

自転車、バイク、EV… 多様な乗り物ユーザーの目線から

勝間流の提言を

ゲスト

勝間和代：経済評論家、中央大学ビジネススクール客員教授

今回のゲストは、経済評論家として活躍する勝間和代さんである。本誌読者には「第三代 自転車名人」の肩書もよく知られていることだろう。現在、メインの移動手段は自転車だそうだが、加えてEVや大型自動二輪など、さまざまな乗り物を時と場合に応じて使い分ける。そんなヘビーユーザーならではの指摘は、パーキング業界がさらに前進するための示唆に富んでいた。（収録：3月28日）

経済評論家、中央大学ビジネススクール客員教授

勝
間
和
代



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
一般社団法人自転車駐車場工業会 専務理事
NPO法人日本パーキングビジネス協会理事長
サイカパーキング株式会社代表取締役会長





自転車ツーキニスト 疋田智氏がきっかけで 自転車にハマった

森井 そもそも勝間さんが自転車を移動手段にしたきっかけは何だったのでしょうか。

勝間 偶然、書店で疋田智さん（※本誌No3.2010年6月号で対談）の『自転車で行こう』を手にとったのが始まりでした。この太ったおじさんが乗りこなせるなら私もできるかも、と思ひまして（笑）。当時の自宅は荒川区で、最寄駅から15分くらいの場所にありまして。自転車で駅まで行って、それから子どもを保育園に預けてという生活をしていました。駅近くの駐輪場は屋根

が付いていなかったもので、雨が降ると当然自転車は濡れてしまうし、稀に鳩の糞まみれにも（笑）。それならいっそ、子どもを保育園に預けた後、そのまま仕事場まで乗って行った方が合理的ではないかと思ったんです。

森井 仕事場はどちらにあったんですか？

勝間 赤坂です。疋田さんもTBSで赤坂ですから、私も頑張れるんじゃないかと。

森井 今のように自転車通勤が市民権を得ていない時代ですよ。実際にお乗りになって、自転車がいかにか走りにくいか痛感されたのでしょうか。

勝間 そうです。分からないことだら

けでした。例えば、車との車間距離をどの程度確保しておくべきか、左折専用道路ではどうすればいいか。交通ルール上、どう移動すれば正しいのか、実はいまだに警察が首っ引きになって調べないと分からないくらい複雑なんです。

森井 自転車を主な移動手段とされて10年以上が経ち、2009年には「第三代 自転車名人」（一代目：忌野清志郎、二代目：鶴見辰吾）も襲名。都市部において長年にわたって自転車を使われてきた経験を活かし、国土交通省の「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」検討メンバーにもなられています。委員会ではどんなお話を？

勝間 要は自転車専用レーンのガイ



対談場所に愛車・クラシックフォワードバイクを駆って現れた勝間さん。1日10数キロは自転車で移動するという

ドラインづくりです。今はまだあまりにも少ないので自転車専用レーンをもっと増やすこと、そしてなおかつ、自転車が安全に人と車と共存できるレーンを目指しています。

森井 なるほど。

勝間 自転車の対人事故も多いのですが、その10倍くらい自動車自転車利用者を怪我させてしまうケースが多いんですよ。ほとんどは交差点で発生していますので、自転車が交差点内をどう通るべきかというルール作りも重視していますね。

森井 委員会の中で勝間さんは、具体的にはどんな議論をされているのですか。

勝間 ものすごく細かい議論をしています。例えば、どういうふうの色を塗り分けるか、どのように優先順位をつけるか、バス停があったとき

はどうやって迂回するか…。私がずっと問題視しているのは、陸橋、立体交差、橋、左折専用など、複雑でガイドラインづくりが面倒な箇所を回避してしまっていること。そういう場所こそ自転車乗りが困っているところなので、早く手を付けるべきだと常々話しています。

森井 やはり日常的に乗っている勝間さんならではの視点ですね。役人さん主導で話を進めても、彼らにはほとんど自転車に乗っていませんし、現状と乖離する場合があります。勝間さんがいてくれば安心です。

勝間 ただし、私や、同じく検討委員会メンバーの自活研・小林成基さんの視点はマニアックすぎるという指摘もありまして(笑)。もっと一般的なこと、例えば、ママチャリはど

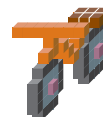
う走るべきか、という議論も必要という認識も持っています。仮に自転車専用レーンができて、前に幼児、後ろにスーパーで買った食材などを積んだママチャリがそこを本当に走れるのかと。

森井 そうですね。最近は前後に子どもを乗せた3人乗りのママチャリも走っていますし。

勝間 とにかくガイドラインを早急に作成して、5キロ以内の移動手段を自転車に移したい。そのためにも幅広い世代が使える自転車レーンの整備が必要です。ママチャリもさることながら、今後は高齢者も増えてくる。彼らは車に乗らなくなった後は、大概自転車に乗りますから、高齢の自転車利用者も使いやすく、安全なレーンを目指さないとはいけません。ただし、自転車利用者にもお願いし



勝間さんは自転車以外にも、バイク、EV、電動スクーター、電車など多様な交通手段を使い分け、効率的に1日の時間を配分している



たいことはあるのですが。

森井 それはどの様なことでしょうか？

勝間 自分が乗る自転車の整備です。ブレーキ、空気圧など基本性能に直結する部分にはぜひ注意していただきたいですね。

森井 ヨーロッパのほうではほとんどの自転車乗りがヘルメットを着用していますが、これについては？

勝間 確かに皆さんかぶっていますよね。でも、ヨーロッパでは義務なのかと思って調べたらそうではありませんでした。何ヶ国かでは子どもは法律で着用が義務付けられていましたが、大人には着用義務はなかったんです。それでもほとんどの方がかぶっているのですから、いかに意識が高いかが分かります。ヘルメットの利点は、言うまでもなく頭部の保護ですが、車のドライバーからの視認性が上がる面も大きいんですね。やっぱり車って無意識に自転車を見過ごしてしまいがちなのですが、ヘルメットをかぶった瞬間に、バイク、自動二輪と同クラスに“格上げ”されるような感じで、視界における存在感がアップするんです。

森井 そういえば昨日、車で足立区方面に行ったとき、ヘルメットをかぶって自転車に乗っている子どもたちを目撃しました。確かに「こっちも気を付けて運転しないと！」という気分になりますね。

勝間 いわゆる“シグナリング”です。自転車に乗っている私たちも気をつけているから、ドライバーも気をつけてね、というわけです。子どものヘルメット着用はもっと定着していくといいですね。

少ないながらも駐輪場はあるが周知が徹底されていない！

森井 全国各地に広まっているサイクルシェアリングについて勝間さんはどう考えていますか。ごく一部を除き、採算の取れるビジネスにまではなっていないのが現状なのですが。

勝間 ユーザーの目線で言いますと、解消すべき課題は自転車の重さだと思います。車に比べてばらつきが大きいんですね。予算に限りがあるサイクルシェアリングでは、それほど高品質な自転車が使えらるわけではないので、結局、重くて取り回しづらい自転車が採用されるケースが多いと思います。重いという点では電動アシストも同じですが、あれはラクに漕げますから、幅広い世代に受け入れられるでしょう。ただし、予算的にかさみますから、大量に導入はできませんよね。

森井 普通自転車と電動アシスト付き、両方を導入しているケースでは、やはり、電動から借りられていきますよね。値段設定が高くても電動から使われていきますね。

勝間 電動アシスト付き自転車の一般的な価格は7～8万円から10数万円程度。手軽に買える金額ではないので、サイクルシェアリングで確実に使えるとなると反響はあるんじゃないでしょうか。実は私も電動自転車を1台持っているのですが、使わなくなってしまったのですけどね。

森井 何故使わなくなってしまったんですか？

勝間 充電が手間なんですよ。バッテリーがなくなってしまうと単なる重たい自転車になってしまうので、



昨年11月に行われた「サイクルモード」より。デザインがどんどん洗練されている電動アシスト付き自転車は、より幅広いユーザーを獲得していくはず

ほぼ毎日乗る私は常に充電しなければならぬのですが、それが面倒で…。道のりの半分が坂というような時は乗りますが、それ以外のときはほとんど使わなくなりました。まあ、私の話はともかくとして、電動アシスト付き自転車を使えるサイクルシェアリングとなれば、普及の目途は立つのではないかと。例えば観光地、軽井沢などは適切だと思います。オンシーズンの夏は道がものすごく混んでいますが、自転車なら渋滞の心配はありませんし、あの辺りはアップダウンもある。電動アシスト付き自転車が威力を発揮するはずですよ。

森井 他にサイクルシェアリングの成功のために必要な条件はありますか。

勝間 老若男女、世代によって異なる体力、体格にできるだけ対応できるようにいろいろな種類の自転車があれば理想的ですね。あとは、借りやすさ・返しやすさ。どのポートでも乗り捨てできることも大切だと思います。あと、これはサイクルシェアリングに限らず、一般的な駐輪場に対してリクエストなんですけど…。

森井 はい。当社は駐輪場の運営・管理を主業務のひとつにしていますので、ぜひご意見を聞かせてください。

勝間 スペースをもっと広げてほし

いなど。今日、渋谷で2段式サイクルラックがある駐輪場に自転車を停めたんです。先に1段目が使われてしまっていたのは仕方ないとしても、左右の幅があまりとられていなくて非常に入れづらかった。他の自転車にぶつかってしまうんですね。同じスペースなら1台でも多く停めてもらいたいという管理者の考えもわかるのですが、ユーザー側からすれば、あれはどうにかならないかと。

森井 1台分の幅が50cmとられていれば、かなり入出庫しやすくなるんですけどね。自治体の駐輪場だと、できるだけたくさん停められるようにしてくださいという要望が多いので、そうするとどうしても幅が縮小されるケースが出てきてしまいます。

勝間 あとはキャッシュレスですね。清算時に小銭がなくて困ったケースが多々ありましたので。

森井 それについてはかなり研究を進め、改善されてきたと思います。調査したところほぼ50%の駐輪場

でパスモ、スイカなどの交通系電子マネー精算機が導入され、評価を得ています。

勝間 なるほど。利便性はかなり向上していますね。あと、さらにリクエストをするなら、駐輪場がここにある、という情報をもっと積極的に広報するべきだということでしょうか。例えば、私はよく六本木の東京ミッドタウンに行くんですが、あそこに駐輪場があることの認知度は非常に低い。私が話すほとんどの人は「え、駐輪場なんてあったの？」と反応しますからね。また、銀座ではよく三越の地下2階にある大きな駐輪場に停めているんですが、あれも知る人ぞ知る駐輪場、という感じです。

森井 本来なら、自動車のパーキングのように、P看板を路上に付けられればいいのですが、そこまで実践できていない駐輪場は多いですね。

勝間 駐輪場の存在が十分に周知されていないことは問題なのですが、一方で利用者にも難点はある。駐輪場ないんだ、だったらそのへんでいいやと路上に違法駐輪してしまうわけです。放置自転車は以前に比べればかなり減りましたが……。

森井 勝間さんは大型自動二輪にも乗られている（編集部注：250cc、800cc、1200ccの計3台）わけですが、バイクの駐輪場はどうか。数は少ないと思いますが……。

勝間 確かにバイクを止められる場所も少ないです。以前は頻繁にバイクを使っていたのですが、最近乗る頻度が減った大きな要因は、駐輪

場不足かもしれません。探すだけに30分以上かかったりして仕事に支障をきたすこともありましたから。

森井 国土交通省からの要請で、立体駐車場やコインパーキングの一角をバイク用に転用した自動車の駐車場は増えているのですが、それでもまだ需要に追いついていないのが現状ですね。

勝間 なるほど。この先、もっと増えることに期待したいですね。

森井 さて、もうひとつ駐輪場に関連しておうかがいしたいのが、当社をはじめとして駐輪場の運営管理の現場で活躍している高齢者についてです。私たちはリタイアした高齢者を雇用しているんです。これについてはどう思われますか。

勝間 高齢化社会への対策として有効だと思いますし、何より、仕事を通じて活力を得ることができるといいですね。それが非常に意義のあることだと思います。また、これは個人的な感想なのですが、高齢者には管理、整理、整頓といった業務が得意な方が多いと思う。マンションの管理人さんもしかりですね。それにしてもどうして人間は年を重ねるとだんだん整理整頓を好むようになるのでしょうか。

森井 何となくおっしゃっていることが分かります。私もいつも若い社員に言うんです。もっとデスクをきれいにしなさいと（笑）。私は年だから気になってしょうがないので、つい口やかましく言うってしまうんですね。その点、私の会社の駐輪場を管理している高齢の方はすごい。駐輪場に行って通路を見ますと、常に自転車の列がピシッと一列になって並





んでいるんです。強制しているわけではなくて、自主的にそろえてくださっているんですね。そうしないと気が済まないというかんじです。

勝間 若い社員の方も、もう少し年をとったら普通に片付けるようになりまますから大丈夫ですよ(笑)。ともあれ、高齢者雇用は健康の促進にもつながると思います。毎日、決まった場所に行って身体を動かすのは、人間の心身の調子を維持する上で大切なことですから。

コインパーキングに 充電設備が付けば EV普及は確実に加速する

森井 勝間さんは日産自動車の体験ユーザーとして、100%電気自動車の「リーフ」にも乗られているんですよ。自転車、大型バイク、EVとあらゆる乗り物を使われているわけで、本当に我々の業界にとっては大切なお客さまになります(笑)。リーフはご自宅ではどのように充電されているんですか。

勝間 自宅はマンションでして、駐車場にはEV充電設備は設置されていなかったんですね。リーフの体験ユーザーではあるけれど、EV充電設備まで日産が面倒を見てくれるわけではないので、自力で何とかしなければならなかった。共用施設に充電設備を設置するには住民の3分の2以上の賛成が必要なので、まずは住民総会でそれを認めていただきました。そして日産に紹介してもらった工事業者さんをお願いして、設置してもらいました。業者によってはかなり見積額が違いましたね。

森井 既存の駐車場環境にEV充電設備を後付けされたというのは、かなり興味があります。コストは最終的にどのくらいかかったか、教えていただいてもいいですか。

勝間 通常は12万円くらいらしいのですが、私の場合はメーターをつけたり、いろいろ余計なものがかかって全部含めて18万円くらいでした。そんなに難しい工事ではないので、1日で終了しました。

森井 私が理事長を務めているJPB(日本パーキングビジネス協会)では、コインパーキングの中に充電設備を設置することを以前から研究しています。環境による工事の違い、コスト、さらに普通充電と急速充電どっちがいいのか、など検討課題は少なくありません。特にコストについては難しい問題を含んでいますね。また、普通充電よりも急速充電のほうが当然高いですし。

勝間 確かにまだ急速充電設備は高いですね。

森井 ええ。ただし、コインパーキングはご存じのとおり駐車時間に比例して料金が高くなるわけなので、充電時間は短いほうが良いというニーズが生まれてくることが予想されます。となれば、時間のかかる普通充電ではなくて、急速充電設備のほうが望ましいのでは、という意見がある。しかしながら、急速充電はハイコストなわけで……。我々パーキング業界の協力がEV車普及の一助になるだろうと思われるので、合意形成のための努力はこれからも続けて

いかなければなりません。

勝間 EVを運転していると思うのは、まだまだ充電できる環境が少ないなということです。自治体によってEV普及、促進に対する温度差があり、それがそのまま充電設備の数に反映されていると思います。感想としては神奈川県は比較的多いので、ある程度安心して走ることができま

森井 コインパーキングの業界で頑張っているEV充電設備を整えていけば、自治体の取り組み方に関係なく、街のいろいろな場所にEV充電の環境をつくることのできるわけですね。

勝間 そうですね。期待しています。

森井 本日は、自転車、バイク、EVと様々な分野のお話ができ、充実した対談となりました。これからも、多岐にわたる乗り物のユーザーとしての目線を活かし、率直なご意見をどんどん発信してください。今日はどうもありがとうございました。 **PP**

