

ゲスト 内田 勉 「一般社団法人 自転車駐車場工業会 副代表理事兼広報委員長」「日本サンサイクル株式会社 代表取締役」

# 駐輪設備機器の実態調査を進めて 業界のさらなる発展を支援する

限られたスペースを効率的に利用できるレンタサイクル、入出庫用ゲート、運営管理への非接触カード技術の応用……現在の自転車駐車場業界に不可欠な数々のシステムづくりに携わってきた、無類のアイデアマンだ。一般社団法人自転車駐車場工業会の副代表理事兼広報委員長でもある内田氏の取り組みは、将来の自転車駐車場はもちろん、走行環境にも少なからず好影響をもたらすだろう。業界のさらなる発展に向けて必要なアクションは何か。両氏の対談は大いに盛り上がった。



内田 勉

一般社団法人 自転車駐車場工業会 副代表理事兼広報委員長  
日本サンサイクル株式会社 代表取締役



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



## 日本で最初の成功例 「上尾のレンタサイクル」 仕掛人

**森井** 内田さんは、自転車駐車場業界の草分け的な存在ですね。過去の古い話は今、現役でおられる方の中では、一番よくご存知でしょう。

**内田** いや、古いだけです(笑)。

**森井** 古いことはいいことなんです(笑)。ではまず始めに、自転車業界に関わるようになったきっかけを教えてくださいませんか。

**内田** 1972年に立教大学を卒業した当時、地元の商店街の方に勧められ、埼玉県所沢の青年会議所に入ったんです。その頃は「社会開発運動」が、青年会議所の主流でした。一つが「放置自転車」問題、もう一つが「空き缶」問題、そして「緑化」。こうした一連の社会問題に、約40年前の青年会議所は取り組んでいたんです。

**森井** なるほど、そうでしたか。

**内田** つまり、社会開発運動の中の一環なんですね。麻生(太郎)さん、斉藤斗志二さんのような人たちが日本青年会議所のリーダーでした。そういう動きの中で私たちは放置自転車

を解決する策を集まって考え始めたんです。

**森井** どんな策が生み出されたのですか？

**内田** 駅前の放置自転車を、よそから来る人が乗っていけば、駅前はキレイになる。そのようなレンタサイクルの発想が生まれました。普通の自転車駐車場は1㎡あたり1台と言いますが、レンタサイクルの場合は100㎡で約200台停められる。立体ならもっと停められる。駅前の一番貴重な土地を上手に活用する方法は、立体にしてレンタサイクルが一番いいと、我々は思ったわけですね。青年会議所の仲間には市長もいましたから、全国に話しかけを始めたわけですよ。なかなかうまくいきませんでした。それでも何とか埼玉県の上尾市に売り込み、取り入れていただいた。それが第一号です。今から30数年前の話です。

**森井** だいたい70年代後半ですか。

**内田** そうですね。78年～80年ぐらいになりますね。それがスタートです。所沢で「サンサイクルシステム」を興したとき、ちょうど30歳ぐらいでしたから。

## 利便性の追求が生むノウハウ 理想のアイデアをカタチに

**森井** 内田さんは自転車駐車場の入庫庫ゲートもつくられたのですよね。

**内田** あるゼネコンさんから、バイクのゲートを考えてくれないかと電話を頂きまして。私はイラストを描いて、「こんなのできないか」という風にしてつくったのが、最初の自転車駐車場のゲートのスタートです。

**森井** 業界では第一号でしょう。

**内田** はい。非常に早く作らせていただきました。駅の自動改札方式を自転車版でやっていると考えていただければ分かりやすいですね。

**森井** 場所はどこに？

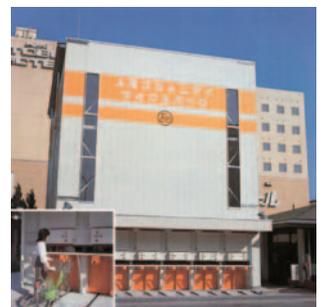
**内田** 神戸港に面した埋立地の六甲アイランドです。AOIA(アオアイア/現在は閉鎖)という遊園地がつくられたときに依頼を受けました。周りは海ですから防水、防塵に力を入れました。

**森井** サンサイクルさんは機械化の先駆者ですから。我々もおかげで非常に助かっています。

**内田** ありがとうございます。ただし、実際の開発を進めるためにはどうし



内閣府の調査によると、平成21年における全国の駅周辺における放置自転車台数は約24万3千台。ピークとなっていた1981年の約98万9千台から大幅に減少した。内田氏が30数年前に仕掛けた駅前レンタサイクルも要因となったはずだ



内田氏が仕掛人となり、昭和58年7月、埼玉県上尾市の国鉄(当時)高崎線上尾駅東口にオープンした立体機械式レンタサイクル専用自転車駐車場。オープン時は関係各方面から脚光を浴びた。現在は役目を終えている

でもコストが高くなりがちという欠点もあります。非接触にしても自動化にしても、今までに無いものを創り出すわけですから。

**森井** 確かに、何事もゼロの状態から創造するにはコストがかかりますよね。

**内田** 開発に携わると、自分達だけではなく、他のメーカーがつくるものの欠点も見えてきますね。

**森井** 例えばどんなことですか？

**内田** 我々は開発費やランニングコストの高額化を避けるためにいろいろアイデアを出しました。最初は紙製のストライプカードがあったんですよ。でも、柔らかいので、すぐくしゃくしゃになっちゃうんですよ(笑)。

**森井** そうでしたね(笑)。

**内田** 機械にカードを挿入して内部で読み取り、その後に排出する仕組みだから、しわのよったカードを入れるとリーダーが壊れるんです。それにストライプカードって、他の磁気に影響されやすい欠点もありました。

例えば少しの間でもテレビの上に置いておくと狂ってしまう。あるいは、口金に磁石が付いた女性のハンドバッグからカードを取り出すときに口金のあたりで擦ると、データが消えてしまうこともあったんです。

**森井** それは確かにリスクが大きかったですね。

**内田** そのようなわけで、先ほど申し上げた非接触ICカードにシフトしていったわけです。ただし、非接触カードと他の磁気カードが重なった状態で駅の自動改札にタッチしても、リーダーが反応してくれないという欠点も判明したのですが。

**森井** パスケースや財布に他のカードと重ねて入れたままだと、タッチしてもエラーが起きてしまうというケースですね。我々もICカードの製造費が割安なので切り替えなければと思っていた矢先、「リーダーが判別してくれない」というトラブルが多発したと聞きました。その利便性の改善はこれからの課題だと思います。

## 利用者の心理を突いた「トッキーライン」の成果

**内田** ところで、今、私が自社で開発した製品の中で期待しているのが「トッキーライン」です。

**森井** あの製品も内田さんの発案ですか？

**内田** 国土交通省と警察庁が行った社会実験がきっかけで生まれたものです。要は歩道上に自転車を置くのに、どうやったら整然となるか、という話でした(注:平成18年11月、国土交通省の通達により、歩道の一部に自転車駐車場設置が認められた)。最初は普通のラインを引いたんです。そうしたら警察の方が「身障者の方が自転車の列に当たってつまづかないかな」と心配するので、「ゴムで少し突起をつけてみてはどうですか」とその場でひらめいて提案したんです。すると「それはいいね」と言われたことが、トッキーラインの開発に結びつきました。

**森井** 通常のラインには出っ張りが



新宿駅西口ロータリーの周囲に設置されているトッキーライン。ライン内に整然と自転車が停められている



ないですからね。

**内田** はい。でも自転車の列を囲むラインが出っ張っていたらぶつかる前に気がついていただけますから。しかも、ラインを出っ張らせたことは、思わぬ副次効果も生んだのです。

**森井** どんな効果ですか？

**内田** 突起のないラインだと、自転車をラインからはみ出したまま停めてしまう方もいたのですが、ラインが出っ張ると、多くの利用者が自転車をきちんとラインの内側に入れるようになったんです。不思議なものです。ゴムだから線も消えませんし。歩道上で、自転車駐車スペースと歩行者の空間という2者の住み分けを考えると、平板なラインだけではダメだということが分かりました。

**森井** 目の不自由な人のためだけではなくて、健常者もきちんと停めるようになる効果がある。意外なところだね。

**内田** 新宿の駅前、京王百貨店や小田急百貨店、スバルビルが立ち並ぶロータリーの周辺の歩道全部がにトッキーラインが設置されています。これにソーラー（太陽電池）を付けた「サンラッキー」は、新宿区の場合は2時間無料で、以降は一日100円。これが10カ所ぐらい、約5台ずつのブロックであります。反対側の東口にもあるんです。サンラッキーは電気工事が要らず、あまり場所を選ばず設置できますので。

**森井** 電源を引かなくてもいいということですね。



サンラッキーは小規模駐輪場専用のワンコイン式ラック・ラッキーシリーズのひとつ。太陽電池を備えていて、必要な電力はすべて太陽からまかなえるため電源工場の必要がない（蓄電池も内蔵しており雨、曇の日も対応。オプションで100V電源の付設も可能）

**内田** “置くだけ”ですよ。ダメならまた取りますよ、とアピールできる。

**森井** 本当に置いているだけなんですか？

**内田** そうです。ただし、アンカーで止めています。

**森井** 外して持っていかれる可能性はないのですか？

**内田** と、思ったらそうでもないですよ。かつて非接触のカードリーダー

を壊されたという事件が起きていたので、これもやられるかなと思ったんですけど。新宿区役所の隣、歌舞伎町の中にもあるんですが。

**森井** 意外と大丈夫なんですね。

**内田** 自転車駐車場のコインポストが、全部泥棒に壊されて盗まれたことがあるんですよ。そこでかなり頑丈に作ったんです。そのおかげで



旧知の間柄である両氏。対談は終始和やかなムードだった

**森井** コインポストというのは自転車駐車で自転車を停める時に鎖をこうやってガチンとかける。外すのにコインを100円入れると外れるんです。かつてはあのタイプがずいぶんありました。

**内田** 今でもありますよ。もう30年ぐらい経っていますかね。

**森井** もっとも簡単な駐輪精算機ですよ。駐輪機の走りですね。

**内田** 確かに見た目は良くないですね。でも最近では、皆さんが自転車を停める機械の機能だけではなく、見た目のデザインも重視するようになってきた。あのタイプはいずれ淘汰されていくでしょうね。

## 業界のさらなる発展へ 実態分析調査の持つ意味とは？

**森井** さて、ここからは自転車駐車場工業会での仕事にお話を移していきましょう。まずは、内田さんが担当されている、自転車駐車場設備機器



の実態調査について改めて説明してもらえますか？

**内田** はい。元来、この業界は各企業、メーカーさんが、どの地区に何を売っているか、我々、自転車駐車場工業会はしっかりと把握していませんでした。そこで、設備機器が設置される場所と販売のルート調べているわけです。

**森井** 工業会がデータをきちっと持って「この業界はこういう自転車駐車場が、これだけ世の中にあります」と言えることが目的ですね。この種のデータはどこも取ってないですからね。

**内田** 以前もやろうとしたんですよ。実際は調査会社に頼もう、という話だったんですけど、森井さんのご意見で、メーカーさんの方からも提出してもらおうと。両方並行してやれば、実際よく分かるはず。まず会員のメーカーさんにご協力いただいて、納入先の都道府県単位のデータを出していただければと思っています。

**森井** 結局、自転車駐車場の機器はいろんな流通経路で現場へ設置されるわけですよ。本当は納めた会社が一番よくわかっているわけです。つくっている台数等はメーカーがつかんでいるわけですよ。両者のデータをつき合わせれば、最終的に世の中に、どんな機械がどんな所に何台出ているかが分かる。ですから毎年データを取っていくと、業界のマーケットサイズが、ある程度分かるわけですね。その数字が全然把握されてないから、まずはそれを工業会の仕事としてやろう、と。

**内田** 当面、今から三年遡ってどんなデータが出てくるかを把握するとこ

ろから始めています。やはり、流通経路には、問屋さん、金物屋さん、土木屋さんなど多くの関連業者が介在しています。しかも、メーカーさんも自社ではなくOEMでやっていてしっかり実態を把握していないケースもあります。ですから詳細を調べるのに結構時間がかかります。

**森井** それはもう、あとは調査会社に分析させるしかないですね。

**内田** そうすると流れが出ますかね。調べ方をもう一回検討することも含めて取り組んでいこうと思っています。

**森井** ご苦労は多いと思いますが、この調査が進んでいけば、業界全体が、これまでにどう発展してきたかが分かってきます。そして、おそらく何年後にはこういうマーケットサイズになるということも見えてくるでしょう。となれば、メーカー側はこんな機械をどんどん出していけばいい、などと判断材料を手に入れることができますから。

**内田** それに加えて、メーカーさんが気にしていたのは、法律や条例ですね。例えば、マンションをつくるたびに、昔は自転車駐車場の線を引くだけでよかったんですよ。ところが今、自転車100台収容なら100台分のラックをつけなさいという法律に変わった。それで業界は潤ったわけです。ラックメーカーさんとかは特にそうですね。そしてもう一つは歩道に自転車を止められるようになったことですね。だから個別管理用の前輪ラックが売れているわけです。

**森井** マンションの自転車駐車場にラックを付けなきゃいけない、という法律と、駐輪に歩道を使ってい



という法律。私が30年やってきた中では、この二つの出来事はとても大きかった。業界にとっていい刺激になりましたね。

### 走行環境改善のために 車道に専用レーンを設けるべし

**森井** 最後になりましたが、自転車の走行環境、あるいは停める環境への提言をお願いします。

**内田** 駅前の本当に込んでいる場所などは別ですが、基本的に自転車駐車場の環境は整いつつあると思います。絶対的に問題なのは乗る人のマナーの悪さでしょうね。事実、今日もここに来る途中でぶつけられそうになったんです。歩道をエライ勢いで飛ばして来たんですよ。歩道を走るときには、歩行者と同じスピードで、というのを知っていてやらないのでしょうか。やはり「自転車専用レーン」を考えないとダメなのか、と思います。

**森井** 確かに、自転車に乗る人のモラル、マナーの悪さは根深い問題です。

**内田** そこで、先に述べた自転車駐車場設備機器実態分析調査の一環として、自転車と歩行者の事故の少ない場所を調べたいと思っています。例えば、今まで一度も事故が発生していない、あるいは極めて少ないのはどんな形状、環境の交差点なのか。それをモデルにした交差点をつくるのが走行環境の整備につながり、ひいては利用者のマナー向上にも結びつくと思うんです。

**森井** なるほど。

**内田** 茅場町には、歩道の上に自転車レーンと歩行者レーンが設けられて

いますけど、残念ながらきちんと使い分けられていません。思うに、レーンの存在自体が利用者に伝わっていないんですね。そこで我々のトッケーラインのようなものの出番かなと。自転車専用レーンの存在をもっとアピールしていかないと。

**森井** 専用道路じゃなくていいからね。これが日本の今、自転車問題の一番大きな課題かもしれないですね。今はやむを得ず、歩道上に自転車専用レーンをつくっていますが、専用レーンと云って、実際には、ほとんどが共用レーンですよ。やっぱり歩道ではなく、車道上に専用レーンをつくるべきです。

**内田** そうすると障害になるのが、路肩に一時的に止められている自動車です。ならば、駐車する場所を半強制的に片方に寄せてしまえばいいかもしれません。例えば、午前中、午後と交互に時間帯によって、自動車が路駐できるサイドを変更して、空いた方を自転車の走行レーンにするとか。何か考えなければいけないですね。

**森井** その話でパリの事例を思い出しましたよ。僕がこの間行ったときに目撃してびっくりしたのは、車道の真ん中に自転車専用レーンがあったことです。パリって街はもともと駐車場が少ないんですね。スペースの問題などで駐車場がなかなか作れないので、道路の片側を駐車場にしているんです。日本にもたくさんある路上駐車場です。ならば、自転車には空いている車道の真ん中、センターラインを走ってもらおうと考えたんでしょうね。

**内田** そのレーンは柵などで囲まれ

ているんですか？

**森井** 柵っていうよりも、小さいバンクがある。だから自動車はそっちへ入って来られない仕組みです。そして自転車もそこから出られません。もうひとつ優れているのが、自動車用と歩行者用に加えて自転車用の信号も並んでいること。これは絶対やるべきですね。僕は日本の道路事情を見ていると、パリ同様、センターラインしか使う場所がないんじゃないかと思います。

**内田** 結局、自転車レーンが、設けられているのはそれほど交通量が多くなく、あまり混雑はしていない場所が多い。交通量が多く、安全確保のためにも、自動車、自転車のレーンを区分けすべき場所には、まだつくられていない場合が多いんですよ。

**森井** そのとおりですね。話は尽きませんが、今日は時間となってしまいました。有意義なお話をどうもありがとうございました。 **PP**

