

インターナショナル・パーキング・インスティテュート (I P I) とのミニシンポジウム 続編

企画委員会 事務局

前号では、米国側のプレゼンテーション内容について報告致しましたが、当日は時間の制約もあり議論を尽せない部分がありました。そこで本稿では、帰国後に改めて研修会に参加された方々からの質問等も踏まえて先方へ問い合わせた内容と、それに対する回答をベースにQ & A形式に再構成して報告致します。米国での駐車産業を取り巻く状況がよくわかる内容となっております。併せて関連HPも記載しておりますので、更なる情報収集の参考にしていただければ幸いです。

【 I 】 一般的事項

1. 米国で運営されている一般公共用駐車場の官営と民営の比率はどのくらいですか？例えば、東海岸大都市の場合で大まかな数字でも結構です。

<回答>

米国では民間商業ベースの統計サービスがあり、これと重複するのでI P Iとしては集計をしていません。

内々の推測ですが、行政が所有・関与している公共駐車場の割合は15~20%程度と思われます。また、パーキングメーターなどの路上駐車設備は、ほぼ100%公共機関により運営されています。

2. 米国でのI T S普及状況はどのようになっていますか？I P Iには“ITS Parking Task Force”の分科会があるようなので、I T Sは駐車場業界に関わりの多い重要な社会的要素と推測しています。

<回答(コメント)>

今日の駐車場は多くの運輸関係分野と複雑な関わりが生じているので、各種のI T Sと駐車場は相互に補完しあっています。駐車場を含めた交通インフラが効率よく運営されるためには、駐車ニーズが運輸マスタープランと一体化されてなければなりません。あまりに多くの要素がI T S・駐車場の双方にあるので一概には言えませんが、非常に大切なテーマであると考えています。

- 2-1 具体的に自動車交通に関わりのあるITS実用例はあるのでしょうか？ 昨年10月の視察時に利用したハイウェイでE-Zレーンが実施されていたのは目撃したのですが、他の事例はありますか？（日本では、高速道でのETC課金が略々全国的規模で利用され、駐車場所在・料金・満空情報等のカーナビを通じた提供も大都市圏では一般的になってきています。）

補足説明. 米国東岸諸州の高速道路で使われる自動料金課金システムは正確には「E-Zパス」と称し、日本のETCに似た双方向通信トランスポンダ技術を用いています。E-ZレーンはいわばE-Zパス専用レーンの通称。日本のETCは狭域双方通信(DSRC)ですが、米国東海岸のE-Zパスやシカゴ地域のIPASSはゲート側から発せられる915Mhz.の電波に対し、フロントガラス上部内面に貼付けたE-Zタグと称するトランスポンダで自動応答し、予め登録した口座より料金が引落されるシステムです。

<回答>

E-Zパスの技術は高速道路上で目に見える形のITS実用例ですが、同技術は市街地内でも（課金を伴わず）クルマの移動動向をモニターするのに利用されています。車番認識カメラやスマートパーキング技術、更にはセンサーが所謂“ビッグデータ”を行政へ提供し、交通管理や渋滞緩和、排気ガス抑制、走行する車両を必要に応じていろいろな道路や駐車場所へ誘導するなどの目的に利用されています。これら新技術の活用は、マンハッタン島への自動車の流入と渋滞に悩むニューヨーク市などで行われています。

- 2-2 ITS、特にE-Zパスシステムなどの駐車場管理・課金への応用事例があれば、教えてください。

<回答>

E-Zパス技術そのものではありませんが、空港の駐車場に於いて、トランスポンダ技術を、短期及び長期の駐車料金の課金プロセスに活用している例があります。

3. IPIは“Parking matters”のスローガンの下、環境保全や円滑な交通環境実現には、街づくり計画段階から駐車問題専門家の関与が必要とアピールしていますが。

- 3-1 過去に駐車問題があと回しされたり無視されたために大きな支障、重大な社会問題となった事例があれば、具体例を教えてください。

<回答>

具体例を挙げることは差し控えますが、仮に駐車場の専門家が入出庫部分の構造や他の設備全体の配置計画等について当初から関与していたなら、より効率的に運営ができたと思われる駐車場事例は数えきれないほどあるのが実態です。駐車業関係者が関与しなかったため、安全管理面が軽視されてしまった例もありま

す。新たな交通システムを開発する際に行政が交通運輸専門家を排除して事を進めるなどあり得ないのに、駐車場に関しては軽視されるケースが過去には多くありました。

3-2 上記の支障例・失敗例を踏まえ、駐車場専門家の見地から新たな都市計画や建築プロジェクトに際して、積極提案あるいは必ず注意喚起するポイントは何でしょうか？

<回答>

新築あるいは改修計画の最初の段階で駐車場の専門知識が反映されないと、計画に大きな影響を及ぼしてしまう要素は沢山あります。これらの例については「パーキングプロフェッショナルマガジン」に掲載されており、当協会の研修プログラムやCAPPPプログラムのなかで広く取り上げられています。IPIはこの話題に関して「何故駐車場は大切なのか(Why Parking Matters)」と題した文書を作成しています。参照HP：<http://www.parking.org/parking-matters.aspx>

3-3 日本では、新たな法制定や改訂等の企画に際し業界団体や有識者に対してヒアリングを実施することがあり、JPAも業界代表団体として意見具申する機会があります。米国でも連邦、州、市町村単位で類似の機会はあるのでしょうか？ その場合、個々のパブリックコメントに加え、業界代表としてIPIが意見具申した最近の例がありますか？

<回答>

駐車場関連は連邦や州レベルというよりは地域的な課題として扱われることが多いのですが、行政が特定の運輸施策に対して地域の意見を求める場合、駐車場の現場を管理・運用している者がコメントしたり、意見具申する機会は多くあります。一方、IPIは連邦レベルで商業、労働関連、安全、テロ対策訓練、通貨問題などについて業界代表として意見具申を行ってきた歴史があります。

参照HP：<http://www.parking.org/parking-matters.aspx>

4. 米国でも日本と同様にビル等の施設や大規模商業施設の開発にあたり法的な駐車場付設義務規定がありますか？ それらは、連邦レベル、あるいは州や市レベルで規定されているのでしょうか？

<回答>

米国では各施設や地域の必要駐車場台数は、それぞれの地域のゾーニング条例の計画担当者により規定・運用される場合と、交通技術学会(Institute of Transportation Engineers)が発行するパーキングジェネレーションハンドブックのような、駐車場に関する標準データソースに則って規定または運用される例が多いです。しかし最少必要台数

を義務化・法制化することの弊害も主張されています。一例を挙げると交通評論専門家のリチャード・ウィルソンは、著書「Parking Reform Made Easy」で、ゾーニング条例における最少必要駐車台数の規程は、クルマ業界を助成するようなもので、自動車交通量増、スプロール現象助長、大気汚染悪化、住宅建設コスト上昇等を招き、都市デザインの品位低下、まちなかでの歩きやすさを阻害、低所得層の人々の排除に繋がるなど望ましくない結果をもたらすと警鐘を鳴らしています。

補足説明1. 交通技術学会(I T E) : 1930年に米国で設立され、交通に関して学術的、教育的活動を行っている。会員数は17,000人で90カ国以上に渉ると言われる。各種研究や出版物などを通じ、交通諸施策へ影響を持つ。参照HP : <http://www.ite.org/>

補足説明2. パーキングジェネレーションハンドブック : I T Eが発行する駐車場に係わるデータ集。9種に分類した土地利用や施設種類別に駐車場需要比率について包括的な情報を提供する。逐次改訂がされており、現在は2010年発行の第4版。参照HP : <http://www.ite.org/parkinggeneration/datasubmission.asp>

【Ⅱ】I P Iの会員、組織運営に関する質問

- 1-1 会員規模が5,000とのことですが、我々の理解の域を超える膨大な数といえます。これは会員企業・団体を1会員と数えた単純合計でしょうか？ それとも1人1人が会員資格を得るといふ企業所属員延べ人数の合計といった集計によるものなのでしょうか？

<回答>

I P Iの正会員は組織(団体)会員制度を採用しており、その組織(団体)の従業員はI P I主催の各種プログラムやイベントに参画することができるシステムとなっています。1,200以上の組織(団体)がI P Iメンバーとなっており、それぞれが上級の役職者に会員資格を付与しているので、都合5,000以上の会員がいると説明しました。結果としてI P Iは過去に10,000人に達する駐車場現業の最前線の人々や、新たに駐車場業界へ加わる人々に必要な業界訓練の場を提供して来ました。各組織(団体)は1会員分の会費を納め、その組織(団体)の従業員はあまねく当協会が提供する各種プログラムの恩恵を享受することができます。また、企業、大学や自治体等、各分野の個別ニーズに対応したサービス提供に努めてきた結果、会員数は着実に増加しています。

- 1-2 大きなキャンペーン、例えばC A P P認証制度の創設や、“Parking matters”の大きな広告活動によって、会員数が飛躍的に増加したというような手応えが感じられたのでしょうか？

<回答>

C A P Pプログラムは確実に拡大しており、毎年受講修了者数は増加しています。“Parking matters”活動は効果が判り易く、様々な面で会員並びに駐車業界全体の利益となっています。一つの大きな変化は、駐車場に関する肯定的且つ積

3. 学生/学術経験者会員 \$50(年額)

4. 転職者/引退者会員 \$100(年額) 以前に駐車業等に従事していた者、転職中の者
I P I は教育機関として認定されていることから、会費は連邦所得税が免税になります。

4. I P I 会員になるメリット；

I P I の目的はいろいろな活動分野を通じてParking professionを増進することと謳われていますが、これこそメンバーとなる決定的メリットだといえるものは何でしょうか？

(一般的コメント)

J P A や I P I のような団体に人々が参加する理由はさまざまであろうと思います。自分の職業についてもっと学びたい、コミュニティーに参加したい、情報交換をしたい、会員価格でイベントに参加したい等々、色々な理由が考えられますが、I P I の成長(収入は過去5年間で2倍以上になりました)は、会員達へより多くの価値を提供してきたことによるものと信じています。「Parking Matters」キャンペーンやC A P P (駐車場運営管理能力認定)プログラムなどは、I P I による価値提案の主要な例であると考えています。

<回答>

個人あるいは団体等は、協会との関係や会員であることによって生じる価値を求めています。I P I はカフェテリア方式により、広範囲の人々が興味を持つプログラムや、新規構想、イベント等を自由に選べるように提供することが重要なことであると考えています。会員はトレーニングプログラムを選んだり、委員会のボランティアを務めたりすることによって、特定のプロジェクトに関与していることを実感し、イベントへの参加を通じてI P I コミュニティーの一員であると感じることもできます。また、ある人は駐車場業を牽引する指導的立場に立つことに意義を見出すでしょうし、単に自らのキャリアにプラスとしたいと考える人々もいます。そのように様々な動機で参加している人々がいることを理解したうえで、I P I は会員中心に活動する団体です。C A P P は駐車業界における指導的な資格ですが、認定試験を受けるために必ずしもI P I の会員となる必要はありません。しかしI P I が持つ有形無形の資産や、同業者とのネットワークを見れば会員になりたくする筈であると我々は自信をもっています。

5. 会員相互、あるいは協会の垣根を越えた業界人相互のコミュニケーションについてはどのような仕組みや工夫をしていますか？

<回答>

I P I は会員のさまざまな要望に対する支援や、各種の問い合わせへの回答を提供する一方で、あるメンバー(実際には前理事長)が彼の関係する大学の助けを借りて創設した、C P A R K L というインターネット上のサービス(list-serve)を提供しています。

そこでは会員が質問をアップすると同業の仲間から回答を得られる仕組みになっています。会員相互の対話はSNSの一つである「Linked IN」に登録したメンバー間や、「Parking Matters Blog」を通じて行われていますし、IPI年次大会や、頻繁に開催される州・地方レベルの会合等では実際に対面しての意見交換が行われています。更に我々は「ショップトーク」と呼ばれる定期的なプログラムを持っており、司会役を配置した電話会議で様々なトピックに関して会員間の議論が可能となっています。

5-1 米国では“Parking Network”といわれるウェブサイトが広く活用されているようですが、IPIはこの運営に関与しているのでしょうか？

<回答>

我々は過去にパーキングネットワークと提携していたこともありましたが、彼らは私企業であり、NPO法人であるIPIとは理念が異なることから現在は関係を持っていません。

5-2 IPIと同じ駐車場関連団体であるNPA (National Parking Association)は最近共同プロジェクトとして「環境負荷を減らし、美しく住みよい街づくりに役立つ駐車場設計と運営管理のやり方」(Sustainable parking design and management)という報告書を刊行したと聞いています。これは両者の相互交流・協働の最初の例でしょうか？ それとも既に各種分野で協働した実績があるのでしょうか？ また、両方の組織に会員として加盟している企業や個人が多くいるのでしょうか？

<回答>

IPIとNPAは別個の団体であり、それぞれ独自の目標と目的を持っています。今回の共同出版は、もともとはIPI理事会メンバーの発案による協働企画であり例外的な活動でした。現時点では更なる協働を推進する計画はありません。

【Ⅲ】CAPP(駐車場運営管理能力認定)資格について:

CAPP資格は、駐車業関係者のスキル底上げ並びに業界イメージアップの面でも大いに貢献しているとのことであり、非常に興味があります。

1. 習得すべき主要な科目、講座ごとの単位数、全て履修し検定・認定を受けるまでの必要期間等について教えてください

<回答>

CAPPの受験資格並びに試験内容は、概ね下記のようになっています。

(1)受験資格

- ①最低3年間の駐車場、あるいは関連分野の運営・監督経験を有していること
- ②高校卒業以上の学歴を有すること

- ③最低25時間の職業能力訓練を受けていること
 - ④上記の実務経験、学歴、職業訓練等に付与されるポイント合計が50ポイント以上であること
 - ⑤CAPP資格者、あるいは雇用者等からの推薦状の提出があること
- (2)受験料 IPI会員 \$450 非会員 \$700
- (3)試験概要
- ①出題数 150問、四者一選式 試験時間 3時間 コンピュータ管理
 - ②出題分野 a: 一般的知識、b: マネジメント全般、c: 運営管理、d: ファイナンス及び日常出入金管理、e: 関係法令・条例関係、f: マーケティング及び広報、g: 先進技術IT技術の分析と応用。以上7分野。
- (4)合格判定 70点以上の正解
- (5)資格有効期間 3年 (更新可)

参照HP :

<http://www.parking.org/professional-development/capp-program/eligibility-and-applying-for-the-capp-program.aspx>



ハンドブック ©IPI



試験問題サンプル ©IPI

2. ヴァージニア大学と提携しているとのことですが、全コースを大学で履修するのでしょうか？ それとも一部の講義などはIPI内部スタッフが担当されているのでしょうか？ 後者の場合、大学が担当する科目やコースはどのような内容のものなのでしょうか？

<回答>

CAPPプログラムは、ヴァージニア大学並びに、独立性を持った審査委員会の協力を得ながら、主としてIPIスタッフにより運営されています。大学が直接関わる講義としては、IPI年次総会&展示会の期間中に5日間のビジネスコースが開講されています。但し、受験に際して必修講座の設定や公式テキスト等の作成はしていません。IPIとしては、参考図書で紹介等に留め、基本的には受験者の自主的学習に委ねています。

3. C A P P資格の社会的位置付けはどのようなものでしょうか？ 公的な資格ではないでしょうかから、駐車場管理についての専門家達の間で識見や影響力が高く評価されている団体(I P I)の私のお墨付きという位置づけでしょうか？ C A P P認定者であることが、一定レベル以上の職責につく実質的前提条件であるといった状況になっているのでしょうか？

<回答>

私達の目標は、C A P P資格が、都市プランナー、建築・設計者達に適用される資格認定と同様に認識・評価されることです。駐車場専門家がC A P P資格を求めるとき、当該人物は駐車場運営に関して知識を有しており、信頼に値する人物であるという強いメッセージとなります。信頼があれば、個人的にも職業的にもより多くの就業機会が得られることになるでしょう。北米の市場では、多くの求人要件でC A P P資格の取得が上級ポジションに就くために求められるようになってきています。I P Iは、C A P Pが世界的に認められて普及するよう、他国の駐車場協会とも提携協議を行っていく方針です。

4. C A P P制度はいつからスタートしたのでしょうか？ 受験者数や合格者数、また創設時から今日までの累計資格取得者は何名ぐらいに上っているのでしょうか？

<回答>

C A P P認定制度は1994年に創設されました。そして数年間にわたる議論を経て改訂され、2014年に現在の形式になっています。過去5年間の累計合格者数は108名となっています。

5. N P Aにも C P P (Certified Parking Professional)認定制度があり、広く受講者を募っているようです。I P IのC A P P制度とN P AのC P P制度とは 認定する機関が異なるものの、目標、社会的な位置づけ、資格取得の効用などは略々同じものと理解してよいのでしょうか？違いがあれば教えてください。

<回答>

I P Iは他の組織(N P A)が後援をしているC P P認定について論評することは差し控えたいと思います。我々のC A P P認定は、資格取得に要する時間や求められる知識レベルが他のいかなる同種資格より厳しいと広く世間に認識されおり、それが現在の評価に繋がっていると考えています。

[IV] Sustainability of Parking Managementについて:

1. Green Garage Certification(グリーン駐車場認定)の仕組みはどのようなものになっているのでしょうか？ L E E Dは米国内に限らず外国の建物やデザインにも付与され一定の権威付けとなっていますが、グリーン駐車場認定もL E E Dと同様の権威ある認定・証明

を目指しているのでしょうか？

<回答>

グリーンパーキング委員会は、I P I 外郭団体の立場でグリーン駐車場認定(G P C)制度を運用しています。制度の概要は下記の通りです。

(1)駐車場はL E E Dの対象外施設ですが、G P Cはこれに触発されたもの。3種類のカテゴリー条件への適合程度により、金・銀・銅の認定を行う。

(2)カテゴリーは、合計47項目

- ①無駄の最小限化を図る一方、資産価値を最大化するための運営方法
- ②新たな収益機会や、より大きな顧客満足、より強固な地元との関係を構築するための各種施策
- ③エネルギー効率の改善、廃棄物の削減などを実現するための技術並びに構造デザイン

(3)認定の有効期間は3年間

グリーン駐車場認定制度は現時点で公的なものではありませんが、グリーンパーキング委員会はL E E Dを統括する米国Green Building委員会(U S G B C)と緊密な連携を保ちつつ活動しており、認定制度の認知度アップ並びに普及に努めています。参照HP：<http://www.greenparkingcouncil.org/certified-green-garages/certification/>



ガイドブック ©G P C

Elements of Green Garage Certification

MANAGEMENT	ENVIRONMENT	PROGRAMS	TECHNOLOGY AND STRUCTURE DESIGN
Parking Pricing	0	Renovating	0
Special Parking	0	Access for Mass Transit	0
Multi-Use	0	Marketing Systems - External	0
Marketing Programs	0	Marketing Systems - Internal	0
Sustainable Purchasing Programs	0	Traffic Flow Plan	0
Provision (Construction Maintenance)	0	CarShare Program	0
Cleaning Procedures - Carpeted Areas	0	Waterless Urinals	0
Cleaning Procedures - Parking Decks	0	Use-orienting and Fuel Efficient Vehicles	0
Building Systems Commissioning	0	Alternative Fuel Vehicles	0
Construction Waste Management	0	Alternative Fuel Fuel Services	0
Regional Materials	0	Recycled Parking	0
Regional Labor	0	Single Sharing/Multi-Use	0
Recycled Landscaping/Structural Materials	0	Water Sharing/Multi-Use	0
Third-Party Sustainability Certification	0	Water Harvesting	0
Underutilized Management	0	INTEGRAL	0
Life Cycle Assessment	0	Innovative Approach	0
Life Management Plans	0	Green Building Certification	0
Life Program Plans	0	Green Building Certification	0
Life Technology & Structural Design Plans	0	Green Building Certification	0
Life Innovation Plans	0	Green Building Certification	0
Life Safety/Security/Disaster Plans	0	Green Building Certification	0

評価項目 ©G P C

2. グリーン駐車場認定やSustainable Parking Designの審査は専門的な機関、大学、学識経験者等に委ねているのでしょうか？ それともI P I 内部に有資格者がおられるのでしょうか？

<回答>

グリーンパーキング委員会はI P I のサポートを得ながら、駐車場の審査や評価を担う評価者の教育訓練を自身で行っています。

以上