



キューブ APRIL 1999
21



IHI
石川島播磨重機
パーキングシステム事業部
(03) 3244-6426~9

札幌(011)221-8121/釧路(0154)24-7521/仙台(022)262-3688/青森(0177)23-3185/秋田(018)835-8815/郡山(0249)38-0131/大宮(048)645-1020/土浦(0298)21-0241
千葉(043)227-8681/横浜(045)664-4501/海老名(0462)34-2767/新潟(025)245-0261/富山(0764)41-4808/名古屋(052)565-7720/静岡(054)255-8961/浜松(053)457-5611
豊田(0565)29-2331/大阪(06)6281-2025/京都(075)212-6360/和歌山(0734)33-0118/神戸(078)331-3221/姫路(0792)84-2821/広島(082)246-2285/岡山(086)233-5480
徳山(0834)31-8100/高松(087)821-5031/松山(089)913-1865/福岡(092)771-7241/大分(097)536-2291/熊本(096)352-5595/宮崎(0985)29-0441/鹿児島(099)223-7485
那覇(098)862-7758

ホームページを開設しました。 <http://www.ihi.co.jp/parking/>



宮崎 緑

MIYAZAKI Midori

ジャーナリスト・東京工業大学講師
慶應義塾大学大学院修了。NHK・NCC初の女性ニュースキャスター。テレビ朝日でも活躍した女性キャスターの草分け。新聞・雑誌にコラム執筆のほか「週刊読売」連載の対談「宮崎緑の斬り込みトーク」が好評。国際政治学者としてアカデミズムの世界でも地歩を固めている。『女の耳目』など著書多数。国立環境研究所客員研究員、(社)国際食料農業協会理事、日本ペンクラブ国際委員等。

駐車場は文化のショーウィンドー

駐車場を見ると文化がわかる、というと大げさだろうか。

新世界に希望を膨らませて移民してきた人々が、前向きに前向きに生きているから、アメリカでは駐車する際、車を頭から入れる人が多いという話を聞いたことがある。ちょっと眉唾の気もするが、街づくりの中で駐車場をどう位置づけるかを考えれば、確かにそこにはお国柄や地域性のようなものが投影されていると思う。初めに駐車場ありき、で車の台数から交流人口を割り出し、店舗の規模を決めていくようなわゆる郊外型の街づくりは、いかにも新しい地域開発の形で、何を価値の中心軸に据えているかが見えやすい。

だが、この手法は、何世紀にもわたって営まれてきた歴史的街並み、つまり建築物や道路や橋などが既に完成された構造を持ち、再開発が用地的にも、ソフトウエアの面でも容易に実現できないような土地にはそぐわない。むしろ、ヨーロッパの古都などは、がんとして車中心のライフスタイルを拒む構造を保ち続けている所が多い。街の中心部へは車を流入させないのである。その代わりにパーク・アンド・ライド方式で周辺に駐車させるなどの工夫を怠らない。

すなわち、街づくりのビジョンを明確に持つて構造を決めているから、必然的にそこで暮らす(ないしは過ごす)人々のライフスタイルが決定されていくのであり、この意味で駐車場を見れば文化がわかる、と述べた次第である。

となると、わが国の都市はいかがであろうか。どうも、モータリゼーションの流れを読み違えて駐車場づくりが間に合わず、路上駐車に頭を痛める「後追い型」が目につくような気がして仕方がない。どんなライフスタイルを選択しているのか、そして地域のアイデンティティーをどこに求めるのか、背景に哲学が感じられるような駐車場のあり方を望むものである。

などと、僭越に申し上げてしまったが、そんな大きな枠で考えなくとも、駐車場は面白い。車のとめ方から滲む持ち主のお人柄を「観察」するだけでも結構あきないものである。

友人にA型の緻密なタイプがいるのだが、この友だち、車をとめる時に両側の車とぴったり20センチずつ間隔をあけないと気持ち悪いようである。ちょっとでも斜めだと気になつて真っ直ぐにとめ直す。そのくせ、どこにとめたか忘れてしまつたりするところはご愛嬌だが、知人の中には逆に、少々いい加減でも他の車に迷惑かけない程度にとめておけばよい、というタイプもいる。

要するに、駐車場は「人間」を見せる展示場のようなもので、やはり文化のショーウィンドーである、という私の持論はさほど間違っていないように思われるのだが……。

CONTENTS

『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。

- 2 ■ ON THE WAY / キューブ・エッセイ**
「駐車場は文化のショーウィンドー」 宮崎 緑 / MIYAZAKI Midori
ジャーナリスト・東京工業大学講師

- 3 ■ PARKING FRONTIER / 特集**
「中心市街地の活性化、駐車場整備がカギ」
「都市計画と駐車場」

- 7 ■ Q&A CUBE'S ADVICE / キューブズ・アドバイス**
「駐車スペースを有効に確保する方法は?」
「簡易自走式」法規上の違いをまとめると

- 8 ■ IHI PARKING MAP / 街の駐車場**
「IHI版 駐車場便利マップ」
大 阪 心斎橋・難波

- 10 ■ PARKING À LA CARTE / パーキング百科**
「特例や優遇策いろいろ 空き地を駐車場に 税金はどうなる?」

- 12 ■ IHI CUSTOMER'S REPORT / ユーザー訪問**
「おしゃれな自走式駐車場 大和パークビル(神奈川県相模大野)

- 15 ■ CUBE CRIP / IHIからのお知らせ**
「Jシャトルパーキングを販売開始」「8月9日はパークの日」「IHI本社パーキングシステム事業部が引越します」

写真提供: 読売新聞社

FRO PARKING 特集

都市計画と駐車場

中心市街地の活性化 駐車場整備がカギ



都市の顔ともいすべき各地の中心市街地が、なかなか元気にならない。低迷続々の景気が絡んでいるのはむろんだが、都市構造上の問題点が依然として足かせになっているところが多いのではないか。つまり、鉄道駅周辺など既存の盛り場がモータリゼーションへの対応に不十分なままだったため、買い物客の主力が駐車に便利な郊外の量販店などに流れてしまっている、というのである。幸い、昨年からようやく、市町村による対策を国が積極的に支援する「中心市街地活性化法」など関係法令が施行され、これに呼応して官民による駐車場整備を含む大型公共事業も動き出している。改めてまちづくりと車対策の現状などを特集する。

そこで、中心市街地活性化法では関係各省政府が連携し、市町村のつくる基本計画に基づいて各種事業——再開発など市街地の整備改善や商業機能の近代化に取り組むことにしている。中でも、駐車場整備は重要な柱の一つに位置付けられている。四千三百億円の中心市街地活性化対策費を計上しており、これに加え、六月と十二月の二回にわたり合わせて一千億円を超える大型補正予算も注ぎ込んだ。さらに九年度も、同省の中心市街地活性化対策費は五千四百二十五億円に達している。このうち駐車場関係では、九八年度当初予算で十四億円を充てた(十二月補正でも駐車場整備は十五か所が予定されているが、予算額はまだ未定)。また、九九年度の駐車場関係予算案は、民間事業者による共同駐車場や駐車場案内システムの整備などに計六百五十三億円、六月補正で約二十六か所、新規十か所の駐車場整備などに計一百五十一億円が盛り込まれている。

いずれも一時のカンフル注射ではなく、ささやかながら中心市街地の「ツボ」を改變し、車社会にふさわしい交通基盤に仕上げようという試みだけに、二十一世紀に通じる好ましいまちづくり効果が期待できそうだ。

いざなわしい交通基盤に仕上げようという試みだけに、二十一世紀に通じる好ましいまちづくり効

新宿駅南口ユニークな計画 線路上空間に人工地盤作る

クルマ社会対策の立ち遅れも重なり、不況の打撃が一層深刻になつてゐる各地の中心市街地向けに、政府の旗振りする活性化対策が一斉に動き出している。そのいぢれにもわがまち再生への熱い思いや工夫が込められているが、中でも、間もなく着工される東京・新宿駅南口地区基盤整備事業が面白い。

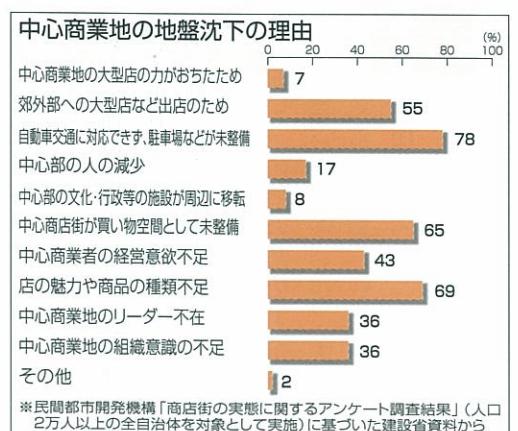
鉄道ターミナル駅構内の線路上空間を多次元利用し、駐車場を含めた公共交通

関連施設を新たに生み出すユニークな手法を採用しているからである。

駅前に駐車場やバス・タクシーなどのターミナルがほしいが、一等地だけに用地が入手できないというのはどこでも共通の悩み。したがつて、この試みは大都市リノベーション（革新）を進展させる妙手としての注目度も高い。完成まで十数年がかりのプロジェクトで計画の固まつてないところもあるが、フォローしてみよう。

全国最大級のターミナル駅・新宿駅。JRの中央、山手、埼京各線に私鉄の小田急、京王と當國・都営地下鉄が交錯し、乗降客は毎日三百二十万人に上る。うち

新宿駅南口 基盤整備事業



となると、公共・駐車場は電車への乗り換えを促進する「パーク＆ライド」向きへは電車に乗り換える——などいわゆる「キス＆ライド」向きの車寄せにしようという狙いもあるから。スマートに自動車から鉄道へ乗り換えられるよう交通結節点の環境を整備すれば、渋滞や大気汚染につながるマイカー利用をできるだけ控えようという機運も育つだろう、と東京国事務所では説明している。

一方、建物内に道路交通空間が収容される（または道路上に建築物をつくる）駅ビルは今日では珍しくないが、道路管理者が跨線橋以外の駐車場として、さらには複合的な道路交通空間として使うのは全国でも初めてだろうという。

一方、建物内に道路交通空間が収容される（または道路上に建築物をつくる）駅ビルは今日では珍しくないが、道路管理者が跨線橋以外の駐車場として、さらには複合的な道路交通空間として使うのは全国でも初めてだろうという。

一方、建物内に道路交通空間が収容される（または道路上に建築物をつくる）駅ビルは今日では珍しくないが、道路管理者が跨線橋以外の駐車場として、さらには複合的な道路交通空間として使うのは全国でも初めてだろうという。

多重利用の都市インフラ 用地難解決のヒントに

まだ詰まつていらないようだ。

こうした線路敷きの高度利用例として、これまで道路空間に建築物をつくる形は、「立体道路」でもある。かつては道路空間の複合的利用は禁じられていたが、数年前の法改正で可能になつたところだ。もっとも、まだわが国では静岡県浜松駅南の地下駐車場など八件しか実施例はないが。

一方、建物内に道路交通空間が収容される（または道路上に建築物をつくる）駅ビルは今日では珍しくないが、道路管理者が跨線橋以外の駐車場として、さらには複合的な道路交通空間として使うのは全国でも初めてだろうという。

一方、建物内に道路交通空間が収容される（または道路上に建築物をつくる）駅ビルは今日では珍しくないが、道路管理者が跨線橋以外の駐車場として、さらには複合的な道路交通空間として使うのは全国でも初めてだろうという。

南口の利用は五十万人だが、今後は一層の増加が見込まれている。埼京線乗り入れや新宿高島屋の進出、都営地下鉄12号線開通に続き、最近もJR東日本と小田急新本社ビルのオープンに合わせてしやれたレストランやファッショナブルなどの立地がこの周辺に相次ぎ、新しいデートスポットとして人気になっているからである。

しかし、南口の接する甲州街道（国道20号）は、にぎわいを通り越し混雑のひどさの方が目立つ。街道は実は、JRと小田急の線路をまたぐ長さ二百七十メートル、幅三十メートルの跨線橋上を通りいる。車道は片側三車線あるが、路上駐車や放置自転車、客待ちのタクシーなどで常に一車線は占拠された状態。そこへ一日七万五千台もの車が行き交うため、渡辺名所の一つに数えられているのである。

また、歩道や横断歩道は狭く、しばしば車道に歩行者があふれ出るため、交通事故の心配が絶えない。

加えて、跨線橋の上り車線側は最初大正十三年（一九二四）に架けられ、昭和三十六年（一九六一）に異なる構造の下り車線側を付け足したもので、老朽化が進んでいる。架け替えて耐震性も強化しよう、というのが南口基盤整備プロジェクトのきつかけだった。

ところが、跨線橋は幅を五十メートルに広げる必要があるものの、線路上だから拡幅用地どころか工事の足場や重機を

据える余地すらない。といって、重要な幹線路なので交通をストップさせて工事をするわけにも行かない。

そこで、工事を担当する建設省東京国道事務所が中心になり、線路敷き上に人工地盤を設け工事するアイデアをJR側と検討しているうち、工事だけの利用ではなく、大規模なものにし、上部を道路管理者である国と地主のJRでそれぞれ恒久的に高度利用してはどうか、という話に発展した。

車から鉄道へスマートに 一般車乗降場や公共駐車場

このページのイメージのように、人工地盤上にはまず国中心で高層ビルを建て、二階部分を甲州街道（上り車線側に八メートル幅の歩道・本車線三、付加車線一、下り車線側に十二メートル幅の歩道と広場、本車線三、付加車線一）とJR駅施設として使う。三階はタクシー乗降場と一般車乗降場。四階に高速バスターミナル、公共駐車場が入る。

歩道と広場は積極的に緑化し、歩行者がくつろいだり待ち合わせしたりできるゆとりスペースにする予定。これまで孤立感味だつた南口と東口・西口の間が広々とした歩行者空間のネットワークで結ばれるわけで、新宿駅周辺の回遊性が格段に向上することになる。

今回のケースはむろん、新宿という独特な土地柄ゆえに成り立つビッグプロジェクトという色彩が濃い。しかし、こうした「多重構造の新しい都市インフラ」整備の手法が、駅前などでの用地難を嘆く他地区にも多くの示唆を与えるのは間違いない。

道路空間を多重利用しようというプロジェクトの計画・構想は今、北陸、中国、北関東などでも進んでいる。各省が自治体や民間と連携し、多種多様な方策と予算を注ぎ込む中心市街地活性化対策が、まちづくりの新たな勢いに弾みを付けるよう望みたいものである。

A ある程度の駐車台数が確保できるスペースがあれば、簡易自走式駐車場はプレハブ立体駐車場とも言いますが、駐車スペースを二~三倍に有効利用することができます。その床版はチエツカープレートやエキスパンドメタル等の鋼製が多くたのですが、上階の雨が下階に漏れる、買物カートや車の走行時の音がうるさい、などの理由で、近年はコンクリート製の方が多くなっています。



▶ 簡易自走式駐車場

Q 駐車スペースを有効に確保する方法は?

A 店舗用の駐車台数を検討しています。平面駐車の約二倍ぐらいの台数を駐車させたいのですが、どのような駐車場が良いでしょうか。

Q&A CUBE'S ADVICE

キューブズ・アドバイス

簡易自走式駐車場は、工期が短い、建設コストや維持管理費、電気代などのランニングコストが安いなどの理由により、年々その数が増えてきています。その他に店舗用駐車場としては、建物と駐車場を一体化し、例えば一・二階は店舗、三階から屋上までは駐車場という店舗併設自走式駐車場も考えられます。また、駐車場スペースがあまり無い場合には機械式駐車装置をお勧めしますが、店舗用駐車場は不特定多数の方が利用するので、機械を操作する管理人が必要になります。

IHIはいずれのタイプも豊富な実績がありますので、これらを比較検討しながらお客様の要望にあつたプランを提供いたします。



中心市街地の活性化策が国政の緊急課題として急浮上しているのは、不況がますます深刻化し、国際社会からの要望も強い内需拡大による景気浮揚、特に、地

盤沈下の目立つ在来商店街でのこ入れが重要になってきたからである。

郊外大型店へ流れる客足 行政の車対策やつと本腰

しかし、中心市街地の客足が郊外の大店に奪われた原因の一つに、商業店の対口進出を制限せず平等に主張する米国の圧力で、大型店の立地規制が次第に緩和されたことが影響しているのは皮肉といえよう。

だから、活性化策の対象となる現場では、歓迎し期待する一方で、こうした都市構造面での車対策が早くから展開され



▲二重駐車など違法駐車でせばまる道路(東京・神田)

得ない人が少くないようだ。

東京・神田地区でまちづくり運動を進めている商店主らもそつらしく、「パブル期に地上げされた空き地が最近、相次いで十分百円の駐車場になり、結構利用されている。区役所などが早くから駐車場を計画的に整備していたら、人口空洞化は起きなかつたかもしれない」と語つていたのが印象的だつた。

中心市街地の駐車場づくり 大勢のチ工と投資が必要

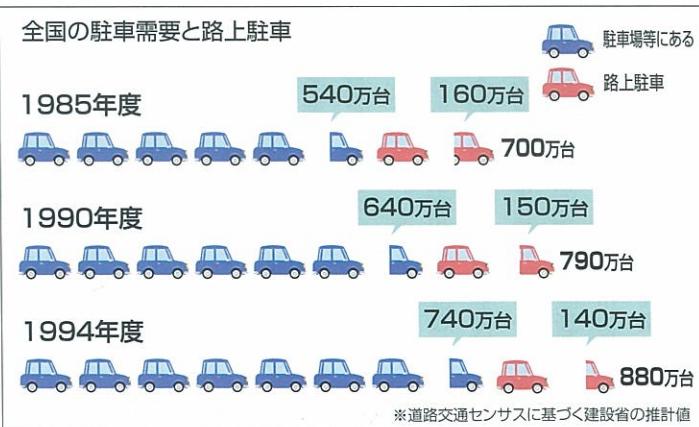
モータリゼーション対策は当然、都市全体にとっても重要課題である。しかしながら、その対策は長年、車を「走らせる」ことが中心だった。用足しのためには「とめる」機能が不可欠なのに、行政が率先し駐車場整備にも乗り出したのは、駐車場法などの改正により道路管理者自身が道路事業の一環として駐車場を整備できるようになつた一九九一年からに過ぎない。

自動車保有台数の増加、自動車利用率の上昇は常に急ピッチで、主として民間任せだった駐車場整備は、これまで後追いがやつとの状態だった。

建設省が道路交通センサスに基づいて推計したデータによると、九〇年度の全国の駐車需要は七百九十万台だった。うち駐車場に収容されていたのは六百四十五万台だから、百五十万台が路上にあふれていた計算になる。それが九四年度の駐車需要は一%増の八百八十万台に達しだった。駐車場収容は七百四十万台に増えたものの、路上駐車はやはり百四十万台とさして減つていないのである。

この数字はあくまでも全国の総計であり、中心市街地ほど無秩序な路上駐車が横行し、その大半が違法であることはいうまでもない。

路上駐車が限りなくゼロにならない限り、私たちには本当に安全で快適で健康的な交通社会を享受できない。駐車場づくりにはもつともつと、大勢の知恵や熱意、投資が必要なのだ。



	簡易自走式駐車場 (建築基準法38条認定品)	自走式駐車場 (一般建築物)
区分	建築物	建築物
建築確認申請	必要 構造計算書の添付が不要	必要
構造	鉄骨造	鉄骨鉄筋コンクリート造
床板	コンクリート製または鋼製	コンクリート製
規模	1層2段 4,000m ² まで 2層3段 8,000m ² まで (3層4段 12,000m ² まで)	規模、階高は一般的の建物と同様に建築基準法により制限される
車両総重量	階上に駐車する自動車は2トン以下	制限なし
耐火被覆	梁の耐火被覆が不要	梁の耐火被覆が必要
消火設備	移動式粉末消火も可	消防法に定められた消火設備が必要
積載荷重	300Kg/m ²	400Kg/m ²
工期	約1.5か月~3か月	約6か月~10か月
税法上	償却資産税対象	固定資産税対象
法定耐用年数	31年	38年
所有権登記	原則できない	できる

※平成11年8月~9月建設大臣認定予定

「簡易自走式」法規上の違いをまとめると

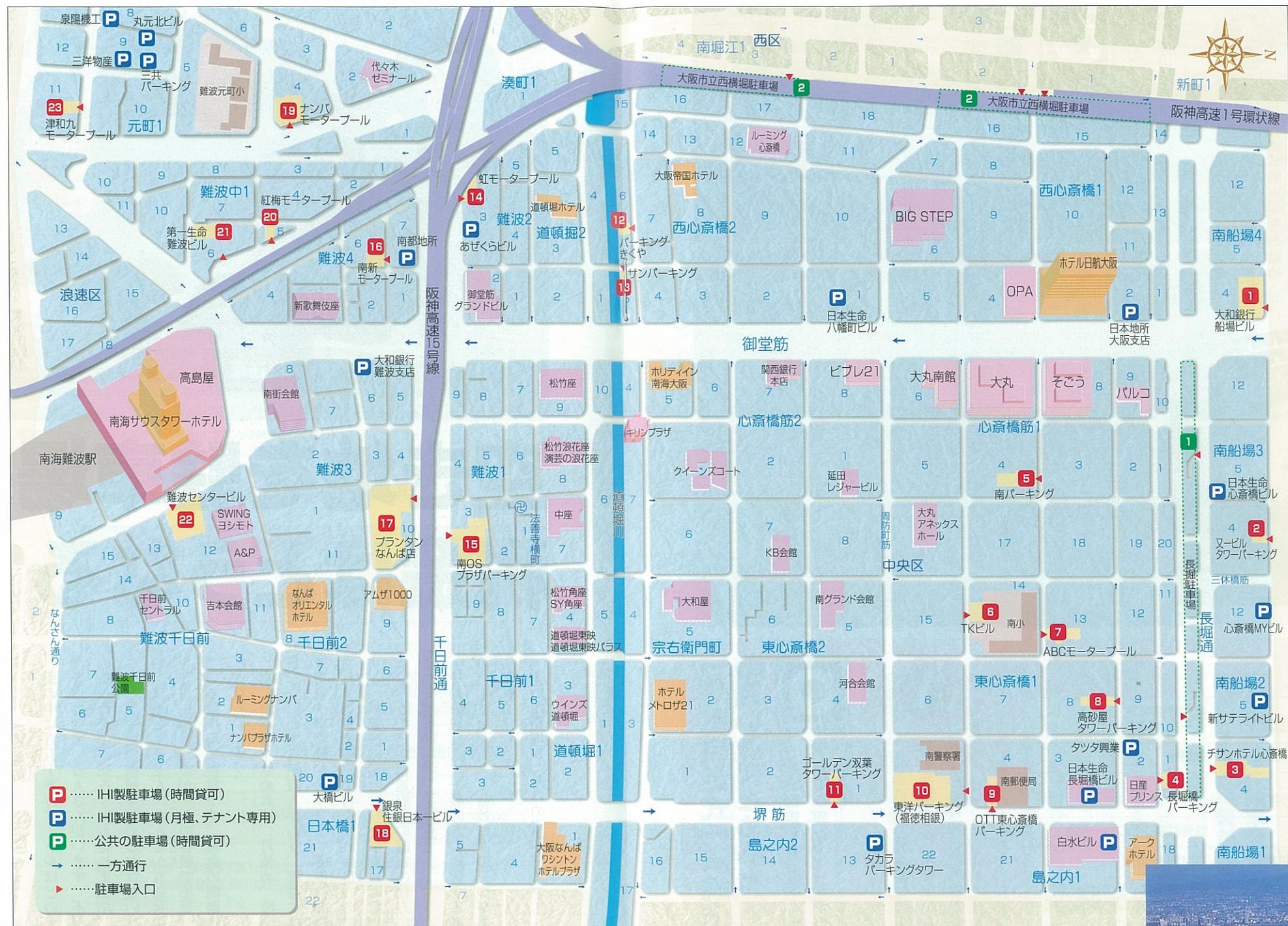
A 走式駐車場はどこが違うのですか。

Q 簡易自走式駐車場は建築基準法第三十八条に定められている特殊な建築物とし

て、各駐車場メーカーが製品の種類ごとに建設大臣認定を取得しています。認定を取得した製品は、建築確認申請の際に物件ごとの構造耐力審査が不要なため、一般建築物に比べると確認手続が簡略化されています。

その他、構造や設備、法規上の関係で両者の違いを簡単にまとめたものが次の表です。

《IHI製駐車場(時間貸可)》	
① 大和銀行 船場ビル	⑬ サンバーキング
住所/南船場4-4-21 時間/9:00~18:00 料金/600円(60分) ☎06-6243-3718	住所/西心斎橋2-5 時間/10:00~0:00(平日) 13:00~21:00(日) 料金/250円(30分) ☎06-6212-5321
② 又一ビルタワーパーキング	⑭ 虹モーターブール
住所/南船場3-4-24 時間/8:00~20:00 料金/200円(15分) ☎06-6252-0343	住所/難波2-3-11 時間/9:00~24:00 料金/600円(60分) ☎06-6211-0004
③ チサンホテル心斎橋	⑮ 南OSプラザパーキング
住所/南船場2-4-10 時間/6:00~24:00 料金/300円(30分) ☎06-6263-1511	住所/難波1-3-1 時間/8:00~13:00 料金/800円(60分) ☎06-6213-6206
④ 長堀橋パーキング	⑯ 南新モーターブール
住所/東心斎橋1-1-3 時間/7:30~23:00 料金/200円(25分) ☎06-6282-1292	住所/難波4-6-13 時間/8:00~23:30 料金/500円(60分) ☎06-6641-0867
⑤ 南パーキング	⑰ ブランタンなんば店
住所/心斎橋筋1-4-31 時間/8:00~2:00 料金/400円(30分) ☎06-6245-2255	住所/千日前2-10-1 時間/10:00~20:30 料金/600円(60分) ☎06-6633-0077
⑥ TKビル	⑱ 銀泉 住銀日本一ビル
住所/東心斎橋1-14-14 時間/24時間 料金/300円(30分) ☎06-6243-9737	住所/日本橋1-17-17 時間/9:00~17:00 料金/250円(30分) ☎06-6632-7200
⑦ ABCモーターブール	⑲ ナンバモーターブール
住所/東心斎橋1-13-11 時間/8:00~3:00 料金/800円(60分) ☎06-6245-1878	住所/元町1-4-10 時間/7:00~23:00 料金/800~800円(60分) ☎06-6649-1245
⑧ 高砂屋タワーパーキング	⑳ 紅梅モーターブール
住所/東心斎橋1-8-30 時間/7:00~24:00 料金/250円(30分) ☎06-6271-8828	住所/難波中1-5-3 時間/9:00~24:00(平日) 9:00~23:00(土日祝) 料金/600~700円(60分) ☎06-6641-4135
⑨ OTT東心斎橋パーキング	㉑ 第一生命難波ビル
住所/東心斎橋1-4-7 時間/8:00~2:00 料金/200円(30分) ☎06-6271-1144	住所/難波中1-6-2 時間/8:30~19:00(平日) 料金/200円(30分) ☎06-6647-4397
⑩ 東洋パーキング(福德相銀)	㉒ 難波センタービル
住所/東心斎橋1-5-19 時間/7:00~2:00(平日) 8:00~23:00(休日) 料金/600円(60分) ☎06-6252-3767	住所/千日前12-22 時間/9:00~21:00 料金/500円(60分) ☎06-6632-6396
㉓ ゴールデン双葉タワーパーキング	㉔ 津和九モーターブール
住所/東心斎橋2-1-5 時間/24時間 料金/400円(30分) ☎06-6213-1752	住所/元町1-11-21 時間/9:00~17:00 料金/600~700円(60分) ☎06-6631-8748
㉕ パーキングきくや	
住所/西心斎橋2-6-7 時間/9:00~1:00 料金/250円(30分) ☎06-6213-9657	
《公共の駐車場(時間貸可)》	
① 長堀駐車場	② 大阪市立西横堀駐車場
時間/24時間 料金/280円(30分) 休日/無休 ☎06-6282-2200	時間/8:00~20:00 料金/200円(30分) 休日/無休 ☎06-6541-0581



大阪 IHI版 心斎橋・難波 駐車場便利マップ



石川島播磨重工業株式会社
関西支社 第4営業部
泉 哲也

大阪の中心街を南北に貫くメインストリート御堂筋、これに並行する堺筋、その二本と交差して東西に走る長堀通と千日前通。この四つの大通りを太い枠に、中を格子のように一方通行路が走るこの一帯は、交通量の多さと“大阪名物違法駐車”（？）で名高いところです。

この特徴ですが、なにしろその広い通りが朝晩のラッシュ時には、渋滞するのです。もつとも淀屋橋から本町にかけてのビジネス街は、夜間や土・日曜日はひとりぞりします。一方、道頓堀を挟んで極線の堺筋が南から北への一方通行なのも、この地域ではありませんが、大阪にはたくさんあるので、時間帯や曜日に応じて覚えておくと便利でしょう。

一方通行などの案内表示が不十分なため、慣れないと駐車場探しにちょっとと骨が折れます。が、IHI製の時間貸し駐車場もあります。

IHIが製作した、都市景観建築賞・大阪府知事賞受賞の長瀬パーキングや、巨大壁画で彩る世界最大規模の立体駐車場（七百二十台収容）ATCアジア太平洋トレードセンターなどユニークな駐車場もあります。

この地域ではありませんが、大阪には大きなもので、JR大阪駅周辺の「ミナミの歓楽街」は、‘‘食い倒れ’’の街、ミナミの歓楽街は、

かかります。所得税はAさんの本業による所得と副業である駐車場賃貸料との合計所得に対して課税されます。

また、事業所税というのもありますが、駐車場の場合、利用者が不特定多数であれば非課税となります。特別土地保有税というのもありますが、これも駐車場の場合、納税義務が免除されます。

この他 駐車場設置に対する優遇措置としては駐車場の建物または機械装置に



▲ 狹い敷地を生かした二段式駐車場（写真は、本文とは関係ありません）

ついて割増償却制度というのがあります。この制度は

二百m²までの土地は 相続税課税額を低減

駐車場の建物及び機械装置について、当初の五年間一七%の割増償却ができるというものです。ただしこの制度は、残念ながらAさんには適用されません。適用対象が①地下式または立体式の都市計画地で、二百平方メートルまでの部分について、五百%とするというものです。

もう一つ駐車場を経営していく、とても有利なことがあります。不動産を持っている人には、やがて相続というやつかもいる問題が待っていますが、これも駐車場税制がかかってくるのです。適用対象となるのは駐車場業をしている土地で、二百平方メートルまでの部分については、相続税の課税価格に算入する価格

（注2）「届出駐車場」一般の人たちが利用でき、しかもその位置に永続的に確保するよう都市計画に定められた道路面以外の駐車場。

（注2）「届出駐車場」一般の人たちが利用でき、しかも都市計画区域内に設置された五百平方メートル以上の広さがあるもの。かつ、料金を徴収するもので、都道府県知事にその位置や規模などを届け出る義務がある道路面以外の駐車場。

記事作成にあたり、駐車場総合研究所の大島代表取締役と井坂雄税理士の両氏にご協力をいただきました。

《Aさんの駐車場にかかる税金》			
	空き地	駐車場設置	備考
固定資産税（土地） (駐車設備)	2,550,000 0	2,550,000 42,000	・都市計画税(0.3%)を含む 150,000,000×1.7% 3,000,000×1.4%
事業税	0	6,200	・(3,024,000(実収)-2,900,000(控除額))×5%
所得税	—	—	・本業による所得と副業である駐車場賃貸料との合計所得に対して課税されます
相続税	※1 21,800,000	※2 1,850,000	・相続人1人、他に財産なしとして
収入	0	3,024,000 (実収)	・経費 1,296,000 (収入の30%)

・敷地面積150m²・課税標準額1m²当たり100万円・駐車場料金1台30,000円/月
・12台収容（年間賃貸料4,320,000円）・駐車設備の評価額は300万円とする
・管理は自分で行うものとする

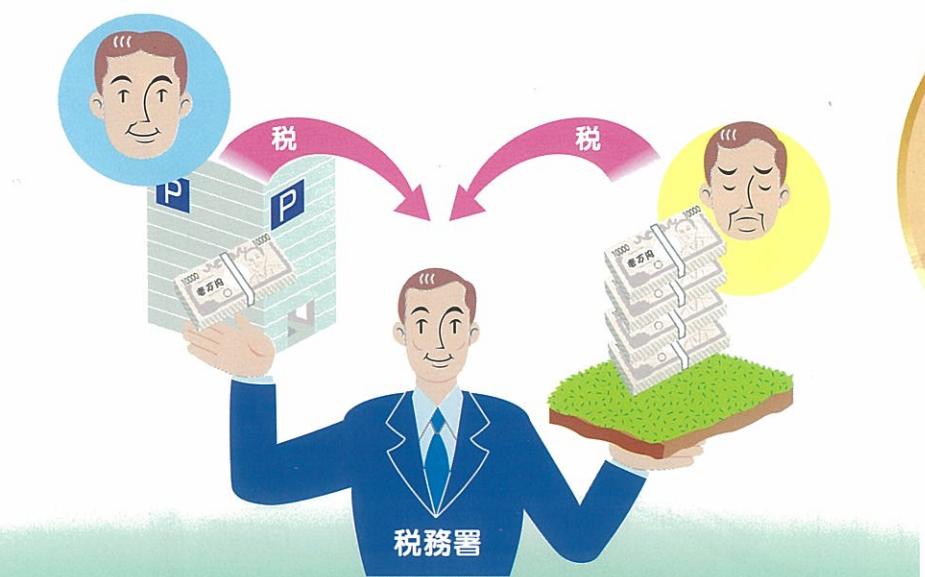
*1 (150,000,000(土地評価額)-60,000,000(基礎控除額))×0.3(相続税額)-5,200,000(控除額)
*2 (150,000,000(土地評価額)×0.5(特別措置)-60,000,000(基礎控除額))×0.15(相続税額)-400,000(控除額)

相続税率は、累進課税での評価額によって変わります。

【上記の表は、あくまでもモデルケースとしての概算です】

Aさんの場合、駐車場を始めたことによって、どんなメリットがあつたでしょうか。安定した收入を得られるようになったことで、それまで蓄えから出してただ納めるだけの固定資産税が特例措置によって減額され、納税のための資金もできました。所得税や事業税を納めても、おつりがきます。しかも、街に駐車スペースを提供できるわけです。

このように駐車場に関する税制は、その形態や場所によって様々な特例がありますが、自治体によって、細かな決め事が違っているケースもあります。これまで述べてきた事項は、もつともスタンダードな例です。駐車場を業とし始めた場合は、いろんな条件を加味したうえで、専門家に相談されると良いでしょう。



空き地を駐車場に 税金はどうなる？

駐車場を経営した場合にかかる税金には、一体どんな種類があるのでしょうか。実は固定資産税や事業税、相続税などいろいろな形で特例や優遇策があります。それも条件によって様々なのでなかなか複雑です。そこで今回は、ちょっとした土地を持っていて、これから駐車場経営を始めようとする人たちのために、専門家の話を元に駐車場に関する税制の概要をまとめてみました。

特例や優遇策もいろいろ

不動産取得税からぬ 二段式駐車機械

街の中に百五十平方メートルほどの土地を遊ばせているAさんがいます。不況の真っただ中、売ろうにも売れません。さりとて固定資産税を納めるだけというのも厭然としません。なんとか有効利用を思いついたのが、その界隈で不足している駐車場の経営です。税金の問題はどうなるでしょう。

貸し駐車場を始めれば、月極め、時間貸しを問わず当然収入があり、収益には所得税や事業税がかります。所得税の場合は、通常の確定申告をすれば良いのですが、事業税の場合は、駐車場の形態により、また、各都道府県の認定の仕方によって課税額が違つてきます。

その形態には、一般の人が経営するものとしては、大きく分けて次の三つがあります。

①ただ整地しただけの販売駐車場

二段式駐車場であつても固定資産ではありますから、当然固定資産税が課税されます。Aさんの場合は軽減措置はありませんが、もし駐車場がタワー・ペークングで、先の不動産取得税のところで述べた条件を満たしておれば、課税価格に対して同様の軽減措置があります。

賃貸収入に対する課税標準額が

割増償却制度や事業所税 など非課税の特典も

二段式駐車場であつても固定資産ではありますから、当然固定資産税が課税されます。Aさんの場合は軽減措置はありませんが、もし駐車場がタワー・ペークングで、先の不動産取得税のところで述べた条件を満たしておれば、課税価格に対して同様の軽減措置があります。

さて、Aさんは土地の面積を二倍に使える十二台収容の二段式駐車場（月極）の経営を始めることにしました。設備費はかかりますが、ビル建設とは比べものにならないし、特別に緊急性のない土地だからこの決断となりました。

二段式の駐車機械は不動産ではないため、不動産取得税はかかりません。もしAさんの駐車場がタワー・ペークングなどの立体駐車場であれば不動産取得税がかかりますが、この場合には次の課税価格になります。

（2）機械式駐車場

（3）建物内に設置した駐車場

CUSTOMER'S REPORT

ユーザー訪問

「大和パークビル」（神奈川県相模大野） おしゃれな自走式駐車場

ドライバーは、プロもアマも、狭い道を嫌う。急勾配も好きではない。自走式駐車場の多くは、立地ほか様々な制約があるため、この“嫌われる”を、心ならずも黙認している。神奈川県相模大野の「大和パークビル」は、I-H-Iの連續傾床方式で駐車場ビルを建設し、狭い車線や急勾配を掃した。ユーナーの評判は「入・出庫や駐車がしやすい」と上々。外観も街並にフィットして、近隣の耳目をさらっている。

連續傾床方式が大好評

小田急線・相模大野駅の北口から歩いて三分ほどの繁華街に、三百五十四台収容の大貫恭嗣オーナーがある。店舗併設で一階が東海銀行、二階はエディー・パワーというアメリカのアウトドア・ショップだ。駐車場は三階から八階（屋上）までで、出入り口と駐車場を結ぶ車線が上・下別々のループ式になっている。その道幅が五メートル。法律では「一方通行の車路は道幅が三・五メートル以上なら、下りの車は上りの車を避ける」と規定されている。

順次少しずつ高くなる傾床
スムーズに入・出庫できる

ければならない」そうだから、五メートル幅の一方通行車線は予想以上の大好評を博している。駐車場部分の各階フロアの通行車線は対面通行方式で、左右に白線で囲まれた駐車スペースがあり、僅かながら傾斜がついている。つまり、駐車場を下から上に眺めると、手前のスペースより奥のスペースのほうが僅かに高い。段差は一切ないが、その奥がまた僅かに高く順次少しずつ高くなっている。傾斜度は二・九五%から三%だという。カメラでは、捕えられないほどデリケートな傾床だ。このような、いわば人間工学的な機能も外観も、六十万都市にふさわしいたたずまいである。周辺にはトレンディで洒落た街並みが広がり、伊勢丹や小田急など、大手のデパートも店舗を張っている。「大和パークビル」は、道一つ挟んで伊勢丹の向かいにある。駅の北東側を国道十六号、少し離れてはいるが南東側を二四六号が貫通している。十六号は千葉を起点にして、大宮、八王子、相模大野など、関東平野の深部をぐるりと回つて横須賀に達する幹線道路だ。車の往来は激しい。東京の青山通りが起点の二四六号も、通行量は十六号に負けず劣らず多い。



■大和パークビル 駐車場ガイド
神奈川県相模原市上鶴間3043
☎ 0427-40-0230

利用時間	午前9:00～午後8:00
利用料金	最初の1時間 300円 以降30分 150円
サービス時間	伊勢丹または契約店舗等で買い物の場合、駐車サービスが受けられる
収容台数	354台
駐車場方式	連續傾床方式自走式



▲駐車場部分をブリンドで覆った落ち着いた影

▲オーナーの大貫恭嗣さん
ループ状の出入路は道幅も広く好評

ト走行とほとんど変わりません。出入り口から二階までのループも、道幅が広くて走りやすく、駐車スペースもとても車をとめやすいんです。私はまだ初心者ですが、この駐車場ができるから、駐車が苦にならなくなりました」

公益性の高さを配慮し 駐車料は市営と同額に

な配慮が、連続傾床方式の一つの特質である。「大和パークビル」は、その特質を周到に取り込んでいる。全体に普通の駐車場に比べると、全てがなんだかだ。そのなだらかさは歩いてみれば足が納得する。「運転すれば、なおさらなんだかさがわかり頂けます。実は、そこがこの駐車場の技術と苦心の結晶であり、自慢でもあるんです」（大貫オーナー）。オーナーのこの言葉を、サンデー・ドライバーとおぼしきお嬢さんが、きちんと裏付けた。「ドライビングの感じはフラン

小田急線は、新都心・新宿と箱根湯本を結んでいる。その真ん中よりやや東京本

寄りに相模大野の駅がある。この駅は小田急小田原線と江ノ島線の分岐点で、乗降客は周辺屈指だ。九七年に完成した駅ビルは沿線最大の規模を誇り、ホテルやデパートも入っている。昨秋から特急ロマンスカーも乗り降りできるようになり、機能も外観も、六十万都市にふさわしいたたずまいである。周辺にはトレンディで洒落た街並みが広がり、伊勢丹や小田急など、大手のデパートも店舗を張っている。「大和パークビル」は、道一つ挟んで伊勢丹の向かいにある。駅の北東側を国道十六号、少し離れてはいるが南東側を二四六号が貫通している。十六号は千葉を起点にして、大宮、八王子、相模大野など、関東平野の深部をぐるりと回つて横須賀に達する幹線道路だ。車の往来は激しい。東京の青山通りが起点の二四六号も、通行量は十六号に負けず劣らず多い。

二階建て自走式をビル化 街のリニューアルに協力

駅ビルの完成は九七年だった。性急な樋音が休みなく周辺に響き、街は日に日にリニューアルして行つた。当時、大貫オーナーは、今の「大和パークビル」の場所で、二階建の自走式駐車場を営んでいた。面積は約千六百八十三平方メートル（約五百十坪）、タテヨコ三十五メートルと四十五メートルほどの長方形の土地である。

IHIからのお知らせ CUBE CRIP

Jシャトルパーキングを販売開始

機械と建物を一体化

IHIは建物と機械を一体化した、環境にやさしい大規模機械式駐車場「Jシャトルパーキング」の販売を開始しました。

Jシャトルパーキングは、入出庫時間が早い、入庫も出庫も前進なのでラクチン、というシャトルパーキングを持つ“人にやさしい”という特徴そのまま活かしています。

自走式駐車場に比べても、駐車場を探す手間が省ける、バック入庫、坂道発進の必要がない、という利点があ



ります。また、同じ収容台数でも建物の高さを低くできるため、日照問題が発生しにくく、車が車路を走り回らな

いため、排気ガスや騒音も少ない“環境にやさしい”駐車場といえます。

IHI本社パーキングシステム事業部が引っ越しします

IHI本社パーキングシステム事業部が、6月28日に現在の新大手町ビルからすぐ近くの大手町ビルに引っ越しをします。

《新住所》
〒100-0004
東京都千代田区大手町1丁目6番1号
大手町ビル
(新電話番号は未定です)



CUBEに対するご意見をお寄せ下さい

CUBE編集部では、今後とも皆様の役に立つ情報を届けていきたいと思います。

記事内容についてのご意見等ございましたらお気軽にお寄せ下さい。

問い合わせはIHIパーキングシステム事業部 営業推進部 安藤・廣田までお願いいたします。

8月9日はパークの日

8月9日はパークの日（駐車場の日）として、記念日登録がされていることをご存知ですか。

路上駐車している車の陰から飛び出した子供が車にひかれて亡くなるなど、違法駐車が原因で年間約1000人が命を落としています。

このような事故が起こらないよう、皆さんもパークの日に違法な路上駐車の引き起こす問題について考えてみましょう。



表紙と裏表紙の写真

表紙：新緑の大阪御堂筋
裏表紙：連続傾床方式の簡易自走式駐車場

あつて、ビジネスとしては、それなりの業績を挙げていた。だが、オーナーは割り切れぬ思いを抱き続けていた。
：街は日ごとにリニューアルする。事業家として、何らかの対策をたてなくていいのか。また市民の一人として、街のリニューアルに何らかの協力をしなくていいのか……など。
その思いを見透かしたかのように、あるゼネコンから、テナントビル建設の誘いがあった。駐車場の建設案も持ち込まれた。心が動いたものもなければ、事業家としても市民としても、いま一つ合点がいかなかつた。割り切れなさい思が続く。心の通じ合う人に相談した。識者の意見も聞いた。悩める？ オーナー夫を陰で支えたのは、もちろんオーナー夫人であった。

同じスペースで収容台数増え建設費も安く上がる

折も折、メーン・バンクの推薦で、IHIの連続傾床方式による駐車場ビル案が提出された。担当者の詳細な説明を聞く。初心者の方でも楽に運転できる。うちのお客様は、婦人が多いから、道幅が狭く、一度うちを使つた方の中に、もう他の駐車場は使わない、といつてくださる方がかなりいるんです。嬉しいじゃないですか。ヨップを入れることを決め、駐車場ビルの建設は本決まりになった。そのあたりのことを大貫オーナーが振り返る。

「メーン・バンクの勧めも、IHIの連

続傾床方式導入の大きな理由ですが、何といつても心が動いたのは、同じスペースで、普通の駐車場より四十台から五十台は多く収容できるということです。それでいて、建設費が普通の駐車場より一～二三%安い。しかも昇降車線は緩やかで、初心者の方でも楽に運転できる。うちのお客様は、婦人が多いから、道幅が狭く、一度うちを使つた方の中に、もう他の駐車場は使わない、といつてくださる方がかなりいるんです。嬉しいじゃないですか。ヨップを入れることを決め、駐車場ビルの建設は本決まりになった。そのあたりのことを大貫オーナーが振り返る。

続傾床方式導入の大きな理由ですが、何といつても心が動いたのは、同じスペースで、普通の駐車場より四十台から五十台は多く収容できるということです。それでいて、建設費が普通の駐車場より一～二三%安い。しかも昇降車線は緩やかで、初心者の方でも楽に運転できる。うちのお客様は、婦人が多いから、道幅が狭く、一度うちを使つた方の中に、もう他の駐車場は使わない、といつてくださる方がかなりいるんです。嬉しいじゃないですか。ヨップを入れることを決め、駐車場ビルの建設は本決まりになった。そのあたりのことを大貫オーナーが振り返る。



出しのコンクリートなど、素つ氣ないたずまいが多いが、この「大和パークビル」は一味違う。例えば角にある大理石の柱は、美観としても目印としても駐車場ビルの価値を高め、ユーフォーマーでなく街行く人の目も潤している。また、全體をブラインドで覆つたようなビルは、街並に落ち着いた彩りを添えている。これが夜になると、大きな雪洞のように、ほのかに闇に映える。街並みを視野にいれた、みことな外装だ。

このビルは、道路を挟んだ伊勢丹と歩道橋でつながっており、その二階部分のデッキに面してアウトドア・ショップの出入り口がある。ビル内部の階段を使わずに、店に直接出入りできる仕組みだ。この仕組みも、街並みを視野に入れた発想である。

間もなく開業一周年だが、問題の収支のほうはどうなのだろう。

「前の駐車場時代から、伊勢丹さんの時期が悪い、ということが最大の理由でしょう。もともとあそこは駐車場だったし、正直いつても、やはり駐車場だろう、有用度からいっても、やはり駐車場だらう、という思いはずっと持ち続けていたんですね。ビルに比べ、駐車場の坪単価は三分の一ぐらいですからね」

駐車場部分をブラインドで覆い大きな雪洞のよう

そして昨年四月、オーナーの思いを一杯詰め込んで「大和パークビル」はオープンした。普通、駐車場ビルは、むき

「前の大和パークビルは、建設前、オーナーは悩んでいた。事業家として、あるいは市民として、いかにすべきかと。その悩みを、IHIの連続傾床方式が払拭した、あるいは軽くしたといったら言い過ぎだらうか。

CUBE No.21 CUBE No.21 APRIL 1999

発行日●1999年4月23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
〒100-8182
東京都千代田区大手町2-2-1 新大手町ビル
Tel.03-3244-6408 Fax.03-3244-5166
発行責任者●原 武彰(営業推進部長)
ディレクション・印刷●株式会社 リプロ
編集●株式会社 東京読売サービス
デザイン●株式会社 イオック
©石川島播磨重工業 株式会社 禁無断転載複写