いよいよ日本も、本格的な大型レジャー時代を迎えつつあるといえようが、一方で年々増え続けるマイカーの受入先である各レジャー施設やリゾート地の多くが駐車場問題で悩んでいるという。そこで、リゾート地域での駐車場問題について考察してみたい。

D	E	V	E	L	O	P	-
M	E	N	T				
立	体	展					望

わが国の社会経済の発展に伴って、国民一人当たりの年間総労働時間は年々減少しており、すでに平成四年に年間総労働時間が二〇〇〇時間を切った。さらに就業の選択化や長寿化も進んでいることなどから、人々の自由時間が着実に増加している。また、国民所得の増加による生活水準の向上に伴って、現在では物質的な豊かさよりも心の豊かさやゆとりのある生活を重視するようになってきている。

ESSAY・FREE WAY

## 「道と駅通」

中尾 熊  
Nakao Isao石川島播磨重工業株式会社  
パーキングシステム事業部 副事業部長

我々に関係の深い車の文化は、道と駅通の歴史の所産である。ここではそれをオムニバス風に綴ってみたい。

太古より「けものみち」というものがある。

けものみちとはどういうものか。

「空間はかぎりなく拡がっているが、動物たちはそこを自在に通るわけではなく、好んで往復する地帯ができる。それは細長い連続面であり、これを道という。慎重な獣たちは草原の移動にあたり、前車の轍ならぬ、先行者の足跡をたどろうとする。それが一番安全なのである。…鋭い観察者ならば、森林や藪の中にけものみちを見出す。大部分の動物はなるだけ他の動物たちの目にとまらないようつとめるが、けものみちはそういう目的には適っている」(香原志勢著『動作』)

さて、人間の作る道も太古よりある。人間、ホモローデンスは、本源的に移動を欲してきた。しかし、奇妙なことに(見かけの)平和時ほど人貨の移動は制約された。古代・中世的な権力が領土、領民にこだわったためであろう。ここでは、日本の近世を切り拓いた織田信長を取り上げたい。「私たちが安土まで来る往還でも、道路工事がすんでいて、街道は広く地ならしされ、両側に柳と松が植えられていた。…安土の宮殿は近くから見上げると、山の斜面を覆う繁みごとに、青い瓦屋根をそらせた七層の巨大な塔が黒漆に黄金の窓飾りをつけた城郭の建物のうえに、壮麗な姿で聳えていた」(辻邦生著『安土往還記』)信長は、関所を廃し、楽市樂座を起こし、近世的な商品流通経済の先鞭をつけた。

話を現代に移せば、最新技術を誇る高速道路は稚内から鹿児島までの完成が近い。一般道を通ると78時間、高速道路はそれを32時間で走破できるという。日本ほど道と駅通の四通八達によって経済を発展させた成功例は少ないのではないか。

次は駐車場である。

受験勉強で皆さんおなじみの鴨長明の『方丈記』。

後に都を捨てて山中に庵を結んだ長明だが、出家前の賀茂河原の家には「竹を柱として車をやどせり」という一節がある。どんな車に乗っていたのであろうか。牛車であろうか。

敗戦後、太宰治と並んで文壇の偶像のような存在であった坂口安吾は、まだ戦争が始まったばかりの昭和17年に『日本文化私觀』の中で、「法隆寺も平等院も焼けてしまっていこうに困らぬ。必要ならば、法隆寺をとり壊して停車場をつくるがいい。我が民族の光輝ある文化や伝統は、そのことによって決して亡びはしないのである」

応仁の乱といい、太平洋戦争といい、惨禍からの復興には、時代を超えて物心両面から道と駅通が希求されたことがわかる。

小さな車置き場を造った長明には二段式か三段式を提供したいし、法隆寺の壁画は残念ながら焼け落ちたが、地下に大規模駐車場シャトルパーキングを設置し、未永く民族の至宝を守り抜きたいと、あの世の坂口安吾に報告してあげたいものである。

日本では、マラソン駅伝が全盛である。一人で走るフルマラソンと違って駅伝には、チームワークと組織が重要である。日本の経営の妙手といわれる小集団とカンバン方式の思想にも、何かしら通ずるところがあるよう思う。

CUBE  
THE PARKING NEWS

Winter, 1995 No.10

CONTENTS	1 ESSAY 『道と駅通』
2 立体展望 リゾート地域の駐車場	5 パーキング百科 ●最新技術情報 自走式駐車場に無被覆で使える 耐火鋼
6 ユーザー訪問 ●裕屋・島地パーキング 商売で培ってきた本当の サービスを提供するパーキング	9 海外駐在員報告 ●韓国 ソウルの駐車場事情
11 石川島運搬機械株式会社 新社長は語る 開発からメンテナンスまで一貫体制で さらにきめ細やかなサービスを	13 映画に見るパーキング・シーン 今ひとつ解決されてない近未来の駐車事情
14 キューブコミュニティ 香港で二段式駐車場設備が好調な伸び ブラザ中町鹿児島市建築文化賞受賞 他	1 CUBE -「立体」の意。三次元的な思考を要する時代の担い手でありたい という希望をこめた誌名。



エクシブ淡路島(兵庫県洲本市)。TP×2基、85台収容(内ハイループ10台)。



的の用地や施設に広大な敷地を使用すると、駐車場として使用するスペースの十分な確保は非常にむずかしく、駐車場整備に苦慮しているのが実情である。

また、古くからある有名な温泉地や避暑地は、山岳地域にあつたり、近接していることが多い、近年盛んに開発が進められている海岸リゾート等では、施設からの眺望を重視するため、断崖沿いに施設が建設されることが多い。

いずれの場合にも、駐車場として使用できるような平地部分は少なく、駐車場スペースがなかなか確保できないのが実情である。

このような事情から、本来は狭隘な都市中心部の駐車場整備を目的として開発され普及してきた機械式駐車装置が、リゾート地域でもスペースの有効活用のために古くから注目され、わずかではあるが実用に供されていた。

## リゾートにおける

### リゾートにおける

一口にリゾートと言つても、スポーツ、クリエーション、教養文化活動、休養、集会等の多様な活動を行なうための機能を有する地域あるいは施設を指し、それとの用途によつて駐車場に要求される機能や外観も異なる。リゾート活動が余暇の有効活用であることから、リゾート用駐車場でも駐車スペースの確保はきわめて重要である。テーマ形式の施設では、駐車場不足のために入場できなかつ

『リゾート法』が制定されたことによつて、各地の行政当局がリゾート開発計画を企画・実行し、また、民間開発が活発化したことによつて、いろいろなリゾート開発計画が立案されて、さまざまな用途と形態のリゾート施設が建設されている。これらのリゾート施設の増加に伴つて機械式駐車装置のメリットも再認識され、写真で紹介しているような形態で導入されて、リゾート施設活性化の一端を担つている。

た自動車による乗客は、数カ月から数年にわなつてその施設を敬遠するといわれ、駐車場と施設の距離については多少の距離があるとしても、駐車スペースの確保には最大限の配慮をしている。

都心型テーマ形式の施設を除けば、リゾート地域は施設が設置されている環境や景観との調和がきわめて重要である。リゾート地域での駐車場の利用者は、その施設の利用者に限られるため、一般の営業用駐車場のように駐車場の存在をアピールする必要は少なく、タワーパーキングやエレベーターパーキングといった大型機械式駐車装置を採用する場合に施設本体との調和だけでなく、周囲環境との調和に重点を置くことが肝要である。

リゾート地は、その目的によって温泉地での硫化ガスや海岸地域での塩害、スキーリゾートでの積雪、融雪といつたように都心部とは異なる特殊な環境条件による問題が伴うことも多く、このような特殊条件を事前に調査し、必要な対策を講じておくことも機械式駐車装置の場合には特に重要である。

朝日プラザシェスタ苗場Ⅲ。  
TP×3基、126台収容(内ハイループ20台)。普通車とハイループ車と一緒に収容できるミックス型タワー・バーキングは、IHIの特許である。



朝日プラザシェスタ苗場Ⅰ。  
TP×3基、119台収容。

政府は、平成四年に閣議決定した『生活大五ヶ年計画』のなかで、平成八年までに年間総労働時間一八〇〇時間の達成目標に、自由時間の拡充と余暇利用の環境整備を図っている。このため余暇活動に対する需要は高まり、余暇活動の内容も多様化していくものと思われる。

このような余暇活動に対するニーズを踏まえ、国土と国民経済をバランスよく発展させる大規模なリゾート整備の推進を図るために昭和六十一年に制定されたのが、いわゆる『リゾート法』と呼ばれる『総合保養地域整備法』である。これは、民間事業者の能力を活用して各地域の自然条件等の資源を効果的に活用し、余暇関連産業を中心とした新たな地域振興政策を展開しようとするものであり、現在、活発に運用されている。

## わが国のリゾート

現在、「リゾート」の概念は必ずしも統一さ

れではおらず、『リゾート法』にも特に定義づけられていない。一般には、人々が良好な自然環境と生活環境のなかで余暇を活用して滞在し、スポーツ、レクリエーション、教養文化活動、休養、集会等のさまざまな活動を行なうための機能を有する地域あるいは施設を指している。

わが国におけるリゾート開発は、民間による別荘地の分譲に始まつたといわれており、箱根や軽井沢に代表されるような湯治や避暑を目的とした地域から開発が進められてきた。昭和五十年代に入つてから、スキー、テニス、ゴルフなどのスポーツを楽しむ人々が急増し、それぞれのスポーツ施設を核とするリゾート地の開発が活発になった。特に最近では、テーマ性を前面に押し出した特色ある複合型の大規模なリゾート開発が多くなる傾向がみられる。

しかしながら、わが国では、長期休暇の習慣や環境がいまだに定着していないため、一般に二泊程度の余暇活動を年に二回程度行な

うのが平均的である。つまり、相変わらず短期滞在型のリゾートが中心となつていて、欧米諸国のように広く人々が長期間滞在するリゾート習慣が普及しているとは言い難い。わが国では、都市部で駐車場用地の確保がむずかしいのと同様に、リゾート地域においてもゴルフ場やスキーフィールドの整備にリゾート地域の発展がかかっている。

わが国では、都市部で駐車場用地の確保がむずかしいのと同様に、リゾート地域においてもゴルフ場やスキーフィールドの整備にリゾート地域の発展がかかっている。

## リゾートにおける自動車交通



登別万世閣(北海道登別市)。TP×3基、96台収容。



ホテルパティオドウゴ(愛媛県松山市)。TP×1基、30台収容。

## 自走式駐車場に 無被覆で使える

# 耐火鋼



今、自走式駐車場の軸体構造用の鉄骨材として、高温特性に優れた耐火鋼が注目されている。

これまでの一般鋼を柱や梁に使う場合は、建築物の高さにより、建築基準法の定める1~3時間耐火に適応した耐火性能の確保が義務付けられている(図1参照)。例えば、3時間耐火の場合は、鉄骨温度を350°C以下に抑えるように5cmの被覆処理を施すことになる。要するに、難燃性の岩綿等を鉄骨に吹き付けるわけであるが、この作業は、コスト高や工期の長期化などの問題があつた。

この被覆は、竣工時はそれほど建物の美観を損ねるということはないものの、何年か経つうちに排気ガスや埃で黒ずんできて、あのボーボテとした感じが強くなり、非常に見苦しくなつてくる。

そのため、鉄骨に被覆をしないで耐火壁で覆うという方法もあるが、最近は、鉄骨のフレームそのものをデザインに取り入れるケー

スが多く、無被覆で使える鉄骨を望む設計者の声が増えている。

### 耐火温度は600°C

耐火鋼は、耐熱性を向上させるモリブデンなどの合金を添加した鋼材で、一般鋼が350°Cに耐えられる強度と同等の性能を、600°Cでも保つことができる。

このため、前述した1~3時間耐火の枠がなくなり、無被覆で使用できるのである。ただし、無被覆で使用できるのは、比較的可燃物が少なく、空間が大きい建物、つまり火災が発生した場合でも鉄骨の温度が600°C以下となる次の建物などに限られる。

①駐車場  
②駅ビル  
③アトリウム  
④スポーツ施設

⑤駐車場と店舗等の複合建築物については、  
⑥駐車場部分が対象となる  
⑦駐車場と店舗等の複合建築物については、  
⑧駐車場部分が対象となる  
⑨駐車場部分が対象となる  
⑩駐車場部分が対象となる

(財)日本建築センター、所轄の市役所等に届け出て、建物個々に建設大臣認定(38条認定)を取得する必要がある。

現状は、手続きが煩雑なので敬遠される場合が多いが、事例が増えるにしたがって建設省も耐火鋼を認めつつあり、今までの一般鋼と同じように一定の条件を満たしていれば使用できる方向に向かいつつあるという情報も聞かれる。

実際に、駐車場で耐火鋼を無被覆で使用するには、次の条件を満たしている必要がある。

- ①自走式であること
- ②乗用車専用であること(乗用車以外については、可燃物の量によって無被覆が可能)
- ③開放性が確保できること
- ④駐車場と店舗等の複合建築物については、
- ⑤駐車場部分が対象となる
- ⑥駐車場部分が対象となる
- ⑦駐車場部分が対象となる
- ⑧駐車場部分が対象となる
- ⑨駐車場部分が対象となる
- ⑩駐車場部分が対象となる

### 明るく、カラフルな駐車場

駐車場利用者にとって、耐火鋼のメリットは何といつても見栄えのよさであろう。また、管理・運営の面でも清掃等のメンテナンス性は抜群である。

一般に、暗くて殺風景と言われがちな駐場であるが、耐火鋼の柱や梁に塗装を施せば、明るく、カラフルな駐車場のデザイン也可能になつてくる。

外観や入口まわりに意匠を凝らした駐車場も増えている。内部にももつと気を配つて、利用者にとってさらに優しい、明るく楽しい駐車場が増えることを期待したい。

図1 建物の階数と要求耐火時間



## 商売で培ってきた 本当のサービスを提供する パーキング



### IH USER ユーザー訪問

11

長崎県佐世保市  
桟屋・  
島地パーキング

佐世保駅からまっすぐに伸びたメインストリートは、天井の高い明るい雰囲気のアーケードが連なる商店街が続き、絶えず買物客でぎわっている。  
ここ島地商店街には、衣料販売・不動産賃貸業を営む株式会社桟屋の松永勝男社長が、多角経営の一環として建てた2つのタワーパーキングがある。  
『お客様は神様以上』という松永社長の駐車場運営方法を訊いてみた。

かつては旧帝国海軍の軍港で、近年までは米軍基地として知られてきた佐世保だが、その、青く穏やかな海を背景にしつつ、今やハウステンボスへの表玄関として、また、九十九島などの景勝地を従えたりゾート地として、大きな注目を浴び始めている。

確かに佐世保は変わりつつある。ホテルの数も増え、静かな一地方都市から、九州を代表する観光都市へと変貌の道を歩み出した。その佐世保で、駐車場経営にも名を馳せる松屋社長の松永勝男氏を訪ねた。

松屋社長の松永勝男氏を訪ねた。

## サービス精神と将来性、 その二つが基本の 駐車場経営

IHIを選ばれた理由は?また、タワー・パーキングにしようと思われたのはなぜでしょう。

「はじめからIHIにしようと思っていたわけではなく、いろいろな会社のものを徹底比較した結果です。タワー・パーキングにした理由は、土地の形状やコスト等も含めて一番スペースを有効に利用できると判断したからです」

—松屋さんといえば、洋服店として佐世保で有名ですが、なぜ駐車場経営を始めたのでしょう。

「そうですね、駐車場経営を始めたのは今から六年前になります。うちの第一駐車場とその斜め向かいにある第二駐車場は、ちょうど島地町商店街に位置しておりまして、つまり、デパート玉屋を中心とした商店街のメインストリートの中心部にほど近い場所に土地があつたので、立地的に駐車場に適しているというのと、そもそもものきっかけでしょうね」

—それまであつた建物を解体して駐車場に対する本業のサービスというものを肌でつかんできたせいでしょう。車を置く場所に困っている方に、場所を提供してあげるという考え方ではなく、使つていただいてありがとうございますという気持ちを忘れない、それが成功の秘訣だつたと思います。おかげで駐車場の方の評判も悪くありません

「はつきりしたことはお答えできませんが、旅館経営をしていた先代が商売替えをするにあたって、『ハとム』の松から『ハと口』の字に変えたというようなことを耳にしていました」

—松屋さんといえど、洋服店として佐世保で有名ですが、なぜ駐車場経営を始めたのでしょう。

「そうですね、駐車場経営を始めたのは今から六年前になります。うちの第一駐車場とそ



24時間営業の第1パーキング。  
収容台数は60台。

の斜め向かいにある第二駐車場は、ちょうど島地町商店街に位置しておりまして、つまり、デパート玉屋を中心とした商店街のメインストリートの中心部にほど近い場所に土地があつたので、立地的に駐車場に適しているというのと、そもそもものきっかけでしょ

うね」

—これまであつた建物を解体して駐車場を解体して駐車場

にされたとか。

「ええ。ご承知のとおり、佐世保はローカル都市ですが、それでも駐車場不足という問題を抱えていました。特に商店街の中心部に駐車場がない。公営の駐車場もありませんでした。しかし、佐世保もまた車社会に発展したので、買物をするにあたって、お客様はどうしたつて車で来て車で帰るわけです。しかし、駐車スペースがあまりに少ない。私は根っからの商売人ですから、『お客様は神様以上のお存在である』といった信念とサービス精神を持つています。それにプラスして会社経営の将来性を見通した結果、駐車場経営が最もふさわしいと考えたわけです」

「ええ。ご承知のとおり、佐世保はローカル都市ですが、それでも駐車場不足という問題を抱えていました。特に商店街の中心部に駐車場がない。公営の駐車場もありませんでした。しかし、佐世保もまた車社会に発展したので、買物をするにあたって、お客様はどうしたつて車で来て車で帰るわけです。しか

し、駐車スペースがあまりに少ない。私は根っからの商売人ですから、『お客様は神様以上のお存在である』といった信念とサービス精神を持つています。それにプラスして会社経営の将来性を見通した結果、駐車場経営が最もふさわしいと考えたわけです」

道路の両側で、買物に訪れる車を効率よく受け入れることができます。



54台収容可能な第2  
パーキング。こちらは朝8時から深夜2時まで営業している。

## 儲けがあつて はじめて成功するという 経営学の基本理念

「儲けがあつてはじめて成功するという経営学の基本理念



「サービスが私のボリシー」と語る、  
株式会社松屋の松永社長。

問題が起きたというようなことは?

「ありましたね。初めは駐車場係員がお客様から車をお預かりして駐車していたのです。ところが時折り事故がありまして、最近はノーラックの車が多いせいか、勢い余つて後方のブロックやミラーまで車が退つてしまつたために事故も減りました。当面の問題点としては、面積の少なさがあげられます。お客様に休憩していただぐべんちもないような状態です。ただ、回転が早いのと町中の便利さ

のために事故も減りました。当面の問題点と

しては、面積の少なさがあげられます。お客様に休憩していただぐべんちもないような状

態です。ただ、回転が早いのと町中の便利さ

# ソウルの駐車場事情

ヒトもクルマも一極集中!?



ソウル都心部の百貨店の自走式駐車場。

ソウルが首都に定められたのは、約600年前に遡ります。1393年、李氏朝鮮の建国とともに漢陽が首都として定められ、19世紀に入ってから、朝鮮語で首都という意味のソウルに名前が変わりました。現在では文字どおり、韓国の政治、経済、文化の中心であり、全人口4,200万の約1/4にあたる1,100万人が集中する超過密都市になっています。東京以上に都市機能が集中する街、ソウルから、駐車場リポートをお届けします。

## 春 ソウルの交通事情

現在のソウルの交通手段としては、まず地下鉄があげられる。ソウルの地下鉄は四路線あり、都心を環状に走る二号線を中心に、他の三路線が交差してソウルの漢江の南北を結んでいる。

ソウルでは、東京と同じくらいか、あるいは

八八年のソウルオリンピック以降、急速な経済発展に伴って、自動車保有台数も加速度的に増え、マイカーの占める割合も年々増加している。ソウル市の乗用車台数一七五万台の七二%にあたる一二七万台が自家用乗用車である。

これらの自動車を受け入れる駐車施設は次のとおりである。

- 路上駐車場（約四〇〇個所）.. 約二万三〇〇台収容
- 路外駐車場（約二〇〇個所）.. 約六万二〇〇台収容
- 建物付駐車場（約一一万個所）.. 七五万台収容

## 四 今後の展望

一九八〇年代半ばまでは、それほど注目されていなかった駐車場であるが、八八年のソウルオリンピックを契機に、本格的なマイカー時代が到来し、各方面で駐車場への関心が高まってきた。

さらに、九〇年代に入つて、政府が駐車場建築を促進する政策を打ち出し、容積率、高さ制限等の規制緩和、駐車場設置義務化などの措置によって駐車場建設に拍車がかかった。現在、韓国の自動車増加率が年平均一九%に対して、駐車施設台数増加率は一七%であるので、首都ソウルでの駐車場不足は、今後もしばらくは続きそうだ。

ソウルの街と人、ソウルの交通と車、これらがどのように調和していくのか、今後、機械式駐車場が首都ソウルにおいてどのように機能していくかを期待したい。



ソウル江北の百貨店のタワーパーキング（32台×2基）。

## 式 ソウルの駐車場事情

市民の大半が、地下鉄に乗り換えると予想されるが、一方でマイカーも年々増加しており、交通渋滞が緩和されるかどうかは疑問である。

一九八五年に一〇〇万台だった韓国の自動車保有台数は、九二年十月に四〇〇万台を突破し、九三年末に登録台数が六二七万台になった。この一年間でなんと二〇〇万台以上増えたのである。

全登録台数六二七万台のうち、乗用車が四二八万台、そのうちの一七五万台が首都ソウルに集中している。



1983年に建設された韓国での第1号機タワーパーキング。



スポーツセンターのエレベータ式パーキング（40台×2基）。



スポーツセンターのエレベータ式パーキング（40台×2基）。



ソウル都心部明洞にあるオフィスビルのタワーパーキング（44台×1基）。

## 参 機械式駐車場

自動車にはもちろんのこと、近年は空地に対する課税も厳しくなったことから、オフィスビル等の建設に伴って、機械式駐車場の普及が顕著である。

機種としては、タワーパーキング、エレベ



1983年に建設された韓国での第1号機タワーパーキング。

# 開発からメンテナンスまで一貫体制でさらにきめ細やかなサービスを

石川島運搬機械株式会社 代表取締役社長 神野 牧夫



昨年12月1日に、これまで設計から据付までの生産業務をしていた石川島輸送機株式会社(IYK)と、その後のメンテナンス業務を担当していた株式会社IHIパーキング・テクノス(パークテック)が合併し、新生、石川島運搬機械株式会社(IUK)が誕生しました。新会社の基本方針について、神野牧夫社長に語っていただきました。

て、さらなる発展を期して上場を目指す方向性が示されました。

おかげさまで、これまでのIYKはパーキング業界の生産面でのトップに位置していました。合併後はこのトップメーカーの位置を維持し続けて、さらに飛躍させていかなければなりません。また、メーカーとしてはトップでも、取り扱っているすべての機種がトップであるというわけではないので、すべての機種において、IUKが名実ともにトップだと認知されるように、努力していく心積もりであります。

もちろん、そういった技術開発などのハド面だけでなく、サービスなどソフト面を含んだメンテナンス部門でも、ユーチューバーの方々にご満足いただけるよう努めていくつもりです。

一口に技術だ、サービスだと申しましても、いろいろな側面があるわけで、ユーチューバーの方々がどのようなパーキングを求めているのかを細やかにリサーチし、そのニーズにしっかりと応えられるものを開発、提供していくことが、現在のIUKに与えられた使命だと思ってます。

また、技術開発だけに重きを置くのではなく、優れた技術を駆使した製品を適正な

## 合併が意味すること

新会社の発足によって、パーキングシステムの開発・製作からメンテナンスまでを一貫して行なうことができるようになり、事業内容の一層の強化とともに、企業体質をより強固なものにし、また独立会社として

がパーキングのデザインや技術開発をすることも可能になるわけで、メンテナンスサイドからみた製作側に対する意見、要望、注文などを発言する機会が増え、活性化します。また、その逆も可能です。こうした一貫性のもとでの総合力の強化が、この不況といわれる時期に敢えて合併に踏み切った理由だと言えるでしょう。

## 不況下での企業活動の充実

パーキング業界だけでなく、すべての物販の需要が冷え込んでいます。このような時期に敢えて合併し、組織の強化を図ろうというのですから、大変な努力が必要なことは言うまでもありません。また、同業他社と比べ、製作からメンテナンスまでを一貫して行なっているのは当社だけですの

で、当然、注目度も高くなります。他社ではメンテナンスは別会社、別業者に依頼しているところがほとんどです。今時期はどこも苦しいはずであります。しかし、このむずかしい時期だからこそ、さまざまなお困り事、さまざまな要請を受け止めて解決しないかなければなりません。停滞しているわけにはいかないのです。この予測のむずかしい不況下だからこそ、さまざまな面での相乗効果を期待して企業活動の充実を図るうとしているのです。

さらに飛躍するためには確固たる基盤づくりが重要です。従来評価していただいてきた技術やサービスにより磨きをかけるのはもちろんのこと、それにプラス・アルファしたものをお客様に提供する、そこが今後私たちメーカーに求められているところだと思います。ゆくゆくは、プラス・アルファの面でも認知度が高まり、自立できるようになります。だから、メンテナンス技術の革新、サービスのより一層の向上などを含めて、さまざまな問題を解決していくと思います。

## トップであり続けるために

石川島運搬機械株式会社  
本社(ニチレイ明石町ビル)



■会社概要  
標：IHI  
立：昭和48年4月(1973年)  
金：15億7200万円  
者：代表取締役社長 神野牧夫  
本表員数：約1300名  
本社所在地：東京都中央区明石町6-4

しかし、それでは具体的にどんな努力をしているかということになりますが、手始めとして『TOP運動』というネーミングの全社運動に取り組んでいます。これは業界トップの技術力と、業界トップのコスト競争力の二つを身につけるための活動です。『TOP』には、"Take Off Program"と

価格で提供できるよう、そして提供後はどういったメンテナンスを行なえば、より満足いただけるかといった点をも含めて、サービスとは何かを考えています。それがメーカーとしての使命だと思います。

合併で新たに得られる利点とは、YUKとパークテックが一緒にあって、何がどう変わっていくのか、そういうつながりや取り上げられましたが、不況といわれるこの時期に敢えて合併したことの意味が問われているわけです。

パークテックとして技術とサービスを提供する側からの答えは、開発からメンテナンスまでの一貫体制を作りたかったという一言になります。確かにこれまで兄弟会社でしたので、密接なコントラクトを取つてはきていましたが、一つの会社の方がより一層、コミュニケーションを図りやすいのは言うまでもありません。十分な意志の疎通と情報交換、つまりは、人の交流と技術の交流をこれまで以上に密接にしたかったのです。

具体的には、メンテナンスに精通した者がポジションになります。

価格破壊などという言葉が横行し、パーキングマーケットも低迷状態にあります。必然的に今までのコストでは立ちうちできません。そういった意味でも、技術開発はコストダウンのために必要なものなのです。例えばメンテナンスについては、PINシステムはパークテック時代に開発したわけですが、いいものはすぐに対応されてしまう。だからこそ、日夜研鑽を続けていかなければならぬのです。これを怠ると、どんなにすばらしい技術でも、やがて陳腐化し、セールスポイントにならなくなります。まして、この合併は、他社、他メーカーにかなりのインパクトを与え、注目されているはずですから、姿勢を正していくかなければならない部分も多いことでしょう。

私のポリシーは本音、本物、本質を大切にすることです。とかく企業内では、きれいなこと、建前が多い。だからこそ、私自身は本音でのものを言い、うわべだけで物事を判断せず、本質とは何かを常に考えていくと考えています。

