

ゲスト：片岡大造（一般社団法人自転車駐車場工業会 代表理事）

# 他団体との連携を強化して QOLを上げられる自転車駐車場へ

CO2削減のための効果的なアイテムであり、しかも健康を促進する移動手段でもある。自転車の長所は万人が理解しているが、半面、放置自転車や急増する自転車事故などの問題も存在する。この矛盾をどう解消していくのか——技術認定を通じて良質な自転車駐車場を世に送り出してきた自転車駐車場工業会の代表理事・片岡大造氏が、日本が理想とするべき自転車社会を語った。



片岡大造

一般社団法人 自転車駐車場工業会代表理事  
学校法人 香蘭女学校 常務理事  
国立大学法人 名古屋大学 参与  
社団法人 学生会 評議員

森井 博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌発行人  
(サイカパーキング株式会社代表取締役)  
NPO法人 日本パーキングビジネス協会理事長  
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事



## 自転車駐車場業界の礎になった 自転車駐車場工業会

**森井** 片岡さんは、2009年10月に自転車駐車場工業会と合併した日本サイクルラック協会の会長を務めておられましたね。その後はそのまま自転車駐車場工業会の代表理事として活躍しておられます。

**片岡** まずは私が最後の会長を務めたサイクルラック協会のことからお話をさせていただきます。協会が設立される前の昭和50年代、全国の駅前を中心に放置自転車が溢れて深刻な社会問題になっていました。公共団体や自治体が対応していましたが、駅前の土地代が高く自転車駐車場の用地が確保しづらい、撤去の法的根拠がないなどの理由で、思うような対策が講じられずにいました。

**森井** 大都市ほど駅前の地代は高く、自転車駐車場はそれほど大きなスペースを確保できない。そのソリューションのため、同じ大きさの土地でもできるだけ自転車の収容効率を高くしようと開発されたのがサイクルラックでした。

**片岡** ただし、当時は技術的な基準がなく、各社各様の製品がつくられていました。カタチは似ているものの、耐久性、安全性の面ではバラツキがあったのです。そこで、一般的な基準で操作性、耐久性、強度が求められるようになりました。その頃、国から自転車駐車場に対する補助も始まってきたので、やはりラックに統一基準が必要だとなったわけです。

**森井** そうした状況のなかで求めら

れたのが日本サイクルラック協会だったわけですね。

**片岡** はい。昭和62年の設立後、財団法人自転車駐車場整備センターの支援のもと、東京大学の名誉教授・新谷先生や全国自転車問題自治体連絡協議会(全自連)会長、自転車産業振興協会等々の方々のご協力を得て、2段式のサイクルラックの技術基準をつくりました。その後、平面式の技術基準や開発されたスイング式などの技術基準を平成10年につくりました。以降、サイクルラック協会はハードに特化して技術基準認定を行う、認定品にラベルを貼付する、取扱説明も明示するなど、サイクルラックという機器を通じて、安全・安心な駐車場の建設にかかわるようになっていったのです。

**森井** 一方、自転車駐車場工業会の発端は、国に対して、自転車駐車場建設のためのファイナンス協会をつく

る支援をお願いしたことでした。すると「そのファイナンス協会をバックアップするような業界団体をつくっていただきたい」という要請があった。そこで、IHI、新明和工業、三菱重工、新潟鉄工、ステイト工業などが設立に参画したのです。設立は昭和53年で自転車駐車場業界では最も古い団体でした。ここが受け皿になって自転車駐車場整備センターが設立されたわけです。

**片岡** 自転車駐車場工業会は、いわば自転車駐車場業界がスタートする礎になったわけですね。

**森井** 自転車駐車場工業会の当初の考えは、機械式の立体駐車場の自転車版をつくることでした。ところが大規模なものはコストが高いうえ、物理的に大き過ぎて世間に受け入れられなかったため、自走式の自転車駐車場へと方針転換せざるを得なかった。



片岡 そうでしたね。そして2階、3階建ての自走式自転車駐車が登場して、世の中に取り入れられるようになっていきました。

森井 そういうわけで、当初、自転車駐車場工業会が目指していた立駐式のニーズがなくなり、一時期、自転車駐車場工業会はほとんど休止状態になってしまったわけです。その風向きが変わったのは、平成4～5年頃、平面自走式自転車駐車のなかにゲートや電磁ロックなどの制御システムが登場してきたことでした。そこで、自転車駐車場の制御システムの研究会を発足させようという声が高まり、自転車駐車場工業会という受け皿に研究会が入った結果、工業会が復活したわけです。

片岡 その後、工業会は自転車駐車場に関連して幅広い分野をフォローするようになりました。だったらサイクルラック協会とも一緒になったほうが合理的だろう、という声が高まり、昨年10月の合併に至ったわけです。

## 自転車駐車場が期待される「重要な役割」とは

森井 ところが、ここ5～6年、自転車駐車場工業会が当初思い描いていた大規模な機械式地下式立体駐車場が目立ち始めていますね。かつては受け入れられなかったのに、今になって登場してきたのはどんな背景があるとお考えですか。

片岡 イニシャルコストがかかったとしても、中長期的には、立体地下式の自転車駐車場は必要だろうという論調が強まっているからだと思います。減少してきてはいるものの、それでも膨大な量の放置自転車があるのは厳然とした事実です。1台あたりの撤去や保管などの費用で7～8000円も掛かるともいわれています。そのソリューションとしての大規模な機械式立体駐車場、という選択でしょう。

森井 江戸川区葛西駅地下の自転車駐車場の建設費は、新聞報道などによれば約90億円です。キャパは約

9400台だから、自転車1台につき、ざっと100万円のコストがかかっている計算になりますね。ちなみに自動車の立駐は規模にもよりますが、1台50～100万円くらいといわれており、建設費は自転車のほうが高くなっている。ただその一方で、自動車の乗車人数は平均1.4人程度。そして自転車はほぼ1人。人間1人用の乗り物を停めるための経費という意味ではさほど変わらないという解釈もできます。

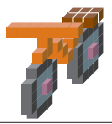
片岡 ただ私は、大規模自転車駐車場をたくさんつくれば、それで放置自転車の問題が解決するとは思えません。

森井 どうしてですか。

片岡 かつて自転車対策は自治体の市民課や生活課の仕事でしたが、最近では主に都市計画課へと移行しています。これは文字通り、自転車駐車場が「都市計画」において重要な役割を果たすようになったことを意味しています。自転車はもちろん、歩行者、自動車、バス、鉄道などすべての動きを総合的に分析し、その結



平成22年8月1日にオープンした自転車駐車場工業会の展示場。最新機器の展示、各社のパネル展示、カタログ配布コーナーなどがあり、工業会会員各社の製品・サービスを内外に発信している。場所：東京都中央区日本橋蛸殻町1-11-1人形町シティプラザ1階。  
見学は事前申込制  
【TEL：03-3663-6284】  
【Mail：jichuko@japan.email.ne.jp】



果、自転車駐車場の規模や場所、アクセス、導入すべきハードは何が適切なのか。自転車駐車場を本当に利用しやすいものにするためには、そういうことも考えなければならないことに自治体が気がついたのです。

**森井** 国土交通省が進める「コンパクトシティ」においても自転車駐車場が担う役割は大きいですよ。

**片岡** そのとおりですね。多くの人が使う場所だから、さまざまな付加価値を備えることが大切になってくるでしょう。

**森井** 例えばどんな付加価値が考えられますか。

**片岡** 実例でいうと、ある自転車駐車場で、不登校になりかけた生徒が、定年退職した元教師が自転車駐車場の管理人と交流したことで再び元気に登校するようになったといったエピソードがあったそうです。また、一部の自転車駐車場には、役所の出張所があって公的書類を取得できたり、市区町村のお知らせが掲示されていたり、といった機能があると聞いています。民間では、自転車通勤者を対象に、自転車を

停めるだけでなく、ロッカー、シャワー、カフェなどを完備した施設が登場していますね。

**森井** 自動車の駐車場料金は、例えば10分で100円、あるいは1日最大2000円、といった値段設定です。これに比べると自転車はかなり安く1日100円といったところ。自転車駐車場を商業ベースで考えた場合、あまりにも費用対効果が悪いため、民間企業はなかなか手を出そうとしません。しかし、片岡さんが例に挙げてくださった自転車ステーションのように魅力的な付加価値があれば、ユーザーにお金を落としてもらうことができ採算が合うということになりますね。

**片岡** そうですね。

**森井** 昨今のキーワードである「エコ」を意識した太陽光発電、緑化といった設備もいいのですが、癒される、情報が交換できる、楽しく過ごせる、といった仕掛け、工夫がある自転車駐車場をつくるのがこれからの我々の進むべき方向だと思います。

**片岡** ただ単純に自転車を停めておくだけでなく、都市計画の一環と

してつくられ、QOL (Quality Of Life、生活の質) を高められるような自転車駐車場ということですね。

### 「正しい停め方」も含めた自転車教育が必要だ

**森井** QOLといえば、自転車が見事に生活に溶け込んでいるヨーロッパの視察旅行にご一緒したことがありますね。

**片岡** そうでしたね。あの時は、自転車先進国の環境の良さに感心する半面、自転車駐車場の機器、サイクルラック、電磁ロック、ゲートや管理システムなどは日本が世界一である、との思いを強くしました。ところが自転車駐車場を組み入れた包括的な街づくりと、住民の自転車に対する意識、自転車を活用して国を守ろうとする考え方については、残念ながら日本はまだこのレベルに到達していないと痛感したものです。

**森井** 日本人の自転車を扱うマナーがよろしくない、みたいな言い方がありますね。

**片岡** 放置自転車などはマナー違反



日本サイクルラック協会が定めた技術基準 (左) と自転車駐車場工業会がまとめた自転車駐車場設備便覧



江戸川区の船堀駅前にある船堀駅中央駐輪場。収容台数は1476台。ここ5～6年で目立ち始めた大規模な機械式立体自転車駐車場だ

というより、道路交通法違反ですね。酷いケースになると視覚障害者の通行や消防活動を阻害するような場所に放置されていることもあります。あるいは百歩譲って、単なる認識不足で、自転車を置きっぱなしにすることが法律違反になっていようとは夢にも思っていないのかもしれませんが……。

**森井** 我々民間も積極的に取り組まなければなりません、行政にも啓蒙活動は今まで以上に取り組んでいただく必要があると思います。視察したオランダ、ドイツ、フランスなどは、自転車専用レーンはもちろん、歩行者、自動車、そして自転車と3種類の信号まで設置され、自転車を重視した街づくりを感じさせました。いきなりあのレベルまでは求められないにしても、基本となる自転車専用レーンなどの公的インフラ整備は行政でなければできない仕事ですから。

**片岡** 日本の行政は高度経済成長期以降、自動車を中心とした道路整備でかなり偏っていました。しかし、最近では徐々に変わりつつあると感じています。



幼少の頃から「自転車の停め方」についてもしっかり教育を受けられれば、放置自転車問題の解消につながっていくはず

**森井** といいますと？

**片岡** 先日、自分の運転免許の更新に行っただけです。その際、自動車運転者に対して「自転車は軽車両である」「道路の左側を走行しているので注意するように」と教えるようになっていたんです。

**森井** それは良い話ですね。

**片岡** さらに行政に対してリクエストさせてもらうなら、自転車の運転方法、自動車の運転方法に加えて「自転車の停め方」という教育も加えてほしいということです。「そんなことを教える必要はない」「言わず

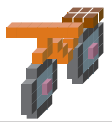
もがなの常識」といった声が聞こえてきそうですが、しかし事実、これだけの放置自転車があるわけですから。やはり、自転車駐車場整備センターさんが監修された「自転車駐車場のひみつ」といった漫画教材を使うなどして、小さいころから教えていかないと意識は変わっていかないのではないのでしょうか。

**森井** 教育でいうと、アムステルダムでは、自転車に乗れるようになった子どもから60歳くらいのシニアまで、定期的に講習を行っていますね。乗り方、停め方など自動車の免許更新のようにね。そこまで定着しているということです。

## 日本の自転車駐車場を「ガラパゴス化」させないために

**片岡** 小さな子どもも講習を受けるという話で思い出しましたが、日本の小学生も自転車の安全講習は受けますよね。信号の渡り方や交通標識の意味などを教えてくれるのは結構なことなのですが、ひとつ問題があるんです。





自転車は車道の左側走行を遵守するべし！行政のさらなら啓発活動でこうした当たり前のルールを知らしめる必要がある

**森井** 何ですか？

**片岡** 10数個置いたコーンを蛇行して自転車を走らせる講習です。でも自転車は本来車道の左側や専用レーンを一直線に走らせる乗り物でしょう。したがってあの「コーン避け運転」は、歩道を歩く歩行者を縫って走れるようにする訓練なわけですね。基本的な考え方が違うわけですね。そうした講習をしても自転車事故で悲惨な人身事故を起こし、莫大な損害賠償金を請求されたものの、自転車事故を補償するような保険に加入していなかったばかりに一家離散せざるを得なくなった、といった事例も発生しています。事故を起こさないことが理想ですが、万が一発生した場合の補償として保険に加入していれば少なくとも一家離散という悲劇は防げたのに…。

**森井** 市民の快適な暮らしをどう支援していくか、それがこれからの自転車駐車場づくりの大前提だと思います。そのために交通システムや道路、自転車駐車場、啓蒙活動まで含めてどうあるべきかを考えないといけない。日本はつい機能ばかり追求して、携帯電話でいわれていたように「ガ

ラパゴス化」しがちです。きれい、快適、機能的。この3つのバランスがとれている自転車交通政策が大切だと思います。

**片岡** そうですね。社会全体の取り組みがないと「自転車駐車場の意味」が浸透していきません。

**森井** そのために工業会としてどんなアクションをされていますか。

**片岡** 他の自転車に関する団体との連携を積極的に推進しています。例えば全国自転車問題自治体連絡協議会、自転車駐車場整備センター、自転車駐車場専門管理会社、NPOの自転車活用推進研究会、同じくNPO

日本都市計画家協会の自転車街づくり研究会、自転車産業振興協会、自転車普及協会。こういった団体と一体となって多様な意見を吸い上げ、自転車駐車場づくりに反映していく必要があるのではないのでしょうか。さまざまな意見を集める受け皿をつくるという意味では、自民党の谷垣さんが座長を務めている自転車推進議員連盟や、市民団体のアースデイルイド東京など、自転車をアピールする取り組みがマスコミに取り上げられるのは良いことだと思います。

**森井** 確かに、片岡さんのもと、自転車駐車場工業会は関係官庁との意見交換会も年に数回、定期的に行っています。企業サイドの考え、官公庁の考えをどんどん交換できる環境づくりに尽力されておられますね。また、自転車に関連した団体との交流も、総会や研修会などを通じて積極的に行っています。私もお手伝いさせていただきつつ、アクションを重ねて快適な市民生活に役立つ自転車駐車場づくりを推進していきましょう。本日はどうもありがとうございました。

