

駐車場整備の変遷 (第4回)

・昭和40～50年代

「都市計画駐車場の整備」

八重洲地下街株式会社
常務取締役 宮良 眞



昭和4(1929)年6月に開業した丸ノ内ガラーヂから始まった連載も、第二次世界大戦後の東京ガラーヂを代表とするビル地下駐車場から、いよいよ、高度成長期を迎え、放射環状道路や高速道路の整備、地下鉄建設といった、都市全体を視野にいたした交通施策の一環として都市計画駐車場が計画され整備されていく時代となりました。ここでは、東京の都心部における都市計画駐車場の整備を、弊社設立時の様子なども紹介しながら、振り返ってみます。

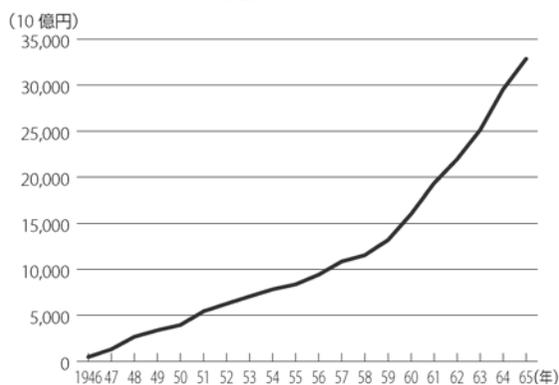
本稿を取りまとめるに際し、学会誌などの掲載論文、ホームページの記述等を参考にさせて頂くとともに、地下街各社の皆さんにもご協力を頂きました。誌面を借りて、おことわりをするとともに、お礼を申し上げます。

1-1. 深刻化する都市部の交通問題

敗戦後、日本は米国を始め各国や国際機関などの援助を受けながら、徐々に復興の道を歩み始めました。特に、1ドル360円といった固定相場制や昭和25(1950)年に始まった朝鮮戦争の特需などに支えられ、実質国民総生産は昭和26(1951)年度に戦前の水準まで回復しました。

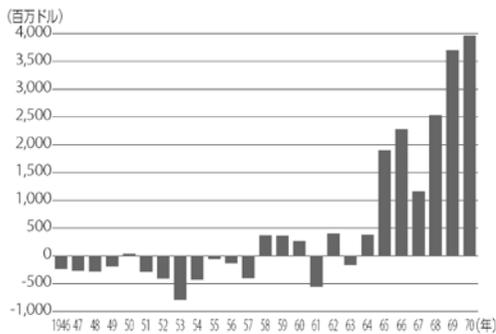
こうした経済復興に際し、産業構造が一変し人口も大幅に移動しています。これまで、就業者の大半が農業、漁業などの第一次産業に従事していましたが、製造業や小売り・サービス業など第二次、第三次産業の就業者が急増し、昭和30年代中頃には第一次産業を上回るようになります。

「国民総生産GNPの推移」



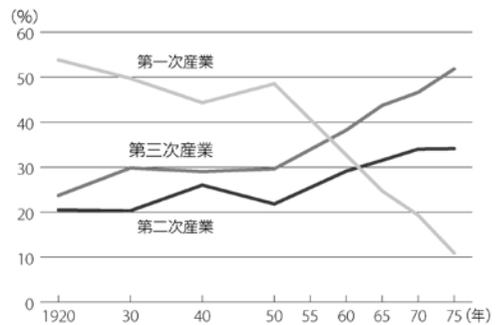
出典：国民所得統計(～1954年)、新SNA(1955年～)

「わが国の貿易収支の推移」



出典：日本銀行「経済統計年報」(1970・1994年)、
ただし1946～1960年は東洋経済新報社「完結 昭和
国勢総覧」(第二巻)

「国勢調査による産業別就業者の割合」



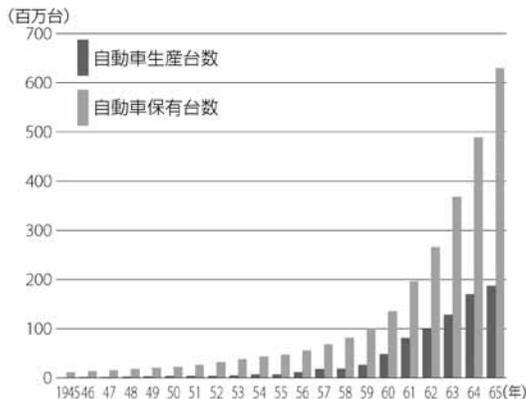
出典：総務省統計局「2000年国勢調査最終報告書 日
本の人口(資料編)」、「2005年国勢調査抽出速報集計」

このように、旺盛な経済活動を支える人達が、地方から都市へ一気に流入したものの、これを支える都市基盤や生活環境の整備、経済活動が与える環境への配慮などが追いつかず、交通渋滞、住宅難、公害の発生などの都市問題が顕在化しました。

特に、交通問題に焦点を当ててみると、昭和30(1955)年から昭和40(1965)年の間に、我が国の自動車生産台数は27.2倍となり、保有台数も13.4倍と急増しています。しかし、自動車の走行空間となる道路の整備率を、経済活動が活発な東京都の区部(23区)で見ますと、昭和34(1959)年時点で都市計画道路の完成率は、放射線で27パーセント、環状線で12パーセントという状況で日常的に交通渋滞が発生していました。また、昭和30(1955)年における区部の道路率は9.6パーセントで、欧米の主な都市が20から40パーセントであるのに比べ、著しく整備が遅れていました。さらに、全国の駐車場整備状況は、駐車場法が制定された直後の昭和33(1958)年で、乗用車保有台数のわずか2.3パーセントでした。こうした数値でも明らかなように交通

状況は深刻であり、本連載で、松田三四朗、小清水琢磨の両氏が述べられているように、昭和20年代後半の道路幅が広い幹線道路や駅前広場は、モータープール状態でした。

「自動車生産台数と保有台数の推移」



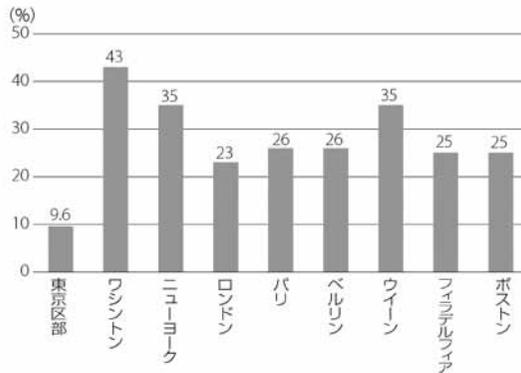
出典：日本自動車工業会調べ(自動車生産台数)、
運輸省調べ(保有台数)

「都市計画道路の整備率」(昭和34(1959)年1月)

	計画延長(km)	完成延長(km)	完成率(%)
放射	306	83	27
環状	204	24	12
補助	546	64	12
計	1,056	171	16

出典：東京都都市計画概要(昭和34(1959)年)
編集／東京都建設局都市計画部(昭和35(1960)年3月)

「諸外国主要都市の道路率」(昭和30(1955)年)



出典：東京都首都整備局「東京都市計画道路の現状とその将来」(都市計画道路白書 昭和35(1960)年)

「全国の駐車場整備状況」(昭和48(1973)年3月)

年度別	都市計画駐車場		届出駐車場		附置義務駐車場		路上駐車場		合計		1956年を1とした場合の増加率	全国乗用車保有台数(B)	A/B (%)
	台数	構成比 (%)	台数	構成比 (%)	台数	構成比 (%)	台数	構成比 (%)	台数(A)	構成比 (%)			
1958	18	0.3	3,031	50.1	0	0	3,000	49.6	6,049	100	1.00	259,631	2.3
1959	283	3.3	3,600	42.5	969	11.4	3,628	42.8	8,480	100	1.40	318,758	2.6
1960	1,313	6.4	9,908	48.0	2,830	13.7	6,576	31.9	20,627	100	3.42	457,333	4.5
1961	1,777	6.1	15,058	52.0	5,341	18.4	6,815	23.5	28,991	100	4.79	663,951	4.4
1962	1,777	4.4	24,376	60.5	8,082	20.1	6,033	15.0	40,268	100	6.66	889,032	4.5
1963	4,543	7.6	32,810	54.8	17,224	28.8	5,244	8.8	59,821	100	9.89	1,233,651	4.8
1964	6,881	7.9	44,318	50.7	32,448	37.1	3,756	4.3	87,403	100	14.45	1,672,359	5.2
1965	8,948	8.6	53,597	51.5	39,448	37.9	2,113	2.0	104,106	100	17.21	2,181,275	4.8
1966	12,077	9.9	60,435	49.3	47,916	39.1	2,027	1.7	122,455	100	20.24	2,833,246	4.3
1967	13,399	9.3	65,660	45.8	62,637	43.7	1,786	1.2	143,484	100	23.72	2,836,409	3.7
1968	14,051	8.0	81,816	46.5	78,862	44.6	1,585	0.9	176,014	100	29.10	5,209,319	3.4
1969	16,239	7.3	103,666	46.8	99,984	45.2	1,524	0.7	221,413	100	36.60	6,933,732	3.2
1970	18,120	6.8	124,429	46.5	123,997	46.4	793	0.3	267,339	100	44.20	8,778,972	3.0
1971	22,557	6.6	159,567	46.8	157,372	46.2	1,236	0.4	340,738	100	56.33	10,572,122	3.2
1972	25,283	6.1	184,869	45.0	199,213	48.5	1,767	0.4	411,132	100	67.97	12,531,149	3.3

注：「駐車場に関する調査結果」(建設省都市局都市再開発課調)による 出典／八重洲地下街(株)「建設史」より

1-2. 駐車場の都市計画決定と駐車場整備計画の策定

駐車場法制定前後の社会経済状況等については、小清水琢磨氏が「PARKING第212号」(前号)で詳述されており蛇足となりますが、改めて取りまとめてみます。

このような自動車走行台数の増加、道路や駐車場整備の遅れ、交通渋滞による経済活動への阻害といった交通問題を解決するため、政府および関係機関は、道路整備を強力に推進するとともに、駐車対策に乗り出しました。昭和27(1952)年には首都建設委員会(首都建設法に基づく国の機関、東京都の区域内の重要施設の基本計画を定めた)や東京都建設局が駐車実態を調査し、たとえば、丸の内、銀座地区122ヘクタールで日中の5時間で延べ2万台の路側駐車があったことを把握しています。路上駐車は当たり前で、車を駐車場に止めるといった感覚が薄かったため、道路の交通機能を大幅に阻害していました。

こうした状況を踏まえ、首都建設委員会では、昭和28(1953)年9月、首都における駐車整備対策を公表し、室町、日本橋、京橋、銀座、丸の内、日比谷の各地区に路外駐車場を整備していくことを定めています。

「東京都市計画駐車場(路外)整備状況」 昭和52(1977)年3月

名称	位置	地積㎡	駐車台数		概要	都市計画決定年月日
			計画	供用		
日比谷	千代田区日比谷公園地内	10,800	470	470	地下1、2層	1956年4月13日
丸の内第一	千代田区丸の内1、2丁目先広場下	11,100	450	520	地下1、2層	1956年10月25日
八重洲	中央区八重洲3、4、5丁目 千代田区丸の内1、2丁目地先広場下	14,000	290	292	地下1、2層	1957年12月28日
池袋	豊島区池袋1丁目地先広場下	6,800	110	169	地下1層	1957年12月28日
八重洲第一	中央区日本橋通り3丁目、京橋1丁目、江戸橋3丁目、室町3丁目、各地先道路下	7,200	265	265	地下1、2層	1957年3月12日
八重洲第二	中央区八重洲3、4丁目、日本橋通り3丁目、京橋1丁目地内	12,000	230	230	地下2層	1958年12月23日
夕留	中央区銀座東8丁目 港区芝汐留	11,300	450	462	地下2層	1959年8月18日
京橋	千代田区丸の内3丁目、中央区京橋3丁目、中央区銀座西1丁目、銀座1丁目、銀座東1丁目、八重洲6丁目	9,000	220	233	地上1層 地下1層	1959年8月18日
江戸橋(兜町)	中央区日本橋、江戸橋1、2丁目、中央区日本橋兜町1、2丁目	11,600	850	983	地上2層 地下2層	1959年8月18日
新宿駅東口	新宿区角筈1丁目先広場地内	7,900	100	150	地下2層	1960年5月17日
西銀座	中央区銀座西5、6、7、8丁目各地内	19,000	810	804	地下2層	1960年8月13日
戸山	新宿区戸山町43番地地内	6,400	700	868	5層	1960年8月13日
昭和通り第一	中央区江戸橋1、2、3丁目地内	8,500	190	190	地下1層	1960年12月9日
昭和通り第二	中央区江戸橋3丁目、室町1、2、3丁目地内	7,900	190	190	地下1層	1960年12月9日
昭和通り第三	中央区室町3丁目、銀座東1、2、3丁目各地内	9,000	220	220	地下1層	1960年12月29日
昭和通り第四	中央区銀座東5、6、7、8丁目、銀座8丁目各地内	8,000	180	180	地下1層	1960年12月29日
本町	中央区本町1、2丁目各地内	10,000	300	312	地下1層	1961年3月2日
白魚橋	中央区宝町3丁目、銀座東1丁目各地内	2,800	230	230	地上2層 地下2層	1963年10月31日
芝	港区芝公園18号地芝公園地内	7,000	150	153	地下1層	1962年7月26日
氷川	港区赤坂氷川町氷川公園地内	3,200	120	128	地下2層	1962年7月26日
常盤橋	千代田区大手町2丁目地内	23,000	820	820	地下2、3層	1962年12月22日
(田町)	中野区田町地内	12,000	180	未供用	地下1層	1962年12月22日
新宿駅南口	新宿区西新宿1丁目 渋谷区代々木2丁目	11,000	250	206	地下2層	1963年10月30日
千駄ヶ谷	渋谷区千駄ヶ谷1、4丁目千駄ヶ谷大谷戸町各地内	7,700	170	170	地上1層	1964年2月25日
新宿駅西口	新宿区角筈1、2丁目地内	22,000	420	433	地下2層	1960年6月15日
宮下	渋谷区宮下公園地内	8,400	243	261	地下1層	1965年1月23日
上野	台東区上野公園地内	11,500	390	407	地下5層	1965年1月23日
池袋駅西口	豊島区西池袋1丁目地内	5,700	160	162	地下2、3層	1965年6月7日
西巣鴨	豊島区東池袋3丁目地内	89,900	1,600	未供用	地下1、2層	1966年1月24日
東銀座	中央区銀座6丁目7番地内	4,700	110	84	地下1層	1966年1月24日
新橋駅東口	港区新橋2丁目地内	4,600	110	132	地下2、3層	1966年8月24日
浜松町	港区芝浜松町2丁目4番地1号地内	8,000	160	242	地下2層	1967年5月6日
歌舞伎町	新宿区歌舞伎町角筈1丁目地内	18,100	370	385	地下3層	1968年2月23日
箱崎町	中央区日本橋3丁目、浜町2丁目、中洲町、箱崎4丁目 新船町2丁目地内	12,000	300	321	地下2、3層	1968年11月13日
二子玉川	世田谷区玉川3丁目16番地内	5,000	470	470	地上1、2、3、4層	1969年5月20日
(築地)	中央区築地4、5、6丁目地内	3,000	120	未供用		1976年10月20日
計		430,100	13,132	11,232		

出典：東京都都市計画局施設計画部交通企画課資料より

こうしたなか、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、昭和32(1957)年に駐車場法を制定します。この法律により、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、新宿、上野・浅草、新宿、渋谷を駐車場整備地区に指定しました。

「駐車場整備地区」

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になりました。

地区名	面積(km ²)	指定年月日
都心部	14.12	1962年4月11日
新宿	3.00	1961年12月25日
上野、浅草	6.30	1962年4月11日
池袋	0.88	1962年4月11日
渋谷	0.92	1962年4月11日

出典：八重洲地下街(株)「建設史」より

2-1. 民間による都市計画駐車場の整備

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が、民間が建設大臣(現在の都市計画法では都道府県知事)から建設に関する特許を得て、いわゆる「*特許事業」として整備することが可能です。都市計画決定された駐車場の第一号は、昭和31(1956)年4月の「日比谷」で、旧日本道路公団が建設大臣の特許を得て整備し、日比谷自動車駐車場の名称で現在に至っています。また、純粋な民間による整備に関しては、昭和31(1956)年10月に計画決定された「丸の内第一」が初めてで、昭和35(1960)年2月に地下二層式で供用が開始されました。都市計画された駐車場のうち、一番早く供用が開始されており、現在では、丸の内を中心とした再開発に際し、地下一層部分を駐車場から道路へと都市計画を変更し、快適な歩行空間として再整備されています。

都市計画で定められている駐車場といった性格から、当然、まちづくりと一体的に整備された事例が多く、新宿駅や淀橋上水場跡地を開発した新宿駅西口の開発とともに整備された新宿駅西口駐車場(管理・運営：株小田急ビルサービス)、東京駅八重洲口周辺の土地区画整理や街路の整備とともに整備された東京駅八重洲駐車場(管理・運営：八重洲地下街株)など枚挙にいとまがありません。

「事業者別供用開始駐車台数」(昭和48(1973)年3月)

事業者または 特許事業者	個所	地積(m ²)	供用駐車台数	
			台数	割合(%)
東京都	5	40,600	1,045	9.90
日本道路公団	1	10,800	470	4.46
首都高速道路公団	5	43,400	2,157	20.44
民間特許事業所	20	201,300	6,879	65.20
計	31	296,100	10,551	100.00

出典：八重洲地下街株「建設史」より

さらに、整備に係る全体像を俯瞰すると、昭和48(1973)年の時点で、都内の路外駐車場の整備主体を、供用開始した駐車台数で見ると、東京都が約10パーセント、日本道路公団と首都高速道路公団で約25パーセント、民間による整備が65パーセントであり、都市計画駐車場の整備に関し、民間が大きな役割を果たしていることがわかります。

*特許事業

- ・都市計画法第59条第4項の規定により、民間事業者が都道府県知事の認可を受けて都市計画施設(都市計画で定められた駐車場)の整備に関する事業を施行するもの。(東京都都市整備局ホームページより引用)

都市計画法(昭和43年6月15日 法律100号)

第59条第4項

国の機関、都道府県及び市町村以外の者は、事業の施行に関して行政機関の免許、許可、認可等の処分を必要とする場合においてこれらの処分を受けていると

き、その他特別な事業がある場合においては、都道府県知事の認可を受けて、都市計画事業を施行することができる。

- ・ 現行の都市計画法が制定される昭和43年以前では、旧都市計画法の規定により、特許を得て都市計画駐車場を整備している。

旧都市計画法施行令(大正8年11月28日、廃止昭和44年6月13日)

第1条ノ2 都市計画事業ハ市又ハ都市計画法第1条ノ規定ニ依リ指定スル町村ヲ統括スル行政庁之ヲ執行ス

第6条 行政庁ニ非サル者都市計画事業ヲ執行セムトスルトキハ建設大臣ニ特許ヲ申請スヘシ

〔民間による都市計画駐車場の整備(抜粋)〕(平成27(2015). 10. 31現在)

都市計画の名称	決定年月日	計画台数	供用台数	整備主体(上段:整備時社名、下段:現在社名)	供用開始日	摘要(所在地、駐車場名称ほか)
日比谷	1956.04.13	470	470	日本道路公団 東日本高速道路(株)	1960.06.04	日比谷公園内、民間同様特許にて整備 「日比谷自動車駐車場」
丸ノ内第一	1956.10.25	450	520	丸ノ内駐車場(株)	1960.02.01 1960.10.19 2007.04.27	行幸通り下、「丸の内駐車場」 供用開始第一号 都市計画の変更
八重洲	2004.12.03 1957.12.28	220 290	220 292	三菱地所プロパティマネジメント(株) 東京地下駐車場(株) 八重洲地下街(株)	1968.12.15	東京駅八重洲口駅前広場下 「東京駅八重洲パーキング西駐車場」
池袋	1957.12.28	150	171	池袋地下道駐車場(株) (株)池袋ショッピングパーク	1964.09.02	池袋駅東口ロータリー下 「池袋東口公共地下駐車場」
八重洲第二	1958.12.23	230	231	東京地下駐車場(株) 八重洲地下街(株)	1965.04.06	八重洲通り下 「東京駅八重洲パーキング東駐車場」
新宿駅東口	1960.05.17	100	144	株新宿ステーションビルディング (株)ルミネ	1964.05.14	新宿駅東口 「新宿駅東口駐車場」
西銀座	1960.08.13	810	800	(株)銀座パーキングセンター	1964.06.11	西銀座、外堀通り下 「西銀座駐車場」
芝	1962.07.26	150	153	(株)東京タワーパーキングセンター	1965.05.31	芝公園内 「東京タワー地下駐車場」
永川	1962.07.26	120	128	赤坂パーキングセンター(株)	1965.05.27	永川公園内 「赤坂パーキングセンター」
新宿駅南口	1963.10.30	250	296	新宿南口駐車場(株) 京王地下駐車場(株)	1976.03.10	新宿駅南口 「京王地下駐車場」
新宿駅西口	1960.06.15	420	433	小田急電鉄(株)	1966.11.25	新宿駅西口 「新宿駅西口駐車場」
上野	1965.01.23	390	400	(株)上野パーキングセンター	1967.12.08	上野公園内 「上野パーキングセンター」
池袋駅西口	1965.06.07	160	231	池袋西口駐車場(株) 東武ビルマネジメント(株)	1969.04.02	池袋駅西口、「池袋西口都市計画 公共地下駐車場」
新橋駅東口	1966.08.24	110	196	京急新橋地下駐車場(株) (株)京急ショッピングセンター	1972.04.01	新橋駅東口 「新橋駅東口公共駐車場」
歌舞伎町	1968.02.23	370	400	新宿地下駐車場(株) 新宿サブナード(株)	1973.09.15 1975.10.22	靖国通り下 「新宿サブナード駐車場」

八重洲地下街(株)調べ

2-2. 八重洲地下街の駐車場整備

《八重洲の語源》

「八重洲」の語源は、江戸時代に日本に漂着したオランダ人航海士、ヤン・ヨーステンの名にあると言われていています。慶長5(1600)年、航海中の暴風により豊後国(現在の大分県)に漂着し、江戸に上がった彼は、虎12頭を時の将軍徳川家康に献上し、喜んだ家康は江戸城そばの和田倉門外に居住を与え、外交顧問として重用しました。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、「やよすかし」、「八代洲河岸」と呼ばれ、日本初の鉄道が開通した明治5(1872)年頃には八重洲一、二丁目と定められ、昭和4(1929)年の町名変更により、東海道線を境に皇居側を丸の内、海側が八重洲となりました。

《八重洲周辺のまちづくり》

東京駅については、大正3(1914)年に首都の中央駅として開業しました。当時の出入口は丸の内側だけで、八重洲口は昭和4(1929)年に開設されています。

東京駅周辺の街並みは、丸の内側が武家屋敷、八重洲側は町人のまちとして区画されていますでしたが、第二次世界大戦により灰塵に帰し、八重洲口周辺のまちづくりは、戦災復興で再出発しました。

敗戦後の昭和20(1945)年12月に戦災地復興計画基本方針が策定されたものの、不安定な政治情勢、厳しい財政状況、住宅難や食糧難などのため、計画は大幅に縮小され、さらに、昭和24(1949)年のドッジライン実施により復興区域や事業内容が限定されました。

東京駅八重洲口周辺の都市基盤は、こうした戦災復興やその後の高度経済成長に対応するよう計画、整備されています。具体的には、すでに計画決定されていた街路に加え、昭和31(1956)年から昭和33(1958)年には、八重洲口駅前広場、地下の歩行者専用道、駐車場が定められました。

《会社創立と地下街の建設》

いよいよ事業実施の段階となりますが、民間9社から地下街建設の請願が東京都や国鉄に出されていました。いずれも八重洲地区の発展を目指して申請されていますが、公共駐車場、地下通路、商店街など地下街の建設、管理、運営を民間で行う場合、資金調達力、工事施工能力、信用・資力などが不可欠であり、審査に多大な時間を要するため、関係当局としても安易に決定することが困難であったと推測され、なかなか認可されませんでした。

そこで、請願者が公共事業の性格をあらためて理解し、一体となって新たに出発する姿勢を示すことで、関係当局が前向きに判断しやすい環境を整えるのが上策ではないかといった考えから、各社の賛同を得たうえで、請願の一本化を図りました。こうした調整を経て昭和33(1958)年12月に、後の八重洲地下街(株)となる東京地下駐車場(株)が発足しました。

会社創立となったものの、東京都、日本国有鉄道、首都高速道路公団、警視庁、東京消防庁の各関係部局、電電公社、東京電力、東京ガスなどの関係企業との調整、設計図や施工図などの関係図書の作成などに多大の時間を要したこともあり、建設大臣から地下街建設の特許を得たのは、八重洲通り下の一期工事区域については昭和36(1961)年11月、および八重洲口駅前広場と外堀通り下の二期工事区域については昭和39(1964)年7月でした。

工事についても困難を極めました。工事区域は東京駅八重洲口であり、自動車、都電、バスといった交通が輻輳しているうえ、地下埋設物も多数あり、交通機能を阻害せず地下埋設物を安全に移設していく必要がありました。また、工事中には外堀に架橋されていた八重洲橋の基礎コンクリート撤去、首都高速道路八重洲線との接続など工事費の増高や工期の長期化といった懸念もありましたが、昭和40(1965)年6月及び昭和44(1969)年2月に、それぞれ開業させることができました。



「二期工事(八重洲口駅前広場部分)」



「八重洲通り(駐車場出入口)」

3. 終わりに

東京のまちづくりの観点から定められている都市計画駐車場の整備に関し、公共団体によるもののほか、民間の力が大きいことが改めて明確になったと考えています。こうした駐車場は、全国的にみても昭和30年代初頭の高度経済成長を背景とした自動車保有台数の増加と、これらによる無秩序な路上駐車解消、道路交通の円滑化を意図したもので、法整備の観点からは駐車場法の制定、整備の観点からは特許取得による民間整備となっています。

このような駐車場が整備されて、約50年が経過しています。当然、この間に社会経済状況、価値観、まちづくりに対する考え方も変化しており、東京都区部の都市計画駐車場のように、都市計画に位置づけた駐車場の役割が、今日でも陳腐化せず生き続けている地域もあれば、まちの開発が狭小な箇所集中し、各々の開発で附置義務駐車場を整備した結果、過大な駐車容量となり新宿、渋谷、大手町・丸の内・有楽町、銀座など、地域の独自ルールを制定している地域もあります。さらに、地方都市に目を転じれば、遊休化している土地の駐車場化、使い勝手が悪いまちなかに散在する附置義務駐車場など、まちの活性化を阻害していることもあります。

今回の特集で駐車場整備を改めて振り返りましたが、今日的话题として、地方都市の活性化と生活のやすさを目指すコンパクトシティ化と駐車場のありかた、コインパーキングの隆盛といった営業形態の変化、省スペース化を図る機械式立体駐車機器の導入、環境対策に資する電気自動車普及と充電機器の設置などがあると思います。引き続き、各界の専門家による投稿を期待します。

以上