

## ■重大災害・長時間停電等、非常時に備えて「駐車場管理者が心すべきこと」と「全日駐規格汎用・共通サービス券の見直し」

技術委員会

平成27年10月7日(水)開催の技術委員会にて全日駐規格汎用・共通サービス券の制式規格追加の是非につき議論がなされました。また、東日本大震災の記憶も生々しく、更に首都直下型大地震の発生確率も高まりつつあると言われる状況下、長時間停電や広域大災害発生時に備えて駐車場管理者が平時から心しておくべき事項について種々の課題が提起され、それに対し機器メーカーやビル管理などそれぞれ専門分野から現況や対策等の説明があり、委員間で活発な意見交換が行われました。この災害対処問題は独り委員会だけのテーマにとどまらず、協会会員全てが関心を持ち一般市民やビル管理者以上の知識や対処ノウハウを蓄える参考にすべきとの委員長の意見に沿い、災害対処問題を主に通常の委員会ニュースより詳しく議論の内容を収録しました。

### 1. 駐車場における長時間停電及び広域大規模災害時の備えについて

東日本大震災の教訓や首都直下型地震の恐怖もさることながら、最近の常総大水害等においても広域停電が発生した際、非常電源が冠水して役に立たぬ事例が各種施設で頻発したとの情報があります。そこで防災意識をより高め、長時間停電や、広域重大災害発生時の対応に関連して駐車場管理者として日頃から心掛けておくべき事項について、以下の通り自己啓発的な課題提起と対応策の再確認となる議論が行われました。

#### <長時間停電並びに地震への対応>

##### (1)主として露地駐車施設の駐車場管理機器の仕様について

三メーカー代表の委員より自動精算機・入出庫ゲート・出庫警告灯・照明・フラップ板等の機器の基本仕様につき説明がありました。基本的には全ての機器が停電で動作停止となり、無線による遠隔操作機能も備えていないとのことでした。従って無人管理のコインパークなどでは、警備会社と契約して緊急出動して貰い顧客対応をするということになるようです。但し、メーカーによりオプション対応でバッテリー式補助電源を設けることにより、停電時でも出庫だけは可能な機器があることが確認されました。しかし、東日本大震災の直後には活発であったこの種の要望も、危機意識が薄れてか時間の経過とともに少なくなっているようです。

また、一つの可能性としてメーカーの宣伝文句では停電時に一般家庭の最低限の電源需要を数日間は賄えるという電気自動車やプラグインHV車を、駐車場会社が業務用として所有していればそれを活用したり、経年劣化で駆動用としては使えなくなった電気自動車用のリチウムイオン電池を、定置型の非常電源として二次利用できないか等の議論が行われました。

(2)建物等に併設される駐車場について

低地や窪地など豪雨被害に遭いやすい立地の施設では、非常用電源が何処に設置されているか確認することが必要ですが、屋上等の高所に設置されている場合は安心材料の一つです。浸水危険のある地下駐車場では、エンジン駆動の移動式排水ポンプを一基は備えておくべきでしょう。オフィスビル等における非常用電源は、防災施設や在館者の安全な避難等に必要な施設を機能させることを優先させるので、精算機・ゲート・照明・入出庫警告灯など駐車管理機器はカバーされていないことが多いようです。防災関連設備以外にどの範囲まで非常用電源でカバーするかは、各施設の裁量に委されているとのことなので、駐車場管理者としては、非常電源の位置、仕様・機能・カバー範囲等は、平時から各ビルや駐車場ごとに確認しておくべきでしょう。尚、一部の超高層ビルを含む近代的複合施設においては、精算機及びゲート等を非常用電源に接続している例もあるとのことでした。

(3)機械式駐車場について(立体駐車場工業会に確認)

機械式立体駐車場では、高さが45m超の施設を対象に、一定規模の地震発生時に駐車装置が自動停止する地震感知装置を備えるよう業界基準が設定されています。無人の自動車のみを収納する発想であるため、乗用エレベーターに比べ加速度(震度)に対する基準は若干緩くなっています。

<大規模災害時の交通規制>

震度5強(強震)以上の広域激甚災害発生時には、個々の駐車場施設内のみならず、地域全体の交通規制などの規制措置が発動されます。平時から周辺の規制内容を承知し、駐車場利用客に対する確かな避難誘導を行えるよう対処し置くべきでしょう。

東京都における交通規制については、次のとおりであることが警視庁HP等で確認されました。特に第一次交通規制対象路線に面した駐車場に於いては、たとえ建物の損壊度が低く自動車の出庫が可能であっても、一般車両通行が禁止される場合は決して出庫せぬようコントロールし、運転者には広域避難場所への徒歩避難経路を案内するなど適切な誘導を行う訓練を日頃から心がけることをお奨めします。

○ 第一次交通規制(大震災発生直後から)

→道路交通法に基づいて実施

- ・環状7号線から都心方向への車両は通行禁止 (震度5強以上で発動)
- ・環状8号線から都心方向への車両の通行は抑制( 同 上 )
- ・震度6以上で、高速道・首都高速、外堀通、青山通、目白通、白山・中山道、日光街道など、警察、消防、自衛隊等の緊急車両以外通行不可、一般車両は通行禁止(通行中の車両は路側に停止し、施錠せず降車)

○ 第二次交通規制(被害状況及び道路状況を勘案した上で実施)

→災害対策基本法に基づいて実施

- ・災害状況に応じ第一次交通規制に加え、31路線(第一京浜及び郊外の主要道路等)につ

いても一般車両は通行禁止

＊事務局注：「大規模災害時の交通規制」の詳細は、警視庁のHP（検索キーワード：大震災発生時の交通規制）をご参照ください。

その他、神奈川県においても、横浜市のみなとみらい地区その他、規制のかかる幹線道路等が指定されています。

全国の政令指定都市や道府県庁所在都市などでは、東京都内や神奈川県等の規制に類する激甚災害時の交通規制措置が必ず規定されている筈なので、各地協会でもこの点の意識や知識を最新のものとし、会員各社の自己啓発を援けることをお奨めします。駐車場運営者としては、自分の事業所の前面道路が激甚災害時にいかなる規制対象となるかの確認と、実際に規制が発令された際の対応を予め考えておく必要がある旨、議論が行われました。

## 2. 全日駐規格汎用・共通サービス券について

### (1)追加仕様

平成18年制定の全日駐規格汎用・共通サービス券は、「表面に磁気ストライプがあるJIS＝II型相当の1種類のみが制式規格」ですが、新規導入を企画している各地の商工会やまちづくり公社等から、「単一規格だけでなく、各地それぞれで最も多い自動精算機に適合するよう、他のサービス券仕様も全日駐の制式規格として追加して欲しい」との要望が時に寄せられています。具体的には、「裏面全面磁気タイプの券で、所定の位置に現制式規格の磁気情報を記録することにより、現制式規格と全く同じ機能を有する追加仕様として制定できないか」ということでもあります。そこで事務局にて現行仕様との対比資料を作成のうえ委員会へ提示し、主として精算機メーカー三社代表の委員による技術的議論がなされましたが、近々最終的採用可否を決めることになりました。利用環境によっては技術的にも経済的にもフレキシビリティが増し、サービス券導入に弾みがつく可能性もありますので、本件の結論と具体的内容については追って会員の皆様にご報告させていただきます。

### (2)PMC共通サービス券運用実態事例等について

全日駐規格汎用・共通サービス券に類似するものとして、全日駐規格より古く十数年前に当時の主要精算機メーカー六社の共通規格として制定されたPMC共通サービス券があります。これまでその実態を把握していなかったため、今般委員会の場で確認を行い、豊橋、金沢、富山、垂水、関空等全国6ヶ所で運用されていることが確認されました。券の形式は、今般全日駐規格に追加仕様として検討中のものと同種の裏面全面磁気タイプであり、制定当時の六社のうち二ないし三社は現在精算機供給を行っていないことが確認されました。現存する精算機メーカーからは、PMC共通駐車サービス券と追加仕様として検討中の全日駐規格のサービス券とは実質的にほぼ同様のものであるとの見解が示されました。

以上