

地球温暖化対策の一翼を担う 日本の「進化系駐車場」に期待

ゲスト 枝廣淳子

環境ジャーナリスト
幸せ経済社会研究所所長

「環境ジャーナリスト」と聞けば、環境保護の観点から自転車を推奨している——と連想される方は多いかもしれない。しかし、世界を歩き、各国のシェアサイクル、カーシェア事情も知る枝廣さんは、理想だけでなく現実もしっかり見据えていた。業界外部の視点ならではの指摘が多く、新鮮で有益な気づきに満ちた60分だった。(収録：2014年6月13日)

環境ジャーナリスト
幸せ経済社会研究所所長

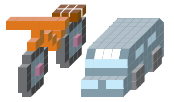
枝廣 淳子



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





これからの駐車場業界は コンビニ業界の歴史を トレースする

森井 本日の対談を実現したいと思ったのは、枝廣さんがご自身のブログに書かれていた、アースポリシー研究所発信の世界のシェアサイクルに関するニュースを拝見したからなんです。多様な国の情報を網羅していて非常に参考になりました。

枝廣 私がこのように環境に関連するニュースの配信を始めたのは1999年のことでした。今でこそ、環境、エコの概念は世の中に浸透していますが、当時はまだ、今ほど重要性が叫ばれてはいませんでした。

森井 シェアサイクルに注目されたのは何故ですか。

枝廣 私は同時通訳も務めておりまして、以前から様々な国際会議でも仕事をしております。そして15年ほど前、これからの世界を考えていく上で環境は非常に重要な課題であると実感したのです。その後、環境問題を語るにあたって不可欠ということで、自転車とシェアリングシステムに興味を持ちました。シェアサイク

ルはその二つを融合したものであり、自然と注目するようになったのです。

森井 このニュースの配信元になっているアースポリシー研究所というのは、どんな団体なのですか。

枝廣 環境問題において、世界的に知られる第一人者のレスター・ブラウンが代表を務めておりまして、2000年に発足しました。環境や食糧、エネルギーなどの分野に関するリサーチをグローバルに行い、今後の予測と展望を世界中に発信しているNGOです。私たちは日本語にして日本国内に届ける手伝いをしています。

森井 そうだったのですか。

枝廣 私は、この業界の人間ではなく、いわば部外者ですのでちょっと偉そうな言い方になるかもしれませんが、駐車場、駐輪場は、今、これから進化を遂げようとする過程にあると思うんですね。例えば、コンビニエンスストアの進化の歴史は駐車場の未来に近い気がしています。

森井 どのような進化なのでしょう。

枝廣 かつてのコンビニはスーパーが閉まっている時間帯も開いていて便利だけど、でも価格は少し高め、といった存在でした。小売店の延長として流通業界に

登場してきたわけです。

森井 はい。

枝廣 しかし、今やコンビニを食品や雑貨を買うだけの場所と考える人は、ほとんどいませんよね。公共料金が払える、宅急便が出せる、ほとんどの銀行に対応するATMもある。コンビニ業界はモノを売るだけのビジネスにとどまらず、多機能を有することを目指して、今のような、まさにコンビニエンスな施設としての地位を確立しました。そしてさらに、食事を含む高齢者向けのサービスや、過疎地域での移動販売など、新たな提案を続けています。つまり、社会のニーズに合わせて自分たちを変えているわけです。私はこれこそまさに「進化系」と呼ぶのにふさわしいと考えています。

森井 なるほど。

枝廣 私は駐車場、駐輪場もコンビニと同じ「進化系」になる可能性を秘めているのではないかと思います。電気自動車の時代に対応して充電機能を設けるだけではなく、もっと社会的な機能、価値を備えられるのではないのでしょうか。

森井 良いご指摘です。実は私は街中で数多く稼働しているコインパーキングの



枝廣さんは共創力を高めることを目的のひとつとした異業種勉強会を数多く主宰している。写真はカーシェアリングの事例を取り上げた勉強会でのひとコマ



協会の理事長も務めております。ここ数年、協会内でもただ停めるだけではなく、多機能を備えるべきだろうとの議論が活発になっており、そのための研究が進められています。まさにコンビニエンスストア化を目指しているわけですね。

枝廣 それは楽しみですね。例えばどんな機能ですか。

森井 緑化、シェアサイクルの拠点、Wi-Fiが使えるような設備を導入する、といったところでしょうか。

枝廣 なるほど。EV充電機能でいいですね、駐車場がいわば「プチ電力基地」といった存在になるわけで、クルマを持っていない人にとっても意味のある場所になってきますね。

森井 どのような場所になるとお考えですか。

枝廣 例えば、非常時に携帯、スマホに充電できる場所になる可能性はあると思います。実は私はクルマを持っていないので、駐車場はあってもなくても、個人的には関係のない場所でした(笑)。でも、非常時にスマホやタブレットに充電できる場所になれば、俄然大きな意味のある公共施設になります。

森井 確かにそのとおりです。

日本の技術を活かした「駐車場モジュール」という発想

枝廣 駐車場といえば、先ほど述べましたレスター・ブラウンが、以前、私に「街の住みやすさ、快適度を測る指標として、こういうのをつくったらどうだろう?」という提案をしてきたんですね。それは「P分のP」という数式でした。

森井 面白そうな響きですね。解説してください。

枝廣 分母はParkinglot=駐車場。分子はPark=公園です。公園面積と駐車場面積の割合を見て、公園のほうが少ないということは、駐車場のほうが多く、クルマ

がたくさん走っている。それだけ住みにくそうな街になるというわけです。

森井 なるほど。

枝廣 私のイメージでは、従来の駐輪場、駐車場は平面型でした。でも、近年はスペースを合理的に活用するための立体型を多く見かけますし、壁面を緑化している環境に配慮したタイプの駐車場も少しずつ増えていると思います。ですから単純に「P分のP」だけでは、もはや測れなくなっていますね。

森井 おっしゃるとおりですね。

枝廣 そうして立体・重層構造になり、壁面緑化などの諸機能を備えた駐車場をモジュールとして輸出することもできるのではないのでしょうか。

森井 駐車場をモジュールとして、海外で展開するとは良いポイントをついていらっしゃると思います。現に機械式立体駐車場の各メーカーさんは、ある意味飽和状態になっている日本市場だけでなく、海外、特に発展著しい東南アジアに熱い視線を注いでおり、市場視察もひんぱんに行っています。

枝廣 なるほど。

森井 ただ、海外展開はスムーズに進んでいるわけではありません。駐車場そのものの、ハードの面では中国などの技術発展が進み、実力が拮抗してきたからです。

枝廣 そうだったんですね。

森井 となると日本の駐車場メーカーはどこかで差別化を図らなければなりません。高機能の付加価値を備えさせて、それをモジュールとして販売していくというコンセプトは非常に良いと思います。

枝廣 来年、2015年に仙台で「国際防災会議」という非常に大きな会議が行われることが決定してしまっていて、もし駐車場に防災機能が導入できるとしたら、そこが日本式駐車場モジュールの格好のプレゼンの場になるかもしれません。日本、まして仙台で開かれる国際防災会議ですから、当然、参加者の防災への意識は高いはずですから。ハードだけでは簡単に真似

されてしまうかもしれないので、震災に遭った日本ならではの細やかな防災機能なども搭載できればいいと思います。

森井 なるほど。確かにその会議は、駐車場業界にとっても重要なものになるかもしれません。

日本の駐車場も一翼担う? 世界が欲する「レジリエンス」とは

枝廣 会議といえば、先日も5月にフランスで国際会議に出てきました。その時のテーマが「レジリエンス」というものだったんです。

森井 レジリエンス。初耳ですね。

枝廣 英語で、つづりは「Resilience」。元は物理用語で、何かしらのダメージを受けた時、ポキッと折れてしまうのではなく、復元することを意味します。日本語では反発力、再起力などと言い換えられますね。私がお話する際は、強風が吹いてもしなやかなバネのおかげで折れない竹に例えることもあります。

森井 会議では、レジリエンスがどのように展開されたのでしょうか。

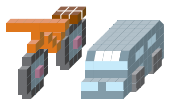
枝廣 津波、地震、エネルギーの途絶、食糧危機、金融危機など、世界はこの先、多様なリスクを抱えています。万が一そうしたダメージを受けてもポキッと折れない社会をつくるためにレジリエンスがテーマだったわけです。同様の国際学会はあちこちで行われています。

森井 枝廣さんはその会議で、どんなお仕事をされたのですか?

枝廣 私は3.11の教訓について発表させていただきました。地震をはじめ、地球温暖化を含めて世界各地でいろいろな災害が増えているわけで、それにどう対応するか、さらには起こる前に平時からどのような準備をしておくか、といったところに議論が集中しましたね。

森井 なるほど。

枝廣 私はその準備において、今日のお話



を受けて駐車場、駐輪場も大きな役割を果たせるのではないかと感じました。レジリエンスの源になるのではないかと。**森井** はからずもその話を実証しているのが、3.11における東北沿岸部の自走式駐車場でした。5層6段、6層7段と高さのある駐車場でしたが、津波に流されず建物はその場に残ったのです。というのは、各階の間が吹き抜けのように空いている構造のため、その間を波が抜けていき、巨大な津波のエネルギーを受け流すことができたからなのですね。この強味を活かして、例えば、下層階には駐車場、上層階には一時避難場所や仮設住宅を設ければ避難施設としても非常に有効です。自走式駐車場業界では、東北、あるいは近未来に大地震のリスクがある東海から関西、四国の自治体に向けて、こうした話を交えたセールスを展開しています。国土交通省も大きな関心を示しているのですよ。これもレジリエンスですよね。**枝廣** おっしゃるとおりですね。それに似た話を、私は数年前、東京の中野区で取材しました。区内を流れる河川が大雨

で決壊することがあり、床上浸水の被害が増加したことを受けて、区で高床式の住宅に改築する際に補助金を出すというものだったんです。1階を駐車場にして、万が一クルマが流されても2階以上に人が住んでいれば、とりあえず人間にまで被害が及ぶ危険性は低減されるという発想ですね。その自走式駐車場のコンセプトと同じです。**森井** なるほど。近年、地球温暖化などが要因だといわれているゲリラ豪雨による被害が増えていますから、それは効果的な対策ですね。**枝廣** 私は温暖化対策としては、緩和策と適応策が大事だという言い方をすることが多いです。緩和策は温暖化を進めないためにCO₂の排出量を減らすことを意味します。駐輪場、駐車場の屋根を利用して太陽光発電を行うことも、この緩和策に相当しますよね。もちろん、シェアサイクルも自動車利用を減らすという点でCO₂を減らすわけで立派な緩和策になります。**森井** なるほど。**枝廣** ただ、緩和策を講じて、残念ながら

ら温暖化は進んでいくのもまた現実です。そこで温暖化がもたらす災害に対処するための適応策も必要になってくるのです。先ほどの自走式駐車場の例は、津波に耐えられるうえ、屋上で太陽光発電を行えば、適応と緩和、2つを兼ね備えた施設になりますね。**森井** 緩和と適応を兼ね備えている、というのは良いキャッチフレーズですね。**枝廣** 駐車場の役割が、今後、環境問題においても大きくなることに期待ができそうですね。

東京シェアサイクルを成功に導く3つの条件

森井 さて、シェアサイクルに話を戻しますと、日本国内では50都市超でコミュニティサイクルと称して実施されていますが、それぞれの規模はそれほど大きくなく、成功していると言える事例はごく一部に過ぎません。何としても日本にシェアサイクルを根付かせたいという思いからこの4月に日本シェアサイクル協会という団体を立ち上げました。ロンド



枝廣さんからは豊富な経験と知見から多くの指摘とご提案をいただいた。2007年にノーベル平和賞を受賞したアル・ゴア氏の著書『不都合な真実』の翻訳も手掛けている



ン五輪でのボリス・バイクの成功をお手本として、我々も東京五輪に向けて大規模なシェアサイクルを実現させたいと、現在、各方面に働きかけて様々な準備を行っているところです。

枝廣 ぜひ東京五輪を見に訪れた海外からの方々に、シェアサイクルで東京の街を散策して楽しんでいただきたいと思います。私、以前に友人に誘われて自転車で東京の街を巡ったことがあるんです。普段は地下鉄で移動するので分からなかったのですが、自転車で動くと、東京の街の地名を実感するんですね。例えば、渋谷は本当に「谷」になっている、赤坂は確かに「坂」が多い、といった具合です。起伏に富み、多彩な表情を持つ東京の街の魅力を、海外の方にもサイクリングで味わっていただきたいと思います。

森井 そうですね、東京には自転車ならで

はのそうした楽しみ方もありますね。

枝廣 そして、東京五輪前にシェアサイクルが完成したなら、それはぜひともビジネスとして成功しているものであってほしい、という願いを持っています。かつて日本では2000年代前半にカーシェアリングのトレンドがありました。私はそれを「カーシェア1.0」と呼んでいるのですが、当時は、あくまでEVを広めるための手段としてカーシェアリングが用いられたため、うまく普及しなかったんです。しかし、近年になってカーシェアリングはようやく軌道に乗り始め、「カーシェア2.0」とでもいべき時代が訪れています。東京のシェアサイクルは、この歴史を反面教師としてほしい。カーシェア1.0ではなく、カーシェア2.0のようにビジネス的成功を収めていただきたいです。

森井 ビジネスモデルとして確立しなければ、一過性のもので終わってしまいますからね。そうなるように努力はしているのですが、改めて肝に銘じます。

枝廣 さらに3つの要素がシェアサイクルの成功には必要だと考えています。ひとつは利用者の「シェアサイクルを使いたい」という意識です。環境に良いから、クルマよりお得だから、など理由は問いません。自転車を好む人は多いですから、これはさほど難しくはないと思います。ふたつ目は仕組みですね。ポートの配置やITなどを駆使した使いやすいシステ

ムです。既にNTTドコモさんなどGPSを駆使したシェアサイクルが稼働していますから、これも問題ないでしょう。

森井 そうですね。最後の三番目は？

枝廣 これが一番の課題。走行空間です。さっき申し上げましたが、自転車で東京の街を走った時、私はコウモリになった気分でした。コウモリは動物にも鳥の仲間にも入れてもらえない…という物語がありますよね。

森井 あー、なるほど、言わんとしていることが分かりました(笑)

枝廣 車道を走れば怖いし、歩道では怒られるし。ですから自転車が安心して走れる専用レーンなどがないと、東京のシェアサイクル利用者は私と同じ思いをすることになると思います。これから日本は人口が減少し、人もクルマも少なくなる時代です。しっかりした政治的意思があれば、車道に自転車用のレーンをつくることはできるはずですよ。

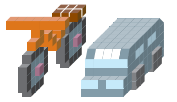
森井 そのとおりですね。

自転車台数だけでなく 利用総距離にも こだわってほしい

枝廣 そしてもうひとつ希望があります。日本シェアサイクル協会さんでは、30,000台のシェアサイクルを走らせるという数値目標を掲げていらっしゃるんですが、私は自転車台数もさることながら、



上/世界的な成功事例であるパリの「ヴェリブ」 左/国内にこうした道路を極力増やしていくことがシェアサイクルの成否を左右する



利用者が総計何km自転車で移動したのか、その総距離にもこだわっていただきたいと思っています。せっかく30,000台あっても、近所のコンビニに行くだけではもったいないですからね。例えば、全利用者の走行距離をトータルすると地球何周分、といった数字です。こうした数値が出てくることで自転車レーン敷設への取り組みも後押しされるのではないのでしょうか。

森井 なるほど。それは確かに説得力がある数字になりそうですね。では、最後に、枝廣さんから何か私たちの業界に要望があれば教えてください。

枝廣 ほとんどの業界に言えることなのですが、できればもっとオープンになって、業界や会社の枠を越えた異業種や市民との協働をさらに進められると良いと思います。私、現在「ステイクホルダーダイアログ」といまして、企業とそのサプライヤー、消費者、NGOなど、い

ろいろな利害関係者を取り持って、この企業の取り組みをどう思うか、何かもっと他にできることはないかといった話をざくばらんに行う場づくりのお手伝いをしています。こういった対話をする、企業の中、業界の中だけでは見えなかったアイデアや方向性が見えてくる場合が多いんです。思うに、駐車場業界はBtoBで、じゃっかん閉鎖気味ではないかと推測するのですが…。

森井 ちょっと耳が痛いご指摘ですね(笑)利用者あつての駐車場ですから、もちろんBtoCを標榜してはいるのですが、実際には枝廣さんのおっしゃるとおりかもしれません。それこそ、五輪に向けた大規模なシェアサイクル展開に際して、コンシューマーの意見を聞く、近しい異業種の方のお考えをうかがうというのは有益だと思います。例えば、シェアサイクル協会やコインパーキング協会などの事務局では、定期的に勉強会を行うので



すが、その際に外の方とお話ができたりすると、非常に有意義な勉強会になると思います。

枝廣 本当にそうですね、ぜひお手伝いさせていただきたいです。

森井 最後に非常に建設的なご提案をいただき、改めて感謝致します。本日はありがとうございました。 PP

【パーキングプレス 発行人】森井 博のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長(業界最年長?のため)
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長(実質設立者の一人のため)
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事(設立発起人、2020年東京オリンピック・パラリンピックで3万台走らせたい)
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員(欠席が多く熱心ではない)
- 六本木男性合唱団 団員(下手の横好き、団長三枝成彰氏の弱者救済精神に共感)
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モーリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役会長(夫々創立に関与したため。信条は健康一番、仕事は二番)

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市の港町に生れる(小学生になる前から泳げた)75才。
 1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉丘高校卒(陸上競技部、やり投げ、短距離、インターハイ2回出場)
 1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒(遠洋航海は当時珍しいハワイ航海)
 1961～1979年 石川島播磨重工業(現:IHI)(パーキング営業部他)
 1979～1991年 東芝(エレベーター事業部他)
 1991年 脱サラ、現職

【趣味】 ゴルフ(週一、80才までにエージシュートを目指す)、自転車(片山右京氏監修インターマックス車他数台所有するも、あまり乗らない)、自動車(レクサス他数台所有、やはり国産車がベスト。スピードは160km/hr以上は出さない)

【遍歴】 野球(中学生までは本気でプロ選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故 鉄腕 稲生和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 長嶋一茂の先生 淡河弘捕手は友人。原辰徳監督の父、故・貢氏からはボクサー犬を貰った。少年野球コーチ6年間)、陸上競技(大学生まで)、テニス(元テニ選手本井満氏のコーチでかなり腕前になるも、45才時アキレス腱断裂で引退)、ゴルフ(熱心に勉強するも、なかなかシングルにはなれない。これをヘタの横好きという。)

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

