

# 21世紀の人、車、都市。 そして文化を考える。



**梅澤忠雄氏**  
(うめざわ ただお)

●都市計画家

●プロフィール／1943年東京生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業。'91年9月(株)梅澤忠雄都市計画設計事務所設立、代表取締役社長。大川端リバーシティ21、幕張メッセ・幕張新都心などをプロデュース。'91年日本都市計画学会石川賞受賞。建設省建築審議会委員、経済企画庁国民生活審議会委員ほか、数々の委員、幹事、理事、会長に就任。主な著書に「コンベンション都市戦略」「着眼発想の科学」がある。



**西田百合子氏**  
(にしだ ゆりこ)

●フリーランサー

●プロフィール／東京生まれ。1979年千葉大学工学部卒業後、テレビ朝日にアナウンサーとして入社。「ANNニュース」などのキャスターから、スポーツ中継のレポーターまで幅広く担当し、'88年に同社退職。現在は数少ない、理科系にも強いフリーランサー。テレビをはじめ、建設省のイベントや各種シンポジウムの場で、司会やインタビュー、ナレーションなどで活躍中。

駐車場は都市の重要なインフラストラクチャーであるという認識が大切ですね。

金融情報センターなど、  
1分1秒を争うような施設は  
都心部にあるべきです。

駐車場は都市の重要なインフラストラクチャーであるという認識が大切ですね。

西田 博覧会が中止になりましても、臨海副都心計画全体がなくなるわけではありませんね。将来についてのお考えはございますか。

梅澤 いずれにしても、バブルの絶頂期の頃に立案された計画ですから、抜本的に考え直す必要があるとは思います。当時はオフィスも坪7万円程度で貸せる計算していましたが、現状は坪2万円程度が相場。差額は都民の税金で負担することになります。それに臨海副都心とい

うのは458ヘクタール、海を入れれば一千ヘクタールを超える壮大なスケールなんですね。新宿副都心は、公園を入れても80ヘクタールそこそこですよ。そんな広いところに橋を作つたりするわけですから、お金が湯水のごとくかかる。今のようなご時勢ですと、より綿密な議論の必要を感じますね。

西田 先生、自分がプロデュースされた、幕張メッセ・幕張新都心のときのお話をうかがつてもよろしいですか。

梅澤 幕張の場合、土地は十分にありました。

西田 それに基幹ビジネスの育成に関する分野なんですよ。

西田 博覧会が中止になりましたが、臨海副都心計画全体がなくなるわけではありませんね。将来についてのお考えはございますか。

梅澤 いずれにしても、バブルの絶頂期の頃に立案された計画ですから、抜本的に考え直す必要があるとは思います。当時はオフィスも坪7万円程度で貸せる計算していましたが、現状は坪2万円程度が相場。差額は都民の税金で負担することになります。それに臨海副都心とい

うのは458ヘクタール、海を入れれば一千ヘクタールを超える壮大なスケールなんですね。新宿副都心は、公園を入れても80ヘクタールそこそこですよ。そんな広いところに橋を作つたりするわけですから、お金が湯水のごとくかかる。今のようなご時勢ですと、より綿密な議論の必要を感じますね。

西田 先生、自分がプロデュースされた、幕張メッセ・幕張新都心のときのお話をうかがつてもよろしいですか。

梅澤 幕張の場合、土地は十分にありました。

西田 大規模都市開発というのはさまざまな視点が必要なんですね。その中でも交通問題は街づくりの核になるテーマだと感じました。

梅澤 日本もこれだけ車が普及しましたし、車がうまく機能する都市のあり方をよりいつそう考へるべきです。ただ正直なところ、建築家や街づくりの専門家には、「クルマ痴癡」が多いんですよ(笑)。日本の都市が車と相性が悪いのは、案外そういう理由もあるんですね。

西田 そうなんですか、作り手側の意識がとつても重要なんですね。

梅澤 たとえば筑波学園都市をご存知でしょう。そこは広くてとても歩いて回れる街ではありますね。”筑波おろし”や雨、雪の日を考えると、歩くより車のほうがずっと便利で快適なはず。ところが、筑波大学の建物には駐車場が隣接していないんです。教授や学生たちは仕方なく、授業のたびにテクテクと別の遠い建物まで歩いて移動しています。

● CONTENTS ●

■P-1 FRONT LINE  
対談／梅澤忠雄氏&西田百合子氏  
21世紀の人、車、都市。  
そして文化を考える。]

■P-5 VISION  
集合住宅における駐車場整備の現状と展望

■P-7 NEW LINEUP  
立体駐車設備新製品紹介  
水平循環方式「レベルパーク」のニューバリエーション紹介

■P-9 ARRANGEMENT  
立体駐車設備導入事例  
「JTビル」「なかのサンクオーレ」

■P-11 PERSON  
インタビュー／ドクター中松氏  
「明日の地震予知とライフライン」

■P-12 FROM OUTSIDE  
世界最小の鉄道模型「メルクリン」

■P-13 USER'S VOICE  
「W8 ウエストエイト渡辺ビル」  
「愛宕東洋ビル」

■P-14 ANOTHER PROJECT  
他事業の紹介／文化施設ディスプレイ

一般的に欧米の建築家は、デザインの90%を周辺環境との調和に割り当てます。



西田 なるほど、そついえば建物本体は立派なのに、駐車場がしいたげられているビルとか施設というのには、案外多くありますね。

梅澤 住宅地でも1台分の駐車場もないところがあります。羽田の八代団地では、一戸当たり0・25台ぐらいしかない。入居者は引っ越しと一緒に駐車場を探さないといけない(笑)。まあ、日本の場合は、諸外国に比べて土地の権利が細分化していますし、法規制も含めて難しい問題が数多くあるわけなんですが……。

西田 そうしますと、立体駐車設備というものも非常に重要な役割を担っているとお考えですか。

梅澤 とても日本の知恵に裏打ちされた製品だと思います。カラオケと同じで世界商品になる可能性があるんじゃないでしょうか。外国人

店が統一の設計コンセプトのもとに軒を連ね、

きわめて便利で快適な空間を形づくっています。

ただ、日本では大店法などの法規制があつて難

しいのですが……。

西田 そうなんですか、それはとっても残念です

梅澤 それから、自然景観を大切にしている観光地では、たとえば駐車設備を岩や山の中に入れたり、カモフラージュするというやり方もありますね。冬季オリンピックが開催されたリレハンメルでは、ホッケーリングを岩盤の中に入れて作つたんですよ。日本でもこうした方法で美観と駐車場とのバランスを保つてほしい。またデイズニーが本物そっくりのキリンをプラスティックで作つているように、フェイクは既に最先端のビジネスです。テーマパークや映画の技術を活かせば、必ず環境と調和する新しい駐車設備が作れるはずです。

それから日本と欧米諸国を比較しますと、日本の建築家は自分のオリジナリティーやアイデアばかりを表現しそる傾向があると思いますね。一般的に欧米の建築家は、デザインの90%くらいの部分を周辺環境との調和を図るために割り当てます。自分自身の個性を出す余地は、残りの10%程度なのです。

西田 なるほど、とっても示唆に富んだお話しですね。たいへんよく分かりました。では最後に、

日本の機械駐車設備に対し設計やメカの面で、アドバイスを頂戴できますか。

梅澤 まず全体的なスペースが狭すぎますね。アメリカの駐車場は大らかに作られていますよ。ほんの一割が2割、スペースの余裕を付加すれば、切り返しが不要で出入庫のスマートなものが作れるはずです。また、私はジャガーナどの外車によく乗るんですが、車を載せるトレー自体も小さすぎるよう思います。サイズだけじゃなく2トン以上はダメだとか、車重にまで制限がある。それにゲートの右側だけにある精算機も、外車の場合を考えて左右に設けるべきです。

西田 日本はまだまだ行政側が車に対する配慮を欠いているようですね。民間の駐車場の料金も高すぎるようになりますが……。

梅澤 とにかく、自然景観を大切にしている観光地では、たとえば駐車設備を岩や山の中に入れたり、カモフラージュするというやり方もありますね。冬季オリンピックが開催されたリレハンメルでは、ホッケーリングを岩盤の中に入れて作つたんですよ。日本でもこうした方法で美観と駐車場とのバランスを保つてほしい。またデイズニーが本物そっくりのキリンをプラスティックで作つているように、フェイクは既に最先端のビジネスです。テーマパークや映画の技術を活かせば、必ず環境と調和する新しい駐車設備が作れるはずです。

それから日本と欧米諸国を比較しますと、日本の建築家は自分のオリジナリティーやアイデアばかりを表現しそる傾向があると思いますね。一般的に欧米の建築家は、デザインの90%くらいの部分を周辺環境との調和を図るために割り当てます。自分自身の個性を出す余地は、残りの10%程度なのです。

西田 なるほど、とっても示唆に富んだお話しですね。たいへんよく分かりました。では最後に、

なんかびっくりするような、実におもしろい技術体系ですよ。

西田 逆に外国の駐車場のシステムや設備で、参考になるようなものはあるんでしょうか。

梅澤 やはりニューヨークですね。あの街ではオフィスやマンションと同じように、大規模なガレージビルディングというものをたくさん建てています。マンハッタンの地図を広げて、ガレージビルディングの場所を色々塗つてみたんですけど、驚くほどの数です。しかもすべてパブリック。契約制度も時間貸し制度も両方あります。残念ながら未だ日本にはありませんが実際に機能性の高いシステムだと思います。ドライバーが自分で入出庫してもいいし、有料のガレージサービスを利用するシーンなんて見たことがありませんね。



西田 なるほど、そついえば建物本体は立派なのに、駐車場がしいたげられているビルとか施設と

いうのは、案外多くありますね。

梅澤 住宅地でも1台分の駐車場もないところがあります。羽田の八代団地では、一戸当たり0・25台ぐらいしかない。入居者は引っ越しと一緒に駐車場を探さないといけない(笑)。まあ、日本の場合は、諸外国に比べて土地の権利が細分化していますし、法規制も含めて難しい問題が数多くあるわけなんですが……。

西田 そうしますと、立体駐車設備というのも非常に重要な役割を担っているとお考えですか。

梅澤 とても日本の知恵に裏打ちされた製品だと思います。カラオケと同じで世界商品になる。しかしニューヨークのガレージビルディングは、パブリックの経営・管理ですから夜間や休日でも使える。そういう意味でひとつ理想形といえるでしょう。

西田 日本はまだまだ行政側が車に対する配慮を欠いているようですね。民間の駐車場の料金も高すぎるようになりますが……。

梅澤 車がまだ特権階級のものだ、という古い意識が残っているんじやないでしょうか。車を持つている人は経済的なペナルティーを負うべきだという。その意味では駐車場は都市の重要なインフラストラクチャーであるという認識を、もう少し一般化させないといけませんね。駐車場も道路や橋と同じように、基本的にはパブリックの負担にすべきだと思います。建築費のほとんどはやはり社会資本で賄うべきでしょう。それに駐車場産業が盛んになれば、経済の活性化にもつながるんですから。

西田 ところで都市計画を考えるうえで、地方とか郊外地域だとまた考え方が変わりますか。

梅澤 地方は車の保有率が高いですから、最近はロードサイドビジネスばかりが繁盛していますね。広い駐車場を設けたお蕎麦屋さんとか、焼き肉屋さん、紳士服屋さん、本屋さん……。こうしたロードサイドショップでは、駐車場が店の生命線となります。収容台数とテーブルの数がぴたり一致しているお店もあるほどです。ただ、あくまで個店ごとの活動ですから、地域全体の繁栄や計画的な街づくりにはつながらないばかりか、街並みや景観を損なうという問題が出でています。

いちばん理想的なモデルは、アメリカのショッピングモールではないでしょうか。全店舗のお客様が共通で使える広い駐車場を中心には、ショッピング、レストラン、金融機関などあらゆる業種のお店がとうございました。

西田 分かりました。今日は貴重な意見ありがとうございました。

梅澤 それは設備をなんとか押し込まなくてはならない、というのが実情なんじゃないでしょうか。「建築設計資料集成」よりも設計に役立つ優れたマニユアルを駐車場メーカーさんご自身が作れば、こうした問題も解消されていくと考えられますね。

西田 ありがとうございます。ほんどの車は2トン以上はダメだとか、車重にまで制限がある。それにゲートの右側だけにある精算機も、外車の場合を考えて左右に設けるべきです。

梅澤 ただし、これらの問題は駐車場メーカーだけの責任とは思えません。ほとんどの建築家は「建築設計資料集成」というマニュアルに従って設計をしているんですけど、この資料がかなり古いためでできているんです。従つて納入する駐車場メーカーさんは、「建築設計資料集成」で設計された狭いスベ

NYのガレージビルディングは、日本にも導入したい素晴らしいシステムです。