

多様化するニーズに対応、

量と質の両面から自転車駐車場整備を牽引

ゲスト

財団法人 自転車駐車場整備センター 理事長
山本 正堯

全国各地の公共団体からの要請で、自転車駐車場整備を推進し続ける、財団法人自転車駐車場整備センター。今回のゲストは、昨年10月、そのトップに就任した山本正堯理事長である。自転車の有意義な効用が認識されると同時に、ユーザーのニーズ、駐車場の役割が多様化を求められている今、山本氏はどんな対策を立てているのか。(収録：5月23日)

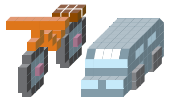
山本正堯
財団法人 自転車駐車場整備センター 理事長



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



時代の節目節目で 交通、自転車行政に 携わったキャリアを活かす

森井 まずはプロフィールからお話いただけますか。

山本 昭和43年に旧建設省に入省し、道路局路政課に配属されました。最初に携わった仕事が交通安全施設等整備5カ年計画でした。当時は交通事故が激増しており、昭和45年には年間の交通事故死者数が史上最悪の1万6765人に達して“交通戦争”とも称されていた時代でした。

森井 いまでこそ年間死者数は5000人を下回っていますが、当時は、本当に大変な時代でした。

山本 その後、別の部署に異動しましたが、昭和55年に再び道路局に戻りました。自転車の行革元年ともいわれた年で、自転車法に関する初めての議員立法ができ、その整備にもかかわらせていただきました。

森井 昭和53、54年頃から放置自転車問題が少しずつ表面化していましたね。

山本 ご存じのとおり、当時、駅周辺の放置自転車は社会的な問題になっておりました。昭和52年11月の総理府(現:内閣府)の調査では、全国の駅周辺における放置自転車総数は、約67万5000台だったのです。平成5年頃、私は道路局へ三度目の異動となり、交通安全関連、自転車法の法改正などに携わりました。建設省を辞める前、2000年頃には都市局長を拝命しておりまして、この辺りから自転車により一層深くかわるようになったと思います。

森井 深くといいますと、どのような

お仕事をされていたのでしょうか。

山本 地方都市に点在している駅前のシャッター通りを何とかして活性化しようという課題があり、そのひとつの施策として、放置自転車を減らすために自転車駐車を整備して街の美化を推進する、といった仕事を担当させていただきました。振り返れば、交通戦争、放置自転車問題、シャッター通り商店街の活性化など、時代の節目節目で交通関係、自転車関係に関わってきました。昨年10月に現在の仕事を拝命し、これまでの交通、自転車に対する取り組みの集大成として日々取り組んでいます。低炭素社会への移行によって、自動車から自転車へ、モノから人へという時代を迎えています。まだ、自転車はメインの移動手段とまではいきませんが、それでも以前に比べれば、非常に重要な存在であり、これからの街づくりにとって不可欠なものであるのは間違いありません。

森井 これまでに全国で整備されてきた自転車駐車場は、どのくらいの

数になっているのでしょうか。

山本 これまでにおよそ1200カ所、77万台分の自転車駐車場を整備してきました。当初私どもで管理して、後にお渡ししたものを引くと現在は800カ所、50万台くらいです。そしてこうした量的な充実もさることながら、同時に質的な充実度も上げていくことも大切な課題だととらえています。

森井 私が本日、山本理事長におうかがいしたいと思っていたのが、その質的な部分なのです。具体的には管理の面です。センターさんは高齢者を活用した管理をずっと進めておられて、日本の高齢者の雇用問題に大きく貢献してきました。

山本 確かに管理員の皆さんには、朝早くから質の高い業務を遂行していただいております。感謝しています。しかし、これまで以上に皆さん方の働く環境や、お客さまへのサービスの質を向上させていかなければいけないとも感じています。そのための研修や講習、あるいは立派に勤められた方への表彰の制度とか、さらに充



吉祥寺駅末広通り自転車駐車場(東京都・武蔵野市)。吉祥寺というモダンでお洒落な街に合わせた外観デザイン。まちかどコミュニティ施設としての機能もある

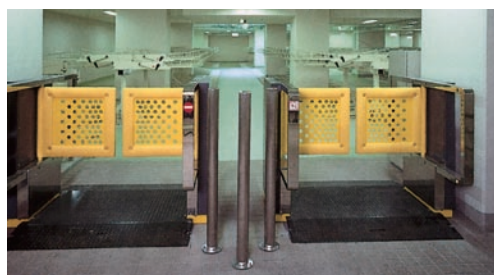
実させていきたいと考えています。また、今後見込まれる自転車台数の増加に対応し、管理の質を落とさないために、さらなる自転車駐車場の高度化も必要です。

森井 高度化といいますと、具体的にはどのような内容をお考えですか。

山本 非常に多岐にわたります。キャッシュレス化、照明のLED化、十分な土地が確保できないところは立体駐車場化する、電動アシスト自転車対応、防犯カメラ導入…といったところでしょうか。

森井 私はサイカパーキングで自転車駐車場の運営管理の仕事もやらせていただいております、センターさん同様、高齢者の雇用を続けてまいりました。その点でセンターさんのハード・ソフト両面の質を向上させていく取り組みは非常に参考になり、ありがたいと感じています。ともすれば高齢者がお金を管理すると間違いが起きる場合もありますが、センターさんがキャッシュレス化を推進していただいたことで現場の高齢者の負荷を大いに減らすことに寄与しました。10年以上前だと思いますが、センターさんで自動ゲート、精算機等の研究開発を実施され、その成果が現在の機械メーカーの開発につながっているのではないかと思います。これによって高齢者の負荷を減らすだけでなく、お客さまの利便性向上にも大きく貢献したのではないのでしょうか。

山本 高齢者も生きがいをもって、自分たちが暮らす我が街、我が故郷ということで地域に愛着をもってやっていただいております。リタイアする前までの経験・知識は当然豊富で



管理業務の合理化と利用者の利便性向上を両立させるため、一時利用の空状況を自動管理するシステム（写真左。吉祥寺大通り東自転車駐車場。東京都・武蔵野市）や、自動ゲートを導入（写真右。八王子駅北口地下自転車駐車場。東京都・八王子市）

あり、お客さまに接する態度も優れている。それに加えて、ハード面を充実させていけば相乗効果が生まれ、ますます自転車駐車場の質が上がっていくと思います。

森井 そのとおりですね。

山本 また、これまで以上に、全国各地の公共団体と密にコンタクトを取り続けていくことも重要だと考えています。私たちは公共団体からの要請を受けて、土地を無償で提供していただき、私たちが自転車駐車場をつくって管理し、一定の期間が終了したらお返しするというシステムで業務を進めております。単純に自転車を置く場所が不足しているから駐車場をつくってほしいという要望にとどまらず、観光や福祉などにも自転車を活用したいというニーズもあります。私たちは全国の団体と密に相談していきながらこれまで展開してきたシステムをさらにフレキシブルに運用し、各々の事情に応じた仕事をしていかなければならないと考えています。

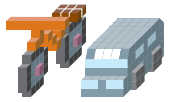
森井 今、理事長がおっしゃったことは非常に重要ですね。私たちも自治体の事情に応じた自転車駐車場の運営管理を実現するために、もっと密なりサーチや協働態勢を構築する必要に迫られています。

将来の自転車駐車場は“スタバ化”する!?

山本 公共団体のニーズの多様化ということを申し上げましたが、自転車を利用するお客さま、一人ひとりの自転車に対する考え方も多様化しています。自転車の販売状況を調べてみますと、一般的なシティサイクルに加えて、スポーツタイプや電動アシストの自転車が増えています。昨今では前者が販売台数全体の10%程度、後者が7%くらいというデータが出ています。10年前に比べるとスポーツ車は4倍くらい、電動アシストは2倍くらいの伸び率を示しています。それだけ自転車の使われ方、利用目的も変わってきているわけですから、我々もそれに応じて自転車駐車場の整備を進めていく必要があると感じています。

森井 そうですね。中には、1人で目的別に何台も自転車を持っている方もいらっしゃいますし。

山本 以前「あなたはどんな目的で自転車を利用するか」というアンケート調査が行われ、多様な回答がありました。「移動の所要時間が短くなるから」「交通費が安上がりだから」といった理由に加えて「健康維持・促進に効果的だから」といった



答えも多数ありました。こうした調査結果から、いままで一般的だった「買い物に使う」などに加えて「環境負荷を減らしたいから車の代替として使う」「レジャー、スポーツに使う」など自転車の利用目的が多様化しており、効用も拡大していることが推測できます。特に環境面では国のCO2の削減方針にも合致しておりますし、個人に対しても心筋梗塞、がん、生活習慣病の予防に効くなどの報告もあります。そういったことが原動力になって、自転車はますます普及していくでしょう。それに対応して自転車駐車場の整備をしていく必要があると思います。

森井 自転車駐車場の役割が多様化していくことが考えられますね。近年は、情報発信や災害対応など他の機能を持たせようという試みもなされています。

山本 そうですね。私たちが整備させていただいた自転車駐車場は駅前が多いのですが、駅前というのは一等地であり、街の顔となる場所です。当然、多くの人が集まってくる場所でもありますので「自転車を停めておく」という単一の機能だけにとどめておくのはもったいないと感じています。

森井 例えばどんな付加価値が考えられますか。

山本 これは既に実施しているのですが、観光案内や地域情報を載せたリーフレットを置き、それを手にしてレンタサイクルで観光や買い物に行っていただく、などの取り組みは好評です。あるいは地元の産品を置く、自転車工房を設置するなど一部で行っています。



初めて自転車が供与される国では、センターの担当者が直接自転車の組立方を指導する（写真上）組立終了後は受領対象者に無償で供与される（写真下。タイ国シンブリ県）

森井 工房というと自転車の修理も行ってくれるわけですね。ドイツで見たことがあります、あれは便利でした。これは個人的な考えですが、センターさんのつくる自転車駐車場は、例えばスターボックスさんのようにちょっとコーヒーが飲めたりするコーナーがあったりするといいんじゃないかと思います。一角に設けられたハイセンスなスペースで、美味しいコーヒーを飲みながら自転車利用のルールを学ぶ。良い時間の過ごし方です（笑）

山本 なるほど（笑）。現実的には公共団体の土地につくるので諸条件はあるかもしれませんが、しかし、将来の課題として複合利用はさら

にクローズアップされてくると思います。自転車駐車場のひとつの将来の姿、方向として、そのようなプランを検討する価値はあるかもしれません。

森井 ありがとうございます。

山本 私どもは来年度に公益法人に移行するべく、目下準備を進めています。自転車駐車場整備は公益事業ですが、それをさらに公益的な観点から検討する必要があると思っています。そういう点で、平成3年から始めている海外への自転車供与も今後ますます重要になってくる事業のひとつです。

森井 センターさんは、これまでに実に数多くの再生自転車を発展途上国



「これまで以上に全国の公共団体との関係を緊密にしていくことが大切」との認識で両者の意見が一致



に贈り続けてきました。たいへんに意義のあることです。

山本 平成3年から始まり、およそ20年にわたって供与させていただきました。これまでの実績では、計10カ国、総計およそ22万台になっています。実は4月にタイ、カンボジアに出張し、自転車の贈呈式に出席させていただきました。現地では自転車は非常に重要な移動手段。約1000台送りますと言ったら、社会大臣、副大臣、NPOの会長さんなどがずらっと出てこられて、よくやってく

ださったと感謝されたのです。子どもたちももらった自転車に乗って目が輝いていた。その光景を見て、贈ってよかった、続けていくべきだと痛感しました。学校自体が少ないため、自宅から学校まで20～30キロもの距離を通っている子どもも少なくありません。特にカンボジアは道路のインフラが整備されていないため、場所によってはかなりの遠回りを余儀なくされることもあるそうです。そうした場合に速く移動できる自転車は、非常に有効な通学手段になるのですね。

森井 通学時間が極端に長い子どもは、いつしか学校に行かなくなってしまおうと聞きました。

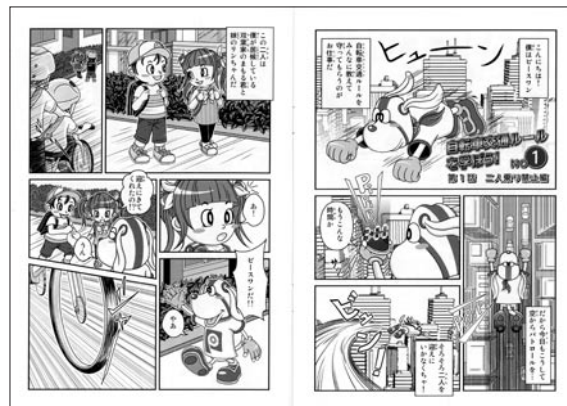
山本 そうなのです。カンボジアでは就学率が10%くらいだそうです。2年ほど前にセンターから自転車が供与された小学校では、家の遠い子どもたちが自転車に乗って一生懸命に通学するようになったそうです。したがってその地域の就学率は徐々に上がっているそうです。他にもそうした地域を増やすために、公共的事業の一環として、ぜひ続けていくべき事業と位置付けています。

安全で快適な 自転車利用環境の 創出に向けた提言に期待

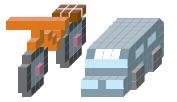
森井 では、最後にもう一度日本の自転車を取り巻く環境に立ち返ってみたいと思います。現在の難点を挙げるとすればどこでしょうか。私は、走行空間の整備が自転車のムーブメントに追いついていないことが挙げられると思うのですが。

山本 おっしゃるとおりですね。自転車は道路交通法上では軽車両であるにもかかわらず、日本には今まで自転車の主権というものがなかったという人もいます。自動車と自転車と歩行者、この3者が分離し、安全・快適に道路を利用できるのが理想ですが、日本にある道路の総距離およそ120万キロの中で、分離整備されている道路はおよそ3000キロ。つまり、日本の道路のわずか0.3%しかないのです。

森井 日本の場合は、残念ながら自転車が歩道を走ることが常態化しています。ヨーロッパのほとんどの国では歩道上は走れないことになっていますが、日本は、その辺り、変に融通



財団法人自転車駐車場整備センターが制作している小冊子の表紙(写真左)とストーリーページ(写真右)。自転車の交通ルールをマンガで分かりやすく紹介している



が利くというか、あいまいですね。
 (編集部注記：かつてはノルウェーのみ走行可能。現在は不可)

山本 そうですね。全体として交通事故発生件数が減少している中、自転車対歩行者の比率は増えているのは、自転車が歩道を走ってしまうという日本独特の状況もさることながら、自転車安全利用5則が周知徹底されていないことも大きな理由でしょう。安全利用5則の第一は「自転車は軽車両であり車道走行が原則、歩道は例外」。第二は「自転車は左側を通行する」。第三は「歩道は歩行者優先。自転車が歩道を走行する場合は車道寄りを徐行」。第四は「安全マナー、ルールを厳守する」。昨今は携帯電話をいじる、音楽を聴く、傘をさすなど、いろんなことをやりながら自転車に乗っている人がいますが、極めて危険な行為です。そして第五が「子どもはヘルメットを着用する」。これらの5則を自転車利用者と歩行者双方がきちんと認識していくことが必要です。先ほど、自転車駐車場の役割の多様化という話題がありましたが、そのひとつとして、私たちが制作した小冊子を自

転車駐車場に置き、駐車場利用者に配布してルールを周知、啓蒙していく取り組みも続けております。

森井 自転車交通のルールといえば、去る4月に行政のほうで動きがありましたね。

山本 ええ。「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」における提言が、国土交通省道路局長と警察庁交通局長に提出されました。自転車通行空間の計画、設計、利用ルールの徹底、駐停車・駐輪対策などが盛り込まれています。現在、およそ3000キロしかない自転車の安全な通行空間を整備していく端緒になればと期待しています。

森井 ちなみにパリでは、10年程前から自転車通行の空間をつくらなければということ、専用道路、レーンの整備に積極的に取り組んできたようです。私が3年前に視察した時、市内のあちこちで自転車専用レーンが整備されている様子を見ることができました。中には道路の真ん中に専用レーンがあったりして、あんなところにまでつくれるのか！と驚いたものです。また、バスの専用レーンと自転車レーンを共用しているの



も良いアイデアで、日本でも参考にすべきではないかと感じました。4月の提言が、日本が真の自転車先進国になるための第一歩となれば理想的なのですが。

山本 そうですね。その実現に向けて、我々も側面からの支援を続けていくつもりです。

森井 日本の自転車に関わるすべての環境の進化は、センターさんの力なくして語ることはできません。これからどうぞよろしくご協力をお願いします。本日はありがとうございました。 PP



阪神尼崎駅南自転車駐車場(兵庫県・尼崎市)。市内寺町の寺院と尼崎城をイメージした和風建築。屋根を寄棟造りの瓦葺き、外壁腰壁に石垣を採用している



朝霧駅バイク駐車場(兵庫県・明石市)。風力発電、太陽光発電並びに壁面緑化も行う環境に配慮した設計。ミニバイク(第1種原動機付自転車)専用で計760台収容