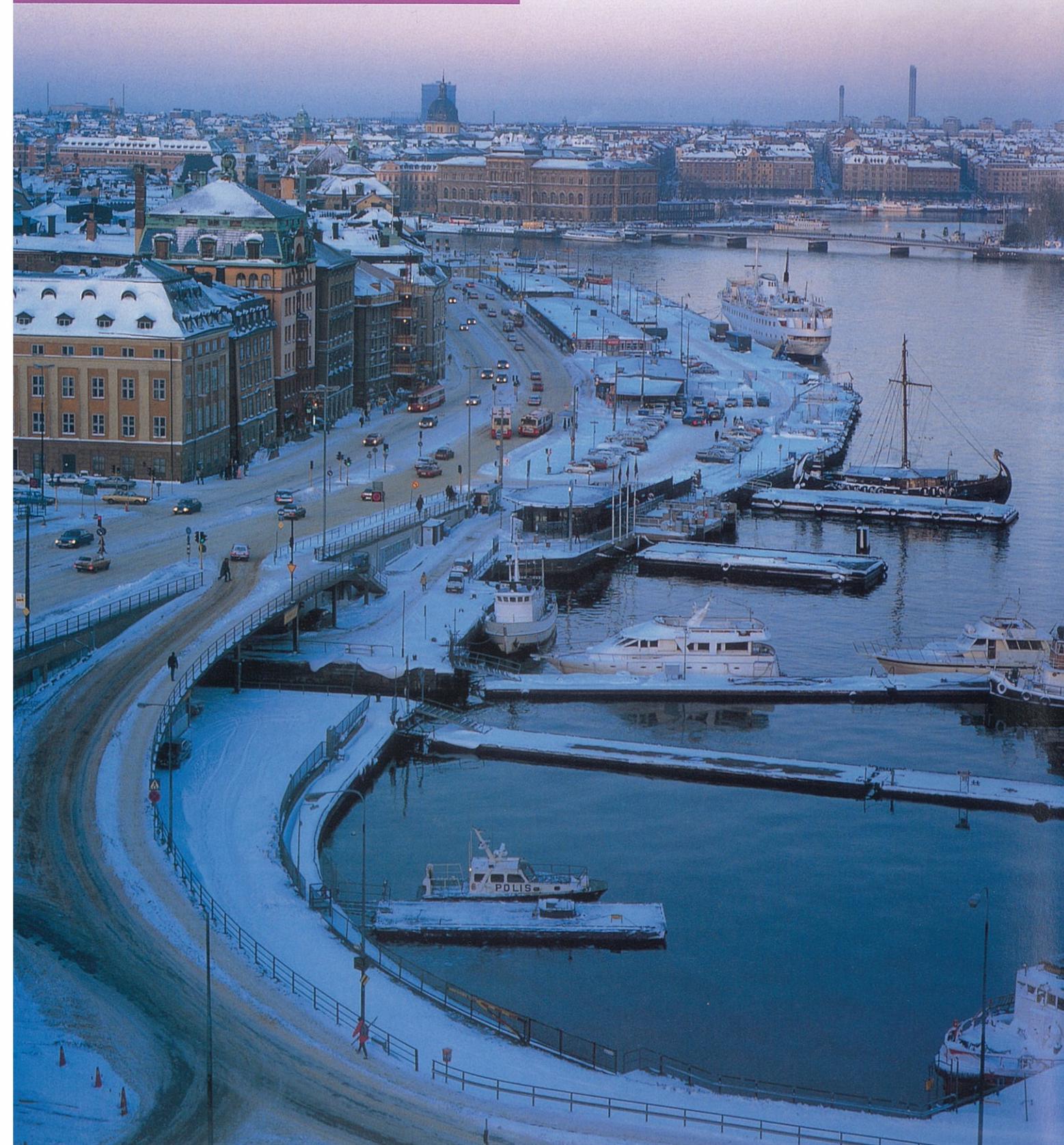


CUBE

16

Winter,
1997
No.

キューブ
IHI
PARKING
NEWS



それぞれの街は、
それぞれの顔をもつ。

IHI
石川島播磨重工
パーキングシステム事業部



マンションと機械式駐車場

D E V E L O P - 立 体 展 望

現在、分譲マンションが好調に推移している。バブル時期の需要と供給のアンバランスが正常になり、

本来必要としていた消費者が購入できる時代が戻ったのである。生活の拠地としてのマンションに、今や駐車場は不可欠である。

今回の立体展望は中・大規模マンションの駐車場にスポットを当て、マンション向けとして初めて導入されたシャトルパーキングと一般的に需要の多い2・多段式駐車場の事例を紹介したい。

埼玉県与野市西口再開発計画のランドマークとして完成した「グランデュオ」。



ESSAY・FREE WAY

「心が通いあう道」



川島 敬二

Kawashima Keizo
石川島運搬機械株式会社
パーキングシステム本部
常務取締役 本部長

(社)立体駐車場工業会の統計資料によると、機械式駐車装置の完成実績は平成7年度末で、収容台数ベースで約120万台に達している。ここに至るまでに40年近い年数を要しているわけで、思えば長い道のりであった。

IHIにあっても、昭和37年にタワーパーキングの第1号機を日本橋高島屋に納入して以来、常に業界のリーディングカンパニーの座を守り続け、平成8年春には6000基に達した。お客様の求められる装置をタイムリーに開発し市場投入してきたメーカーの努力もさることながら、絶えず暖かくIHIを励まし、アドバイスいただいたお客様各位のご支援があったればこそであり、感謝の念でいっぱいである。

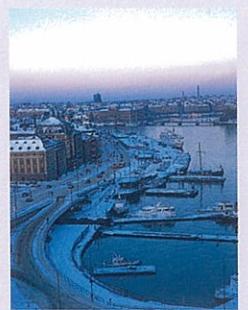
バブル崩壊後、世の中の価値観は変わってきたようである。成長一本槍の価値観から次第に「安定」とか「調和」とか、心やすらぐ穏やかな環境を求める風潮が次第に広がりつつあるように感じる。これまで歩んできた道がすべて間違いであったなどと言うつもりはないが、コンセプトや行動をえていかねばならぬ曲がり角に来ているのは確かであろう。

私は西の京といわれている山口市で青春時代を過ごした。県庁所在地でありながら人口が少ない小都市であるが、なだらかな山に囲まれた静かなたたずまいのこの地が今なお心に焼き付いて離れない。それは漠然とした淡い郷愁ではなく、多感な頃に心のひだに深く刻み込まれた「心の故郷」であるからであろう。

山の麓の木造の県庁、更に少し奥へ歩を進めると毛利家の菩提寺と五重塔がある。町の中心部に小高い「亀山公園」があり、その周囲に各種の学校や図書館、博物館などが点在している。住宅地や文教地区と商店街を分かつように「一の坂川」が流れ、川筋に沿って桜と柳の並木が続く。町を少し外れた山裾には、瀬戸内海にそそぐ「横野川」が流れ、夏には源氏蛍が乱舞する。

私はそれらを結ぶ道を幾たび散策したであろうか。この道こそがそこに住む人達と自然や歴史とのコミュニケーションの場であり、人と人との心を通わす道であった。

本誌創刊の年は、奇しくもバブルがはじけた平成4年である。ひたすら追い求めてきた坂の上の雲の次に求めるものは、なだらかな坂道の向こうにある七色の虹である。IHIを支えてくださる数多いお客様との強い「心の絆」があれば、それを手にすることは可能であろう。本誌がお客様とIHIの心を通わす役割を担ってくれることを切に願って止まないし、私も微力を尽くすつもりである。



表紙の言葉

ストックホルム市シェップスブローブ通り
(スウェーデン)

12世紀のバルチック海賊防御用の見張塔築造に端を発する湖の中の島々や陸地の開発は、16世紀にデンマークから独立したをきっかけに都市計画、学芸擁護、工業振興と近代化を進め、北欧最大の人口140万の都市に発展した。その由緒ある歴史を伝える王宮、大聖堂、貴族会館などが立ち並ぶのは、中心の島「古都」で、波止場沿いの通りには、昼なお薄暗い冬の街にヘッドライトを点灯した車の列が伸びる。

CUBE
IHI PARKING NEWS
Winter, 1997 No.16

CONTENTS

- | | |
|----|---|
| 1 | ESSAY 「心が通いあう道」 |
| 2 | 立体展望 マンションと機械式駐車場 |
| 5 | トピックス●福井市本町通り地下駐車場 公共自治体初のシャトルパーキングが完成 |
| 7 | ユーザー訪問●京都市東山区 株式会社 晃商 駐車場のおもてなし |
| 9 | 視点360°●神戸レポート 大震災から2年 |
| 11 | 海外駐在員報告●ニューヨーク ニューヨークの駐車場事情 |
| 13 | 駐の文化史●殷 祖靈の意思のままに継がれた王朝 |
| 14 | キューブコミュニティ マニラ市でビジネスフォーラム マレーシアとの技術提携/IUK東証二部上場 |

『CUBE』は「立体」のし意。三次元的な思考をする時代の扱い手であれたいという希望をこめた誌名。

駅前再開発に導入されたシャトルパークィング

これまでのマンション計画には、駅前であつても駐車場は必ず必要

今までは「商」を中心計画
今後は「住」がキーワードになる

埼玉県与野市は、大宮市と浦和市の間に位置する人口約八万三千の都市である。昨年十二月、JR京浜東北線与野駅前に、地下一階地上一四階塔屋一階、総戸数二六九戸のマンション「グランデュオ」が竣工した。

これは、与野駅西口浦和地区第一種市街地再開発事業の一環で、埼玉中核都市圈構想（さいたまY.O.U.&I.プラン）の中心的存在となるものである。

グランデュオは、駅前広場を中央に配し、再開発前の商店街の店舗が入っており、二階以上が住宅である。そして、地下にIHIシャトルパークィング・システムが導入された。

住宅としての景観を考えると駐車場は地下に置くのがベスト

北街区と南街区の二棟からなる。一階には、再開発前の商店街の店舗が入っており、二階以上が住宅である。そして、地下にIHIシャトルパークィング・システムが導入された。

この再開発計画の事業主体である与野駅西口浦和地区市街地再開発組合の参加組合員であり、マンションの分譲販売を担当している第四部西村部長にシャトルパークィング導入の経緯を伺つてみた。

「タワー・パークィングを何本か建てて必要台数を確保するという案もあったのですが、窓の外に大きな壁ができるのはいただけない。グランデュオの場合は、どうしてもタワー・パークィングを建てにくい地形だったのです。そこで、地下スペースを利用してシャトルパークィングを採用しました。住宅としての商品価値を考えると、景観の点でも使い勝手の点でも地下にもつていくのがベストだったということです」

この再開発計画の事業主体である与野駅西口浦和地区市街地再開発組合の参加組合員であり、マンションの分譲販売を担当している第四部西村部長にシャトルパークィング導入の経緯を伺つてみた。

「タワー・パークィングを何本か建てて必要台数を確保するという案もあったのですが、窓の外に大きな壁ができるのはいただけない。グランデュオの場合は、どうしてもタワー・パークィングを建てにくい地形だったのです。そこで、地下スペースを利用してシャトルパークィングを採用しました。住宅としての商品価値を考えると、景観の点でも使い勝手の点でも地下にもつていくのがベストだったということです」

グランデュオの総戸数二六九戸に対して駐車場収容台数は一二三台（二段式六台を含む）、駅前のマンションでありますながら駐車場設置率は約四六%になる。なぜこれほどの台数を、しかもシャトルパークィング導入して整備する必要があつたのだろうか。

「マンションに駐車場は必ず必要なものです。が、さて戸数に対して何%設置したらよいかというの非常に難しい問題です。一つは分譲価格との関係で、五千万円以上のマンションに一〇〇%の駐車場を設置するのは付加価値と言えますが、一千五〇〇万円とか三千万円の物件でそれをしようとする分譲価格に占める駐車場の設置費用の割合がかなり大きくなります。二つ目は、入居時から数年経つとマンション内の車の保有率が高くなります。その時ことを想定して、例えば周囲に駐車場がない地域、あるいは駐車場建設の余地がない場合は、ある程度コストがかかつても設置台数を多くしてあげないといけないのです。

三つ目は、そこに住む人の価値観の問題です。グランデュオは駅直結型のマンションですが、与野でも駅から五分ぐらい歩けば、もつと購入しやすい物件があるはずです。グランデュオに入居される方は、検討するにあたって駅に近いという利便性に最も価値を見つけむしろ、自分の価値観に合った物件を見つけたら他は検討しない人、ではないかと思っています。駐車場についても同じで、建物の中と外にあるのでは価値が違つてくるのです」

グランデュオの場合も、駐車場の台数はまだ足りないという。

住宅としての景観を考えると駐車場は地下に置くのがベスト

この再開発計画の事業主体である与野駅西口浦和地区市街地再開発組合の参加組合員であり、マンションの分譲販売を担当している第四部西村部長にシャトルパークィング導入の経緯を伺つてみた。

「タワー・パークィングを何本か建てて必要台数を確保するという案もあったのですが、窓の外に大きな壁ができるのはいただけない。グランデュオの場合は、どうしてもタワー・パー

クィングを建てにくい地形だったのです。そこで、地下スペースを利用してシャトルパークィングを採用しました。住宅としての商品価値を考えると、景観の点でも使い勝手の点でも地下にもつていくのがベストだったということです」

最後に、ディベロッパーとして今後のマンションと駐車場について伺つた。

「これまでの再開発は駅前がほとんどで、スケールメリットを追求してデパートを誘致するといったパターンが多かつたわけです。商業の床が一番高くて、その後がオフィス等の売上やオフィスの賃料の急激な伸びは考えられない。商業は必ずしも家賃負担率が高いとは言えないのです。その点、住宅は需要と供給をかなり長期的に読めるので、一番安定しているかもしません」

今後は、住宅地でも何戸かまとまつたような再開発的な動きが出てくると西村さんは語る。

「これから時代はいくら地域が活性化しても店業務系で、住宅が一番低いことが昔から言われていたのですが、よく考えると、こ

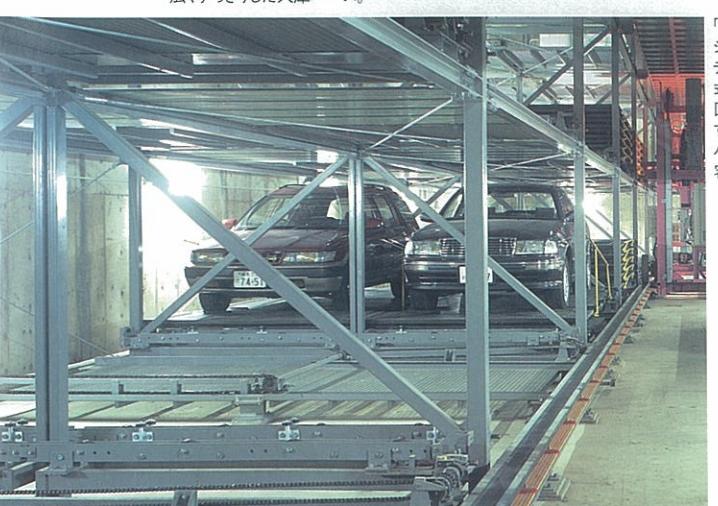
れからの時代は、多くの地域が活性化しても店の売上やオフィスの賃料の急激な伸びは考えられない。商業は必ずしも家賃負担率が高いとは言えないのです。その点、住宅は需要と供給をかなり長期的に読めるので、一番安定しているかもしません」

今後は、住宅地でも何戸かまとまつたよう

■「グランデュオ」事業概要
事業主体：与野駅西口浦和地区市街地再開発組合
コーディネーター：事業計画・権利交換計画：環境企画設計
設計・監理：日建ハウジングシステム
商業計画：みらい商業構想
施工：三井建設



広くすっきりした入庫バース。



「グランデュオ」地下のIHIシャトルパークィング・システム。3層ツインパレット式で北街区63台、南街区54台計117台を収容。すべて大型車対応で、ハイルーフ車は39台収容できる。

D E V E L O P -
立 体 展 望



「高齢化が進むと平面的な出入庫しやすくなります。また、身障者の方々でも使いやすい駐車場も造りいかなければなりません。例えば2・多段式で、一番端のパレットだけは横から車椅子でも乗り降りできるような駐車場を……」と語る野村不動産株式会社・住宅事業本部住宅開発第四部部長の西村泰賀さん。



「マリナタウン」全景。高層ビルが建ち並んでいるところが「リベーラガーデン」。手前に戸建住宅が広がっている。

■「リベーラガーデン」事業概要
事業主・売主：博多港開発
設計・施工：三井不動産・森林都市・西日本鉄道
共同企業体
販売代理：三井不動産／森林都市／西日本鉄道
販売復代理：三井不動産販売

マンションの足元や広場の下の3段式駐車場。



駐車場は人工地盤の下に組み込まれているので、騒音の影響は少ない。



マンションの一部は平成7年に開催されたユニバーシアード福岡大会の選手村として利用された。大会終了後、改めて内装工事を施しマンションとして分譲された。



同事業課参事、一級建築士の山口正昭さん。
三井不動産株式会社
福岡支店の事業課課長代理
の清水英徳さん。

して一〇〇%設置していることである。マンションの販売を担当している三井不動産株式会社福岡支店の事業課課長代理の清水英徳さんに話を伺つた。

「福岡都市圏ではマンション供給の都心回帰が進んでおり、また郊外に住んでいる人は車の保有率が高く、都心回帰が進めば進むほど機械式駐車場の需要は増えています。駐車場の設置率については、交通の便や立地によって個々に検討しますが、建設する建物の用途、規模等の条件によって駐車場の付置台数の規則もあります。リベーラガーデンの場合には、都心部と比較して公共交通機関の整備が遅れていること、また、大規模な開発地としての機能を満足するため、一〇〇%の設置としました」

リベーラガーデンの最寄り駅であるJR筑肥線・市営地下鉄姪浜駅まではバスで七分、地下鉄に乗り継いで博多駅まで三〇分ほどで着く。都心部と比較するとやや時間がかかるが、首都圏とは感覚が違う。

さて、リベーラガーデンはマンション計画としては敷地に余裕があつたわけであるが、タワー・パークィングの選択肢はあつたのかどう

か、同事業課参事、一級建築士の山口正昭さんに聞いてみた。

「残念ながら、当社としてはマンションにタワー・パークィングを導入するケースはあまりありません。マンションの駐車場としてのタワー・パークィングは、維持・管理にコストがかかるとされています。住宅を供給する側としても、この点については十分すぎるほどの検討が必要であると考えます。確かに土地が狭いから上に伸ばすというのは最善策ではあるのですが、マンションの配置に支障がある等のデメリットのところでは、マンションの配置に支障がない等の条件をクリアでき、また、商業施設等との併用であれば設置できる可能性性はあります」

リベーラガーデンの駐場月極料金は、屋外の平面が六千円、屋内の機械式が九千円、屋内の平面が一万二千円である。現在、完成戸数の約八割が入居済みであるが、駐車場を必要としない人が約一%、逆に二台目の駐車場が欲しい人は約四%という数字が出ている。

福岡市内では、駐車場を一〇〇%設置しても八割・九割しか埋らないといふところもある。というが、このリベーラガーデンについては適正な設置率は外来者用（二台目所有等の状況を考慮すると、一〇五%ぐらいではないかと山口さんは言う。

従来、駐車場の設置台数が少なかつた都心のマンションでも、駐車台数を増やすため機械式駐車場の設置を進める傾向にある。このような動きを踏まえて、今後はマンションの規模や立地を問わず、より導入しやすい機械式駐車場を目標とすれば、より使いやすい機械式駐車場を開発を目指さなくてはならない。

建築基準法改正に向けた最近の動き

現在、建築審議会建築行政部会基本問題分科会では、平成七年十一月八日の建設大臣からの諮問を踏まえ、建築基準法の改正を基本とした検討を行なっており、今回一般に広く意見を求めるため、現在までに議論された基本的視点を整理し公表したので、ご紹介したいと思います。

諮問の背景

現行建築基準法は昭和二十五年に制定されて以来五十年を経過していますが、その規定が、工法・材料・寸法などの仕様を具体的に規定する仕様規定を中心になっていることから、消費者ニーズの多様化や建築技術の高度化に対応した新たな工法や材料の導入、海外資材の日本市場参入を妨げる結果となり、建築設計コストを押し上げる要因となっているとの指摘が国内外からあり、規制緩和を強く要請されています。

このよきな状況を踏まえて、平成八年三月、橋本総理大臣の指示により、「住宅建設コスト低減のための緊急重点計画」において、仕様規定中心の現行制度を見直し、原則として性能規定に改めることになりました。

また、「規制緩和推進計画」においても建築基準法の性能規定などを含めた制度的枠組を制定することになりました。

さらに、「阪神大震災を契機として、建築物の安全確保の重要性が改めて認識され、工事監理・施工や検査体制の不備がクローズアップされています。

審議の経過

このよきな背景のなか、平成七年十一月八日、建設大臣から建築審議会に対しても、「二世紀を展望し、経済社会の変化に対応した新たな建築行政の在り方について」の諮問が行なわれました。

建築審議会ではこの諮問を受け、建築行政部会のうちに基本問題分科会を設置し、建築

A 消費者ニーズによる選択の自由の拡大
B 建築基準における国際調和の推進
C 阪神大震災では建築物の倒壊や損壊により、多数の死傷者をもたらし、建築物の安全性の確保

おわりに

このよきな利点がありますが、性能規定化にあたっては、設計者に高い技術能力が求められ、審査する主事のマンパワーが不足する恐れがあると指摘されています。

このよきな利点がありますが、性能規定化にあたっては、設計者に高い技術能力が求められ、審査する主事のマンパワーが不足する恐れがあると指摘されています。

わが国の建設市場は投資額でみても欧洲連合一五ヶ国全体を上回っています。このよきなことから、海外からみて日本市場は重要な位置を占めており、海外企業の市場参入の円滑化を図る必要があります。

性能規定化は世界的な潮流であり、これ自体が建築基準の国際調和に貢献するものです。

以上のような建築基準法や建築行政の改革の影響は、必然的に建設省という同一組織の影響は、必然的に建設省という同一組織の中で動いている駐車場行政にも関連があり、駐車場業界に携わるものは当分その動向に注



公共自治体初のシャトルパークイングが完成

福井市本町通り地下駐車場

福井市のJR北陸本線福井駅前に、公共自治体向けとして初のIHIシャトルパークイング・システムが完成。昨年十二月二十五日に竣工式が取り行なわれました。

これは、福井市が駅周辺の道路機能の改善と街の活性化のために総工費五三億円をかけて建設したもので、元々、福井駅前商店街周辺には駐車場が少なく、車での買物客が一定の駐車場に殺到して交通渋滞を引き起こし、そのため大規模駐車場を持つ郊外店に客が流れている状況に

治体向けとして初のIHIシャトルパークイング・システムが完成。昨年十二月二十五日に竣工式が取り行なわれました。

このシャトルパークイングは、福井駅を通る地下スペースを有効利用するシャトルパークイングが導入されました。

このシャトルパークイングは、福井駅を通る地下スペースを有効利用するシャトルパークイングが導入されました。

このシャトルパークイングは、福井駅を通る地下スペースを有効利用するシャトルパークイングが導入されました。

このシャトルパークイングは、福井駅を通る地下スペースを有効利用するシャトルパークイングが導入されました。

なつてきました。

駅前に大規模駐車場をという市民の声に、地下スペースを有効利用するシャトルパークイングが導入されました。

このシャトルパークイングは、福井駅を通る地下スペースを有効利用するシャトルパークイングが導入されました。

駐車場の おもてなし

京都・滋賀で8店舗の焼肉店を
チェーン展開している会社があり、
そのすべての店に
機械式駐車場を導入している
と聞いて、京都・四条の
お店を訪ねてみた。



京都市の中心街を流れる鴨川。
手前(南方)から三条、四条、五
条と通り、今出川付近で岐に分
かれしていく(川の西側沿いの道
が川端通り)。



天壇四条
本店全景。

京都の
飲食店には駐車場
が不可欠

今回のユーザー訪問で伺った株式会社晃商
は、京都府・滋賀県を中心に焼肉のチーン
店「天壇」を開設している。本社は京都市中京区にあり、焼肉店のほか
にパチンコ・遊技場を経営している企業である。
天壇四条本店のレストラン事業部営業次長
である林田掌武さんに立体駐車場導入の経緯
を伺つてみた。

「四条は歓楽街の中心ですが、車が交通手段
として重要な役割を果たすため、駐車場の整備
が求められています。また、天壇は京都の老舗
として、地元の方々に愛される店舗ですが、駐車
場の問題で来店率が下がる可能性があるため、
駐車場の充実が非常に重要です。そこで、IH
USERの機械式駐車場を導入することになりました。
この結果、天壇四条本店では駐車場の問題が解
決され、来店率が大幅に改善されました。今後も
天壇は、地域密着型の飲食店として、駐車場の充
実を通じて、より多くの方々に楽しんでいただき
たいと考えています。」

七九四年（延暦十三年）の平安京遷都以来、
日本文化の中心であった京都は、盆地である
がゆえに夏暑く冬寒いが、神社仏閣や老舗の
味を求めて訪れる観光客が多い。しかし、意
味さえ理解できれば、これはとても親切な表
現であることがわかる。

さて、今回を目指す住所は「東山区川端通
四条下ル」である。ご存じのとおり、京都は
遷都の際に唐の長安を模して碁盤の目状に道
路が敷かれた街なので、行先は道路と道路の
交差点を基準に考えればよいのである。
つまり、ここでは南北に走る川端通りと東
西に走る四条通りの交差点を下れ（南下）ば、
目的地に着けるというわけである。

の中心である今日、町中であつても駐車場の
完備が必要条件になります。

天壇は、この四条本店をはじめ、八店舗を
展開している。実際に、どの店舗においても
車で来店するお客様の割合はほぼ一〇〇%に
近い数字だそうである。

特にこの四条本店は四〇〇席もありますから、
平面駐車場だけではとても対応できません
んですから、すべての店舗で、機種こそ違
いますが、機械式駐車場を導入しています」

天壇の店舗計画に機械式駐車場は欠かせない
といふ。店舗の立地に合わせて、本店・桂
五条店ではタワーパーキング、山科・宇治小
倉店ではそれぞれ三段式・四段式駐車場を導
入している。

しかし、京都の場合は建物の高さ制限が厳
しいので、必要な駐車台数をなかなか確保で
きないという問題があります。本店の場合も
二基導入していますが、一九台と一八台の計
三七台で、本当はもう少し台数が欲しいところ
です」

本来であればタワーパーキング一基で三〇
台以上の駐車台数が確保できるわけであるが、
京都では街の景観を守るために厳しい高さ制限
が設けられている。

「高さ制限は確かに厳しいですが、やはり円
滑性の面でタワーパーキングのメリットは大き
いですね。桂店の場合も初めは四段式にし
ようということだったのですが、最終的には
タワー・パークリングにしたのです。平面では三
〇台分のところに五〇台分を収容できるよ
うになりました。このタワーパーキングの二
〇台分のお蔭で、お客様は増えています。特に
桂店は駐車場が狭いので、入出庫がスムーズ

にできるタワーパーキングの有用性を改めて
認識しました」

駐車場の 故障も店の 責任になる

このように、天壇は機械式駐車場で多くの
実績を上げているのだが、実際の運営・管理
面ではどうなのか。レストラン事業部営業課
長の佐伯真吾さんに話を聞いてみた。

「私たちが心配するのは機械の故障ですが、
当社ではIHUSERという会社と駐車設備のメン
テナンス契約を結んでいます。そのおかげで
ほとんど故障はありません。また、万一故障
があった場合でもIHUSERさんは迅速な対応を
してくださるので本当に助かります。また、
駐車係には『車で来店されたお客様を一番最
初に接客するのは駐車係であり、係員の真心
のこもった』いらっしゃいます。ありがとうございます
」

話をして伺っているうちに、京都のものでなく
いうものがわかつてきただような気がする。冒
頭で触れた住所表示も、何丁目何番地という
表示が単なる記号であるのに対し、京都の
「上ル、下ル、入ル」は訪れる人を案内して
いるのである。

駐車場についても、必要だから付設する、
収容台数を増やしたいから機械式駐車場を導
入するというだけではなく、あくまでお客様
が安心して車で来店できるように、店のサ
ービスの一環として、駐車場を捉えているので
ある。このへんが、天壇の人気の秘訣ではな
いだろうか。

バーキング待合室。四条本店は、雨の日でも
そのまま店内へ入れるのでお客様には好評。

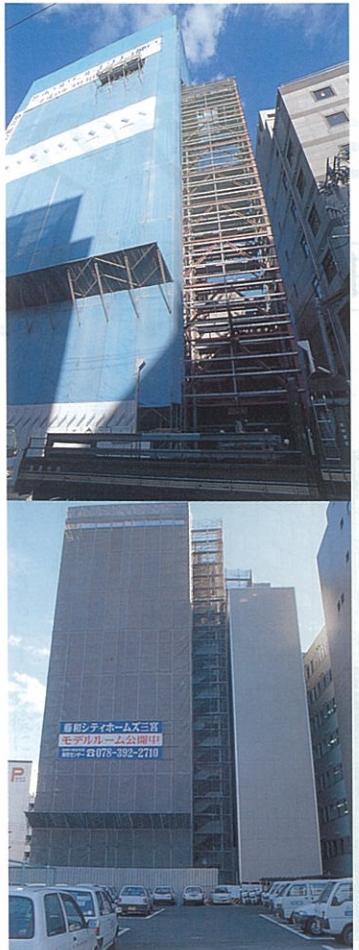


四条本店のタワーパーキング入口。
19台・18台の2基連続。ターンテーブル内蔵型なので前進入库、前進
出庫できる。



桂五条店のタワーパーキング。
こちらは大型車対応型で20台
を収容できる。

8 CUBE



タワーパーキング建設も着々と進む三宮のホテルサンルートソラ神戸。



タワーパーキングを併設したマンション建設も進められている(藤和シティホームズ三宮)。



ホテル建設のロ火を切ったホテルヴィアクール神戸。ビル組込式駐車場を備えている。



昨年12月にオープンした三宮駅近くの営業駐車場「パークトアロード」。IHIの大震災後の建設第1号であり、大型車、ハイルーフ車にも対応している。

大震災から二年

阪神・淡路大震災から丸二年が経過した。三宮など都市の中心部は、倒壊したビルの解体も終わり、街中のいたるところにクレーンが立っている。

一見すると復興に向けて着々と歩んでいるようだが、実際には現在までの電気・ガス・水道等の工事は「仮復旧作業」であり、これから「本復旧作業」が始まるのである。

大震災の際、一番被害が甚大であった長田区では、三宮などとは打って変わつて復興への道のりは遠い。まだまだ瓦礫を整地しただけの空き地が多く、ロープで隣地と仕切られ

ている。解体された建物の基礎コンクリートの上を青空駐車場にしたところが、街のいたるところにある。また、路上駐車も多く、道路の両側に車がびっしり並んでいるところすらある。

街の本当の復興がやっと始まつたばかりで、国、兵庫県、神戸市とも住宅の確保を最重点としているので、駐車場の整備はまだしばらく先の話のようだ。

駐車場の整備が終わるころ、街はやっと落ち着きを取り戻すのかもしれない。



外装が整えられた長田区御蔵通のニッセイ長田ビルとタワーパーキング。左は大震災直後の姿。



長田区では、まだ街の空き地という空き地に車が止められ、放置されている。



神戸レポート

ニューヨークの駐車場事情

自由の女神、エンパイアステートビル、ハーレム、ジャズ、摩天楼、セントラルパーク……。

この街から連想される単語を探すのには事欠きません。

アメリカ人でさえ、「ニューヨークはアメリカではない」

というほど世界各国の人種と文化が入り混じった街。しかし、

ニューヨーカーの多くは「いやいや、ニューヨークこそが本当のアメリカさ」

と言つてはばからない。そんな超都市ニューヨークの

駐車場事情をレポートします。

IHIニューヨーク事務所 塚田 央



ミッドタウンを東西に走るストリートのあちこちに“Parking”的サインが見える。



市バスは、路線がわかれれば大変便利な交通手段である。



リンクーン・センターの大規模自走式地下駐車場。



市内のあちこちでPolicemanの姿を見かける。



New Yorkと言えば、TIFFANY。一度は訪れてみたい。という人たちで、いつも賑わっている。



イーストサイドの“Valet Parking”。係員にキーを渡して車を預ける駐車場。ニューヨークは、ほとんどこの方式。



セントラルパークを見渡す高級ホテル・アパート前の、パーク内を走る観光馬車。ゆっくりサイディングするには便利である。

日本人が今、「一番旅行してみたい都市」としてニューヨークを挙げていることを日本の新聞記事で目にした。かたや、ニューヨークへ来る旅行者は大抵、「恐い」「白タクにボラれる」「地下鉄は危ないから乗らないほうがいい」とか、「歩道を歩く際は真ん中を歩かない」と左右から襲われる」といった「ニューヨーク危険」という先入観をもつているようだ。

幸い、現市長の治安改善キヤンペーンが功を奏して、一九九〇年を境に犯罪件数は減少の一途を辿っており、特にここ二年間は一二%（九三～九四年）、一七%（九四～九五年）と一桁の減少を記録している。これは市民の努力もさることながら、景気と雇用が確実に回復していることを示すパロメータでもある。

一九九六年も大詰め。ニューヨーク・ヤンキースはアメリカンリーグで優勝し、ワールドシリーズを目前に街は一段と熱気を帯びている。フットボールのシーズンも開幕した。十一月に入るとクリスマスの飾りつけも始まり、ロックフェラーセンター恒例のBig Xmas Treeに灯が点る時期になると、人々は今年一年の反省を終え、クリスマス休暇の計画で静かな冬が一杯になる。

またやつてくる。



(1) タクシー（エコロード・キャブ）
最もボビュラーな庶民の足。料金は初乗りが一ドルで、以降〇・一マイルごとに三〇セントが加算されていく。降りる際にメーター料金にチップ約一五～二〇%をプラスして支払う。運転マナーの悪さには定評（？）があり、スリルを味わうこともあるが、不正に高料金を請求されることはまずない。タクシードライバーサンバーが必ず表示されたり、これを通報されると運転手はライセンスを失い、翌日からの生活にも困ることになる。

マンハッタン島はハドソン川に浮かぶ周囲五〇kmほどの島。朝夕の通勤時間帯とともに通勤手段である。もちろん、自家用車で通勤する人も少なくないが、大抵はバス、電車、地下鉄が主要な通勤手段である。もちろん、早朝のフライトで空港（La Guardia/JFK/Newark）に到着し、そこからバス、タクシー、リムジンなどでマンハッタンへ向かう出張者も大勢いる。それでも道の両側に駐停車する車と工事で走行車線は遮られ、運転しにくうえに時間もかかる。ここで市内を移動する際のニューヨーカーの足を紹介しよう。

（1）地下鉄
料金は市内一律・五ドル。改札近くのブースにてトークン（専用コイン）を購入する。料金は市内一律・五ドル。改札近くのブースにてトークン（専用コイン）を購入する。

日本地下鉄ほど小ぎれいではないが、市内を南北に移動するには便利で早い。安全になつたといえ、夜中に利用することは避けたほうが無難。

（3）バス
地下鉄と同じトークンで乗れる。路線が多少複雑で旅行者にはわかりづらいかも知れないが、慣れると大変便利。

（4）駐車場事情
車社会のアメリカだけあって、市内へマイカー、レンタカーで訪れる人も多いことから、高層ビルやレストラン、ホテル、劇場・コンサートホール、博物館・美術館などのまわりには大抵駐車場が完備されている。特徴としては、駐車場の多くはビルの階や地下を利用したことである。

・入口で係員にキーをつけたまま車を預ける
（2）地下鉄
料金は市内一律・五ドル。改札近くのブースにてトークン（専用コイン）を購入する。
「Valet Parking」方式が多いことなどが挙げられる。

・入口で係員にキーをつけたまま車を預ける
（3）バス
日本地下鉄ほど小ぎれいではないが、市内を南北に移動するには便利で早い。安全になつたといえ、夜中に利用することは避けたほうが無難。

（4）駐車場事情
車社会のアメリカだけあって、市内へマイカー、レンタカーで訪れる人も多いことから、高層ビルやレストラン、ホテル、劇場・コンサートホール、博物館・美術館などのまわりには大抵駐車場が完備されている。特徴としては、駐車場の多くはビルの階や地下を利用したことである。

（1）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（2）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（3）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（4）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（5）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（6）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（7）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（8）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（9）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（10）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（11）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（12）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（13）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（14）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（15）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（16）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（17）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（18）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（19）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（20）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念頭において建てられており、駐車場スペースが確保されている。
(2)したがつて需要に見合つた供給量があり、スペース使用料も比較的安価抑え、駐車料金も安くなる。
(3)人件費も安いためValet Parkingとして、預かった車を人手を使って有効スペースにぎめタワーパーキングではペイしない、ということがになる。Valet Parkingについて補足するが、Valet Parkingは数分停めていただけでもどかからともなく現れた警官にチケットを切られ、さらに十数分後にはレッカーカー車がやって、アツと音を鳴らしながら牽引していくしてしまった。

（21）機械式駐車場
市内ではタワーパーキングを見かけない。その理由として次の点が考えられる。
(1)すべての建築物は予め駐車場需要を念

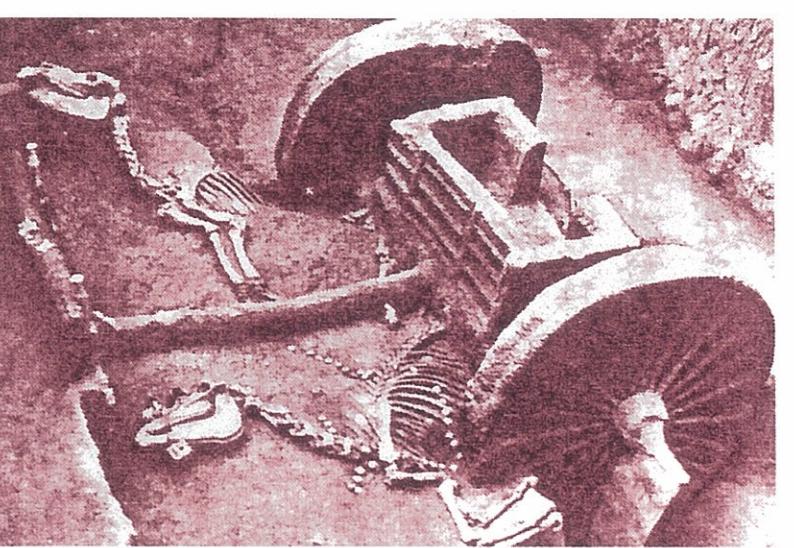
祖靈の意思のままに継がれた王朝

清田 圭一（比較思想・文化論）

中国では最近、長江上流の四川盆地で前一十八～前二十六世紀の高度な文明遺跡が発掘されつつあるが、史書の記す夏・殷・周の古代帝国はいずれも黄河中流域に栄えた。

前四十世紀頃には西方系の竜山文化が、前二十九世紀頃には東方系の竜山文化がこの地に成立し、後者が夏王朝だったとも推測されている。その夏では十四世代の十七王が世襲したが最後の桀王が暴虐だったので、やはり東方起源の殷の大乙湯王がこれを滅ぼして、毫「河南省偃師県」に遷り、「毫」に都した。前十七世紀のことである。その後、五度の移転を経て第十九代の盤庚が前十四世紀に殷「河南省安陽県小屯」に遷り、ここが前十一世紀の滅亡に至るまでの都となつた。これらの都城は非常に広大であり、高さ十メートル、幅五メートル程度の堅固な城壁も築かれていて、酒釀造所、製陶所や骨角器製造場、青銅器製造場などの都市機能を備えていた。

しかし、王宮は土を固めた台の上に建つ土壁で木造、草葺きの建物にすぎず、庶民に至っては仰韶や竜山時代の半竪穴住居をそのまま受け継いで暮らしていた。殷は、王朝とはいうものの多数の同盟氏族群による連合国家だったので、中央の王室は常にその結合に気を配っていた。各氏族は、それぞれ

二頭の馬を繋ぐ戦車。
頭部を切断して供える「伐」の儀礼。

大邑という都市に居住したが、二頭立ての馬が曳く戦車隊は首都の広場に駐屯させ、有能な職人を同様に出向させていた。

同盟の版図は広く、さまざま鳥の羽を頭飾りにした各地の使者がもたらす朝貢品には虎、象、豹、犀、一角獸の兜、猿、獐、熊、獾、水牛、鯨などの珍しい産物があつたので、王宮ではこれらを養つておく飼育園を経営していました。

去る十二月台湾・韓国に続きマレーシアのCH・STEEL社と、エレベーターパーキングのほか二・多段式五機種について技術供与契約を締結調印しました。

都市国家シンガポール、発展目覚ましいマレーシア、そして世界一の金持ち国家ブルネイの東南アジア三か国を対象に、同社とIHIは協力し、ますます発展していくこの地域に営業展開してまいります。

Topic

マニラ市でビジネスフォーラム

昨年末にはAPECのマニラ開催もあって、フィリピン経済は大いに活況を呈しており、駐車場ビジネスにも関心が高まっています。

APECに先立ち十一月七日には、マニラの政財界有力者約百名を集め、立体駐車場に関するビジネスフォーラムが、マニラ・インターナショナルホテルで開催されました。

フォーラムでは、フィリピン当局による『都市問題と駐車場政策』、駐車場総合研究所・大嶋翼所長による『駐車場ビジネス』、石川島運搬機械株式会社・野口部長による『機械式駐車場の概要』などの講演が行なわれました。

地元テレビ局のチャンネル5、NHKマニラ支局などの報道関係もこのフォーラムを取り上げ、十一月十日のチャンネル5で報



ビジネスフォーラムで講演するUKの野口部長。

マレー・シアとの技術提携

from Malaysia

去年十二月台湾・韓国に続きマレーシアのCH・STEEL社と、エレベーターパーキングのほか二・多段式五機種について技術供与契約を締結調印しました。

CUBEに対するご意見・ご投稿をお寄せ下さい。

今後とも皆様のお役に立つ情報をお届けしていきたいと思いまます。

記事内容についてのご意見や、今後このような記事を載せてほしいなどのご要望がありましたらお気軽に寄せください。

お問い合わせは、左記石川島播磨重工業パーキングシステム事業部事業部営業推進グループまでお願いいたします。

IUK 上場一部に

IHIパーキングシステムの生産とメンテナンスを担当して

いる石川島運搬機械株式会社が三年間の準備期間を経て、平成八年十一月二十八日東京証券市

CUBE No.16 Winter, 1997

発行日●1997年2月25日
発行●石川島播磨重工業株式会社
パ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 Tel03-3244-6408
編集責任者●梶川敬一郎(第一営業部部長)
編集●営業推進グループ
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