

平成22年秋季駐車場研修会

参加レポート

ドイツ編 / 10月7日～13日

(社) 東京駐車協会

(株) 東京交通会館 営業部次長 長田 淳

平成22年度の社団法人全日本駐車協会海外駐車場研修旅行は、東西統一から20年を経過し、今ではヨーロッパ経済を牽引するドイツと隣接する旧共産圏のチェコを対象として、10月7日から13日にかけて、小清水団長のもと全国から総勢28名の参加により開催されました。

以下、旅程にそってご報告いたします。

* * *

出発当日は、穏やかな天候にも恵まれ、予定通り成田空港に集まった参加者により結団式が挙行された。結団式では、小清水団長からこれから訪問するドイツ・チェコについて概略の説明を受けた後、心地よい緊張の中、自己紹介を行い旅の安全を願った。

約12時間のフライトを終え、トランジットのためミュンヘンに着いた時は皆の足に疲労が見られたものの、1時間もしないうち次の飛行機に乗り換えデュッセルドルフへ飛んだ。バスでケルンに入った時は現地時間で20時を過ぎ、日本時間の早朝に、ケルン大聖堂近くのレストランでの夕食となったのだが、ここでのソーセージのボリュームには唖然とした。この日はマリタイムホテルケルンに宿泊した。

翌朝、朝食をとると早速バスに乗りケルン市街、ライン河畔の河港堤防沿いの地下に位置するライナオハーフェン駐車場を見学した。ケルンは人口100万人、ケルンの語源はラテン語で植民地を意味するColonia からきており、ローマ帝国の植民地として建設された古市である。また、フランス語でオーデコロンはケルンの水と言われライン川の水を原料として使用したことに由来する。



ライナオハーフェン

(ライン河岸港湾施設再開発地区)

この駐車場は、全米駐車協会のホームページで世界の駐車場18の内の1つに紹介されていると小清水団長からお話聞いていたところで、ライン川に沿って約3キロメートルの港に対し1.7kmの長さがあり、2005年に竣工し、駐車台数は約2000台、その内約1400台が時間駐車専用で残り600台を月極めで運用している。特徴としてはライン川が氾濫しても被害がでないよう全体が湯舟のような構造をしており水漏れはしないため、ある一定以上の水が出ると流れる可能性

があるため逆に水を冠水させて安定させる必要があるということであった。また、このあたりはクレーン型のビルが3棟立ち並ぶエリアでとても印象的である。これは昔あったクレーンをシンボル化して建てたもので、2棟がオフィス、1棟がマンションとなっている。利用する人はこのあたりのスポーツ施設、オリンピック施設やチョコレート工場に来るお客さまがほとんどである。時間駐車は1時間2ユーロ、月極め駐車は月額90ユーロであり、日本とあまり変わらない。1台あたりのスペースは幅2.4メートル、奥行き7メートル、高さ制限は2メートルである。全体的には日本と変わらない感じであるが、このライナオハーフェン駐車場はライン川に沿って地下に設置されており、川沿いを歩くと全く風景を害さないため、ドイツ民族の街の景観を重んずる感覚の強さを感じた。

駐車場見学後はホテルに戻り、研修会の大きな目的である欧州駐車協会・ドイツ駐車協会との意見交換会が行われた。シンポジウムのテーマは「Deutscher Japan Symposium über die Parking Probleme und Aufgaben zu lösen (日独駐車問題とその解決策について)」と題して、欧州駐車協会・ドイツ駐車協会のトロストホイトメーケル事務局長を迎えて行われた。通訳の紹介のあと、小清水団長よりご挨拶と全日本駐車協会の現況説明があった。続いてトロストホイトメーケル事務局長よりドイツ駐車協会の状況の説明を受けた。ドイツ駐車協会は1968年に設立され、現在は約200の企業が駐車場を経営しているが、10年前に駐車場の増加は止まり、現在は減少傾向にある。なお、ドイツの駐車場に対する考え方は、駐車場問題は国が考えるべき問題ではなく、各自治体が対処すべき問題として考えられているため、国の法律では駐車場の設置等の建築に係ることだけ定められていて、ガレージに関する法律は16の州で各々異なっている。また、70の都市でパーキングガイダンスシステムが設置されており、路面表示やインター



ライナオハーフェン
(ライン河岸港湾施設再開発地区)



マリティムホテル
(シンポジウム会場)



マリティムホテル
(シンポジウム会場)

ネットにより情報が得られる。ナビに情報を入力すると、近接する5箇所の駐車場が案内される。ドイツでは車両も減少しており、どこかの駐車場も満車になることがないため、満空表示というより位置情報となっている。このほかドイツの駐車場の特徴として、カーシェアリングは普及していないことや、車大国であるにもかかわらず電気自動車が普及していないドイツでは環境保護のための車は、風力や太陽光などの自然エネルギーを利用しない限り根本的な解決にはならないとの考え方が根強く、燃焼エンジンの効率化や車両の軽量化などに力が入られていることにあり、日本とドイツの車に対する考え方の相違を感じた。

シンポジウムと昼食会を盛会裏に終えて、欧州駐車協会・ドイツ駐車協会と親睦を深めることができた。

午後から、荘厳なケルン大聖堂を暫し見学することとなった。この大聖堂は1248年に着工され、約500年の歳月をかけて1880年に完成した。ゴシック式の建物は荘厳であり、尖塔が聳え立つ外観にはなんとも形容しがたい歴史を感じさせられた。ドイツに来て初めて曇り空から青空が見えはじめた。短い時間ではあったが、楽しい思い出となった。

次の目的地プラハに向かうため、ケルンを離れてバスで一路デュッセルドルフに向かった。

チェコ共和国は、面積は日本の約5分の1、人口約1000万人、元々はチェコスロバキアとして東欧の旧共産圏の一員であったが1993年にチェコ共和国とスロバキア共和国が分離し、現在は経済的にはEUやNATOにも加盟している。その首都プラハは、有名な世界遺産である旧市街を中心とした観光都市である。

翌日は、カレル橋、旧市街を散策して歩いたが、美しい街並みはプラハの春と言われた血なまぐさい歴史を過去に追いやり、素晴らしい景観は見るものの心を全て洗い流すかのごとく感じられた。

なお、旧市街を外れた場所にあるショッピングモール地下駐車場を見学したが、全体的には日本のビルに見られる路外駐車場と変わりなかった。

名残惜しくもプラハを離れ、再度ドイツのミュンヘンに向かう。ミュンヘンの朝はこの時期4℃と、かなり厳しいものだった。

この日は、パーク&ライド社を訪問した。午前10時30分からヴォルフガング・グロスマン社長より直接ミュンヘン市交通事情の説明を受けた。このパーク&ライド社はミュンヘン市が経営し、社員は33名。住宅用の駐車場・駐輪場やバス専用の駐車場を経営している。ミュンヘン市があるバイエルン州は広さ70,550平方km、人口は550万人が暮らしている。その中心都市ミュンヘン市は330平方kmの広さで、市街へ車両が入るのをコントロールする役目を負っている。特に大きなサッカーの試合があるときなどは、できる限り街から離れた駐車場に停めさせて、電車で街に入るよう誘導している。ミュンヘン市の中核に入れるのはグリーンマークを付けた

車両のみで、窒素酸化物と粉塵に制限を掛けているため古いディーゼル車両は街中には入れない。そのためドイツ全体と比較してもミュンヘン市は街中への車両の進入を高い比率でコントロールしているとのことだった。(下表参照)

なお、ミュンヘン市の一般的な駐車料金は、1日当たり24ユーロとちょうど東京の半額程度である。

—交通機関の利用状況—

	ミュンヘン市	ドイツ大都市	MVV圏内	ドイツ全体
車	37%	43%	47%	58%
公共交通（電車など）	21%	18%	15%	9%
自転車	14%	12%	13%	10%
その他（徒歩等）	28%	28%	25%	24%

説明を受けた後、近くのレストランで昼食をとり、パーク&ライド社が経営する住宅用地下駐車場を見学した。そこは立ち並ぶ住宅の建物の間の道路下に機械式駐車場が設置されており、収容台数は284台、駐車料金は年80,000ユーロで月極め契約のみを対象としていた。車両が入り口ゲートに入るとカメラで認証し、車両を地下駐車場に格納するもので、費用は高くつくが街中での駐車場対策と景観を大切にしたい、いかにもドイツ人らしい合理的な環境への配慮が感じられた。

続いて、ミュンヘン市近くの同じくパーク&ライド社が経営する8階建ての立体型駐車場を見学した。

ここは先ほど説明を受けたミュンヘン市内で大きなサッカー等の試合が開催される際に、街中への車両を制限するために建てられた駐車場であり、そのため1階はバス専用の駐車場となっている。また、この施設の1階にはパーク&ライド社が経営する全ての施設を制御する監視室が設けられていて、たった2名で各所に多数設置されたカメラやセンサーから入る情報をモニターにより事故・トラブル等の監視を行っていた。トラブルがあればその駐車場近くの市の契約業者が対応に駆けつける仕組みとなっており、迅速な対応ができていと説明された。見学を終えるとミュンヘン市を抜けて、延々と広がる畑を横目に見ながら、最終目的地のフランクフルトへ向かうため一路ハイウェイを空港に向かった。

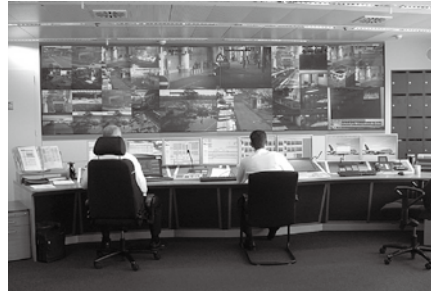
フランクフルトに着いた時は、もう夜になっておりバスから見えるフランクフルトマンハッタンはドイツの銀行や保険業界を牽引する勢いが感じられた。

翌日はホテルを出ると、空港近くのフランクフルト国際空港駐車場施設を見学した。この駐車場は第1から第3まであって、約27,000台を収容し、時間駐車料は30分当たり2.5ユーロ、コントロールセンターは24時間体制で、260台のカメラにより周辺の道路状況もモニターしながら対応にあたっていた。この世界でも有数の大きな空港に隣接する駐車場を常時数名で監視していることに驚きを覚えた。先方のご厚意によりバスで周辺施設を見学させていただいたのち、空港

に戻った。

空港では、今回の秋季駐車場研修を終了するに当り、解団式が小清水団長のもとに執り行われ、無事に研修が修了したことに感謝した。

その後、帰国の途につき、途中別の予定で別れた2名を除き参加者全員が約11時間のフライトで成田空港に到着した。



フランクフルト国際空港駐車場
(中央監視室)

* * *

今回のドイツ・チェコへの駐車場研修は、5泊7日でドイツではケルン・デュッセルドルフ・ミュンヘン・フランクフルト、そしてチェコプラハと、駆け足の日程ではありましたが、ドイツの洗練された街並みや、プラハの情緒ある街に触れることができ、またそれぞれの都市の駐車場事情の見識を深めることができたことで大変意義ある成果を感じました。また、総勢28名という研修会が成功裏に終了できましたことは、小清水団長の統率力のもと一致団結できたことと、全日本駐車協会事務局のご尽力のお陰と大変感謝しております。

最後に参加者の皆様全員に感謝を申し上げてこのレポートを終了させていただきます。皆様、本当にありがとうございました。

以 上