

PARKING

No.242

2023.4

令和5年新春駐車場研修会開催報告
令和5年春季駐車場研修会参加レポート

連載

情報発信「アンテナ」(第15回)

「八重洲エリアの大規模再開発事業と
東京駅八重洲パーキング」

「東京ミッドタウン八重洲

～八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業～」

「バスターミナル東京八重洲の概要と今後の計画」

「東京駅八重洲パーキングのこれまでの歩みと未来に向けて」

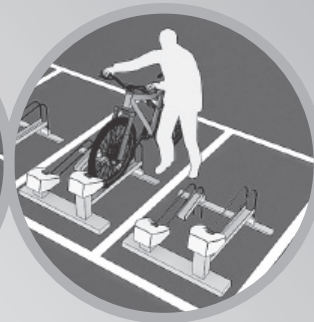
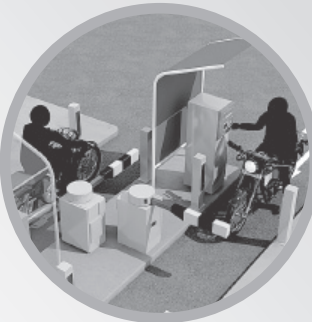


先進技術がつくる、 安心・安全のパーキングシステム

ロック板
システム



車番認識
システム



駐輪・駐バイク
システム



車路管制
システム

* 駐車場の運営管理についても私たちに相談ください。

創造と信頼で未来をひらく
三菱フレッション株式会社

本社・営業本部

〒108-0075 東京都港区港南1-6-41
芝浦クリスタル品川8階

<https://www.mpcnet.co.jp>

お問合せ先

駐車場システム営業部 ☎03-6712-1732

中部支社 052-961-3557

中国営業所 082-546-2176

関西支社 06-6484-7206

四国営業所 087-811-0387

北海道営業所 011-213-7826

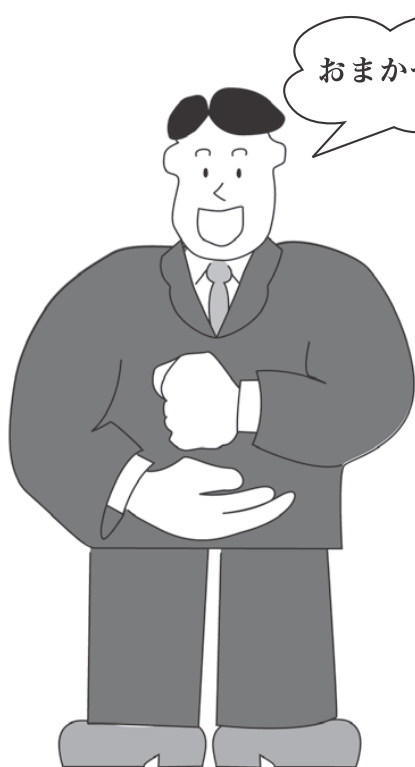
九州営業所 092-273-0880

静岡営業所 054-204-4505

機械式

駐車場・駐輪場の メンテナンス

・ 定期点検 ・ 緊急出動 ・ 故障修理



おまかせ下さい!

- 日本全国OK !!
- 24時間365日OK !!
- 大小問わずOK !!
- 合理的な料金でOK !!

遠隔監視システム
での無人管理OK

JAFS

JAPAN AUTO-PARK FIRST-AID SERVICE

一般社団法人 日本駐車場メンテナンス協会正会員

日本駐車場救急サービス株式会社

東京本社：〒103-0014 東京都中央区日本橋蛸殻町1-6-1

TEL 03-3663-1755 (代) FAX 03-3663-1750

支 店：大阪、名古屋、福岡、金沢、大宮

URL <http://www.jafs99.co.jp/>

パーキングシステムソリューションをご提案、富士ダイナミクス

ご相談

調査・検討

企画・検討

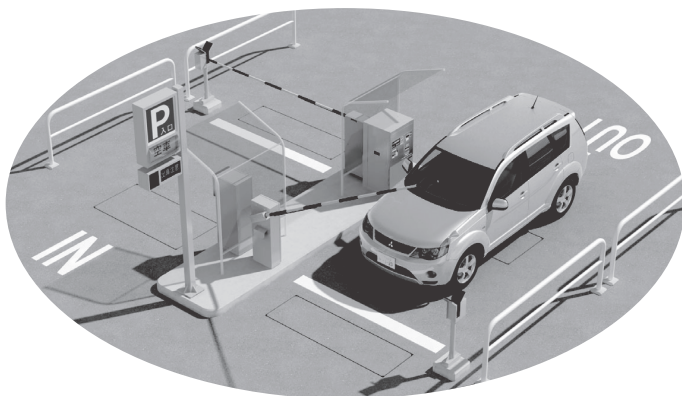
ご提案

ご契約

製造

設置・納品

アフターサービス



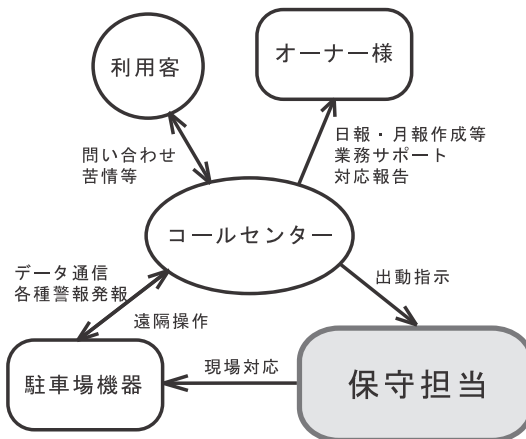
24Hr. 365日対応

駐車場メンテナンスサービス

コールセンターシステム フェイス-

FACE

Fuji-Dynamics Advanced Callcenter in Every way



三菱プレジジョン (株) 代理店

株式会社 富士ダイナミクス

技術/信用/実績でお応えします。

FDC

ホームページ <http://www.fuji-dynamics.co.jp/>

- | | | | | | |
|--------------|--|-------------|---|----------|--|
| ●本社 | 東京都目黒区青葉台1-28-9
TEL 03 (3793) 5411 | ●営業本部 | 東京都目黒区東山1-4-4
目黒東山ビル4階
TEL 03 (3793) 7411 | ●仙台営業所 | 仙台市太白区富沢1-11-21
TEL 022 (244) 5461 |
| ●名古屋営業所 | 名古屋市瑞穂区大喜新町1-2-6
ロイヤル牛巻第1 2階
TEL 052 (883) 0700 | ●大阪営業所 | 大阪市東淀川区東中島2-9-15
TEL 06 (6325) 2761 | ●福岡営業所 | 福岡市博多区中呉服町3-10
勝冶呉服町ビル
TEL 092 (282) 3491 |
| ●丸の内サービスセンター | 東京都千代田区有楽町1-10-1
有楽町ビル 4階 421
TEL 03 (3287) 0594 | ●横浜サービスセンター | 横浜市西区みなとみらい2-2-1
横浜ランドマークタワー29階
TEL 045 (224) 2256 | ●湘南事業所 | 鎌倉市山崎662-2
TEL 0467 (45) 6867 |
| ●湘南サービスセンター | 鎌倉市山崎 662-2
TEL 0467 (45) 6867 | ●羽田サービスセンター | 東京都大田区羽田空港 3-3-2
東京国際空港旅客ターミナルビル
三菱プレジジョン株式会社 内
TEL 03 (5756) 7245 | ●さいたま出張所 | 埼玉県さいたま市浦和区仲町1-9-1
浦和パーキングセンター内4F
TEL 048 (764) 9290 |
| ●相模原出張所 | 相模原市中央区矢部1-3-14
大河原ビル201号室
TEL 042 (730) 6611 | | | | |

人とクルマのためのエコ・パーキングシステム

日本信号の 駐車場・駐輪場

「オーナーサポート」「利用者満足度」「環境負荷低減」
安全と信頼のテクノロジーで人・都市・環境を考慮し、
これからのパーキングシステムを考える日本信号。



日本信号エコ・パーキングシステム

- QRコード駐車券
- 省電力表示機器：ハーフLCD
- LED蛍光灯採用表示板
- 太陽光発電駐車場・駐輪場



ゲート式駐車場管理システム



ゲート式駐車場管理システム



パークロック駐車場管理システム



サイクルロック駐輪場管理システム



バイクロック駐車場管理システム



ゲート式自転車・バイク駐車場管理システム



日本信号株式会社

<http://www.signal.co.jp/>

■ AFC事業部 AFC営業部

〒100-6513 東京都千代田区丸の内1-5-1(新丸の内ビルディング 13階)
PHONE:(03)3217-7373 FAX:(03)3217-7377

■ 大阪支社 交通システム営業部

〒530-0018 大阪市北区小松原町2-4(大阪富国生命ビル 8階)
PHONE:(06)6312-3856 FAX:(06)6312-8597

- 本 社 〒100-6513 東京都千代田区丸の内1-5-1 (新丸の内ビルディング13階)
PHONE:(03)3217-7200 (代) FAX:(03)3217-7300
- 大 阪 支 社 〒530-0018 大阪市北区小松原町2-4 (大阪富国生命ビル)
PHONE:(06)6312-3851 (代) FAX:(06)6312-8597
- 北 海 道 支 店 〒060-0002 札幌市中央区北二条西3-1 (太陽生命ビル)
PHONE:(011)271-4161 (代) FAX:(011)221-1705
- 東 北 支 店 〒980-0021 仙台市青葉区中央2-8-13大和証券仙台ビル11F
PHONE:(022)261-8371 (代) FAX:(022)225-4627
- 中 部 支 店 〒450-6040 名古屋市中村区名駅1-1-4 (JRセントラルタワーズ)
PHONE:(052)561-2851 (代) FAX:(052)561-2879
- 九 州 支 店 〒810-0041 福岡市中央区大名2-4-30 (西鉄赤坂ビル)
PHONE:(092)771-6175 (代) FAX:(092)714-6127

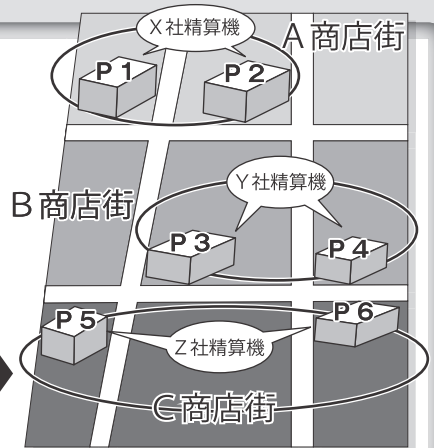
「全日駐規格・汎用（共通）サービス券」システム 『リニューアル』

～コンパクトシティ施策の
推進・地域活性化に向けて～

現状の問題点

- 精算機メーカー毎に各社個別の磁気式サービス券を使う必要がある。
- メーカー共通の磁気式サービス券がないため、クーポン券式サービス券を有人対応で使用すると、24H営業・無人化が難しい。

A、B、Cの各商店街はそれぞれ別々のサービス券が必要です



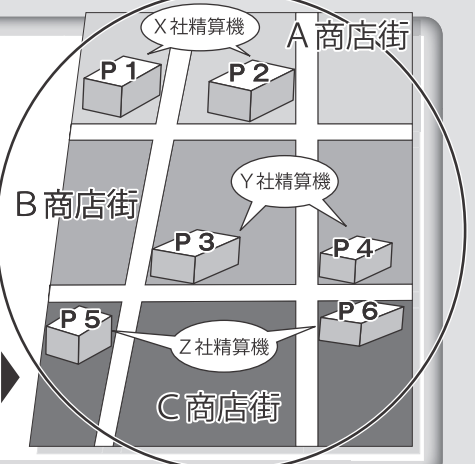
解決

カードリーダーやソフトウェア改修等

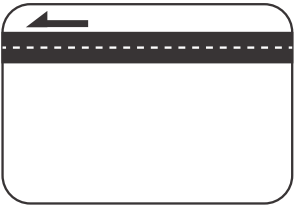

共通サービス券システム

- メーカーが異なる複数の精算機で、汎用（共通）で使える磁気式サービス券です。
- 料金サービスを共通化できます。
- 自動精算機がある場合、24H営業・無人化も可能になります。

A、B、Cの各商店街で発行したサービス券が全ての駐車場で使用できます



サービス券が2種類に！
選択可能になりました！

現行仕様（制式スペック1）	追加仕様（制式スペック2）
JIS II型相当品	JIS II型相当品
カード上面に磁気記録層ストライプ	カード下面に磁気記録層全面コーティング
	 磁気記録エリア：カード下面

■お問い合わせ先

一般社団法人全日本駐車協会
TEL 03 (3211) 6085

■対応精算機メーカー

アマノ株式会社
日本信号株式会社
三菱プレジジョン株式会社
株式会社サニカ

TEL 045 (439) 1516
TEL 03 (3217) 7373
TEL 03 (6712) 1732
TEL 055 (284) 2413

目次

PARKING No.242 / 2023・4

目次 5

□令和5年新春駐車場研修会開催報告 … 6

□令和5年春季駐車場研修会参加レポート
.....25

□情報発信「アンテナ」(第15回) ……30

「八重洲エリアの大規模再開発事業と 東京駅八重洲パーキング」

「東京ミッドタウン八重洲
～八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業～」

三井不動産株式会社 ビルディング本部
運営企画二部 事業グループ 依田 佐知子

「バスターミナル東京八重洲の概要と 今後の計画」

独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部
都心業務部 事業推進第1課 大島 卓真

「東京駅八重洲パーキングの これまでの歩みと未来に向けて」

八重洲地下街株式会社 常務取締役 村井 良輔

□各地駐車協会だより46

千葉駐車場協会

□PARKING NOW58

■2023年度団体パーキング保険募集について
全日本駐車協会事務局

■「全日駐規格共通駐車サービス券」導入
について

名古屋パルコ 総務課 児玉 博樹

■ナビゲーションアプリにおける駐車場情報
の活用について

株式会社ナビタイムジャパン データ企画担当

■「Smart Parking Peasy(ピージー)」と
コネクテッドカーサービスの連携による
駐車場検索、予約、キャッシュレス精算
サービスの提供

株式会社NTTドコモ スマートライフカンパニー
スマートライフイノベーション部

モビリティビジネス推進室 第二ビジネス推進担当主査
作山 学

■国土交通省「令和4年度版(2022年)
自動車駐車場年報」について

全日本駐車協会事務局

〔表紙〕ミッドタウン八重洲
表紙についてはP.31をご覧ください。

■都市景観形成推進協議会／屋外広告物の
景観配慮等について

全日本駐車協会事務局

■令和4年度補正「クリーンエネルギー自動車
の普及促進に向けた充電・充てんインフラ
等導入促進補助金」充電設備 交付申請
受付開始のお知らせ

全日本駐車協会事務局

■車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に
関するガイドラインを作成しました！

～車椅子利用者用駐車施設等を適正に
利用しましょう～

全日本駐車協会事務局

・「PARKING NOW」掲載情報提供のお願い

□PARKING IN TOKYO76

■令和5年度第1回定例理事会報告

■令和5年度第2回定例理事会のご案内

■令和5年第56回定期総会のご案内

■諸会議等報告

■人事

■委員会委員名簿

□事務局だより79

■令和4年度第3回理事会報告

■令和5年度第1回理事会報告

■令和5年度第2回理事会のご案内

■令和5年第62回通常総会のご案内

■委員会委員名簿

■新会員のご紹介 Terra Motors株式会社

■委員会報告

■諸会議等報告

■会員動静

■人事

・全日本駐車協会 会員メールアドレス提供のお願い

PR

アマノ株式会社 P52・裏表紙

日本信号株式会社 P3・P56

日本駐車場救急サービス株式会社 P1・P55

株式会社富士ダイナミクス P2・P51

三菱地所株式会社 裏表紙裏

三菱プレジジョン株式会社 表紙裏・P53

公益社団法人立体駐車場工業会 P54

協会事業のご案内

「全日駐規格・汎用(共通)サービス券」システム P4

駐車場案内標識のご案内 P86

令和5年新春駐車場研修会開催報告

一般社団法人全日本駐車協会
 一般社団法人日本パーキングビジネス協会
 公益社団法人立体駐車場工業会
 一般社団法人日本自走式駐車場工業会

令和5年新春駐車場研修会が4団体共催にて開催されました。

日 時：令和5年2月3日(金) 13時30分～16時05分

場 所：オンライン研修

参加者：283名(内、当協会関係169名)

1. まちづくりにおける駐車場施策

講師：国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官 太田 裕之 様

1. 「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」について

「まちづくりにおける駐車場施策」として、国土交通省都市局の取り組みについて紹介する。

今年度、有識者、駐車場関係団体、地方公共団体から成る「まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会」を立ち上げた。駐車場政策については、これまでも「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」の発出などにより、まちづくりと駐車場との連携を促進してきたところであるが、昨今の社会情勢の変化などもふまえつつ、道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用など、より包括的なまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討を行っている。

検討会の構成

- ・ 学識経験者、駐車場関係団体、地方公共団体等
- ・ 関係行政機関(国交省、警察庁)

委員	有識者	岸井 隆幸(座長)	一般財団法人計量計画研究所 代表理事
		大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授
		小早川 悟	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
		野澤 千絵	明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授
		小嶋 文	埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授
	駐車場関係団体	(一社)全日本駐車協会 (公社)立体駐車場工業会 (一社)日本自走式駐車場工業会 (一社)日本パーキングビジネス協会	
地方公共団体	東京都 千代田区 金沢市 神戸市 和歌山市		
オブザーバー	国土交通省(道路局、住宅局、自動車局)、警察庁(交通局)		
事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課		

駐車場法は、そもそも昭和のモータリゼーション全盛期に作られた法律で、駐車場を整備して道路に車が溢れないように対策することが主眼だったが、一定程度の目標が達成されてきたことから、この検討会では今までの駐車場法の枠組みだけではなく、包括的なまちづく

りを見据えて何が必要かを検討する、といった大きなテーマを扱うこととしており、来年度以降も引き続き継続する予定である。検討会では次の5つの観点から議論があった。

(1)まちづくりにおける駐車場政策の理念・目的

道路交通の円滑化という駐車場法の目的だけではなく、土地利用や歩行者中心のまちなかなど、まちづくりにおける駐車場政策の理念や目的はどうあるべきか。

(2)施策(仕組み)のあり方

そうした理念や目的を達成するにあたってどういう施策、仕組みが必要か。

(3)公と民の役割分担のあり方

駐車場施策を進めるにあたって、公民の役割分担はどうあるべきか。

(4)まちづくりにおける駐車場の柔軟な活用のあり方

駐車場をまちなかのストックとしてどう活かしていくか。

(5)新たな時代(DX、GX)に対応した駐車場施策のあり方

デジタル・トランスフォーメーション(DX)やグリーン・トランスフォーメーション(GX)といったものに対して、駐車場施策はどうあるべきか。

今年度は計3回開催し、平成30年に作成した「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン」を今回の議論を踏まえて更新し、来年度以降は課題についてももう少しテーマを絞り込んで議論し、中長期的には関係制度の見直しも考えていく必要があると考えている。これまでは駐車場を整備するという時代だったが、今後は、これからのまち(都市)における適正な駐車場の“つくり方”“つかい方”をしっかりと考えていく必要がある。

今後の具体的な検討事項の例は次の通り。

検討事項の例

中期	<p>○地域の特性等を踏まえた現状分析と検討</p> <ul style="list-style-type: none"> －都市部、地方部、観光地等における詳細な駐車場の実態把握、課題の分析 －適切な需給バランスと配置論の検討 －自動二輪、荷さばき、バリアフリー 等 <p>○駐車場整備地区・計画のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> －記載すべき事項の整理、作成の際の留意事項・手引き等の検討 等 <p>○附置義務制度のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> －附置義務の評価、実態に即した附置義務を課すための仕組み、適切な原単位の設定手法等の検討 等 <p>○標準駐車場条例・地区マネジメントのあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> －地域の課題解決につながる駐車場政策を実現するための条例や地区マネジメントのあり方の検討 等 <p>○安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> －機械式駐車場の安全対策 等 <p>○最新の動向把握、事例の収集</p> <ul style="list-style-type: none"> －柔軟な活用、新たな時代(DX、GX)への対応、海外事例 等
長期	<p>○まちづくりにおける駐車場政策に関する基本的な考え方の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> －多岐にわたる駐車場に関する制度を踏まえた総合的な駐車場政策のあり方の検討 －現行制度の見直すべき事項の整理 等 <p>○完全自動運転化に対応した駐車場のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> －インフラ側で必要な対応、乗降場の確保、自動車の保有形態の変化を踏まえた対応 等

2. まちづくりと連携した駐車場施策

まちづくりと連携した駐車場施策ということで、ウォークアブルという政策、まちなかの道路を車中心の空間から歩行者中心の空間にしていく取り組みを進めている。

まちなかにおける「ウォークアブルなパブリック空間」のイメージ

まちなかにおける歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分等の官民空間をエリア一体でリノベーション











そういった中で、歩行者動線を分断する駐車場出入口の設置の制限や個別の建築物ごとに課せられる附置義務駐車場の集約など、地域の交通事情に合わせて歩行者中心の空間を作り、車と歩行者が共存できればと思っている。駐車場は車利用者のまちなかとの結節点、ハブになるようなところで、まちと一緒に連携しながら考えていくことが重要である。例えば、モビリティハブとして、車で駐車場まで来て、よりスローで回遊性の高い自転車などのモビリティに乗り換えてまちに出ていくなど、まちの中と外を“繋ぐ”役割を駐車場が担っていくようなことも考えられる。また、多様な人を受け入れることができるように、バリアフリー対応についても、運用面を含め工夫して停めやすい駐車場の供給を進めていただきたい。

改正道路交通法が本年7月施行に向けて進められており、電動キックボードが特定小型原動機付自転車ということで原付の一種に定められ、さらに普及してくることが想定される。駐車場法では、「自動車」とは四輪自動車と自動二輪車(51cc以上)と規定されており、一方で、自転車法では、「自転車等」として自転車と原動機付自転車(50cc以下)と対象が定められているが、現場においては、管理者の判断において受け入れ可能なため、地域の実情に応じてうまく対応していただきたい。

多様なモビリティの駐車環境について



	駐車場法	自転車法	(その他)
法律上の区分	道路交通法に規定する 「自動車」 (法第2条第1項第9号) 自動車 四輪自動車 自動二輪車 (5lcc~)	道路交通法に規定する 「自転車」「原動機付自転車」 (法第2条第1項第11号の2、第10号) 自転車等 自転車 原動機付自転車 (~50cc)	民地の 駐車スペース  
現場での区分	自動車駐車場 専用  併用  自動二輪車 専用  併用  自転車等駐車場 (50cc以下受入可) 併用  専用  電動キックボードが駐車可能な場所 =原動機付自転車と同等扱い 自動二輪車・原付のみが 駐車できる専用駐車場 自転車 駐車場 自動二輪車、原付受入不可		
	■多様なモビリティの駐車における留意点 ・車両の盗難防止対策 ・既存の構造物（自転車ラック等）との適合性確認 ・建築基準法や消防法等の関係法令の規定による対応		

3. 新たな時代(DX、GX)に対応した駐車場施策のあり方

DXやGXといった文脈では、EV車の普及に向けた充電施設の拡充が必要だと考えている。駐車場事業者についても充電施設の設置を進めていただきたい。

自動運転への対応として国内でも自動バレーパーキングの実証実験が行われており、海外では実際に商用サービスとして実装が始まっている。自動バレーパーキングに関する国際規格も日本が中心になって進んでおり、引き続き、状況を注視していきたい。

4. 令和5年度都市局関係予算概要

街路交通施設課は主に都市交通の分野を扱っており、公共交通の支援を交通部局と連携し、公共交通で結ぶ軸と拠点、その両方の支援を強化することを予定している。拠点の中では、回遊性を高められるようシェアモビリティ普及のための制度拡充やバリアフリー対策が実行しやすくなるよう規模要件の撤廃などを行うことを予定している。これらを含めて、地方公共団体とまちづくりの一環で駐車場整備をする場合には、一定の支援制度があるため、民間の事業者も地方公共団体と連携しながらまちづくりと一体となった駐車場整備と運営を引き続き実施していただきたい。

2. 「モビリティ革命と駐車政策」～Maas が都市(まち)を変える～

講師：一般財団法人計量計画研究所 理事兼研究本部企画戦略部長 牧村 和彦 様

【はじめに】

モビリティ革命と駐車政策がまちづくりに大きなインパクトを与えていくだろうと考えており、その背景や最新の動向についてお話します。

【モビリティ革命の最前線】

CASEという言葉は一般的になったが、もともとはメルセデスベンツグループが自社の将来ビジョンとして2016年に掲げたもので、現在ではそれぞれが実際に事業化されてきている。



○C (Connected)

EVで有名なTESLAはすべての車がつながっていて、リアルタイムでバッテリーのエネルギー管理が行われている。

ドイツのベルリンでは20を超える事業者による様々な交通手段が1つのサービスに統合され、官民データ連携基盤を通して、行政はそれぞれの交通手段の状況を把握できるようになっており、これらを踏まえた新しい都市経営が出来ると期待されている。

○A (Autonomous)

アメリカではGoogleのWAYMO ONEがアリゾナ州やサンフランシスコで、GMもサンフランシスコで自動運転の商用の配車サービスを行っており、デリバリー分野などの物流車両もサービスが始まっている。また、テストヘッド(試験用プラットフォーム)を用いた様々な実験を通じて技術を開発していくといった新しい都市開発のモデルも始まっている。

○S (Shared & Services)

カーシェアについては日本でも非常に伸びており、新しい需要として期待されている。

車両と運転手と顧客をデジタルで結ぶ次世代交通サービスは、マイクロモビリティや自動運転車両も含めた様々なモビリティを選択できるサービスとして進化しており、コロナ禍では運ぶ対象が人から物にも広がるなど柔軟な対応がなされてきた。実際にUberは全体の取扱高も伸びているが、デリバリーの伸びも大きく、モビリティとのバランスが取れている。また、EV車両が配車されたりデリバリーが無人車両で行われたりと、グリーンな社会に参加できるようなビジネスモデルが進められている。

日本では7月に電動キックボードが解禁されるが、欧州(ノルウェーのオスロ)では1万台規模の電動キックボードが配されていて街中が駅前化しており、商業とモビリティの関係が大きく変わっていて、停まっている場所が大きなビジネスを生むようになってきていると認識している。

○E (Electric)

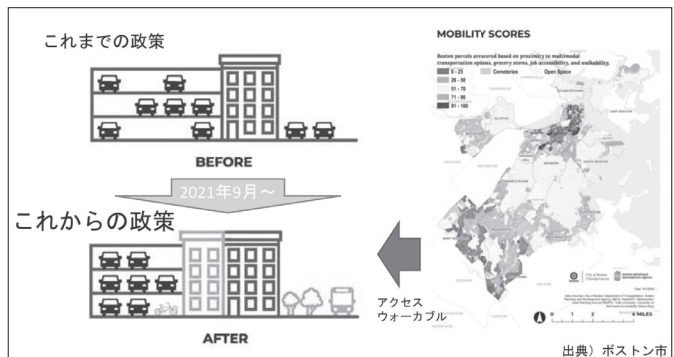
欧州では2030年にガソリン車の販売が終了し、アメリカでも廃止する方向感が強まっている。ノルウェーでは2017年にEV車(plug-in hybridを含む)とガソリン車の販売比率が逆転し、現在では新車の9割がEV車となっている。ドイツでも35%を超えており、日本もどのタイミングでどのように投資するかが重要である。

2022年の世界の新車販売における車種別のEV車シェアを見ると、バスは49%と半数となっており、乗用車は13%、貨物車も3.8%となっている。日本も数年後にはこの流れが来るので、注視が必要と思われる。

【欧米における最新の駐車政策】

北米ではここ数年間で大規模な駐車場の付置義務を廃止、緩和する流れにあり、民間ベースで効率的な駐車場の供給量を考え、代わりにその土地の価値を上げるようなウォークアブルな街にシフトしていくようにビジネス戦略が変わりつつあると考えている。

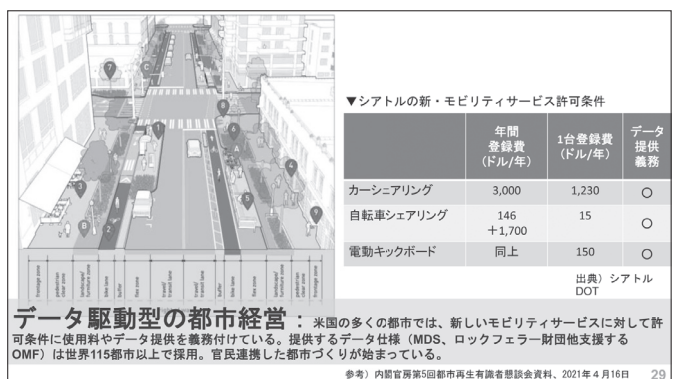
ボストンでは都心部で駐車場が供給過剰となっていることから、2021年9月から駐車台数を減らして新しい価値を生む施設に変えたり、グリーンモビリティの導入を推進したりしている。そして、このような駐車戦略とMaasなどを含む行動変容戦略を両輪にすることで、2030年のCO2半減、2050年のカーボンフリーに向けた、土地全体の価値を高めながらウォークアブルな都市づくりを目指していくという政策が始まっている。



【モビリティ革命が駐車、まちを変える】

ここからはCASEに絡めて私見を述べる。

まずC(Connected)であるが、これはカーシェアや自転車シェア、電動キックボードなどのマイクロモビリティを道路側に積極的に展開することで、街の価値向上や街路のアップデートをしようというデータ戦略である。シアトルでも日本同様に道路使用許可のような制度があり、事業者や利用者



から使用料などを取っているが、これらは街の環境改善に使用されている。また、事業者には

データ提供義務が課されており、安全対策の実施や必要なインフラの決定などの合意形成のツールとして使われているが、官民のデータ連携基盤としてMDS(Mobility Data Specification)が普及していて、このような官と民がデータ連携をして新しい街の価値を作っていくというビジネスモデルが、欧米を中心に115都市以上で展開されている。

Googleも同様な仕組みであるCDS(Curbside Data Specification：路肩データ仕様)を利用した実証実験をフィラデルフィアで行っているが、本社の移転予定先であるサンノゼでは、データを利用して時間帯や曜日、季節ごとに路肩の利用方法をダイナミックに変換していくことで街の価値を高めることを考えており、見逃せないポイントである。

次にA(Autonomous)については、自動運転による自動駐車をアウディやメルセデスベンツなどが取り組んでいるが、駐車スペースを効率化することで新たな空間を生み出すことが出来る。自動運転は安全が第一ではあるが、このように街に新しい価値を生む大きなインパクトがあるほか、利用者からすると駐停車に掛かる時間が短縮できるといったメリットもある。

アリゾナ州では、自動運転を進めることで駐車場の新しい機能や新しい価値が生まれるとして、自動運転専用の駐車スペースを用意すると駐車場の整備台数を減らすことが出来る政策が行われている。今後の成否や他州や他国への展開は不明だが、先進的な取り組みとしてご認識頂きたい。



自動運転が進むことで街のデザインにも影響が出ている。アメリカでは昨今、配車サービスの台頭により、レンタカーを借りなくても行きたいところに自由に行けるという環境が整っているからと思われるが、駐車場を内包するビルでは、将来的に駐車場がなくなることを踏まえてスロープを極力減らしたり隅切りをなくしたりする設計になっている。ビルや商業施設の大型エントランスについては、自動配車と充電機能を備えつつ顧客が待つスペースを設けるようなデザインが検討され、議論されている。実際にニューヨークやサンフランシスコのホテルのロビーでは、自分が呼んだ車が来るタイミングが近づくと大勢の人が集まり、車が来ると出ていくという景色が見られる。バランスは大事であるが、ライフスタイルや車の使い方が変化してきていると感じる。

駐車スペースを再構築する例としては、規制緩和も必要になるが、バレーパーキングの他に、フィットネスセンターや貯蔵庫、データセンターなどの可能性がある。日本でいえば、シェルター型の避難施設にすることも考えられると思う。

S(Shared&Services)については、例えばスウェーデンのイエテボリにおける都市型の住宅開発では、駐車場のスペースを半分程度にする代わりにMaasのサブスクのようなシェアサービスをセットにするといったビジネスモデルが始まりつつある。また、ハンブルグの例である

が、交通の便が良いエリアの再開
 発では、住宅用やオフィス用の駐
 車場スペースを減らす代わりにカー
 シェア用の駐車場を30%程度入
 れ、そこを電動車両やマイクロモ
 ビリティなどのモビリティハブと
 することで、車の所有・非所有に
 関わらず自由に移動が出来、且つ
 グリーンな移動手段が選択できる



といったように街の魅力を高めることが行われている。ストックホルムでは路上の駐車スペースをマイクロモビリティや休憩スペースに変え、ライフスタイルを変えようとしている。

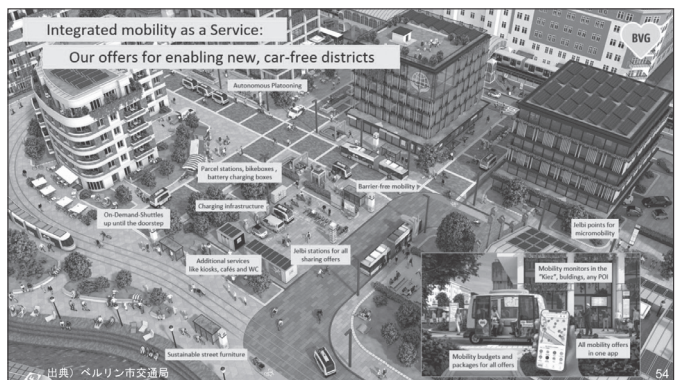
エリアの特性にもよるが、これまで駐車スペースとして利用することで一定の収益を上げられていた場合でも、マイクロモビリティにすることで単価は下がっても台数と回転率が上がることで、より高い収益が得られる可能性があるのではないか、といった議論が欧州では行われている。

E(Electric)であるが、欧州ではMaas以上にモビリティハブが大きなムーブメントになっている。これは2030年までにCO2の排出量を55%削減するという目標実現のために、短距離の移動をグリーンモビリティに変えようとしており、行政が様々なタイプのモビリティハブを提供している。

事業者側では、例えばBMWでは空飛ぶクルマや電気自動車を利用する駐車場について議論していたり、中国の新興EVメーカーであるNio社では、高速道路に1~2分でバッテリーを交換できる駐車場を設置し始めたりしている。

ハンブルグでは電動のシェアカーや電動キックボードなどのモビリティハブが80ヶ所以上整備され、2~3kmの移動はグリーンなものにしようという戦略が官民一体で行われている。

都市の移動が変わってくると街の形も変わってくる。将来形の話であるが、ベルリンでは、グリーンモビリティを中心としたモビリティハブにより街をウォークブルな空間とすることで、車道や街路、駐車場の役割も大きく変わるので、新しい世界観で都心の価値をもう一度考えていこうとしている。



【おわりに】

自動運転による配車サービスでは短時間の駐車(停車)が増えることから、これまでの駐車サ

ービスに代わって駐停車サービスが飛躍的に成長すると考えられる。また、駐車する車の種類や駐車の価値が大きく変わり、高付加価値ビジネスへ移っていく中でモビリティハブには可能性があるが、まちづくりとどのように融合していくかが重要なポイントとなる。

既に官民データ連携基盤は次世代のモビリティ・インフラとなりつつあり、データ戦略がビジネスのカギになる。今後、より多くの世界中のプレイヤーが日本に参入してくると思われる。協会主導で基準化やルール化を進めることが、その時に重要な意味を成すと思われるので、視野に入れて頂けると幸いである。

以上

3. 「駐車場DX化の現状と方向性について」

～レス化、駐車場サービス付与のスマート化、円滑な車両誘導～

講師：三菱地所パークス株式会社

執行役員コンサルティング本部研究開発部部长 増田 高明 様

(※役職は講演当時)

駐車場DX化の現状と今後の方向性ということで、様々なレス化、駐車場サービス付与のスマート化、円滑な車両誘導についてご紹介する。

1. 現行システムのストレス

現状の駐車場システムでは、次表の通り利用者のストレス、管理者のストレスが発生している。

名称	利用者のストレス	管理者のストレス
①フラップ	車室が狭い 乗り越えが面倒 車の下に傷がつく トラブル・停電時に出庫できない	トラブル対応 メンテナンス費用 サービス付与の駐車証明を確実に渡すことが難しい
②集中精算機	降雨（雪）時の紙幣の精算 高額紙幣しかないときの精算 駐車場所から遠い	防犯上のストレス 機器対応（補充・現金回収） トラブル発生時の対応
③ゲート	ゲートパー接触事故の発生懸念のストレス 出口での渋滞発生によるストレス（割引もらい忘れ等、料金発生時） ※駐車場利用者自損事故の割合は、ゲート破損を含め、ゲート付近が7割以上	ゲートパー接触事故の発生後の対応ストレス（利用者・施設関係者） 出口での渋滞発生による対応ストレス
④駐車券	入庫時の発券機・出庫時の精算機への寄り付きへのストレス 車に置き忘れ、紛失時のストレス 車番認識カメラ導入駐車場での使用済み券の取り扱いに関するストレス 磁気データ消失時のストレス	発券機・精算機への接触事故に対する対応 駐車券の対応（補充、破棄券の回収、磁気不良・紛失時の再発行） 駐車券作成費（約3円/枚） 無料時間内出庫に対する発券
⑤現金精算・精算機に関すること	高額紙幣未対応に対するストレス キャッシュレス未対応（＝ポイント付与等なし）に対するストレス 事前精算機に立ち寄るストレス 精算機操作に関するストレス（混雑・非常に古い・不特定多数が使用・消耗品交換・機器の複雑化）	精算機インターフォン対応 消耗品交換 トラブルの対応 現金売上の取り扱い（集計・回収・入金・釣銭補充・両替） 高額紙幣対応する釣銭準備金 新硬貨・新紙幣への対応

2. レス化による既存システムのストレス解消

このような現状を踏まえ様々なレス化が進んでおり、その内容についてご紹介する。

(1)フラップレスシステム（車番認識カメラ内臓認証ポール方式）

フラップを無くして車番認識カメラ内臓認証ポールを設置する方式で、駐車しやすくフ

ラップのトラブルが無くメンテナンスしやすい。一方、乗り逃げが可能で、台数が多くなると認証ポールが目立ち景観上の課題がある。また、車番認識カメラ内臓認証ポールではなく、複数車室を監視する防犯カメラを導入する方式もある。

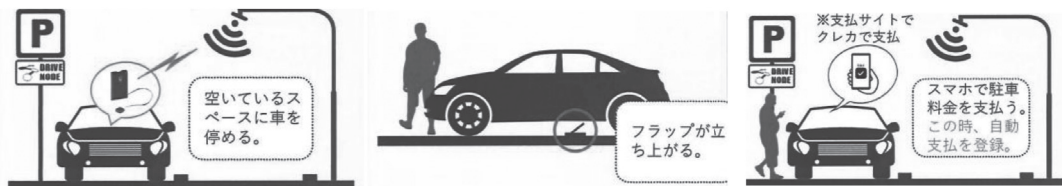
(2)集中精算機レスシステム

最近、フラップだけではなく精算機も無くしてしまうシステムが出てきている。導入メリットと導入後の課題は次表の通りである。私が把握している3つの精算機レスシステムをご紹介します。

導入メリット	導入後の課題
精算機で精算しなくてよい！ 精算機費用削減 (⇒ 1車室の増加) 売上の回収・釣銭の対応なし 精算機のトラブルなし (コイン詰まり・紙切れ) 精算機のメンテナンスなし 新硬貨・新紙幣の対応なし フレキシブルな料金体系 1円単位 ダイナミックプライシング 看板の変更なし 設置工事・撤去が簡易 リピーターになる可能性がある	利用方法の告知方法 ※特に初めての利用者対応 現地案内等実施 導入駐車場増加策 システム利用料発生 システムダウン時の対応

①ETC活用

駐車場にETCアンテナを立てて車内ETC機器を感知し、駐車位置と駐車時間から駐車料金を計算しスマホで精算する。優れたシステムであるものの、ETC未装着車への対応やアンテナの景観上の課題はある。



(ETCマネジメントサービス社資料より)

②アプリでの精算

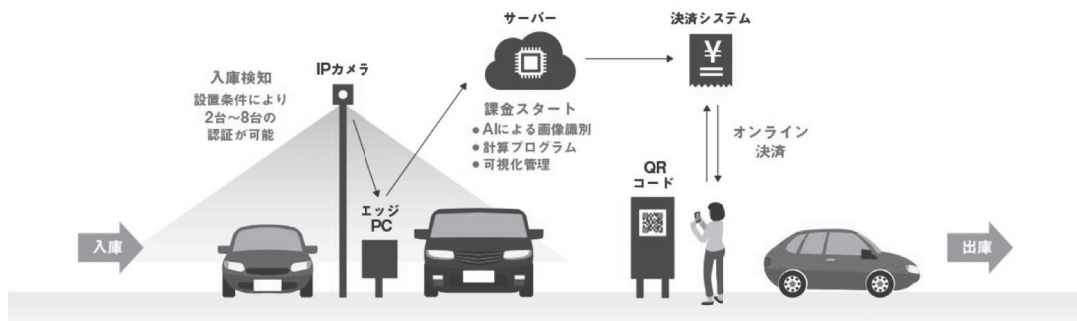
スマホのアプリで簡易なフラップを操作する方式で、当社で実証実験中の事例である。事前にアプリを登録してもらい、駐車場を予約し、駐車場に到着したらフラップを操作して駐車する。便利なシステムであるが、利用方法を理解してもらい、事前にアプリをインストールする必要があり、利用率を上げるにはもう少し時間がかかると考えている。



(USPACE社資料より)

③カメラにて入出庫と駐車場所の管理

駐車場内のIPカメラからエッジPCを経由しクラウド上のサーバーで駐車時間と駐車場所を確認し駐車料金を計算する。利用者は場内にあるQRコードを読み取り、精算サイトに入って精算する。このシステムは駐車をしてからシステムを利用するので落ち着いて操作ができ、かなり利便性が高いと考えている。



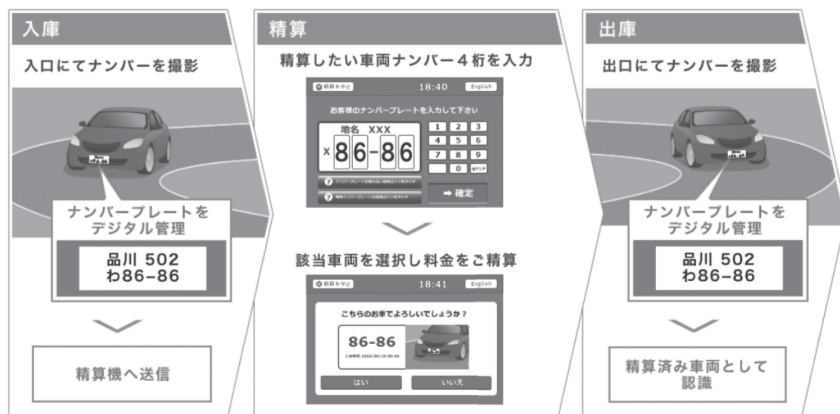
(株GOURIKIコーポレーションホームページより)

(3)ゲートレス及びチケットレスシステム

①車番カメラにて利用者の入出庫を管理

入口のカメラで車のナンバーを把握し、事前精算機で車のナンバーもしくは入庫時間を入力して精算を行うシステムで最近多く利用されている。ゲートもチケットも無く簡素化された良いシステムで利用者は入出庫をスムーズに行うことができる。また、管理者としては駐車券費用の削減や発券機・ゲート設置メンテ費用の削減といったメリットがある。

一方、車両の認識率が100%ではないということ、駐車券がないので駐車証明がすぐ発行できないこと、不正出庫の問題などがあり、また利用者は車両ナンバーを覚えておく必要がある。



(ビットデザイン(株)ホームページより)

なお、入出庫ゲートには、入出庫の際の一旦停車による安全性向上、満車時の入庫制限などの機能もあり、敢えてゲートを残すケースも見受けられる。また、カメラで車番が読めない場合に駐車券を発行できるように発券機を併用しているケースも見受けられる。

(4) キャッシュレスシステム

駐車場のキャッシュレス化はまだ進んでいないところもあるが、クレジットや電子マネーだけでなくバーコード決済を含む様々な決済ツールへの対応はもちろん、スマホ決済への対応も求められている。キャッシュレスによる利用者の利便性向上のほかにオペレーション上もメリットがある。キャッシュレスにより手数料など新たに発生する費用はあるものの、現金精算に伴う様々な作業を削減でき、現金事故をなくす効果も期待できる。

3. 駐車場サービス付与のスマート化

これまで説明したレス化については、駐車料金を単純に支払うというだけであれば比較的簡単に対応できるが、買い物によって駐車料金をサービスするサービス付与が障害になっているところがある。

(1) 現状のシステム

サービス付与は、サービス券もしくは認証機による場合が一般的であるが、サービス券は金券であり枚数管理が求められ、また認証機については認証機自体が高額で設置費用が課題となっている。

(2) 駐車場のスマート化に求められるもの

駐車場のスマート化では次のような点が重要であると考えている。

駐車場スマート化に求められるもの

- 利用者への配慮
 - あらかじめのダウンロード等が必要ないもの
 - 利用方法はやはりシンプルなもの
 - 100%チケットレス・キャッシュレスを前提としないもの
 - 新しいシステムが理解されるまでは、オペレーターでの対応が必要
- 施設側への配慮
 - 従業員が説明可能なシンプルルール
 - 機器は、レジ周りにおけるサイズ・操作は簡単なもの
 - 各店舗の利用台数・駐車料金が迅速に把握できるもの
- 駐車場管理者への配慮
 - 費用（イニシャル・ランニング）が安価なもの
 - 既存機器の改良でも導入可能なもの
 - トラブル発生時のリカバリーが早いもの
 - 駐車場の売り上げ向上に寄与するもの

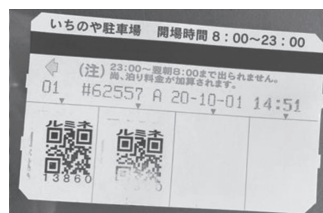
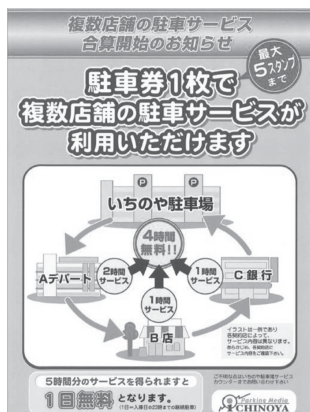
こういった観点から、私が素晴らしいと思っている駐車場を2つご紹介する。

(3) 駐車場サービス付与事例

① いちのや駐車場

東京町田駅の駅前にある自走式駐車場「いちのや駐車場」では、サービス付与のために

QRコードシステムを独自に開発している。店舗側にはQRコードのスタンプを配るだけでコストを抑えることができている。店舗で買い物時に駐車券にQRスタンプを押してもらい、駐車場精算カウンターでQRコードを読み取りサービスを受けられる。合計5店舗の合算が可能のため、駐車場利用者は複数の店を回ることによってサービスが加算され、店舗側も複数店で駐車料金を分散でき、駐車場も利用者が増える三方よしの素晴らしいアイデアだと思う。



既存の駐車券を使用(分かりやすい)
店舗には、QRコードのスタンプ配布
(→認証機コスト削減を実現)

提携店は50か所以上。5店舗合算(1日無料)

②長崎市中央地区商店街連合会共通駐車券サービス(とむーで.com)

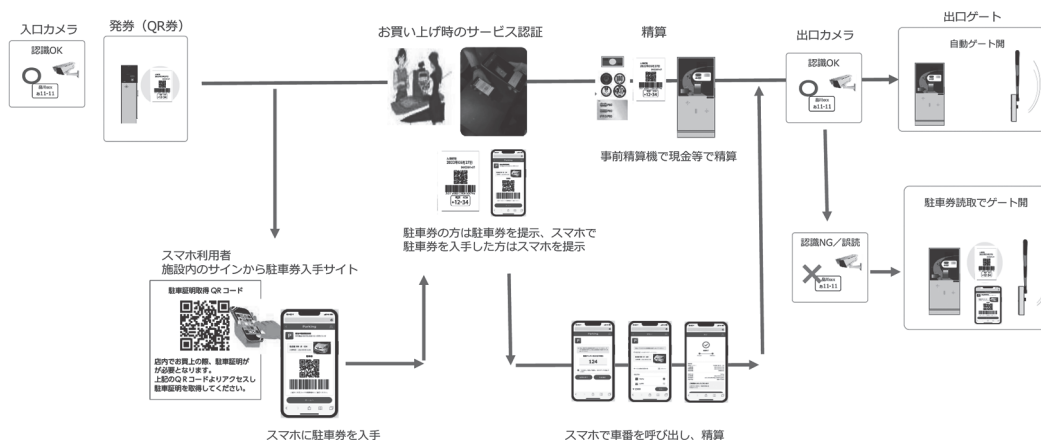
共通駐車券を紙券からスマホ電子スタンプに変更した。お店で共通無料駐車券をもらう際も、駐車場で駐車券を使う際もスマホにスタンプ形状のものを押す方式。約30の駐車場が協力、商店街のほとんどの店舗が参加し、町全体で車のおお客様にお越しいただくために協力しているところが非常に素晴らしいと思っている。



(4)現在検討中のシステム

次に当社で検討中のシステムについてご紹介する。駐車場サービス付与のスマート化ということで議論し準備しているシステムになる。基本は下図の上の流れで、入口カメラで認証して駐車券(磁気券)を発券し、お買い上げ時のサービス認証、事前精算、出口で車番認識されゲートが開くという今までの流れは残していく。併せて、スマホを持っている方は少し便利に利用できるようにするもので、スマホの利用サイトから電子駐車券を発行してもらい、買い物時にスマホをレジに提示してサービス認証を受け、事前精算機ではなく自分の携帯を操作して精算するシステムを併用する方式。ただし、店舗側のサービス付与のオペレーションの煩雑さが課題である。

(スマホ駐車券・オンライン認証等)



更にその進化系として駐車券をQR券として、駐車券利用者でもスマホ利用者でも店舗のサービス認証を統一化する仕組みも検討しているが、こちらの方は発券機や事前精算機の改修が必要となる。

4. 円滑な車両誘導

渋滞対策であるが、車番情報からどこから何時に車が来ているかを把握してシミュレーションを行い、出てきた結果をカーナビゲーションに反映することで時間分散、経路分散を図るということを検討している。開発の段階ではあるが、渋滞の原因を調べることで対策をカーナビゲーションでお知らせするという事で次表のようなサービスが検討できるのではないかと考えている。渋滞の解消には10%～30%の方の行動変容が必要と言われており、このような技術を使って渋滞を解消していくことを考えている。これまでの混雑対策という駐車場の係員が看板を持って対応するなどスマートな形で実施することはできていなかったが、新たな技術を使うことで、円滑な交通誘導ができるのではないかと考えている。以上

サービス(案)一覧	
①	<p>セール・イベント別の渋滞予測が可能</p> <ul style="list-style-type: none"> 日時、時間、入場者数に応じた解析 継続的な学習で精度向上 (交通インフラ更新等の環境変化にも対応)
②	<p>お客様ごとの専用ルートのご案内</p> <ul style="list-style-type: none"> 来場される方面(東西南北)によるルート分散 ハンディキャップ、VIP専用ルート (専用入場口ご案内) <p>特別駐車場へのご案内、駐車場出入口振り分け、進入禁止エリア考慮 (通学路、生活ルートを除外 - 住民クレーム低減)</p>
③	<p>渋滞予測に応じた最適な出発時間のご提案</p> <ul style="list-style-type: none"> 出発時間ごとの混雑状況を見える化
④	<p>アプリ利用ユーザへのリアルタイム情報配信</p> <ul style="list-style-type: none"> 混雑具合、交通規制情報
⑤	<p>当日の出発時間になったらご案内</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通誘導員の負荷低減、利用結果の学習により精度向上

4. クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金 ／充電インフラ整備事業の実施状況

講師：一般社団法人次世代自動車振興センター

副事務局長兼充電インフラ部長 関口 明彦 様

<概要>

昨年、この研修会の場で、「次世代自動車の最新動向と充電インフラ補助金について」と題して、お話させていただいた。今回は、充電インフラ整備補助に絞ったお話をしたい。

【次世代自動車振興センターについて】

まず、当センターの概要をご紹介します。財団法人日本自動車研究所の一部署「電動車両普及センター」が2007年に独立し、その後、2009年に現在の「一般社団法人 次世代自動車振興センター(NeV)」となった。

主たる業務は以下の三つである。

事業	内容
「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」事業	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車、外部給電器、V2H充放電設備の購入者に補助金交付。
「電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金」事業	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の普及拡大を図るため、自動車用充電設備の設置者に補助金交付。
「燃料電池自動車の普及促進に向けた水素ステーション整備事業費補助金」事業	燃料電池自動車等の早期普及を図るため、水素供給設備の整備を行う者に補助金交付。

【充電インフラの概要について】

ここで、当センターの充電インフラ特設ページ(https://www.cev-pc.or.jp/lp_evphvcharge/)をご紹介します。充電インフラのことを基本的な内容からお知りになりたい方は、是非、ご覧頂きたい。

一般社団法人
次世代自動車振興センター

充電インフラ補助金サイト



内容としては、①EV・PHVと充電インフラの現状、②補助金について、③集合住宅への設置④動画・事例を見る、⑤パンフレット・チラシとなっている。加えて、充電設備設置を検討されている方々への充電サービス事業者に関する情報提供を行うことを目的として、充電サービス事業者一覧表を掲載している。

【充電インフラ補助金事業(予算)について】

標記補助金については、まず、令和3年度補正予算における実績を振り返る。同補正予算における「クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金」の概要は下記の通りである。その内、充電インフラ関連は予算額65億で、前年比5倍の規模となっていたところ、民間事業者の高い投資意欲もあり、前倒しで申請受付を終了した。

R3年度補正予算について (充電インフラは前年比予算5倍)

クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金

令和3年度補正予算額 375.0億円

(1) (2) 製造産業局 自動車課
(3) 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 水素・燃料電池戦略室

事業の内容	事業イメージ
<p>事業目的・概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要です。早期に電気自動車や燃料電池自動車等の需要創出や車両価格の低減を促すと同時に、車両の普及と表裏一体にある充電・水素充てんインフラの整備を全国各地で進めることが喫緊の課題です。 ● 本事業では、導入初期段階にある電気自動車や燃料電池自動車等について購入費用の一部補助を通じて初期需要の創出・量産効果による価格低減を促進します。 ● また、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の充電設備等の購入費及び工事費、水素ステーションの整備費及び運営費を補助します。 <p>成果目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「グリーン成長戦略」等における、2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%とする目標の実現に向け、クリーンエネルギー自動車の普及を促進します。 ● また、車両の普及に必要な不可欠なインフラとして、充電インフラを2030年までに15万基、水素充てんインフラを、2030年までに1,000基程度整備します。 <p>条件 (対象者、対象行為、補助率等)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> <p>補助 (定額)</p> <p>国</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>補助 (定額, 2/3.1/2等)</p> <p>民間団体等</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>購入者、設置事業者等</p> </div> </div>	<p style="text-align: center; font-weight: bold;">(1) クリーンエネルギー自動車導入事業</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>電気自動車</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>プラグインハイブリッド自動車</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>燃料電池自動車</p>  </div> </div> <p style="text-align: right; font-weight: bold;">250億</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">(2) 充電インフラ整備事業</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>急速充電器</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>普通充電器 (スタンド型)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>普通充電器 (コンソート型)</p>  </div> </div> <p style="text-align: right; font-weight: bold;">65億 + 約40億 (V2H)</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">(3) 水素充てんインフラ整備事業</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>【小規模】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【中規模】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【大規模】</p>  </div> </div> <p style="text-align: right; font-weight: bold;">60億</p>


そこで、政府としてもインフラの整備支援を継続・拡充していくべく、令和4年度補正予算では、後記の通り「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」の増額が行われており、「充電インフラ整備事業等」と「水素充てんインフラ整備事業」を合わせて、全体で200億円が計上されている。更に、令和5年度当初予算案では、100億円が計上され、合計で300億円となった。これは、上記項目について令和3年度補正予算に計上された額にV2H関連予算を加えたものと比較すると、約2倍弱の規模となった。

-22-

クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金

製造産業局自動車課
資源エネルギー庁
省エネルギー・新エネルギー部
新エネルギーシステム課

令和4年度補正予算案額 **200 億円**

事業の内容	事業スキーム (対象者、対象行為、補助率等)
<p>事業目的</p> <p>2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要です。車両の普及と表裏一体にある充電・水素充てんインフラの整備を全国各地で進めることを目的とします。さらには、災害による停電等の発生時において、電動車は非常用電源として活用可能であり、電動車から電気を取り出すための外部給電機能を有するV2H充放電設備や外部給電器の導入を支援します。</p> <p>事業概要</p> <p>(1) 充電インフラ整備事業等 電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の充電設備の購入費及び工事費や、V2H充放電設備の購入費及び工事費、外部給電器の購入費を補助します。</p> <p>(2) 水素充てんインフラ整備事業 燃料電池自動車等の普及に不可欠な水素ステーションの整備費及び運営費を補助します。</p>	<p>事業スキーム (対象者、対象行為、補助率等)</p> <p>(1) 充電インフラ整備事業等 補助 (定額) → 補助 (定額, 1/2等)</p> <p>国 → 民間団体等 → 購入者、設置事業者等</p> <p>(2) 水素充てんインフラ整備事業 補助 (定額) → 補助 (2/3, 1/2)</p> <p>国 → 民間団体等 → 設置事業者等</p> <div style="text-align: center;">  <p>急速充電器 普通充電器 (スタンド型) 普通充電器 (コンセント型) V2H充放電設備 水素ステーション (水素) ※補助対象例</p> </div> <p>成果目標</p> <p>車両の普及に必要な不可欠なインフラとして、充電インフラを2030年までに15万基、水素充てんインフラを2030年までに1,000基程度整備します。</p>

【充電インフラ補助金事業(申請関連)について】

令和4年度補正予算事業における充電インフラ補助の申請受付開始時期は、3月下旬頃を予定しており、今後、当センターのHPに「補助金申請から補助金交付までの流れ」や「申請の手引き」を公表するので、事業の内容、補助対象事業、補助対象経費および補助率等は、同HPで確認願いたい。

又、下表の通り、令和3年度補正予算から、「商業施設を伴わない時間貸し駐車場」や「月極駐車場」も補助対象になっているので、改めてご確認願いたい。

I-3. 補助率・充電設備 2/2

R3補正から商業施設を伴わない時間貸し駐車場もOKに

事業区分	事業	補助率
目的地充電	商業施設及び宿泊施設等	機器購入費: 1/2以内 設置工事費: 定額
	マンション等	R3補正から月極駐車場も補助対象に 機器購入費: 1/2以内 設置工事費: 定額
基礎充電	月極駐車場	
	事務所・工場	

尚、令和3年度補正予算における補助金申請の実績については、現時点で、事業年度の途中なので公表できる数字が無いが、傾向で申し上げれば、前年度比で何倍もの件数となっている。

令和4年度補正予算事業においても、民間事業者が、集合住宅や商業施設などにおいて、普通充電器の整備を大幅に増やしていくと見込んでおり、申請件数の大幅増加が予想されるので、充電インフラ補助申請は、早めの検討・申請をお勧めする。皆様には、補助金を活用するなどして充電器整備を進めて頂けると有難い。

以上

令和5年春季駐車場研修会参加レポート

三菱地所株式会社

コマーシャル不動産業務企画部 専任部長
栗野 敬雄

今回、3月3日、丁度ひな祭りの日に開催された「令和5年春季駐車場研修会」に初めて参加させて頂きました。

私自身は、直接、駐車場事業に関わっている訳ではなく、駐車場事業を営むグループ会社や、本研修会を主催された東京駐車協会、全日本駐車協会の担当をさせて頂いているという立場の者として、駐車場事業について深く勉強したいと考え、参加させて頂きました。

当日は、13時に横浜駅に集合し、みなとみらい地区を中心とした視察・見学と座学形式の講演、お食事をしながらの意見交換会と盛り沢山の内容でした。

本研修会はコロナ禍の影響もあり、数年ぶりの開催ということでしたが、参加者は北は山形から南は福岡まで広範囲にわたり、事務局の方々も含め総勢47名という大集団で、貸切バスも満席でした。

まずは横浜駅から貸切バスで移動して、日産グローバル本社ギャラリーの視察。

当日は、車種の入れ替え対応等で一般公開はしていないとのことでしたが、特別に我々だけの為に貸切で対応頂けたとのこと。日産グローバル本社ギャラリーの皆様、ありがとうございました。



2チームに分かれてコンパニオンの方々から幾つかの車種について詳しい説明を受けた後に自由見学となりました。

コンパニオンの方々の解説は「へえ、そうなんだ」という内容が多く、特にスカイラインGT-Rのエンジンに匠の名前が刻まれている、というのは驚くと共に拘りが凄いと思いました。

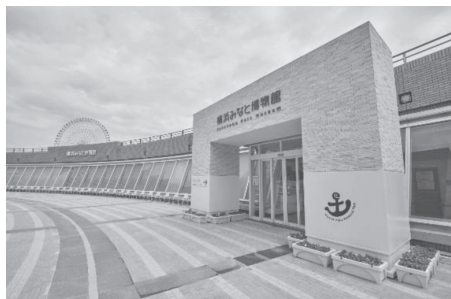


自由見学では、さすが駐車場事業に関わる方々ということもあり、車好きが多いのか、皆さん熱心に見入っておられた様です。

次は、貸切バスに乗車して車窓からみなとみらい地区開発状況の視察です。

横浜駐車場協会の海道会長によるご説明はスムーズであり、次々と車窓に映る街並みを的確に解説して頂き、とても勉強になりました。

次に横浜みなと博物館の視察です。



この博物館は横浜港をテーマにした博物館であり、「歴史と暮らしのなかの横浜港」をメインテーマに、横浜港に関する調査・研究、資料・図書の収集・保存、展示・公開、教育活動を通して、一人でも多くの方が、より横浜港を知り、考え、楽しむことが出来る博物館を目指しているとのことでした。

館内には横浜港の歴史や役割を紹介する常設展示に加え、アンクルトリスの広告デザインや船の絵で知られる柳原良平さんの作品を展示するミュージアムや、海事関係図書・雑誌等が閲覧出来る専門図書室等がありました。

個人的に横浜と言えば「青い空と海」「開放的で近未来的な街並み」「異国情緒」等のイメージが湧きますが、横浜港に特化して、様々な情報に触れたのは、今回が初めてで勉強になりました。特に段階的に埋め立てのエリアが広がっていき、現在の地形になっている点は興味深かったです。

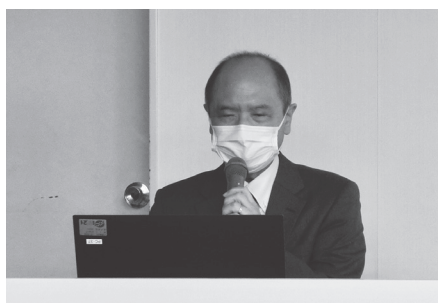
その後は、同じ敷地内の会議室に移動して座学形式の講演会です。

まず、(一社)横浜みなとみらい21事務局次長・企画調整部長の古木さんから「みなとみらい21地区のエリアマネジメントと回遊性を高める交通施策等」というタイトルでご講演頂きました。

「みなとみらい21の街づくり」では、みなとみらい21

事業の背景・目的・都市像・計画フレーム、開発初期の状況とその後の基盤整備から始まり、先進的なインフラ(液状化・地盤対策、共同溝、防災関連施設、地域冷暖房)の整備、計画的な街づくりとして、土地利用イメージの策定、建築物等の高さの最高限度の設定、ペDESTリアンネットワーク、公開空地等の半公共空間の活用、緑のネットワークの整備、歴史的資産の活用等、約30年にわたる壮大な街づくりの歴史を学ぶことが出来ました。

「エリアマネジメントの取組」では、(一社)横浜みなとみらい21が、街づくり調整事業、環境



対策事業、文化・プロモーション事業等に取り組まれていること、みなとみらい21地区に研究開発拠点が集積していることから横浜未来機構という任意団体を発足させ、オープンイノベーションを推進されていること、地区に多様な音楽施設が集積していることから、施設間の連携による取組(音楽イベント、情報発信等)を戦略的に実施し、地区周辺を「Music Port YOKOHAMA」としてブランディングされていること、地区に多様な美術館、博物館、技術館等、質の高い施設が集積していることから、「知にあふれる街」「Art & Museum City」として打ち出している点等、多様な取り組みについて学ぶことが出来ました。

「スマートモビリティ～回遊性を高める交通施策～」では、来訪する人々が「楽しく、ストレス無く、快適に」過ごし、移動出来る環境を、将来の望ましい交通環境の姿として位置付けた上での各種取り組みについて学ぶことが出来ました。

私個人としては、みなとみらい21地区はとても好きなエリアなのですが、普段何気なく訪れている街並みが、この様な膨大な歴史と努力に支えられている事実を再認識して感動しました。余談ですが、私が今の会社に入社した動機は、みなとみらい21地区の街並みに感動したから、というものです。約30年前の話ですので、当時はまだランドマークタワーとインターコンチネンタルホテルぐらいしか無かったと思いますが、ホテルの窓から見えるベイブリッジの夜景に感動し、一睡も出来なかったのを今でも記憶しています。

貧乏学生でしたので、ホテルも自腹ではなく、渋谷のパルコで彼女に指輪を買ったら抽選でホテル宿泊券が当たったというものでして・・・

朝食はホテルで食べる資金力が無かった為、近くのコーヒーショップで済ませたのも記憶しています(笑)

そんな貧乏学生と付き合ってくれるなんて優しい女性ですよ(笑)

続いては、日産自動車(株)グローバル技術渉外部技監である長谷川さんによる「カーボンニュートラル実現に向けた日産自動車の取り組み」です。

気候変動と1.5℃シナリオの取り組みについて説明があった後、日産自動車(株)さんでの取り組みについてご紹介頂きました。

まずは、電動化による排出ガス削減として、電動車のラインナップの拡充と販売比率の向上に取り組ま

れており、バッテリーEVとe-POWERの二本柱で電動化を推進していき、2030年代早期に主要市場で電動化100%を目指されているとのことでした。

また、バッテリー技術の進化により航続可能距離が順調に伸びており、大型車両でもEV化が可能になっていく見込みとのことでした。

充電インフラへの投資にも力を入れており、充電器ネットワークとしては、ガソリンスタンド数とほぼ同数が全国に設置済みとのことでした。



次に、自動車を電動化していただくだけでは走行中のCO2削減しか出来ないことから、LCA(Life Cycle Assessment)を考慮した排出ガス削減として、CO2削減の為のバッテリー循環型社会の構築に取り組みられていくとのご説明がありました。

壮大なお話だと感じましたが、CO2のみならず地球環境全体にとっても好ましい取り組みだと思います。

次に、知能化(運転支援・自動運転)の取り組みとして、動画も交えながら、運転支援技術の進化や今後の可能性、電動化と共に進化する自動運転についてのご説明がありました。

私が若い頃は、どちらかと言うと「自分で運転する楽しみ」が自動車の魅力・醍醐味だった様な気がします(私の最初の車はマニュアルミッションのスポーツ車でした)が、ここまで技術が進むと、それはそれで凄いと感じました。

何故かと言うと、私もスポーツ車に乗っていた時は若かったこともあり、粋がった結果、何度か事故を起こしており、廃車寸前になったこともあります。特に大きな怪我は無くラッキーでしたが、自動運転等により、こうした事故も無くなるのは本当に良いことだと思います。

最後に、駐車場ビジネスとの連携可能領域について様々なお話がありましたが、特に、電動化により自動車の価値が単なる移動手段から移動可能な蓄電池に変化する点や、これに伴い定置型の蓄電池の問題(コスト・移動可能性)を克服出来る、という点には驚きました。

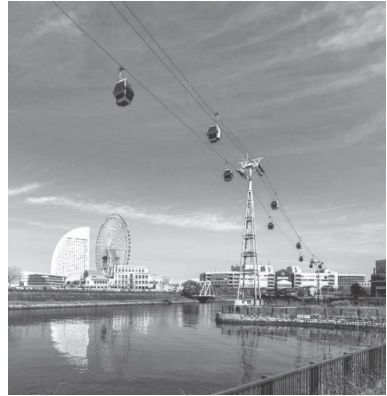
自動車と蓄電池というのは、これまで全く違った業界という位置づけだったと思いますので、蓄電池業界にとっては脅威ですよ。

講演は二つとも非常に興味深い内容で、集中していた為か時間が過ぎるのがあっという間でした。



続いては、徒歩で桜木町駅まで移動して、日本初、世界最新の都市型循環式ロープウェイ YO KOHAMA AIR CABINに乗車しました。

1台8名定員ということで、並んだ順番で分かれて乗りました。



移動距離が片道630mですので、移動手段というよりはアトラクションという位置づけだと思いますが、高さが結構あることもあって、新しいゴンドラに乗ってしばし空中散歩を楽しむのも良い、と感じました。

乗車中、「今、地震が起きて運行が止まったら困るね」というコメントがあり、笑いを誘いました。

最後は、貸切バスで横浜駅まで移動、下車してから徒歩で地下街を通過、横浜スカイビル11階にある中華料理「大陸」で意見交換会です。

団長(協会副会長)である竹歳さんの乾杯でスタート。

円卓が6個、長テーブル席が1個ということで7班に分かれて、美味しい中華料理を味わいながら、本日の研修等について意見交換しました。

初めて参加された方も多く、名刺交換を行った上での会話ということで、最初の方はやや緊張感も感じられましたが、アルコールが進むにつれて緊張もほぐれ、各所で会話に花が咲いていました。

コロナ禍の影響でこうした大人数での会食が長らく制限されていたこともあり、コロナ前の様に大人数で会食出来ること自体が、本当に有り難いと感じました。

開始から1時間半、副団長(企画委員会委員長)後藤さんによる中締めでお開きとなりましたが、表情から推察して満足げな方々も多く、研修会は大成功、と言って良いと思えました。

幾ら魅力的なコンテンツの多い横浜エリアとは言え、半日でこれだけの企画・内容を盛り込み、大人数の参加者を引き連れてスケジュール通りに進行することは、並大抵のことではないと思います。

その意味で、事務局の方々のご尽力、並びにご協力頂いた皆様のご厚意に心から感謝申し上げます。

私としては、今回の研修会で学んだことを日頃の業務に役立てて参りたいと思います。

最後に、東京駐車協会と全日本駐車協会の益々のご発展と、関係各位のご健勝を心よりお祈り申し上げます。どうもありがとうございました。 以上



情報発信「アンテナ」(第15回)

「八重洲エリアの大規模再開発事業と 東京駅八重洲パーキング」

今回の情報発信「アンテナ」は、本年3月10日(金)にグランドオープンした東京ミッドタウン八重洲の開業に合わせて、大きく変貌しつつある八重洲エリアにスポットを当てました。

1つ目として、三井不動産株式会社様より、東京ミッドタウンとして3施設目となる「東京ミッドタウン八重洲」の概要について、駐車場施設にも触れてご寄稿を頂きました。

2つ目に独立行政法人都市再生機構様より、東京ミッドタウン八重洲を含め3地区の再開発事業にまたがって整備される大規模バスターミナル「バスターミナル東京八重洲」について、概要と今後の計画についてご寄稿を頂きました。

最後に、八重洲地下街株式会社様より、東京駅八重洲口側で約58年前に開業した八重洲地区の代表的駐車場で、その後拡大し、東京ミッドタウン八重洲とも商業施設及び駐車場の接続等で連携を深める「東京駅八重洲パーキング」について、これまでの歩みを含めご寄稿を頂きました。

「東京ミッドタウン八重洲 ～八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業～」

三井不動産株式会社 ビルディング本部
運営企画二部 事業グループ 依田 佐知子

「東京ミッドタウン八重洲」は、「八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業」により誕生したJR東京駅と直結する地上45階、地下4階、延床面積約290,000㎡(八重洲セントラルタワー・八重洲セントラルスクエアの2棟合計)の大規模ミクストユース型施設です。東京ミッドタウンとしては、「東京ミッドタウン(六本木)」(所在：東京都港区)、「東京ミッドタウン日比谷」(所在：東京都千代田区)に続く3施設目として、2023年3月にグランドオープンいたしました。

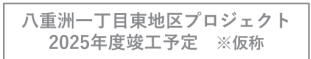



【東京ミッドタウン八重洲 外観】

◆八重洲エリアの概要

八重洲エリアは、大規模ターミナルである東京駅、地下鉄京橋駅、日本橋駅などに近接、外堀通りや八重洲通り、鍛冶橋通り、中央通りなどの幹線道路に囲まれた高い交通利便性を有し、江戸時代以降に商業などの経済活動の中心地として栄え、現在も産業界を代表する幾多の企業が八重洲を拠点にするなど、高いポテンシャルを有するエリアです。一方で、商業が中心であった所以から街区が細かく土地利用が進みにくい環境にありましたが、1997年に東京都が八重洲を「再編都心」に指定、2002年には国から国際競争力強化を担う「都市再生緊急整備地域」として指定され、現在では、東京駅八重洲口の真正面にあたる八重洲1丁目～2丁目では、本事業を含めて3つの大規模再開発事業が進められています。その3つの大規模再開発事業の先陣を切り、完成したのが「東京ミッドタウン八重洲」です。

市街地再開発事業（3地区）の概要

 	 	 	
			
			
			
<ul style="list-style-type: none">  劇場  医療施設  カンファレンスホール 	<ul style="list-style-type: none">  ラグジュアリーホテル  子育て支援施設 (A-2街区)  ビジネス交流・サポート施設  小学校  屋外テラス 	<ul style="list-style-type: none">  劇場  インターナショナルスクール  サービスアパートメント 	
所在地	東京都中央区八重洲一丁目6～9番の一部	東京都中央区八重洲二丁目地内	東京都中央区八重洲二丁目4番、5番、6番及び7番
敷地面積	約11,900㎡	約13,433㎡	約19,600㎡
延べ面積	約237,200㎡	約289,750㎡	約388,650㎡
階数・最高高さ	(A地区) 地上10階・地下2階 約45m (B地区) 地下4階・地上51階 約250m	(八重洲セントラルタワー) 地下4階・地上45階 約240m (八重洲セントラルスクエア) 地上7階・地下2階 約41m	地下3階・地上43階 約227m
竣工予定	2025年度	2022年8月	2028年度

【市街地再開発事業（3地区）の概要】

◆八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業の経緯と取り組み

本事業は、2002年の「東京駅前南地区まちづくり検討会」（中央区主催の勉強会）の開催から再開発の実現に向けてその活動が始まり、2015年に「八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業」として国家戦略特区の都市再生プロジェクトの認定を受けて都市計画決定されました。その後、2017年の組合設立認可、2018年に建築工事に着工、2022年8月に竣工、「東京ミッドタウン八重洲」が誕生しました。

<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> 街づくりの 経緯と計画 </div>	2002年～	「東京駅前南地区まちづくり検討会」（中央区主催）開催
	2012年6月	準備組合設立
	2015年9月	都市計画決定
	2017年4月	本組合設立
	2018年12月	新築着工
	2022年8月	竣工
	2022年9月	一部先行オープン(バスターミナル・一部商業)
	2023年3月	グランドオープン

【八重洲二丁目北地区第一種市街地再開発事業の経緯】

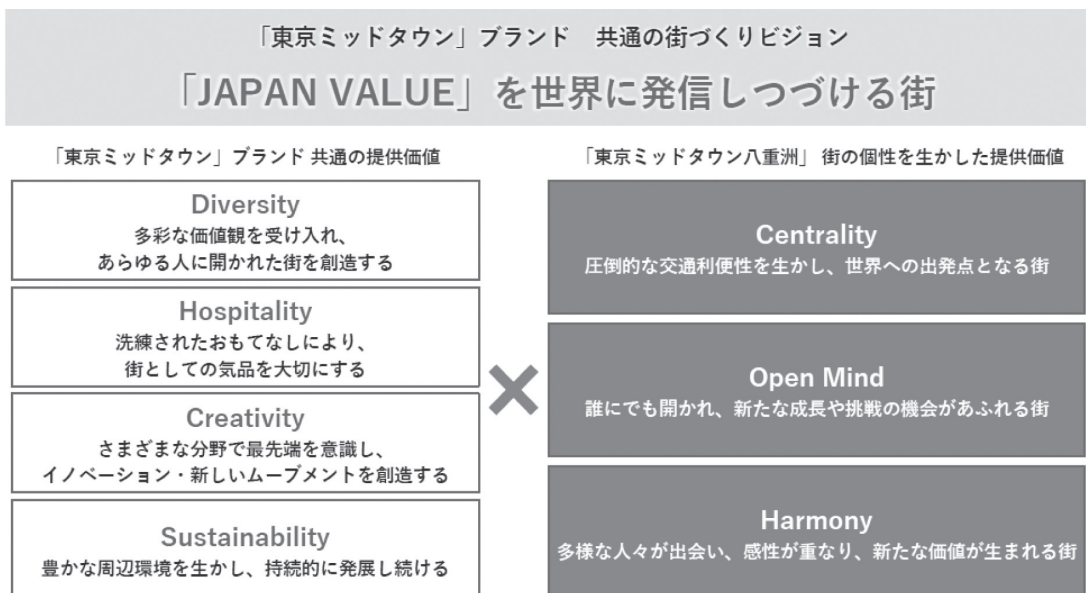


【「都市再生特別地区」としての貢献項目】

◆東京ミッドタウン八重洲の施設コンセプト

「東京ミッドタウン八重洲」では、施設コンセプトを「ジャパン・プレゼンテーション・フィールド～日本の夢が集う街。世界の夢に育つ街～」と定め、世界中・日本中から人や情報、モノ・コトが集まり、交わり、新しい価値を生み出し、世界に向けて発信していく街づくりを目指しています。

東京ミッドタウンブランドが目指す、“JAPAN VALUEを世界に発信しつづける街”という共通理念に加え、「東京ミッドタウン八重洲」ならではの街の提供価値を定めました。



【「東京ミッドタウン八重洲」の施設コンセプト】

「東京ミッドタウン八重洲」は、オフィス、商業、ホテル、バスターミナルなどの東京の玄関口という立地を活かした施設の他、小学校や子育て支援施設（認定こども園）も設けており、これらのそれぞれの施設が、出会い、交わることで新しい価値を創出するミクストユース型の街づくりを展開していきます。

■ 商業ゾーン
（地下1階～3階）

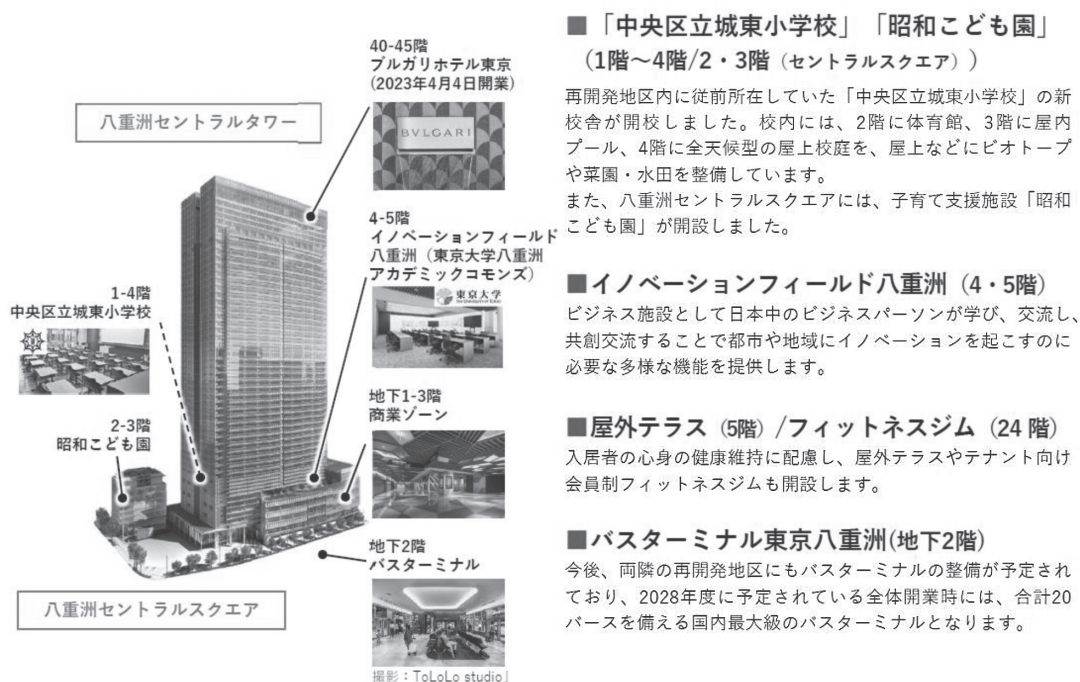
就業者・来街者・国内外観光客の交流と賑わいを創出し、日本の玄関口という立地を活かした発信力のある施設を目指す商業施設が集まります。八重洲地下街をはじめ東京駅周辺には様々な飲食店が軒を連ねていますが、「東京ミッドタウン八重洲」の地下1階はバスターミナルの利用者や周辺ワーカーにとって利便性がありながら、東京ミッドタウンらしいトレンド感のある高感度の店舗を集積させ差別化を図ったフロアを実現させています。

■ オフィスゾーン
（7階～38階）

東京駅周辺で最大級の基準階専有面積約4,000㎡（約1,200坪）のフロアプレートを実現したオフィスフロアを展開します。広大なオフィスフロアは、自由度の高いレイアウトとワークスタイルの多様性に対応。また、人々の働き方の多様化を新たなステージに進めるため、サテライトオフィス・在宅勤務の活用とともに、「交通至便な拠点型オフィス」の活用方法をご提案し「オフィス=働く場」としての機能だけではなく、三井不動産がこれまで推進してきた様々なサービスを活用し、「出社したくなるオフィス」づくりをサポートします。

■ ホテルゾーン
（40階～45階）

ブルガリ ホテルズ & リゾーツ日本初進出となる「ブルガリ ホテル 東京」が開業しました。ブルガリ ホテルズ & リゾーツは、これまで、ミラノ、ロンドン、パリなどで展開されていますが、「ブルガリ ホテル 東京」は8番目の開業で、日本初進出となります。



■ 「中央区立城東小学校」「昭和こども園」
（1階～4階/2・3階（セントラルスクエア））

再開発地区内に従前所在していた「中央区立城東小学校」の新校舎が開校しました。校内には、2階に体育館、3階に屋内プール、4階に全天候型の屋上校庭を、屋上などにビオトープや菜園・水田を整備しています。また、八重洲セントラルスクエアには、子育て支援施設「昭和こども園」が開設しました。

■ イノベーションフィールド八重洲（4・5階）

ビジネス施設として日本中のビジネスパーソンが学び、交流し、共創交流することで都市や地域にイノベーションを起こすのに必要な多様な機能を提供します。

■ 屋外テラス（5階）/フィットネスジム（24階）

入居者の心身の健康維持に配慮し、屋外テラスやテナント向け会員制フィットネスジムも開設します。

■ バスターミナル東京八重洲(地下2階)

今後、両隣の再開発地区にもバスターミナルの整備が予定されており、2028年度に予定されている全体開業時には、合計20バースを備える国内最大級のバスターミナルとなります。

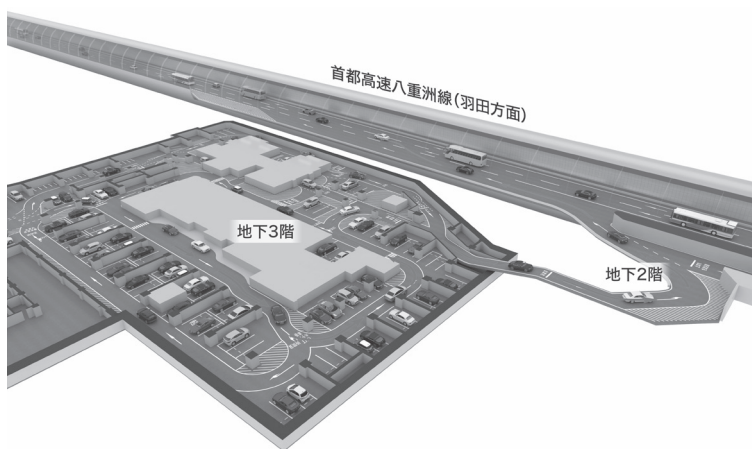
【「東京ミッドタウン八重洲」の施設構成】

◆新たに整備した駐車場施設

駐車場整備にあたり八重洲通りや外堀通りの歩道が東京駅と中央通り方面との歩行者ネットワークとして重要な道路であることを鑑みて、地区内の駐車場の集約化を図るとともに、駐車場の出入口を主要幹線道路である外堀通りや八重洲通りを避け、地区内幹線道路(区道537号)側に計画するなどの配慮を行っています。具体的には、八重洲セントラルスクエアの駐車場は八重洲セントラルタワー内に集約し、YANMAR TOKYOの駐車場は八重洲地下街駐車場からの接続としています。

○首都高八重洲線(羽田方面)アクセスルート

交通結節点である東京駅と羽田空港を結ぶため、東京ミッドタウン八重洲内駐車場(以下、施設内駐車場)から隣接するYANMAR TOKYO、八重洲地下街駐車場を経由し、首都高速八重洲線にアクセスするルートを確認しています。これにより本建物から羽田空港に約15分でアクセスが可能です。



【首都高速八重洲線(羽田方面)へのアクセス(イメージ図)】

○電気自動車対応

脱炭素への貢献につながる電気自動車(EV)の需要拡大をうけて、施設内駐車場にはEV普通充電器を68台、EV急速充電器を3台、さらには特斯拉車専用のスーパーチャージャーを4台設置しました。オフィス・商業等の来街者も利用可能としており、今後のEV社会の実現に貢献して参ります。



【EV充電器設置状況】

○車番認証システムの導入

オフィステナント向けのサービスとして、車番認証システムを導入しています。月極車両の車番を登録しておくことで入出庫の際のフラッパーは車番認識により開閉されることはもとより、八重洲地下街駐車場との連携を可能としています。さらに、来訪されるお客様の車番を事前登録しておくことで、該当する車両が施設内に入った時点で地下3階車寄せのコンシェルジュに通知が届き、お出迎え等の高いホスピタリティを提供することに寄与しています。

◆おわりに

八重洲エリアは、2025年度に「八重洲一丁目東地区」、2028年度に「八重洲二丁目中地区」が順次竣工を迎え、医療施設や劇場、サービスアパートメントなどの多彩な機能が加わり、エリア全体のミクストユース化は大きく進化していきます。その先駆けとなった「東京ミッドタウン八重洲」は施設コンセプトである「ジャパン・プレゼンテーション・フィールド」を具現化し、「行きたくなる街」として八重洲エリア全体の価値創造の実現に貢献していきたいと考えています。

「東京ミッドタウン八重洲」概要

街区名称	東京ミッドタウン八重洲
施行者	八重洲二丁目北地区市街地再開発組合
所在地	東京都中央区八重洲二丁目地内 他
用途	(八重洲セントラルタワー) 事務所、店舗、ホテル、小学校、バスターミナル、駐車場 等 (八重洲セントラルスクエア) 事務所、店舗、子育て支援施設、駐輪場、駐車場、住宅 等
区域面積	約 1.5ha
敷地面積	(八重洲セントラルタワー) 12,390 m ² (八重洲セントラルスクエア) 1,043 m ² (合計) 13,433 m ²
延床面積	(八重洲セントラルタワー) 約 283,900 m ² (八重洲セントラルスクエア) 約 5,850 m ² (合計) 約 289,750 m ²
階数/最高高さ	(八重洲セントラルタワー)地上 45 階 地下 4 階 ペントハウス 2 階/約 240m (八重洲セントラルスクエア)地上 7 階 地下 2 階 ペントハウス 1 階/約 41m
設計/施工	基本設計・実施設計・監理 : 株式会社日本設計 実施設計・施工 : 株式会社竹中工務店 マスター-ア-キテクト : Pickard Chilton
交通	JR「東京」駅 地下直結(八重洲地下街経由) 東京メトロ丸の内線「東京」駅 地下直結(八重洲地下街経由) 東京メトロ銀座線「京橋」駅 徒歩 3 分 東京メトロ東西線、銀座線、都営浅草線「日本橋」駅 徒歩 6 分
スケジュール	2022 年 8 月 31 日 竣工 2022 年 9 月 17(土) 先行オープン(商業施設(地下 1F)・バスターミナル) 2023 年 3 月 10 日(金) グランドオープン
ホームページ	https://www.yaesu.tokyo-midtown.com

「バスターミナル東京八重洲の概要と今後の計画」

独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部

都心業務部 事業推進第1課 大島卓真

◆はじめに

令和4年9月、独立行政法人都市再生機構(以下、UR)が整備を進めている「バスターミナル東京八重洲」の第1期エリアが「東京ミッドタウン八重洲」(開発主体:八重洲二丁目北地区市街地再開発組合)の地下1、2階部分に開業いたしました。第1期エリアは3つの再開発事業にまたがって整備されるバスターミナルの一部で、令和7年度に第2期エリア、令和10年度に第3期エリアが完成する予定となっており、全体開業後は国内最大級の高速バスターミナルとなります。

URは、3地区とも異なる事業者、スケジュールである組合施行の再開発事業に参加組合員として参画し、段階的に整備されるバスターミナルを順次取得し、一体的に保有してトータルで管理する役割を担っております。



3地区全体パース

◆バスターミナル整備の背景・目的

国際都市東京の玄関口である東京駅の八重洲側は、数多くの高速バスが乗り入れる要所ですが、乗り場が駅前交通広場内に入りきらず、周辺の道路上等にバス停が散在しており、バス停を持つ各バス会社が別々にサービスを提供していました。そのため、利用者から「行き先や停留所がわかりづらく、電車などとの乗り換えも不便」といった声があがっていた他、道路上での乗降により車道や歩道の交通が妨げられている、利用者は雨天時や炎天下でも歩道に並んで待たなければいけないといった長年の課題が存在していました。

この課題を解決するためには、今ある都市機能をストップすることなく、バスターミナル施設・機能を集約することができる、広大な土地が必要でしたが、新たに東京駅直近にまとまっ

合バスの他、東京都庁跡地の一部を暫定的に活用していた鍛冶橋駐車場から発着している高速乗合バス等とすることを決定しました。

バスターミナル運営事業者は公募により、令和2年11月に「京王電鉄バス株式会社(以下、京王電鉄バス)」を選定。URが取得したバスターミナル床を京王電鉄バスに賃貸し、運営を行うこととなりました。京王電鉄バスは、平成28年に開業したバスタ新宿の運営にも参画しており、バスタ新宿開業以前も新宿西口高速バスターミナルの運営を行うなど、バスターミナル運営について相当のノウハウを持っており、バスターミナル東京八重洲においても、安全かつ安定した運営が期待されています。

◆バスターミナル施設計画の検討・整備

バスターミナル東京八重洲の第1期エリアの施設計画を検討するにあたっては、多様な機能が混在する市街地再開発事業の地下部分という制約条件が多い中、東京駅前にふさわしいバスターミナルとはどうあるべきかを模索し、「わかりやすい」「かえやすい」「旅立ちたくなる」という3つの内装デザインコンセプトを掲げました。利用者にとってのわかりやすさや快適性だけでなく、旅の高揚感を演出するデザイン性にも優れたバスターミナル整備に向け、関係者と調整を重ねました。

1つ目の「わかりやすい」は、公共交通施設としては最も重要なポイントで、国籍・性別・年代を問わずあらゆる利用者にとっていかにわかりやすく快適な空間かという点です。例えば、天井の設えを、動線空間と滞留空間を同一空間内の中で緩やかに区分することや、ライン照明を活用し、過度なサイン表示に頼らなくても自然と人を誘導することができるようにしました。

2つ目の「かえやすい」は、3期にまたがる段階的な開業であることを踏まえ、乗り場のゲート表示や壁や床の誘導表示など、運営面に応じた変化に対応できるよう、サイン表示の変更・改修がしやすい素材を選定しました。また、デジタルサイネージを活用し、広告効果向上とフレキシビリティの両面に配慮しました。

3つ目の「旅立ちたくなる」は、空港ラウンジや急行列車の始発駅などを参考に、旅の高揚感を高め、旅立ちを演出する非日常性を取り入れたデザインを目指しました。



Flow line 動線空間

のりばへ誘導する主要動線
連続するライン照明が道しるべとなる



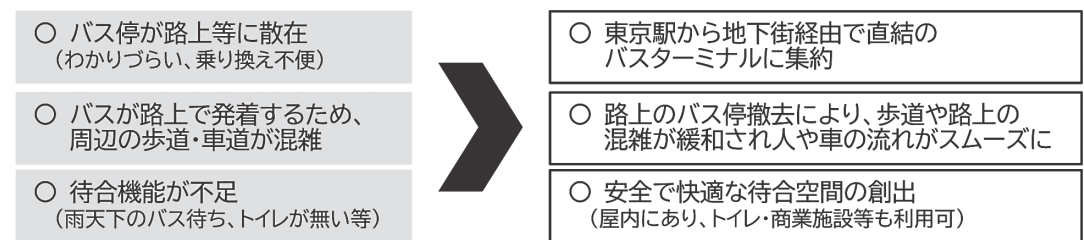
Stay place 滞留空間

待合、案内場所を領域規定「雲」をイメージした
天井による、明るく柔らかな印象の空間に

デザイン工夫例

◆第1期エリアの開業

バスターミナル東京八重洲の第1期エリアとして、6バース(乗降場)を備えた高速バスターミナルが開業しました。路上等からの約550便の移行を含む、1日当たり約600便(一部、コロナ等の影響により休便しています。)のバスが発着します。主に日中の時間帯は千葉方面への高速路線バス、早朝と夜間帯は全国への夜行バスが中心となっています。また、今回の整備により、東京駅から八重洲地下街などを通して地下直結でのアクセスが可能となり、天候の影響を受けずに快適かつ安全にバスに乗ることができるようになりました。バスターミナル内には案内カウンター・待合スペース・発着案内のサイネージ・トイレ・パウダーコーナー・授乳室などの設備の他、物販施設などを併設し、地下1階部分には東京ミッドタウン八重洲の多様な飲食店も隣接するなど、バスの待ち時間も快適にご利用いただけるようになりました。



バスターミナル整備による主な効果



(案内カウンターと待合スペース)



(発着案内のサイネージ)



(授乳室・オムツ交換台)

第1期エリアの主な設備

◆おわりに

バスターミナル東京八重洲は、令和7年度に第2期エリア(7バース)、令和10年度に第3期エリア(7バース)が開業し、第1期エリア(6バース)と合わせて合計20バースとなり、全体が完成すると1日当たり1,500便を超えるバスが発着する国内最大級の高速バスターミナルとなる予定です。URは今後も、運営事業者の京王電鉄バスとともに国際都市東京にふさわしいバスターミナルを作り上げてまいります。

「東京駅八重洲パークングのこれまでの歩みと 未来に向けて」

八重洲地下街株式会社

常務取締役 村井 良輔

東京駅八重洲パークングは、八重洲地下街株式会社が運営する都市計画公共駐車場として開業して約58年になります。この間、周辺地域交通への寄与という都市施設としての役割を果たしてきました。また、利用者の安全性・利便性の向上を図り、多くの皆様にご利用いただきました。周辺環境が変化していくなか、当駐車場のこれまでの歩みと未来に向けて目指していく将来像について紹介します。

「八重洲」という地名の語源

八重洲という地名の由来は何なのでしょう。「八重洲」という地名は、江戸時代に日本に漂着したオランダ人航海士のヤン・ヨーステンの名前に由来したと言われています。1600(慶長5)年、航海中に暴風に遭ったヤン・ヨーステンは豊後国(現在の大分県)に漂着しました。その後、江戸に上がり将軍徳川家康に虎12頭を献上し、家康より江戸城そばの和田倉門外に居住を与えられ、外交顧問として重用されました。このヤン・ヨーステンがなまって「耶楊子(やようす)」となり、「八代洲(やよす)」、「八重洲」に転じたというのが有力な説とされています。元禄の頃には、現在よりも江戸城(皇居)寄りの馬場先門から和田倉門一帯が「やよすかし」、「八代洲河岸」などと呼ばれていました。その後、日本初の鉄道が新橋―横浜間に開通した1872(明治5)年頃にはこの一帯の町名が八重洲町一、二丁目と定められましたが、1929(昭和4)年の町名変更により、外堀通りを境に皇居側を丸の内、海側を八重洲と定められました。



ヤン・ヨーステン像
(八重洲地下街(株)所蔵)

東京駅八重洲口駅舎の誕生

八重洲と言えばやはり東京駅です。その始まりは1914年(大正3)年に首都の中央駅として東京駅が開業しました。当初は駅の西側(丸の内側)のみに出入口がありましたが、1929(昭和4)年に東側(八重洲側)に八重洲口が開設されました。八重洲口に本格的な駅舎が建設されたのは第二次世界大戦後の1948(昭和23)年になってからですが、失火により焼失してしまいました。その後1952(昭和



「東洋一」といわれた東京駅八重洲口の駅ビル(「八重洲地下街50年のあゆみ」より)

27)年に「八重洲口駅本屋建設計画委員会」が組織され、鉄道開通80周年記念の一環として、新たに八重洲口駅舎を建設することになりました。新駅舎は当時「東洋一の規模」とうたわれた6階建ての巨大な駅舎ビルでした。これを契機に「八重洲」は東京駅の東の玄関口として発展していくことになります。

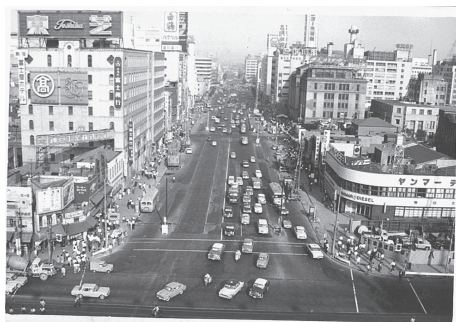
モータリゼーションと駐車場整備

戦後、高度成長期に向かう中、自動車の保有台数は急速に増加していきました。東京駅近辺を行き交う自動車の数も激増し、駅前広場に設けられたわずかな駐車場だけでは到底収容しきれませんでした。この状況は全国の主要都市でも見られ、駐車場増設の必要性を重視した政府は、駐車場の整備を含め総合的な駐車対策を推進するため1957(昭和32)年5月に駐車場法、同年12月に同施行令を制定しました。これにより、自動車交通が著しく輻輳する地区で円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域については、都市計画に駐車場整備地区を定めることが可能となりました。また、地方公共団体はその駐車場整備地区における駐車場の整備に関する計画を定めることができるようになりました。特に、東京都では急増が予想される駐車需要に対応するため、都心部を駐車場整備地区に指定しました。これら整備地区内の駐車場は都市計画法に基づく都市施設(道路、公園などと同列の施設)として位置づけられ、そのほとんどが道路や公園、広場下など公共用地の地下を利用し、地下公共駐車場として整備されることとなりました。八重洲口側の駐車場、地下歩道(地下道)の都市計画も計画され、1957(昭和32)年12月に八重洲駐車場(駅前広場付近下)、1958(昭和33)年12月に八重洲第二駐車場(八重洲通り下)が計画決定されました。本来は都市計画施設である公共駐車場は東京都などの公的機関が整備することになっています。但し、民間が建設大臣(現行の都市計画法では都道府県知事)から建設に関する特別の許可を得る、いわゆる「特許事業」として整備することが可能で当駐車場もこれに該当します。

こうして計画された両駐車場ですが、建設工事にあたっては東京駅前ということもあり、地上交通は輻輳し、地下においても埋設管移設など課題は山積でした。夜間に限定された工事で昼間には路面を覆工する開削工法により、地上交通の影響を最小限に留めながらの建設工事でした。1965(昭和40)年4月、八重洲通り下の駐車場(現在の東駐車場)が完成し、営業を開始



1955年頃の八重洲口
 (「八重洲地下街50年のあゆみ」より)



1955年頃の八重洲口
 (「八重洲地下街50年のあゆみ」より)

しました。230台の供用台数を有する駐車場は八重洲通りの中央部に2カ所の出入口を有し、立地の良さから初年度は1日平均800台、2年目は1日平均1200台の利用がありました。その後、1968(昭和43)年12月、駅前広場下の駐車場(現在の西駐車場)が完成し、供用台数は292台増加しました。二つの駐車場を合わせて522台の大規模駐車場が供用開始となりました。



工事施工中の様子
 (「八重洲地下街50年のあゆみ」より)

東京駅八重洲口開発事業に伴う附置義務駐車場との接続

当駐車場の大きな転換点の一つが東京駅八重洲口開発事業です。東京都は「東京構想2000」において、東京駅周辺地区など都心については風格と賑わいのあるまちへと再生していくことを定め、2001(平成13)年に「東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会」が開催され、東京駅周辺の交通施設、土地利用等に関する整備のあり方が検討されました。東京都、千代田区、中央区は2002(平成



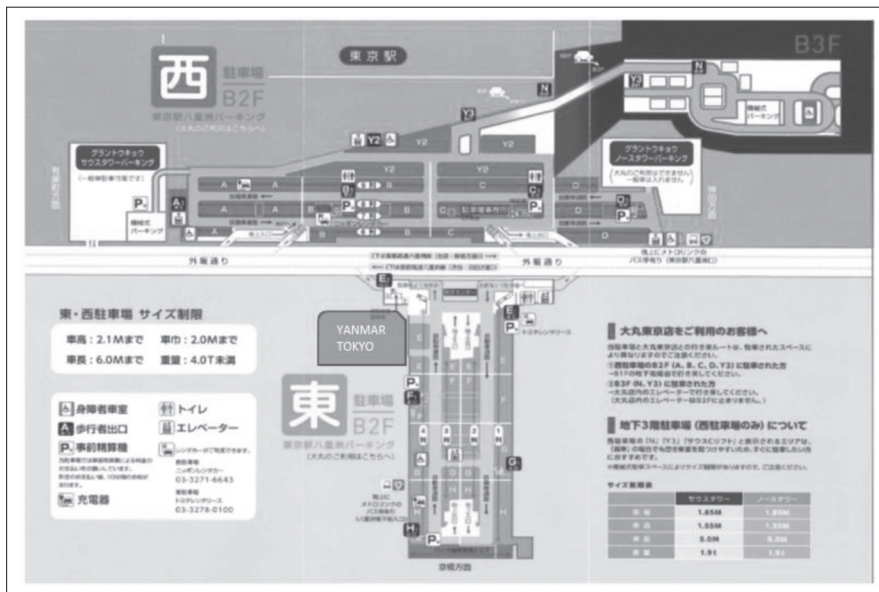
工事施工中の様子
 (「八重洲地下街50年のあゆみ」より)

14)年6月都市基盤を再編整備し、交通結節機能の強化拡充などを図るため、駅前広場、都市計画駐車場等の都市計画変更を行いました。この都市計画変更に合わせて東京駅八重洲口開発事業が計画され、駐車場については都市計画駐車場(八重洲西駐車場)と附置義務駐車場の接続を検討することとなりました。検討にあたり学識経験者、行政関係者等に参画していただき「東京駅八重洲口開発事業に係わる駐車場計画検討委員会(委員長は東京海洋大学 高橋洋二教授)が2004(平成16)年3月から2005(平成17)年1月までの間に計5回行われ、地区交通への寄与や利用者ニーズへの対応、また東京駅前の交通の結節点としての一体的・効率的なネットワークのあり方などを検討し、一体駐車場の管理運営の方針が決められました。2007(平成19年)11月に第Ⅰ期工事が竣工し、開発ビル(グラントウキョウノースタワー、サウスタワー)との接続が開始されました。また両ビルの一般時間貸し部分の513台を当社が受託管理を行うこととなりました。2012(平成24)年には事業敷地に編入され休止していた63台分がグランルーフの竣工と共に都市計画駐車場として供用再開され、増設された附置義務駐車場と合わせ、当社の管理台数は774台となりました。

また開業前まではこれら接続駐車場を「(仮称)一体駐車場」と呼んでましたが、全体竣工に伴い、新たな呼称を検討しました。弊社の常務取締役(当時)細瀬功が「東京駅八重洲パーキング」という呼称を提案し、JR東等共同事業者の同意を得て、弊社が管理運営する4つの駐車場(東駐車場、西駐車場、ノースタワー駐車場、サウスタワー駐車場)を総称して東京駅八重洲パ

ーキングとすることが決定しました。

東京駅八重洲パーキング全体図

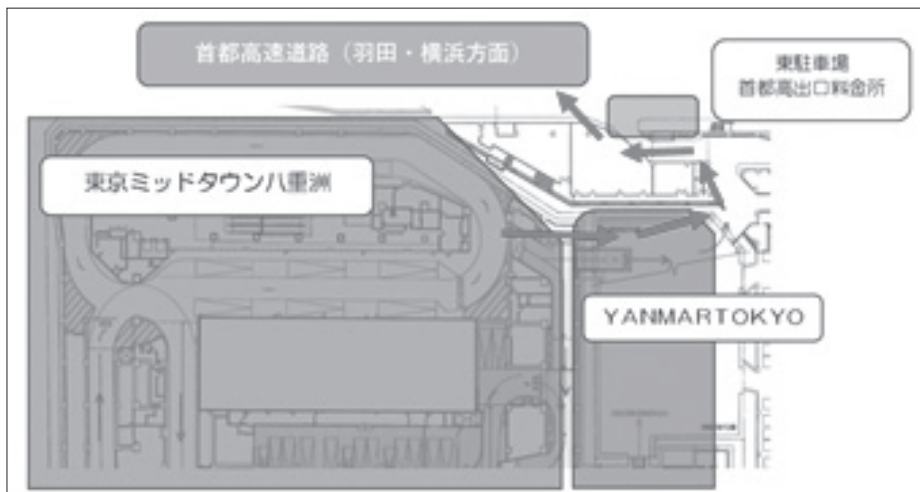


周辺再開発事業との連携(東京ミッドタウン八重洲との接続)

八重洲地下街と接続する地区では再開発事業が次々と準備・着工しています。2023年3月にオープンした東京ミッドタウン八重洲(八重洲二丁目北地区A街区)を皮切りに、八重洲一丁目東地区(2025年竣工)、八重洲二丁目中地区(2027年竣工)、八重洲二丁目南地区(2029年竣工)など今後も大型再開発が次々と完成していきます。

東京ミッドタウン八重洲セントラルタワーはB1Fで当社のヤエチカとまたB2Fで東駐車場と接続しています。また東京ミッドタウン八重洲セントラルタワー駐車場の管理業務は当社が受託しております。駐車場における東京ミッドタウン八重洲セントラルタワーとの接続はYAN

東京ミッドタウン八重洲と東京駅八重洲パーキング東駐車場との接続



MARTOKYOを經由して東駐車場の首都高出口に直結するルートを確認し、東京ミッドタウン八重洲セントラルタワー駐車場の利用者は地上に出ることなく地下通路から直接首都高へ乗り入れられ、接続による利便性の向上を実現することができました。

未来に向けて(目指すべき将来像)

八重洲周辺では今後も、首都高の日本橋周辺の地下化に伴う再開発や、日本一の高さの高層ビルとなる「TOKYO TORCH」など大規模な再開発案件が目白押しです。当駐車場の新たな接続として八重洲一丁目東地区再開発事業と東駐車場との駐車場接続が予定されており、このエリアの駐車環境は今後も大きな変化を続けていきます。

また将来的には、自動車の自動運転やガソリン車からEV車への移行など駐車場を取り巻く環境は大きく変化していきます。当社は、今後も環境変化に対応し、利用者ニーズに的確に応えつつも、都市計画施設の特許事業者としての使命を忘れることなく、八重洲という歴史ある地域に根差し、次世代の新しい駐車場像の実現に取り組んでまいります。



新京橋連絡路・KK線廃止
(東京都ホームページより)

各地駐車協会だより

■ 首都圏の中核としての多様性 千葉

千葉駐車場協会 事務局長 永澤正美

I. 千葉駐車場協会概要

千葉駐車場協会は昭和41年4月7日に、千葉市における駐車場事業者の団体として駐車場事業の育成と発展のために千葉市駐車協会として発足しました。その後、平成9年4月に一般社団法人全日本駐車協会に加入してその地区会員となり、平成31年2月19日に、当会の活動範囲を千葉市の外にも広げるべく現在の名称である千葉駐車場協会と名称を変更しました。

II. 千葉駐車場協会活動内容(当協会HPより)

事業活動の方針

千葉県における駐車場事業者の団体として、駐車場事業の育成と発展のため、各種調査の実施や管理者賠償責任保険への団体加入を行うほか、「違法駐車防止キャンペーン」を通じて街の円滑な交通を阻害する違法駐車車両の減少を目指すとともに、千葉市あるいは千葉県警察などが実施する交通行政の運営に協力する。

さらに講習会等による研修、会員駐車場の利用の促進を図るべく広報活動など諸事業を展開し、駐車場経営者の見識の更なる高揚と事業の発展を通じて地域社会の繁栄につくしていくことを目的に事業展開する。

1. 自動車管理者・施設所有者管理者賠償責任保険の継続契約

駐車場事業における管理責任に伴う損害賠償等の補填のため、正会員向けに契約してい「自動車管理者賠償責任保険」、ならびに「施設所有者管理者賠償責任保険」を継続契約する。

2. 違法駐車防止のキャンペーンの実施と関係機関との連携強化について

道路上における違法駐車を減少させ、正常な交通量を確保するため「違法駐車防止」のキャンペーンを展開し、受皿としての駐車場の利用促進を図るとともに、関係機関との連携を強化し、その施策ならびに行政に積極的に協力する。

3. 調査研究事業・講習会の開催

- (1)駐車場の経営に関する調査資料の収穫や作成。
- (2)会員駐車場を対象とした駐車場現状調査の実施。
- (3)駐車場の経営に関する販売促進や、法律知識等を修得するための講習会の開催。

4. 情報回覧の発行

駐車場関係資料の収集と情報提供を目的に情報回覧を発行する。

5. 新会員の加入促進

当協会が公共の利益に寄与する組織として、更なる拡大と充実強化を図るため、当協会未加入駐車場の新会員加入運動を展開する。

6. その他

当協会事業の目的達成に必要な事業を行なう。

Ⅲ. 千葉県はこんなところ

千葉県は、東京への通勤圏としての住宅都市の顔、また、海・山、温暖な気候で自然に恵まれた観光地としての顔があり、漁業・農業も盛んです。観光では、南房総、九十九里浜、成田空港、ディズニーリゾート等があり、来られた方も多いたと思いますが、まずは千葉市についてご紹介したいと思います。

1. 県庁所在地 千葉市

千葉駐車場協会の事務局は千葉市中央区にあり、会員駐車場のほとんどが千葉市内となっています。千葉市は県の北西部(千葉県の中央の少し上)東京湾沿いにあり、千葉県のマスコットキャラクター・チーバくんを横から見てくちの下のちょうどくぼんだあたりです。千葉駅から東京駅まではJR快速で40分程度で着きます。千葉市は1992年4月1日全国12番目の政令指定都市となりました。



千葉市はスポーツが盛んです。千葉市の主なスポーツ施設をご紹介します。

①千葉マリンスタージアム

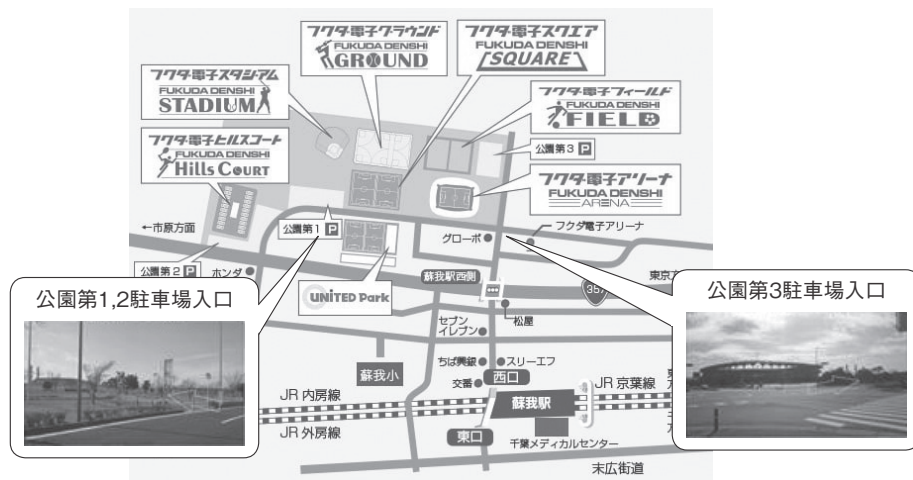
千葉市美浜区の幕張海浜公園内にある多目的野球場。マリンスタージアムはプロ野球・パシフィック・リーグの千葉ロッテマリーンズが専用球場(本拠地)として使用しています。今期も、佐々木朗希投手の活躍に注目です。ぜひとも日本一になってほしいと思います。



②千葉市蘇我スポーツ公園

千葉市中央区にあるサッカー・野球・テニス・スケートボード・ラグビー・・・等々さま

さまざまなスポーツを楽しめる大規模スポーツ公園です。土日になれば小中学校生などのサッカー、テニス、野球大会、練習などが開催されています。その中の千葉市蘇我球技場(ちばしそがきゅうぎじょう)は、命名権を保有するフクダ電子(株)の名を冠した「フクダ電子アリーナ」の名称を用いて、J2ジェフユナイテッド市原・千葉(ジェフ千葉)のホームスタジアムです。2023シーズンから小林慶行氏が監督に就任しました。新しい体制のもとJ1復帰等の活躍が期待され、かつての栄光を取り戻してほしいと思います。



③千葉ポートアリーナ

千葉市中央区にある多目的アリーナ、各種スポーツイベントや文化イベント(コンサート・式典等)でも利用可能な「メインアリーナ」と市民のスポーツ活動に利用できる「サブアリーナ」、トレーニング室等を備えた施設です。

プロバスケットボールチームでは船橋市の千葉ジェッツが活躍していますが、ポートアリーナをホームとしているのがアルティリー千葉です。「Altiri(アルティリー)」とは、エスペラント語で「惹きつける・魅了する」の意味で、まだ新しいチームですが、ぜひとも千葉を惹きつけ魅了してほしいです。



2. 千葉県にある東京

ベタな話題ですが、千葉県には「東京」と名の付く施設がありますので、有名どころをご紹介します。

①東京ディズニーリゾート(ディズニーランド&ディズニーシー)

言わずと知れたディズニーリゾートは千葉県浦安市舞浜にあります。ディズニーランドは1983年に開業し、2001年にはディズニーシーが開業しました。舞浜駅からはディズニーリゾートライン(モノレール)が出ていて、1周約13分で周回(駅は4つ)しています。

②新東京国際空港

現在は成田国際空港が正式名称となっていますが、1978年の開港当時は「新東京国際空港」でした。2004年の民営化に伴い、名称を成田国際空港に変更しています。

③東京ドイツ村

2001年に開業した東京ドイツ村は千葉県袖ヶ浦市永吉にあります。オーナーがドイツに行ったときに田園を見て感動し、袖ヶ浦の丘陵地と田園が似ていたこともあって、ドイツの田園を再現したテーマパークをつくったそうです。場内にはドイツ料理やドイツビールを楽しめるレストラン・ショップがありますが、イベントなどでは他の国も入り混じっているようで、カオス過ぎるという声もあるようです。

3. 千葉県の日本一

千葉県の日本一をいくつかご紹介します。

①落花生

これは有名かもしれませんが、千葉県は落花生の産地で、国内産落花生の約8割が千葉県で生産されています。千葉県の落花生の栽培は1876年に現在の山武(さんむ)市で試作したのが始まりとされています。最盛期の1965年には66,500haの作付面積がありましたが、2019年には6,330haまで減少しています。千葉県内で生産される主な落花生には5つの品種がありますが、「千葉半立(はんだち)」や「おおまさり」は耳にされる機会もあるかと思います。

②日本寺大仏

「地獄のぞき」がある鋸山の日本寺には、磨崖仏(まがいぶつ：岩壁に直に彫刻された石仏)として日本一の高さとなる大仏日本寺大仏(31m)があります。因みに奈良の大仏様は約18m、茨城県牛久市にある牛久大仏(ブロンズ製の立像)は120メートルです。

③千葉都市モノレール

1988年に開業し、1999年に全線が開通した千葉都市モノレールは、2001年6月27日付で「懸垂型モノレールとしては営業距離世界最長(15.2km)」のギネス認定を受けました。

IV. 千葉駐車場協会の現状と今後

千葉駐車場協会は設立から半世紀を超え、2023年1月現在、正会員(29名)、賛助会員(8名)、特別会員(1名)から構成されています。この半世紀の間、千葉市も様変わりをしています。経済が低迷する中、幕張地区と千葉地区が分散したようになってしまい、また、JRの特急等も

蘇我駅経由となり千葉駅にはあまり止まらなくなりました。何か千葉駅周辺が中途半端になっていき、どこの都市でもあるようですが、老舗の百貨店等も撤退し、どこの協会でもあるようですが会員数も減っていきました。

そのような中で、どのような魅力ある駐車場協会であるか、どのようなことが会員にとってメリットがあるかを考えていかなければ、難しい時代の中に埋没してしまうと思います。

千葉駐車場協会は現在、活動方針とは別に、次のようなことに力を入れています。協会には、日々、駐車場の問い合わせがあります。会員駐車場の紹介をしています。また、会員駐車場の経営者の高齢化に伴い、契約がめんどうで行うことが難しい駐車場については、契約の代行も行っています。会員、非会員も含めた経営相談、千葉市以外の地区の駐車場に対する加入促進、魅力ある協会のアピールのため、会員駐車場の協力をいただき千葉駐車場協会の看板の設置等さまざまな活動を展開しています。このような活動が少しずつ会員駐車場の発展に役立ってきていると思います。

千葉駅周辺は現在、大規模な再開発を行っています。新しいビル、マンション等が次々と建設され商業店舗も多数進出が予想されています。駐車場の経営もビジネスチャンスとなっています。

激動の時代を迎え、今後、駐車場経営や協会等の団体の運営がどのように変わっていくかはわかりませんが、今まで以上のスピードで変化する可能性があると思います。千葉駐車場協会は、つねに先端の情報を捉え、発信していきたいと考えています。

駐車場管理システムに先端技術を提供します。

株式会社 富士ダイナミクス

地域の再開発、土地空間の有効活用など駐車場は都市機能には欠かせないスペースとなっています。病院、ショッピングセンター、レジャー施設など、目的に合わせたシステムを提供します。

先端技術のご提供

■ Edy（電子マネー付）会員カードシステム

事前にチャージしているバリューから支払いが可能。現金でのやり取りがないため、安全且つスピーディーに精算できます。
ICカードに駐車場利用状況をポイントとして蓄積し、ポイントに応じた割引等のサービスにより、リピーターの獲得が可能となります。

■ DSRC連動・入退場システム

ETC車載器を搭載している車両は、自動ゲート開閉によるスムーズな入退場ができ、尚且つ決済の自動化によりキャッシュレスでの入退場が可能です。

駐車料金精算システム

■ 全自動出口精算システム

■ 車番認識システム

■ 認証システム

■ 出口有人精算システム

■ 機械式駐車装置連動システム

■ キャッシュレス精算システム

■ フラップ式精算システム

■ POS連動精算システム

■ 事前精算システム

■ 均一料金精算システム

入在庫管理システム

■ ICカードシステム

■ バスカードシステム

■ リサイクルカードシステム

■ チェーンゲートシステム

■ リモコンゲートシステム

駐車場管制システム

■ 車路管制システム

■ 駐車場満空管理システム

■ 各階台数計数システム

■ 車室在否管理システム

■ CCTV監視システム

三菱プレジジョン（株）代理店

株式会社 富士ダイナミクス

ホームページ <http://www.fuji-dynamics.co.jp/>

●本社 東京都目黒区青葉台1-28-9
TEL 03 (3793) 5411

●名古屋営業所 名古屋市長穂区大喜町1-2-6
ロイヤル牛巻第1 2階
TEL 052 (883) 0700

●丸の内サービスセンター 東京都千代田区有楽町1-10-1
有楽町ビル 4階 421
TEL 03 (3287) 0594

●湘南サービスセンター 鎌倉市山崎 662-2
TEL 0467 (45) 6867

●相模原出張所 相模原市中央区矢部1-3-14
大河南ビル201号室
TEL 042 (730) 6611

●営業本部 東京都目黒区東山1-4-4
目黒東山ビル4階
TEL 03 (3793) 7411

●大阪営業所 大阪市東淀川区東中島2-9-15
TEL 06 (6325) 2761

●横浜サービスセンター 横浜市西区みなとみらい2-2-1
横浜ランドマークタワー29階
TEL 045 (224) 2256

●羽田サービスセンター 東京都大田区羽田空港 3-3-2
東京国際空港旅客ターミナルビル
三菱プレジジョン株式会社 内
TEL 03 (5756) 7245

●仙台営業所 仙台市太白区富沢1-11-21
TEL 022 (244) 5461

●福岡営業所 福岡市博多区中呉服町3-10
勝治呉服町ビル
TEL 092 (282) 3491

●湘南事業所 鎌倉市山崎 662-2
TEL 0467 (45) 6867

●さいたま出張所 埼玉県さいたま市浦和区仲町1-9-1
浦和パーキングセンター内4F
TEL 048 (764) 9290

AMANO



「交通系ICカード」 だけで、入出場も決済も！

チケットレス駐輪場システム

駐車券・定期券の代わりに交通系ICカードを活用した
“チケットレス・キャッシュレス”のゲート式システム。

▶ 「チケットレス駐輪場システム」動画を見る



個別ロック式システム



駐輪場クラウドサービス



ゲート式システム

駐輪場のことならアマノにおまかせ！

調査・分析 | 開発設計 | システム構築 | 設置・工事 | 保守メンテナンス | 管理受託 | 経営受託

アマノ株式会社

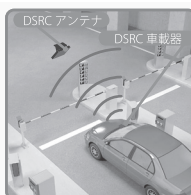
神奈川県横浜市港北区大豆戸町275番地
(045) 439-1516
<https://www.amano.co.jp/Parking/>

これからの都市パーキングに、 三菱プレジジョン。



ロック板システム

小スペースでの駐車場運営に最適なシステムです。
規模に合わせたシステムをご用意します。



DSRC システム

駐車場出入口上に専用のアンテナを設置し、登録済みの DSRC 車載器搭載車両がくると自動でゲートが開きます。



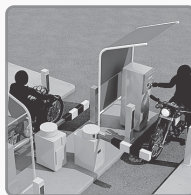
車番認識システム

駐車場出入口に設置したカメラでナンバープレート内の情報を記録。情報は文字データとして PC 管理できます。



駐輪システム

自転車・バイク両方の駐輪システムをラインナップ。
車両をロックやチェーンで個別に管理して 1 台の精算機で集中管理するシステムと、出入口をゲートで管理する 2 種類のシステムをご用意。
駐輪場の規模や立地環境に合わせたシステム構成をご提案します。



*駐車場の運営管理についても私たちにご相談ください。

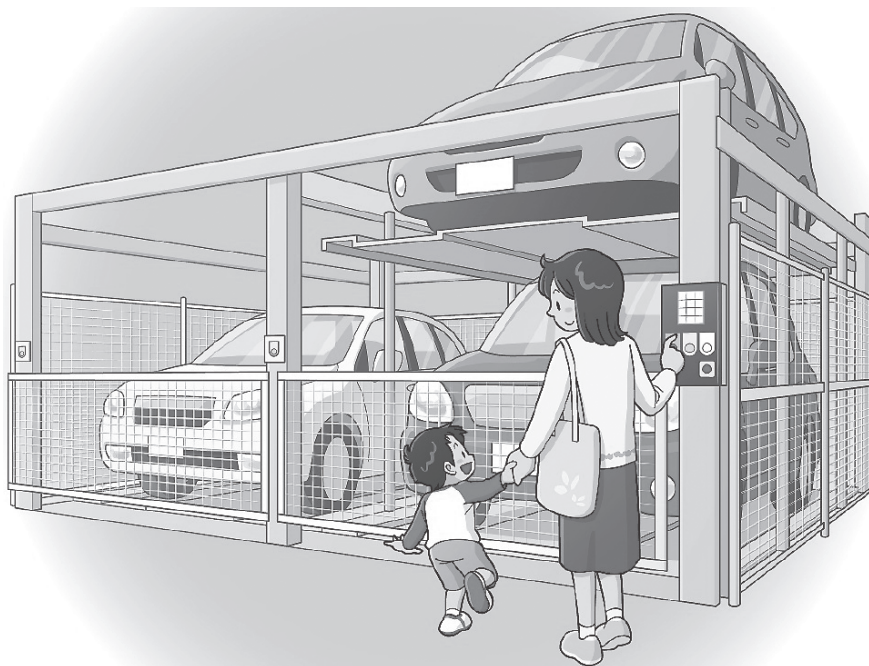


創造と信頼で未来をひらく
三菱プレジジョン株式会社
本社・営業本部
〒108-0075 東京都港区港南1-6-41
芝浦クリスタル品川8階
<https://www.mpcnet.co.jp>

お問合せ先
駐車システム営業部 ☎03-6712-1732

中部支社	052-961-3557	中国営業所	082-546-2176
関西支社	06-6484-7206	四国営業所	087-811-0387
北海道営業所	011-213-7826	九州営業所	092-273-0880
静岡営業所	054-204-4505		

**公益社団法人 立体駐車場工業会は、平成27年1月から
施行されました新大臣認定制度の登録認証機関です。**



公益社団法人 立体駐車場工業会とは—

平成27年1月1日施行の駐車場法施行規則の認証機関として登録されました。

大臣認定制度に規定された「安全機能に関する基準」をクリアする当工業会が定めた「機械式駐車装置の安全機能に関する認証基準」に基づき、審査・認証を厳格に実施してまいります。

その他、従来審査・認定をしていた車いす使用者対応等の認定も行います。

「安全で便利で信頼性の高い駐車場の提供」これが当工業会の願いです。

人にやさしい機械式立体駐車場の普及に努めています。



公益社団法人 **立体駐車場工業会**

Japan Parking System Manufacturers Association Incorporated

〒104-0033 東京都中央区新川二丁目9番9号 SHビル6階

TEL.(03)5542-0733 FAX.(03)5542-0735

ホームページ <http://www.ritchu.or.jp/>

あらゆる駐車場に対応した総合メンテナンス会社

日本全国 24時間365日 大小問わず 合理的な料金でOK!!

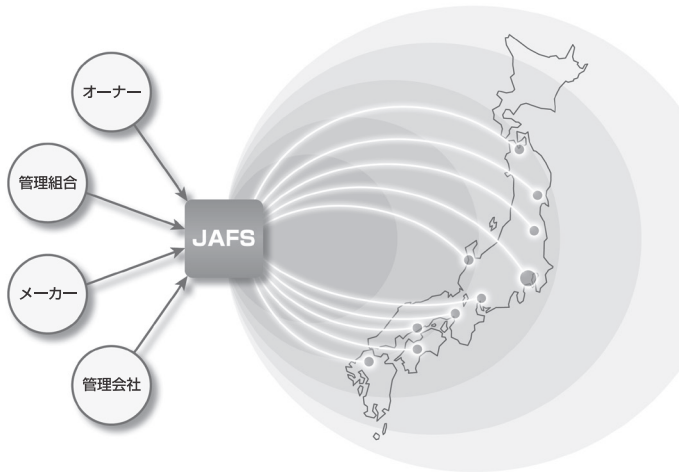
日本駐車場救急サービス株式会社

■会社概要

当社は、平成5年12月、駐車場関係諸官庁、団体、メーカー等のご要請により、業界の健全な発展のため、自動車業界のJAFを模して、駐車装置の保守サービス専門会社として設立されました。当社は日本全域24時間体制のもと、合理的な料金で対応できるネットワークで構築されております。
業務の内容は、定期メンテナンス（点検、調整、給油）24H故障対応、補修工事などを行います。

JAFSのアフターサービスシステムは、単なるメンテナンス工事の下請けではありません。アフターサービス、メンテナンスのデータを収集・分析して、的確にフィードバックし、機器の改善、開発、更にはリプレースにも貢献します。貴社のアフターサービス活動そのものをお引き受けするアウトソーシングシステムです。

社名	日本駐車場救急サービス株式会社
代表者	代表取締役 森井 清
設立	1993年(平成5年)12月
資本金	2,000万円
社員数	40名
事業内容	1.駐車場、駐輪場設備の保守管理及び緊急出動 2.駐車場、駐輪場の遠隔監視及び警備 3.駐車場、駐輪場の建設及びリフォーム 4.駐車場、駐輪場の運営管理
一般建設業許可	東京都知事許可(般)第104599号
機械器具設置工事業	東京都知事許可(般-19)第104599号
警備業認定	東京都公安委員会 第2380号
支店	大阪 大宮 金沢 福岡 名古屋



定期メンテナンス



点検、調整、給油

補修工事



定期点検で発見された不具合を迅速に補修、修理

緊急出動



24時間体制でスタッフが徹底監視！お客様のご要望に合った各サービスステーションへ

全国実績及びサービスステーションネットワーク (2011.11 現在)

全国実績

北海道・東北地区	40件	1,258 バレット
関東地区	2,158件	56,957 バレット
中部地区	117件	2,544 バレット
関西地区	326件	8,273 バレット

中国・四国地区	42件	1,239 バレット
九州地区	43件	1,251 バレット

合計 **2,726件** **71,522** バレット

【お問い合わせ】

社団法人全日本駐車協会賛助会員 一般社団法人日本駐車場メンテナンス協会正会員

日本駐車場救急サービス株式会社

〒103-0014 東京都中央区日本橋蛸殻町1-6-1 TEL.03-3663-1755 FAX.03-3663-1750 URL.http://www.jafs99.co.jp/



日本信号は、「安全と信頼」のテクノロジーをもとに、
より快適な交通社会の実現を

これからも目指し続けます。

 日本信号株式会社
NIPPON SIGNAL

www.signal.co.jp/

■AFC事業部 AFC営業部
〒100-6513 東京都千代田区丸の内1-5-1 (新丸の内ビルディング13階)
PHONE:(03)3217-7373 FAX:(03)3217-7377

■大阪支社 交通システム営業部
〒530-0018 大阪市北区小松原町2-4(大阪富国生命ビル 8階)
PHONE:(06)6312-3856 FAX:(06)6312-8597

■北海道支店 ■東北支店 ■中部支店 ■九州支店

機関誌『PARKING』への広告掲載のご案内

- ・発行部数 1,300部(年4回、4月・7月・10月・1月)
- ・規格 B5判
- ・頁数 50～120頁位
- ・内容 駐車施策等に関する各種記事、各地駐車協会活動報告、各種事例報告、調査・統計資料、総会報告、理事会議事録、研修レポート、事務連絡等
- ・配布先 当協会会員(各地駐車協会会員、個人及び賛助会員)、国土交通省、総務省、厚生労働省、警察庁、国立国会図書館、政令指定都市担当部、都道府県警察本部、東京都、警視庁、警察署(東京都内)、東京消防庁、全国知事会、全国市長会、関係団体等
- ・広告掲載料金

掲載箇所	ページ数	1回あたりの料金		備考
		会員	非会員	
① 表紙裏	1	52,360	77,000	
② 裏表紙裏	1	36,630	55,000	
③ 裏表紙	1	52,360	77,000	
④ 色紙(前・中・後付)	1	28,270	44,000	
⑤ 記事中	1	17,710	24,200	
暑中見舞・謹賀新年	1枠	5,170	7,700	名刺広告

[備考]

1. 上記は連続掲載の料金とし、1回限りの掲載料金は1割増といたします。
2. 完全版下以外は、広告デザイン・版下製作の実費をいただきます。
3. 消費税増税分を反映した内税表示としています。

◆ PARKING NOW ◆

■ 2023年度団体パーキング保険募集について

全日本駐車協会事務局

2018年4月1日に、会員の皆さま向けに駐車場管理のリスクに対応した団体保険制度「団体パーキング保険」を創設し、以降約5年が経過しましたが、ご加入者さまから高いご評価をいただいております。

この保険は、当協会を保険契約者とする団体保険であり、保険料メリット(団体割引、安全対策割引、規模割引：昨年度に割引率を従来の2倍に引き上げ)や業界初となる「放置車両対策保険」など、当協会会員のみを対象とした商品となっております。

つきましては、皆さまの駐車場の更なる安全対策の向上に向け、本保険へのご加入を是非ご検討くださいますよう、ご案内申し上げます。

保険期間：毎月中途加入が可能です。保険期間の終期は2024年4月1日午後4時までとなります。

2023年度版パンフレットを当協会のホームページに掲載しておりますので、そちらをご覧ください。ホームページをご覧になれない場合、ご連絡を頂けましたらPDFファイルを印刷したものをお送りいたします。

尚、ご不明な点は下記にお問合せください。

<お問合せ先> 一般社団法人全日本駐車協会 ☎03-3211-6085 中村 坂口

■ 「全日駐規格共通駐車サービス券」導入について

名古屋パルコ 総務課 児玉 博樹

名古屋パルコでは2022年4月1日より、パルコにてお買上げ無料駐車サービスを提供している対象駐車場(パルコグループ直営駐車場4・契約駐車場13)にて共通で利用可能なサービス券に変更致しました。

従来、多種類のサービス券を扱っていたことにより、業務効率、サービスミスの誘発、利便性の観点で改善の必要がありましたが、同券の導入により、下記の成果が得られました。

1. 概要

以下が名古屋パルコ駐車場サービス概要となります。

- ① サービス券種類：30分券
- ② サービス券はテナントが事前購入
- ③ 対象駐車場 17カ所

* パルコグループ直営駐車場4カ所

パルコ第1駐車場 パルコ第2駐車場
パルコ第3駐車場 パルコ南館駐車場

* 契約駐車場：13カ所

大津通スカイパーキング(ゼロゲート屋上)	ヤマサンパーキング
松坂屋南館駐車場	ブラザー栄パーキング
エンゼルパーク駐車場	矢場公園駐車場
パークプレイス駐車場	エムテック アーロテック栄パーキング
大一栄パーキング	若宮パーク
栄Mパーキング	万松寺駐車場
ナディアパーク	

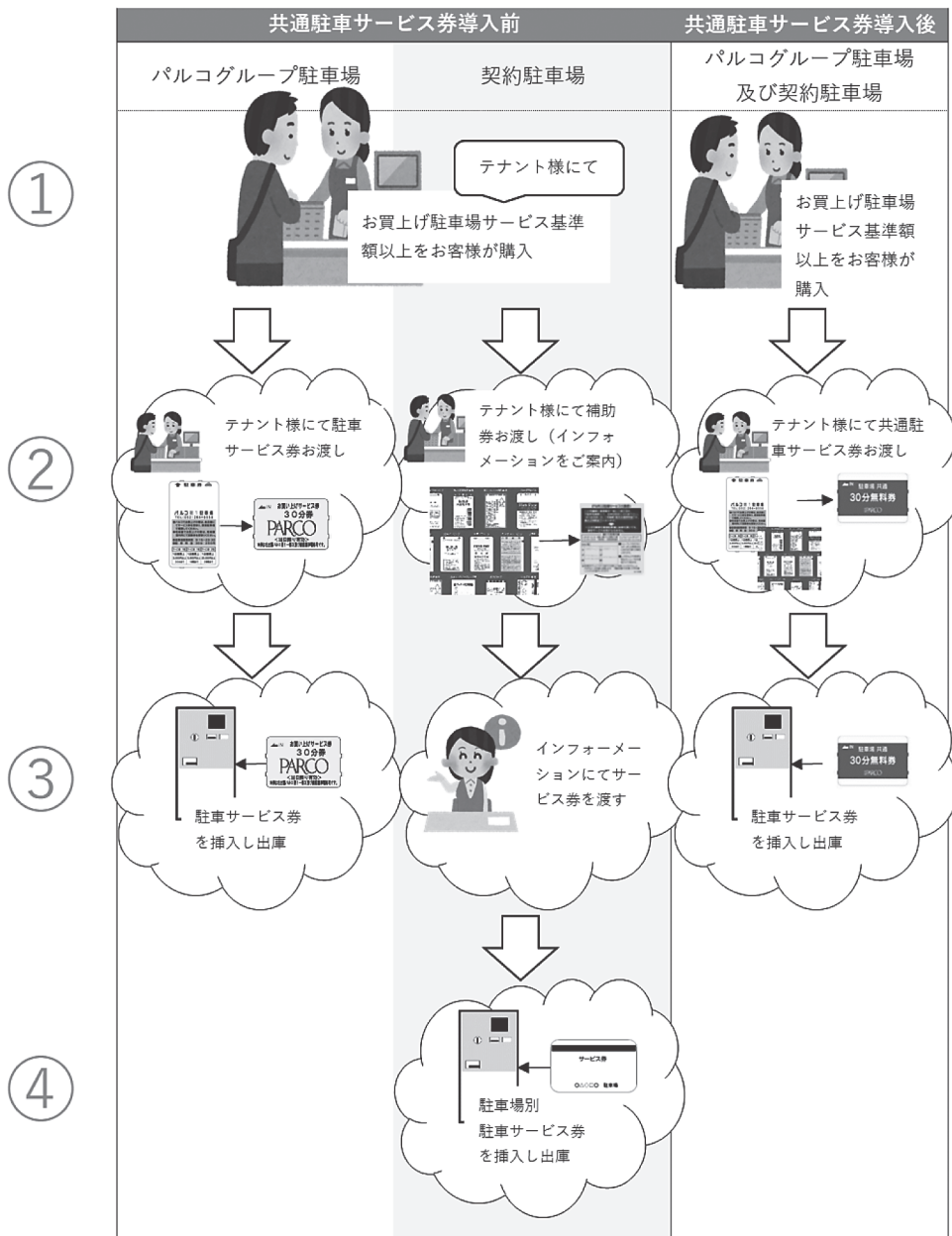
2. 導入の目的及び成果

- ① サービス提供フローの簡略化
全てのサービスをテナントサービスに一本化(インフォメーション立寄り不要)
※ 下記詳細
- ② ショップスタッフによるサービスミス減
多種類のサービス券(過去の方式であれば14種類)を1種類に統一することでサービス券の渡し間違いが減少
- ③ 引換え拠点撤廃・インフォメーション駐車サービス原則廃止
インフォメーションカウンターでの駐車サービス券引換業務撤廃。
また、物販営業終了後の飲食営業店舗の駐車サービス対応専用カウンターを廃止し、業務効率化を実現。
- ④ 駐車サービス券仕分け業務簡略化
テナント請求用仕分け業務(インフォメーションカウンター対応分)が不要になり、この点についても業務合理化を実現

⑤ テナント利便性アップ

駐車サービス券統一により、駐車サービス券の自販機販売が実現

※ 駐車サービス券提供フロー



3. 導入状況及び課題

まもなく導入から1年経過します(2022年4月導入)。

駐車サービス件数は約5%増加、パルコ駐車場利用台数は3%ほどの増加となっており、この

利用増には共通サービス券導入も貢献しているものと考えております。

課題としては共通サービス券導入により軽減はされたもののテナントのサービス時ミスは未だ一定数発生しており、注意喚起回報などにより、削減に努めていきたいと考えております。

(参考)

名古屋パルコHPより

共通サービス券導入による、お客様の混乱防止のために下記のように表示しております。

近隣の共通サービス券未導入の商業施設では契約駐車場へのサービスをインフォメーションカウンターや案内所等で行っているケースが多く見られ、この点では共通サービス券導入により、一歩進んだ顧客サービスの提供ができていると自負しております。

以上

無料駐車サービスの手順[パルコ駐車場・契約駐車場]

- ① 駐車券を必ずパルコ館内にお持ち下さい。
※駐車券のご提示がない場合には駐車サービスが受けられません。
- ② お買上げ時、レジにて駐車券をご提示下さい。
- ③ お買上げ金額に応じた「サービス券」をお受け取り下さい。
※インフォメーションへお立寄り頂く必要はございません。
- ④ 各駐車場にてサービス券をご利用下さい。

利用サービス券見本(30分券)



■ ナビゲーションアプリにおける駐車場情報の活用について

株式会社ナビタイムジャパン データ企画担当

はじめに

ナビタイムジャパンは2001年から携帯電話向けナビゲーションアプリの提供を行っており、現在はスマートフォン、PCでの利用を中心に有料課金ユーザー約480万人・月間5,100万ユニークユーザー(2018年9月末時点)に利用されています。徒歩、電車、自動車、バス、飛行機、自転車、バイクに至る多様な移動手段をサポートしており、経路探索の技術を軸に一般コンシューマー向けナビゲーションサービスや業務用システムへの技術提供を行なっています。

当社が提供しているサービスのひとつとして自動車向けのカーナビゲーションアプリがあり、駐車場の検索や目的地に指定したルート検索が可能となっています。

本稿では、当社の提供するカーナビゲーションアプリや駐車場情報の活用について紹介させていただきます。

カーナビゲーションアプリについて

スマートフォン端末のGPS機能から位置情報を判別し、アプリの地図や駐車場データ等と組み合わせることでルートの作成やナビゲーションを行うことができます。

当社では、普通自動車向けカーナビゲーションアプリ『NAVITIMEドライブサポーター』や、地図データをアプリ内に保持することで圏外エリアの利用や登録した車高車幅を考慮したルートを検索できる『カーナビタイム』、大型車向け『トラックカーナビ』を提供しています。

最近では、EV自動車に特化した『EVカーナビ by NAVITIME』を2022年7月より提供開始しました。登録した車種ごとに航続距離予測を算出して、バッテリー残量の少なくなる地点付近のEV充電スタンドを自動で経由地に追加するなどのEVならではのルート検索や、全国約2万ヵ所から様々な条件で絞り込みのできる「EV充電スタンド検索」などの機能が利用できます。カーナビの基本機能に加えて、一般的にガソリン車と比べて航続距離が短く、充電時間を要するEVの走行をサポートする機能を搭載した専用カーナビアプリです。

このように世の中のトレンドに合わせて、様々な機能やサービスを提供しています。



アプリアイコン



充電スタンドの検索(地図)



高速道路のナビ



充電スタンドを経由地に追加したルート

『EVカーナビ by NAVITIME』のアプリアイコンとサービス画面

駐車場情報の活用について

前述したカーナビゲーションアプリで、駐車場データは、地図やルート検索、目的地検索、目的地周辺の駐車場検索などで利用されています。

駐車場データには静的データと動的データがあり、前者は料金や営業時間、台数、高さ制限といった設備の情報で、前述の『EVカーナビ by NAVITIME』で提供しているEV充電スタンドの設置情報も含まれます。後者は「その場で停めることができるかどうか」といった満空情報をリアルタイムに提供するものです。満空情報は、運営会社様や精算機メーカー様と連携することで情報の対応が可能となり、全体の4割以上の駐車場に対して満空情報を表示できるようになっております。

●駐車場データの整備

2022年6月時点で、一時利用の駐車場データは10万件以上整備しており、一時利用以外にも駐車場を予約して向かうユーザーのニーズにも応えるべく各社と連携を行い3万件以上の予約駐車場データを保有しています。運営会社様へ直接データ連携のご相談をさせていただきながら受領しております。

受領した駐車場データすべてに対して、出入口の位置を調査したり、住所情報から緯度経度を補完するなどし、正確な情報をサービスに反映できるように工夫することで、よりスムーズなナビゲーションの提供を実現しています。

保有データの鮮度についても、運営会社様と定期的に電話やメール、打ち合わせなどで確認することで、利用者に常に正確な情報を提供することを目指しております。

● 駐車場情報のアプリでの表示

よりわかりやすく便利な地図表示のため、駐車場のアイコンを表示しています。一部の運営会社様については、企業・ブランドロゴや料金(時間あたり、最大料金などの情報)、満空情報を表示しています。ユーザーに分かりやすく伝わるよう改善を継続しています。



駐車場情報が表示されたカーナビゲーションアプリの画面

ニーズに合わせた駐車場にも注目

2022年6月に登山口に特化した駐車場データを導入し、登山目的で登山口付近の駐車場を探したい方に向けた駐車場データを整備しました。このように特定の目的地や利用目的に合わせた駐車場データの収集にも力を入れております。バイクなど、特定の車両やアウトドアに特化した情報を受領したり、中小規模の駐車場や個人が運営する駐車場に直接問い合わせたり、大型車が駐車可能な施設の情報を独自に収集しています。

登山口の 駐車場データ を拡充

- ✓ トイレの有無
- ✓ 道路の舗装状態

全国様々な種類の駐車場に
対応しています

駐車場施設を1台から登録できる仕組み

当社では、一部有償の広告枠はございますが、情報の掲載費用は原則いただいておりません。そして当社が開発・提供しているナビゲーションサービスにおいて駐車場情報を提供することを通じて、駐車場利用の機会促進や送客に繋げられるよう日々努めています。



おわりに

当社における駐車場データの活用についてご紹介させていただきました。地図やルート検索、ナビゲーションサービスで駐車場施設を利用できるようにすることで、車を利用するユーザーにとって安心して駐車場を探せるメリットと、駐車場運営会社様にとっても無料で訴求できるメリットの双方が成り立つと考えております。コロナ禍以降、移動手段に自動車が選ばれるケースも以前より増加しました。引き続き、カーナビゲーションアプリ利用者や駐車場運営会社様にとって安心して利用できるサービスを目指して、駐車場データ整備の取り組みを進めていきたいと考えております。

『NAVITIME』Webサイト(駐車場検索ページ)

<https://www.navitime.co.jp/parking/>

無料駐車場登録サイト

https://inquiry.navitime.co.jp/parking_registration/

駐車場データに関するお問い合わせ

data-kikaku@navitime.co.jp

■ 「Smart Parking Peasy(ピージー)」とコネクテッドカーサービスの連携による駐車場検索、予約、キャッシュレス精算サービスの提供

株式会社 NTT ドコモ スマートライフカンパニー スマートライフイノベーション部
モビリティビジネス推進室 第二ビジネス推進担当主査 作山 学

1. Peasy概要と直近の取組み

「Smart Parking Peasy(以下Peasy)」は社会の急速なオンライン化、AI化が加速する中で歴史ある駐車場市場においてもなお継続して発生する“ドライバーの駐車可能区画を探すためのうるつき運転”や昨今の“キャッシュレスニーズ”、中期的には“MaaS(Mobility as a Service)”などのオンラインサービストレンドへの対応”等の課題解決に貢献すべく取り組んでいます。

具体的にはNTTドコモが保有・蓄積してきたICTノウハウを活用することで、ドライバーおよび駐車場事業者に対し主に以下のようなサービス提供を行っています。

- ・ドライバー側：スマートフォン上での「駐車場検索、満空確認」、「駐車場の事前予約」、「駐車料金のキャッシュレス支払い」、「dポイントの利用、付与」等
- ・駐車場運営事業者側：時間貸し駐車場への活用が困難な狭小地などへ、小型車両感知センサを用いたシステムを、簡易工事により開設できる駐車場ソリューション提供(図1)



図1 車両感知センサを活用した簡易駐車場開設イメージ

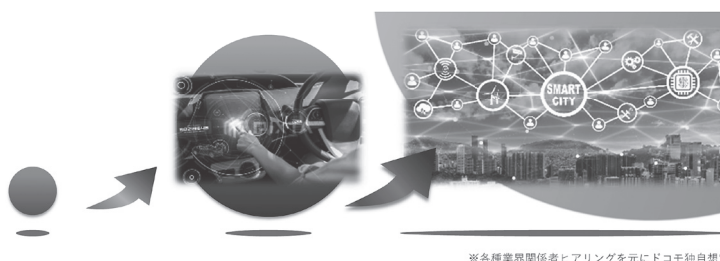
更に近年は、既存のコインパーキング機器をそのまま活用した「オンラインユーザー集客、キャッシュレス対応、dポイントが使える貯まる」環境提供を開始し「フラップレス型」、「フラップ型」の既存駐車場で、現金利用の設備を残しつつPeasy連携を進めております。またドライバー利便性の更なる向上として既存のクレジットカード支払いに加え、d払い(ケータイ料金合算支払い)、dポイントによる支払いにも対応いたしました。

2. MaaS社会を見据えた車両との連携について

近年車両のEV化への世界的取組が加速している状態であり、これに伴い車内のエンターテインメント化、AI化も高速に進んでいます。このような環境下においてパーキングサービスとしては「車両との融合」、「更なるオンライン化の加速」、車から離れていても充電状態等の車両状況や出かける際の目的地をスマートフォンから入力し車両へ転送するような「車両とドライバーの関係性深化」に対し柔軟に対応していく必要性が生じてくると予想しております(図2)。

自動車の進化と駐車場予約、決済進化

2020年～22年	2023年～25年	2025～45年
駐車場アプリで探せる／払える	車載システムから駐車場、EV給電を予約/決済	自動運転Lv4以降が実現 車が駐車場を自動予約/決済



※各種業界関係者ヒアリングを元にドコモ独自想定

図2 車両の進化に伴うパーキングサービス連携イメージ

このような流れの中、2022年8月より日産自動車株式会社が提供するサービスアプリ「NissanConnect」とPeasyが連携を開始しました。NissanConnectからPeasyの駐車場オンライン予約や決済などが利用できるサービスを一緒に提供開始する事により今後の自動車の進化とパーキングサービスの連携のあり方を模索しながら更なる利便性の追求を行っております。

3. NissanConnect×Peasyの利用イメージ

NissanConnectが提供する「ドア-to-ドア ナビ(スマートフォンで設定したルートを車載ナビゲーションと連動させて表示し、降車後はスマートフォンで目的地まで誘導するサービス)」機能から、リアルタイムでの駐車場空き状況検索や30分前からの駐車場事前予約、さらには、駐車料金のキャッシュレス決済といった「Peasy」のサービス内容を利用可能となっています。ドライバーのスマートフォンであらかじめ駐車したい場所を決定し、シームレスに車両側ナビに駐車場位置が転送されるためドライバーは快適に運転を開始する事が可能となります(図3)。このような日産自動車様との取組によりドライバーの「駐車場探しストレス軽減」、「駐車場探しに関わる渋滞や路上駐車発生頻度の削減」など社会的課題の解消に貢献してまいります。



図3 NissanConnect×Peasy連携イメージ

4. 将来展望

ニュースや社内の20代のメンバーと話をすると「今時の高校生はQRコード決済(スマートフォンのQRコード決済専用アプリでQRコードやバーコードを使って支払う決済手段)でお小遣いをもらう」など驚くような話を耳にする機会が増え、財布に現金を持たない人々が日に日に増している状況が生まれています。このような若い世代が車に乗り、駐車場に車を駐めた際に「そもそも現金を持っていない」状態が日常化する可能性は十分に起こり得る社会と想定しており、コスパ(コストパフォーマンス)とタイパ(時間対効果を意味する「タイムパフォーマンス」の略語。効率のいい時間の活用の意)を重要視する今後の社会において様々な環境で「支払い」という行為が削減されていくと考えています。コンビニでも好きなものをかごに入れて店を出るだけで「精算完了」するような実際の店舗が世界では広がりを見せている事からも、キャッシュレスという要素は非常に重要なキーワードとして考えています。

またコスパの面では安易に上げられない駐車料金に対してポイント還元幅を柔軟に操作する事で実際の料金を変更することなくお得を感じていただき、「コスパ」の良い駐車場として差別化していく手法がドライバーから選択される駐車場としては必要になると感じています。Peasyでは駐車料金100円につきdポイントが1ポイント貯められるほか、料金も1ポイントを1円として支払いに充てることができ、dポイントアプリ内で「駐車によりポイントが増えた」や「駐車料金をポイントで支払えた」事が可視化されているのでドライバーの「コスパ」への需要を満たす状態になりやすいと考えています。

また2030年頃にはMaaS社会やスマートシティのようにあらゆる移動が繋がり価値を増幅させる状態が当たり前の社会になると考えており、駐車場を選ぶのは「人」ではなく「車」や他の「MaaSシステム」が自動的にドライバーの目的地や嗜好に合わせて選択、決定している未来が十分に想像できます。このような将来像を見据え、可能な限り現在からオンラインパーキングの将来価値について様々なパートナー企業様と連携させて頂き、来るべき駐車場の未来に向けてユーザーフレンドリーかつ社会課題へ貢献を果たせるサービスへと進化して参りたいと考えています。

■ 国土交通省

「令和4年度版(2022年)自動車駐車場年報」について

全日本駐車協会事務局

国土交通省より、「令和4年度版(2022年)自動車駐車場年報」が発表されましたので、一部を抜粋して、お知らせします。なお、詳細については、下記URLをご覧ください。

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000094.html

◇ 調査方法 ◇

令和4年9月に国土交通省都市局街路交通施設課が地方整備局等を通じて都道府県及び政令指定都市の駐車場担当部局に関係資料の収集を依頼し、市区町村の協力を得て、令和4年3月末現在のデータを集計・整理したものである。

◇ 調査対象 ◇

駐車場の分類は、駐車場法における駐車場の定義によっている。集計の対象とした駐車場は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設及び路上駐車場であり、特段の断りがない限り、それ以外の駐車施設(例えば、月極駐車場、住宅の車庫、無料の路外駐車場及び小規模な路外駐車場等)は含まれていない。

(1)路外駐車場

道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。

①都市計画駐車場

都市計画に定められた駐車場をいう。円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設として定められる。

令和4年3月末現在、434箇所、約113千台分が整備されている。

②届出駐車場

都市計画区域内において、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場でその利用について駐車料金を徴収するものを設置する者は、国土交通省令で定めるところにより、路外駐車場の位置、規模その他の必要事項を都道府県知事等に届け出なければならない。この届出をされた路外駐車場を届出駐車場という。

令和4年3月末現在、約10千箇所、約1,899千台分が整備されている。

※全日本駐車協会追記

都市計画駐車場、附置義務駐車施設と区分されている届出駐車場を加えると、届出駐車場全体で、約2,622千台分となる。

③附置義務駐車施設

地方公共団体は、駐車場整備地区内等において、延べ面積が一定規模以上の建築物を新築・増築する者に対し、その建築物又はその建築物の敷地内に自動車の駐車のための施設を設けなければならない旨を条例で定めることができる。

この条例に基づき附置される駐車施設を附置義務駐車施設という。

令和4年3月末現在、約76千箇所、約3,506千台分が整備されている。

(2)路上駐車場

駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。路上駐車場は、当該地区内にある路外駐車場によっては満たされない自動車の駐車需要に応じるため、必要な路外駐車場の整備がなされるまでの間の暫定措置として、道路の路面を使用する形で設置されるものである。従って、当該地区において都市計画において定められた路外駐車場が整備されるに応じて、逐次路上駐車場は廃止するものである。

令和4年3月末現在、13箇所、533台分が整備されている。

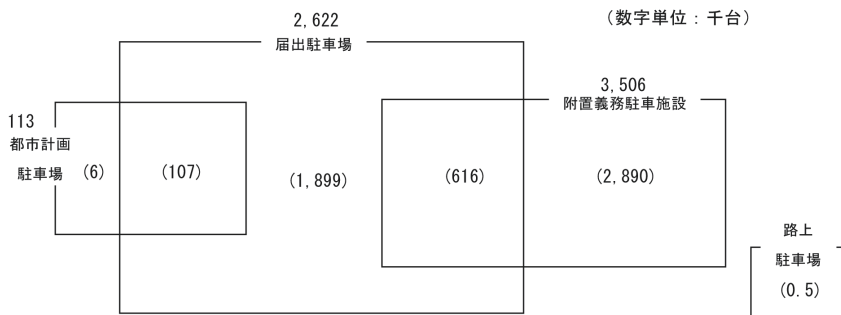
(参考)

○ 駐車場整備状況 (全国)		(台数)	
	令和3年度末(A)	平成22年度末(B)	A/B
都市計画駐車場	113,318 台	122,051 台	0.93
届出駐車場	1,899,396 台	1,604,463 台	1.18
附置義務駐車施設	3,505,529 台	2,633,354 台	1.33
路上駐車場	533 台	1,032 台	0.52
計	5,518,776 台	4,360,900 台	1.27
自動車保有台数	78,304,248 台	75,149,969 台	1.04
自動車1万台当たり駐車台数	704.4 台	565.8 台	1.24

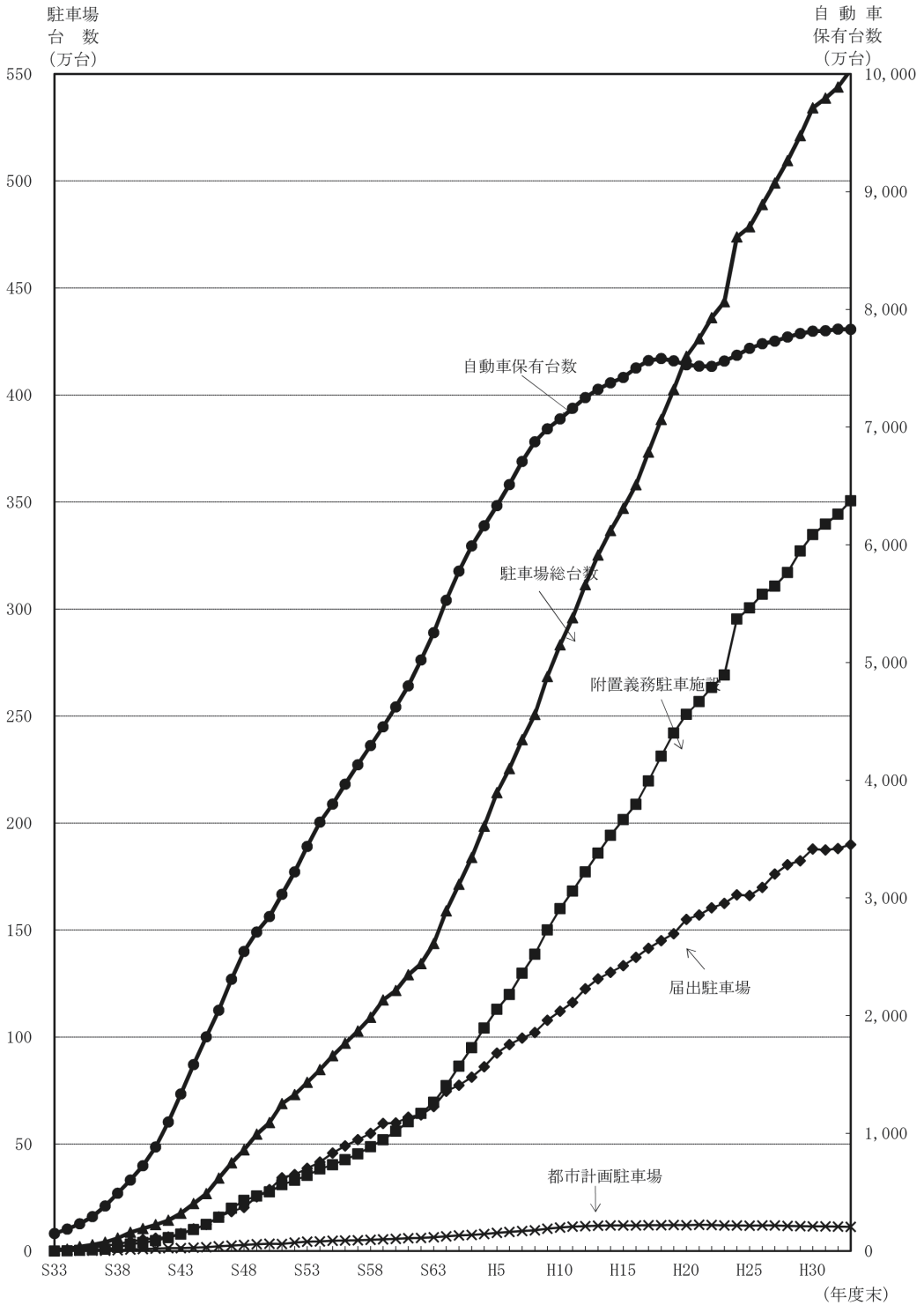
※都市計画駐車場と届出駐車場の両方に該当する駐車場は都市計画駐車場として区分している。

※附置義務駐車施設と届出駐車場の両方に該当する駐車場は附置義務駐車施設として区分している。

○ 駐車場法に基づく駐車場等の現況 (令和3年度末)



2. 自動車保有台数と駐車場供用台数の推移



■ 都市景観形成推進協議会／屋外広告物の景観配慮等について

全日本駐車協会事務局

都市景観形成推進協議会(注1)より「景観形成への配慮について 要望書(令和5年1月)」を受領しました。この文書は、美しい景観を形成するためには市民、事業者、設計者、行政等多様な主体がそれぞれの立場で協力し合う必要があることから、良好な景観の形成を進める上での主要な課題をもとに同協議会の要望をまとめたので、趣旨をご理解の上、より一層のご協力をいただきたいというものです。

本要望書に駐車場に係る事項がありますので、抜粋して下記の通りお知らせします。

(注1)都市景観形成推進協議会

魅力ある景観の創造を図るため、政令指定都市が相互の交流を深め、共通の課題を協議し、景観行政を推進することを目的に、昭和62年に設立。

現在の加入都市は次の20市。(札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、川崎市、横浜市、相模原市、新潟市、静岡市、浜松市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市、岡山市、広島市、北九州市、福岡市、熊本市)

記

1. 屋外広告物の景観配慮等について

景観の重要な構成要素である屋外広告物の設置にあたっては、各自治体の条例の基準に適合したものとし、必要な許可を受ける等の手続きを行うことはもちろん、設置場所、規模、形態、色彩、照度、輝度などについて、周辺景観との調和に配慮したものとすようをお願いいたします。

特に、広告技術の発展により近年増えている様々な形態の屋外広告物(コインパーキング案内看板等)についても、周辺景観との調和に配慮したものとすようをお願いいたします。

また、屋上広告物や突出し広告物等について、自然災害等による倒壊、落下等の重大な事故を防止するため、屋外広告物の安全管理の強化が課題となっています。常日頃からの目視点検だけでなく、内部構造を含めた定期点検や適切な修理・改修、及び、これらに係る技術や知識の周知を図るなど、安全管理の強化について、行政側の取組みのほか、業界団体側でも取組みを進めるよう要望いたします。(アンダーラインは事務局追記)

以下、本要望書では、「2. 無電柱化の促進について」「3. 携帯電話アンテナの景観配慮について」「4. 太陽光発電装置等の景観配慮について」に関する記載がありますが、ここでは省略させていただきます。

以上

■ 令和4年度補正 「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・ 充てんインフラ等導入促進補助金」 充電設備 交付申請受付開始のお知らせ

全日本駐車協会事務局

令和5年3月31日より、令和4年度補正「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」充電設備の交付申請の受付が開始されておりますので、お知らせいたします。（一部の事業で申請受付開始時期が異なります。）

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要となり、車両の普及と表裏一体にある充電インフラの整備を全国各地で進めることが喫緊の課題になっています。

充電インフラ整備事業は、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の充電設備等の購入費及び工事費を補助するもので、今回補助枠が拡大されております。

なお、前回より駐車場事業者に関わる内容として、次のような補助対象の拡充が行われています。

①商業施設及び宿泊施設等への充電設備設置事業(目的地充電)の対象に、商業施設との提携の無い時間貸し駐車場が追加されています。

(「目的地充電」とは、移動先での滞在中の駐車時間に行う充電等をいう。)

②マンション、月極駐車場及び事務所・工場等への充電設備設置事業(基礎充電)については、その対象に月極駐車場が追加されています。

(「基礎充電」とは、電気自動車等の所有者の自宅や事業所、勤務先など、車両の保管場所で行う充電をいう。)

なお、目的地充電と基礎充電の補助率は、機器補助率1/2(上限あり)・工事補助率10/10(上限あり)となっています。

皆さまふるって充電器の導入をご検討ください。

詳しくは「一般社団法人次世代自動車振興センター」のサイトをご覧ください。

一般社団法人次世代自動車振興センター：<http://www.cev-pc.or.jp/>

<お問い合わせ先>

充電インフラ部 令和4年度補正事業コールセンター

03-3548-9100(9：15～12：00/13：00～17：00)(土・日・祝日は休み)

本補助金につきましては、新春駐車場研修会でもご講演いただいておりますので、本誌新春駐車場研修会開催報告をご覧ください。

■ 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドラインを作成しました！

～車椅子使用者用駐車施設等を適正に利用しましょう～

全日本駐車協会事務局

国土交通省より「車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン」が令和5年3月に公表されました。本ガイドラインを踏まえ、地方公共団体や施設設置管理者等において、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に資する取組が引き続き実施されることが期待されています。是非ともご一読ください。以下、国土交通省のプレスリリース(抜粋)を添付します。

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用を推進するため、利用対象者を明確化するための考え方や、不適正利用を防ぐための取組事例等を示した『車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン』を作成しました。

バリアフリー法により整備が進められている車椅子使用者用駐車施設に、それを必要としない人が駐車すること等により、真に必要な人が利用できない状況が発生していることから、各地方公共団体において、様々な施設の駐車施設の利用対象者に利用証を交付し、適正利用を促す取組(パーキング・パーミット制度)が導入されている(令和5年3月末時点で41府県2市が導入)。

当該制度では、車椅子使用者の他、車椅子を使用しないものの移動に配慮が必要な人(高齢者、妊産婦等)も広く対象とし、そのような人向けの優先駐車区画が設けられる場合もあり、利用区分の明確化や不適正利用の減少等の利用環境改善の効果が認められている。

このような、共生社会における移動環境を確保するための基本的なインフラの一つとなっている車椅子使用者用駐車施設等の適正利用について、国土交通省では、令和3年度より検討を始め、車椅子使用者、車椅子使用者以外の者も含めた様々な障害者団体、事業者団体、駐車場関係団体、地方公共団体等との意見交換や議論等を経て、ソフト面での対応として、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における理解の増進と協力の確保等を図るための望ましい考え方をガイドラインとしてとりまとめましたので公表いたします。

今後、本ガイドラインを踏まえ、地方公共団体や施設設置管理者等において、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に資する取組が引き続き実施されることを期待しています。

■別紙：車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドラインの概要

- 車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化
- 利用対象者の明確な区分とその考え方
- 様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

■車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドラインの公表ページ

国土交通省の以下のページにて公表しています。

https://www.mfit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000322.html

<問い合わせ先>

国土交通省総合政策局バリアフリー政策課 西村 筒井
TEL：03-5253-8111(内線 24-215、25-523)

「PARKING NOW」掲載情報提供のお願い

事務局では皆様から「PARKING NOW」に掲載する情報の提供を募集しています。

以下の様な駐車場に係る情報がございましたら、是非ご連絡をお願いします。

- ・新規開場した駐車場や既存駐車場リニューアル事例等会員に参考になる情報
 - ・駐車場に関連する各種トピックス
 - ・駐車場を取り巻く自治体の動き
- など

《連絡先》

一般社団法人全日本駐車協会 ☎ 03-3211-6085

e-mail: info@japan-pa.com

PARKING IN TOKYO

一般社団法人東京駐車協会

■ 令和5年度第1回定例理事会報告

日 時 令和5年4月11日(火)

場 所 日本工業倶楽部会館 3階「中ホール」

議 題 議 案

1. 令和4年度事業報告及び計算書類の承認について
2. 令和5年度事業計画及び収支予算の承認について
3. 役員候補者の選任及び役付き理事の選定について
4. 令和5年第56回定期総会招集他について
5. 委員会委員長及び副委員長並びに委員の選任について

報告事項

1. 会員異動について
2. 令和5年度各委員会検討事項について
3. 令和5年新年賀詞交歓会実施報告について
4. 令和5年春季駐車場研修会実施報告について
5. (一社)全日本駐車協会関係事項について
6. 代表理事・業務執行理事の職務執行状況報告について
7. その他

■ 令和5年度第2回定例理事会のご案内

日 時 令和5年5月10日(水) 15時30分～(予定)

場 所 日本工業倶楽部会館(予定)

■ 令和5年第56回定期総会のご案内

当協会では、令和5年第56回定期総会を開催いたします。

日 時 令和5年5月10日(水) 16時～17時30分(予定)

場 所 日本工業倶楽部会館 2階「大会堂」

議 題

(報告事項)

令和4年度事業報告

(決議事項)

第1号議案 令和4年度計算書類承認の件

- 第2号議案 令和5年度事業計画承認の件
第3号議案 令和5年度収支予算承認の件
第4号議案 役員選任の件

□来賓挨拶

『総会外』

<意見交換会>(予定)

日 時：同日 17時30分～18時30分

場 所：日本工業倶楽部会館 3階「大ホール」

■ 諸会議等報告

○その他の会議等が下記の通り開催されました。

- <大手町・丸の内・有楽町地区地域ルール策定協議会>
・大手町・丸の内・有楽町地区地域ルール策定協議会(第43回)
令和5年1月27日(金) 大手町ビル

■ 人事

[役員人事]

- 辞任 [令和5年3月31日付]
理 事 大矢知 幸裕
常務理事 永田 哲郎

[事務局人事]

- [令和5年4月1日付]
坂口 慶 事務局長付

委員会委員名簿

一般社団法人東京駐車協会

令和5年4月11日

委員会名	氏名	団体名
総務	◎ 竹 歳 誠 ○ 松 澤 一 後 藤 英 夫 三 野 武 彦 村 井 良 輔 渡 部 義 治	三菱地所(株) (株)銀座パーキングセンター (株)藤久 東京ガレーヂ(株) 八重洲地下街(株) (公財)東京都道路整備保全公社
企画	◎ 後 藤 英 夫 ○ 加 藤 久 喜 荻 野 寿 人 河 村 恭 臣 菊 地 達 也 木 村 直 子 小 清 琢 治 星 原 久 哉 柳 川 幸 介	(株)藤久 (有)スカイ・ガレージ嶋屋 丸ノ内ガラーチ(株) (株)虎ノ門実業会館 日本パーキング(株) モビリスコンサルティング(株) 日本ガレーヂサービス(株) 森ビル(株) 三菱地所パークス(株)
組織	◎ 三 野 武 彦 ○ 加 藤 久 喜 池 上 雅 美 石 田 岳 生 大 塚 康 広 岩 田 敏 敏 高 橋 栄 弥 館 和 嘉	東京ガレーヂ(株) (有)スカイ・ガレージ嶋屋 モビリスコンサルティング(株) 三菱地所(株) a k i p p a (株) アマノ(株) 日本信号(株) 三菱プレシジョン(株)
調査研究	◎ 渡 部 義 治 ○ 小 清 琢 治 今 村 暁 介 岩 崎 哲 也 大 嶋 翼 弘 小 坂 知 弘 岩 田 敏 敏 高 橋 栄 弥 平 沢 敏 紀 増 田 高 直	(公財)東京都道路整備保全公社 日本ガレーヂサービス(株) タイムズ24(株) 三菱地所(株) (株)PMOプラス 三菱プレシジョン(株) アマノ(株) 日本信号(株) 東急ライフィア(株) 三菱地所パークス(株) 首都高速道路(株)
広報	◎ 松 澤 壯 一 ○ 河 村 恭 臣 井 野 久 貴 歌 川 貴 光 大 久 保 之 治 川 久 保 之 治 菊 地 葉 政 千 石 政 人 平 石 政 人	(株)銀座パーキングセンター (株)虎ノ門実業会館 日本駐車場開発(株) (株)東京国際フォーラム 東英興産(株) IHI運搬機械(株) (公財)東京都道路整備保全公社 柳屋ビルディング(株) 三菱地所パークス(株)
標識管理	◎ 村 井 良 輔 ○ 酒 井 健 晴 今 井 俊 夫 加 藤 明 秀 川 端 洋 誠 岩 本 洋 誠 弘 宮 誠 一 脇 野 野 勲	八重洲地下街(株) (株)銀座パーキングセンター (株)サンシャインシティ・ビルマネジメント (株)上野パーキングセンター (株)東京交通会館 三菱地所プロパティマネジメント(株) 京王地下駐車場(株) 新宿サブナード(株) (公財)東京都道路整備保全公社

(注) 氏名左側の◎は委員長 ○は副委員長を示す。

— 事務局だより —

■ 令和4年度第3回理事会報告

- 日 時 令和5年1月20日(金)
方 法 日本工業倶楽部会館5階第6会議室
議 題

(報告事項)

1. 会員異動について
2. 各種活動報告並びに今後の予定について
3. 令和4年度上半期予算執行状況について
4. 委員会報告
5. 代表理事・業務執行理事の職務執行状況報告
6. 各地駐車協会状況報告

■ 令和5年度第1回理事会報告

- 日 時 令和5年4月14日(金)
方 法 日本工業倶楽部会館4階第4会議室
議 題

(決議事項)

1. 令和4年度事業報告及び計算書類の承認について
2. 令和5年度事業計画及び収支予算の承認について
3. 役員候補者の選任及び役付き理事の選定について
4. 令和5年第62回通常総会招集他について
5. 委員会委員長及び副委員長並びに委員の選任について

(報告事項)

1. 会員異動について
2. 令和5年度各委員会検討事項について
3. 団体パーキング保険について
4. 令和5年新春駐車場研修会実施報告
5. 各地駐車協会近況報告
6. その他

■ 令和5年度第2回理事会のご案内

□日 時 令和5年6月14日(水) 15時～(予定)

□場 所 西鉄グランドホテル(予定)

■ 令和5年第62回通常総会のご案内

当協会では、令和5年第62回通常総会を開催いたします。

□日 時 令和5年6月14日(水) 15時30分～17時00分(予定)

□場 所 西鉄グランドホテル 2階「プレジールA会場」

□議 題

(報告事項)

令和4年度事業報告

(決議事項)

第1号議案 令和4年度計算書類承認の件

第2号議案 令和5年度事業計画承認の件

第3号議案 令和5年度収支予算承認の件

第4号議案 役員選任の件

□来賓挨拶

『総会外』

<講演会>

日 時：同日 17時～18時

演 題：福岡・天神エリアの街づくり

講 師：西日本鉄道株式会社 常務執行役員 天神開発本部長 田川真司様
(天神明治通り街づくり協議会 会長)

<意見交換会>(予定)

日 時：同日 18時～19時30分

場 所：同ホテル 2階「鳳凰の間A会場」

<見学会>

6月15日(木)1日目

・大名ガーデンシティ視察→豆田町散策→別府地獄巡り→別府温泉ホテル山水館(意見交換会)(宿泊)

6月16日(金)2日目

・宿泊先→宇佐神宮→豊後高田昭和の町→門司港レトロ→空港・博多駅(解散)

■ 新会員のご紹介

Terra Motors株式会社

■所在地：東京都港区新橋2-16-1 ニュー新橋ビル802

■代表者：取締役会長 徳重徹、代表取締役社長 上田晃裕

■事業内容：EV充電事業、e-Mobility事業

■会社紹介：

テラモーターズ株式会社は、EVがもっと身近になることを目指し、2010年からEV事業に取り組んでいます。これまではアジアを中心に事業展開し、インドではトップシェアを獲得しています。日本は世界的に見てもEV化が遅れており、日本発の会社として日本のEV化に貢献したいという想いから、2022年に日本でEV充電インフラ事業をスタートしています。

■EV充電事業の紹介

無料のEV充電インフラを提供

「EV充電設備が少ないとEVを安心して購入できない。しかし、EVが少なければEV充電設備への初期投資も難しい」という課題を解決するため、テラモーターズでは、まずEV充電インフラを拡充することで、EVに乗ろうと思っただけの環境づくりに挑戦しています。一般的に、EV充電設備を導入するには、1基あたり150万円前後の費用がかかりますが、テラモーターズでは、補助金の活用とテラモーターズの自己負担により、初期費用無料でEV充電が導入できるプランを提供しています。

<テラチャージの特徴>

充電設備、電気工事、補助金申請、アフターメンテナンス、充電のためのアプリなど、すべてワンストップで提供している充電サービスです。無料導入が可能なEV充電サービスとして、マンションや宿泊施設、商業施設、コインパーキングなど、幅広い施設にてご導入いただいています。



顧客ニーズに合わせたプラン展開に強み

EVを利用しやすい環境をつくるためには、マンションや月極駐車場といった基礎充電の整備と、移動先となる宿泊・商業施設、コインパーキングなど目的地充電の整備が重要です。しかし、例えばマンションにお住まいの方とコインパーキングの事業者様とでは、EV充電に求めるものや抱えている課題が異なります。テラチャージでは、それぞれの顧客ニーズに合わせたプラン展開に強みを持っています。

●コインパーキング向け無料プラン

コインパーキングは一時的な遊休地活用施策となることも多く、5年以上の保有義務期間が

定められている補助金の活用が難しいため、導入が進みづらいという課題がありました。テラチャージであれば、短期間の設置であっても、EV充電設備の無料提供を実現しており、D-parking様など続々と採用が決定しています。

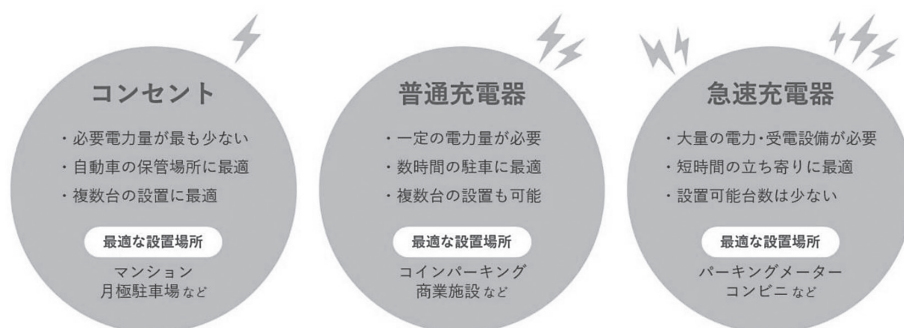
●月極駐車場向け無料プラン

月極駐車場は敷地内に電源が無いと新規の電気契約が必須となり、EV充電設備の導入ハードルが高いという課題がありました。しかし、新規の電気引き込み工事費用・新規引き込み分の電気契約基本料金もテラモーターズが負担をする新プランを提供開始しています。

コインパーキング	月極駐車場
～課題～ 2～3年で用途変更することが多く EV充電補助金の活用が難しい	～課題～ 敷地内に電源がない EV充電分の余剰電力がない
＼テラチャージの無料プランなら／	＼テラチャージの無料プランなら／
✔ 2～3年の用途変更もOK	✔ 電源新規引込が無料
✔ 新設も既設もOK	✔ 電気基本料金が無料※5年間
✔ 1台からOK	✔ 3台の導入が無料

日本製充電設備を幅広くラインナップ

様々な種類やサービスがあるEV充電ですが、テラチャージは、シーンや用途、施設形態に合わせて、コンセントから急速充電器まで、顧客ニーズに合わせて充電サービスの提供をしています。すべて日本製であることから、アフターメンテナンスにおける部品供給が滞るリスクが低いという点も特徴です。



■お問い合わせ先

Terra Motors株式会社

充電事業本部

電話番号：03-6823-4959

メールアドレス：info@terramotors.co.jp

■ 委員会報告

委員会が下記の通り開催されました。

「総務委員会」

開催日：令和5年3月28日(火)

場 所：新有楽町ビル 日本ビルディング協会
連合会会議室

議 題：令和5年第62回通常総会招集外について

令和4年度事業報告について

令和5年度事業計画及び収支予算について

令和5年度各委員会検討事項について

令和5年度委員会委員について

その他

「企画委員会」

開催日：令和5年1月23日(月)

場 所：新有楽町ビル 日本ビルディング協会
連合会会議室

議 題：令和5年新春駐車場研修会について

令和5年春季駐車場研修会について

令和5年第62回通常総会後の講演会、

見学会について

令和5年秋季駐車場研修会について

その他

「広報委員会」

開催日：令和5年3月29日(水)

場 所：新有楽町ビル 日本ビルディング協会
連合会会議室

議 題：PARKING第241号振り返りにについて

PARKING第242号目次案について

PARKING第243号以降目次案について

ホームページの運用状況について

会員宛てメールの発信状況について

その他

■ 諸会議等報告

その他の会議等が下記の通り開催されました。

＜国土交通省住宅局＞

・高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準に関するフォローアップ会議(第4回)

令和5年2月17日(金) オンライン会議

＜国土交通省都市局＞

・第3回まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会

令和5年2月24日(金) 中央合同庁舎3号館

＜国土交通省総合政策局＞

・第2回車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン作成に係る検討会

令和5年3月7日(火) オンライン会議

＜一般財団法人道路新産業開発機構＞

・ISO/TC204/WG19国内分科会(第25回)

令和5年3月29日(水) オンライン会議

■ 会員動静

【東京駐車協会】

(入会 - 賛助会員)

○会員名 Terra Motors(株)

代表者 上田 晃裕

所在地 東京都港区新橋2-16-1

ニュー新橋ビル802

入会日 令和5年2月1日

(退会 - 正会員)

○会員名 (株)山の上ホテル

代表者 三科 徹

所在地 東京都千代田区神田駿河台1-1

退会日 令和5年3月31日

(入会-賛助会員)

- 会員名 ニューラルポケット(株)
 代表者 重松 路威
 所在地 東京都千代田区日比谷1-1-2
 日比谷三井タワー32階
 入会日 令和5年4月1日

■人事

[役員人事]

- 辞任(令和5年1月31日付)
 理 事 岩波 剛
 ○辞任 [令和5年3月31日付]
 理 事 大矢知 幸裕
 常務理事 永田 哲郎

[仙台駐車協会]

(退会-正会員)

- 会員名 清水地所(株)仙台営業所
 代表者 菊田 徳幸
 所在地 仙台市青葉区中央3-2-1
 退会日 令和5年3月31日
 ○会員名 (株)ベルモーズパーキング
 代表者 三田 恵介
 所在地 仙台市青葉区一番町3-10-23
 退会日 令和5年3月31日

[事務局人事]

[令和5年4月1日付]

坂口 慶 事務局長付

以上

＜全日本駐車協会 会員メールアドレス提供のお願い＞

当協会から会員の皆様宛の情報発信手段は、年4回の機関誌PARKING・ホームページ及び郵送が中心になっていますが、今後、タイムリーかつ確実にできる連絡手段としてメールも積極的に活用したいと考えております。

メールアドレス未提出の会員の方は、ご担当者及びメール配信希望者のメールアドレス等をご提供いただきたくお願い申し上げます。記入票等につきましては下記担当者までお問合せ下さい。

一般社団法人全日本駐車協会事務局

e-mail:member@japan-pa.com 電話：03-3211-6085 FAX：03-3287-2527

担当：松本、船津

PARKING

2023年 第242号

＜非 売 品＞

2023年4月24日印刷 2023年4月28日発行
 編集兼発行人 一般社団法人全日本駐車協会
 東京都千代田区有楽町1-12-1
 新有楽町ビル2階 205区
 TEL 03(3211)6085・6086
 FAX 03(3287)2527
 印刷・製本 (株)エスティ・トーニチ

都内で駐車場を運営されている方へ 駐車場案内標識のご案内

一般社団法人東京駐車協会では、駐車場への案内をスムーズにし、「うろつき運転」を減らすことを目的として、都内で駐車場案内標識設置のお手伝いをしております。

公道への設置

- ・道路占用許可をはじめとする各種許可を得て、公道上(主に歩道)に駐車場案内標識を設置することができます。

申請は協会が

- ・必要な申請手続は東京駐車協会名で協会スタッフが行います。

設置工事は協会が

- ・規格に則り、施工会社、行政機関との調整を含めて当協会が設置工事を取り進めます。

会員料金

- ・東京駐車協会の会員であれば、諸費用や保証金に会員料金の適用があります。

助成金

- ・公益財団法人東京都道路整備保全公社による助成金制度を利用し、助成金の交付を受けることができます。
(交付には条件がありますので、当協会までお問い合わせください。)



反射式駐車場名入り



反射式駐車場名なし



内照式

駐車場案内標識は、東京駐車協会の会員以外の方でも設置することができ、現在約400本の標識が都内に設置されています。

是非お気軽に当協会までお問い合わせください。

〔駐車場案内標識に関するお問い合わせ先〕

一般社団法人東京駐車協会

担当者：富永 tominaga@japan-pa.com 坂口 sakaguchi@japan-pa.com

TEL：03-3211-6085

伸びゆく丸の内と、
いつもいっしょに。
丸の内パークイン

「丸の内パークイン」として
23カ所・約5,360台の
広域駐車場を運営

since
1960

1960年 日本初の地下駐車場開業



PARK-IN
丸の内パークイン

www.park-in.net Tel.03-3212-0808

飲酒運転は法律で
禁じられています。

Drunken Driving Prohibited by Law.



AMANO

「駐車券」も「ゲート」も いりません！

PARKING

第二四二号

令和五年四月二十四日印刷
令和五年四月二十八日発行

発行所 一般社団法人全日本駐車協会



!New! 車番チケットレスシステム

駐車券の抜き取りや一時停止が不要、スムーズな入出場を実現。
駐車料金の精算はICクレジットカード(またはスマートフォン)による電子決済を採用。
駐車場の“チケットレス&キャッシュレス”が始動します。

車番チケットレス 検索



駐車場システム



駐車場クラウドサービス



駐輪場システム

駐車場・駐輪場のことならアmanoにおまかせ！

調査・分析 | 開発設計 | システム構築 | 設置・工事 | 保守メンテナンス | 管理受託 | 経営受託

 **アmano株式会社**

神奈川県横浜市港北区大豆戸町275番地
(045) 439-1516
<https://www.amano.co.jp/Parking/>