

# 特集 パーキング業界の明日 55

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌 発行人・森井博が聞く

## オートバイの駐車場不足解消で パーキング業界との共存共栄を実現

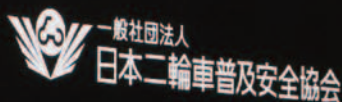
ゲスト 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会

本田技研工業を経て、2013年2月に現職。同年10月、60以上の各種二輪関連団体を統合し、一般社団法人 日本二輪車普及安全協会の設立に尽力した。

専務理事 佐藤 忍

佐藤 忍

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会  
専務理事



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





平成22年4月、国土交通省から全国の自治体に「自転車駐車場における自動二輪車の受け入れについて」が通知されてから4年半あまり。オートバイの駐車場不足はどこまで解消されたのだろうか。パーキング業界とも密接なつながりがあるこの課題について、キーマンとなる佐藤忍氏にうかがった。

## 全国で年間120回開催 マナーアップに大きく貢献 「グッドライダーミーティング」

**森井** まずは協会の歴史を簡単に振り返っていただけますでしょうか。

**佐藤** 発端は昭和46年、当時激増していた交通事故の防止対策として、日本自動車工業会および全国軽自動車協会連合会によって、二輪車安全運転協議会が設立されたことでした。オートバイは非常に有用で楽しい乗り物ですが、やはり、安全もセットにして普及させていかなければならない、というわけです。

**森井** なるほど。

**佐藤** もうひとつ大きな節目となったのが、平成9年にNMCA日本二輪車協会が設立されたことです。昭和46年に生まれた全国二輪車安全普及協会は、どちらかといえば安全、防犯といった分野を重視していたのに対し、NMCAのほうは、二輪車の環境整備、普及促進などを主眼としまし

た。つまり、安全・防犯と社会環境への適合、この2つが軸となっていたわけです。

**森井** (事前に配られた資料を見て) 貴会の基本メッセージは「二輪と社会の調和を求めて」なのですね。

**佐藤** はい。非常に高い目標となりますが、そうしたメッセージを掲げています。主にオートバイに乗らない方がお持ちになることが多い「オートバイ=暴走族、うるさい、危ない」といったイメージを解消し、「オートバイは便利で楽しい乗り物」という事実を社会に伝えていきたいと願ひ、活動しています。同時に昭和46年の設立当初からの取り組みである、安全、防犯、マナーの啓発も続けております。

**森井** 安全の啓蒙というと具体的にはどのような内容に？

**佐藤** 「グッドライダーミーティング」といまして、平成3年から、安全運転の基礎知識、実際の走行技術などを受講していただいております。近年ではライダー人口が多い都市圏を中心に、毎年全国で約120回、およそ4,000名の方に受講いただく規模となっています。

**森井** 年120回ということは1ヵ月平均で10回。それを全国で行われているというのはかなり本格的な活動であることがわかります。ということはそれだけ全国に普及しているオートバイの台数も多いわけですね。現状では、国内で何台くらかが利用されているのですか？

**佐藤** 昨年の3月現在で1,180万台超となっています。

**森井** 想像以上の台数ですね。

**佐藤** それでも近年では微減している状態なのですが。

**森井** 50ccの原付から大型車まですべてを含めての数字ですか？

**佐藤** そうです。ただ、排気量別に見ますと内訳は偏りがあります。まず50cc以下となる原付1種が約666万台、次に原付2種・50cc超～125cc以下が約163万台。ここまでで全オートバイの約70%を占めています。三番目が軽二輪・125cc超～250cc以下で約197万台、最後に小型二輪・250cc超～が約157万台となっています。小型二輪はここ数年毎年販売台数が伸びていますね。

**森井** 小型二輪・250cc超というのは、1000ccとか1300ccといった超大型バイクも含まれているのですよね。以前、本対談にご登場いただいた経済評論家の勝間和代さんが、かつて1000ccクラスの大型に乗られていたのですが、いまではもっと小さなクラスのバイクに乗り換えて楽しまれているようですね。

**佐藤** 著名人にもオートバイファンは多いですね。例えば、昨年ヤマハの「JAPAN CRUISING アンバサダー」を務められていたフィギュアスケートの荒川静香さんは、1300ccの超大型バイクに乗られていましたね。



日本二輪車普及安全協会が重要な活動のひとつに位置付けている安全運転技能マナーアップ促進のイベント「グッドライダーミーティング」

## 問題の根幹は「原付2種」用の 駐車が足りないこと

**森井** では、ここから不足が叫ばれているオートバイの駐車場問題に話題を移していきたいと思います。これまでも自治体や行政に対してオートバイの駐車場を増やすための働きかけを行っていらっしゃるわけですが、最近ではどのような活動をされていますか。

**佐藤** 今年度では日本自動車工業会の方々と一緒に、東京都内の世田谷、豊島、北、さらに警視庁にもうかがっております。各自治体の実情をうかがい、それに対する私たちの要望や、実現が見込めるプランなどを提案させていただいた内容です。また、名古屋、大阪など首都圏以外の大都市圏でも同様の活動を行っております。

**森井** 手ごたえはいかがですか。

**佐藤** 会長もよくご存じである、平成22年4月の国土交通省からの通知「自転車駐車場における自動二輪車の受け入れについて」が出されてからは、50cc以下の原付1種については、受け入れ枠が拡大し、状況が好転しているのは確かです。ただ、問題は原付2種、50cc超～125cc未満の駐車場なんです。

**森井** といいますと？

**佐藤** あのクラスは、法律上「自動二輪」のセグメントに含まれてしまうんです。となると受け入れ先は、原付1種は駐車スペースをつくれるが、自動二輪の範疇に入る原付2種は難しいとなってしまいます。しかし、用途は、原付1種・50cc以下と同じで、通勤・通学、買い物が多く、すべてを合わせると使用用途中の85%超を占めています。

**森井** 原付1種、2種両方ともに85%超がそのような日常生活の足として利用されていると？

**佐藤** そうです。用途は同じなのに、停められる場所は1種は多く、2種は極端に少ないという不公平な状況が生まれてし



日本二輪車普及安全協会の活動の根底にあるのは「二輪と社会の調和」。二輪車を取りまく環境向上のために努力が重ねられている

まっているのです。

**森井** なるほど。そうした原付1種、2種の問題については、いまひとつ存じ上げていませんでした。

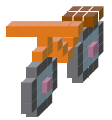
**佐藤** もっとも、私たちも原付2種を停められる駐車場が少ない、という事実がわかっているだけで、具体的に何台不足しているのかなど詳しい実態まではつかんでいないのが正直なところ。そこで現在、「自治体の自動二輪駐車対策に関する現況調査」と題したアンケートを日本自動車工業会と連名で作成し、全国69の自治体にお送りしまして調査を進めているところです。

**森井** そうした地道なデータ収集を通じて実態が明らかになってくれば具体的な数字が判明し、自治体への働きかけがより説得力を持つことになりそうですね。ちなみに私は学生～社会人になりたての頃、125ccのホンダ・ベンリィを持ってまして通学・通勤に愛用していました。今の時代なら駐車場不足に悩まなければならなかったわけですね(笑)

**佐藤** 昭和40年代までは、125ccクラスが販売車の中で最大であり、それ以上の排気量のバイクはほとんど市販されていませんでした。125cc以上の、いわゆる

自動二輪が市販化され、マーケットが拡大してきたのは昭和50年代以降です。日本自動車工業会のデータによれば、原付1種に比べると厳密には原付2種のほうが通勤・通学用途が多いんですね。1種は約50%ですが、2種は約60%です。ということは通勤・通学に便利な駅前の駐車場に駐車したいと考える2種ユーザーはかなり多いわけであり、私たちとしては原付2種用の駐車場確保が、喫緊の課題ということになります。

**森井** サイカパーキング株式会社では、全国でおおよそ50万台分の駐車場の運営管理を行っておりまして、その中には、原付1種を停めるスペースも多く設けております。ただし、約80%が自治体からの委託になっているため、50cc超の原付2種については自動二輪と見なさざるを得ず、駐車をお断りしているのが現状です。法律の問題さえクリアされれば、我々としては潜在的なお客様の開拓にもつながるのですから、原付2種の受け入れはやぶさかではないのですが。そもそもオートバイの税金は地方税として各自治体に収められるのですから、原付1種だけでなく、すべてのクラスのオートバイを停められるよう、自治体が動くべきです。



佐藤 そのとおりですね。ただ、残念ながら自治体担当者にはそれほどオートバイに精通されている方が少ないように思われますので、ユーザーの切実な願いがどこまで通じるか…。その意味でも私たちが地道に働きかけを続け、原付2種も対象としてくれる駐車場を増やしていく活動が大切なのだと実感しています。

森井 そういえば、以前、視察で台北に行った際、現地のオートバイのスクーターの普及率に驚いたことがありました。現地で聞いたところ、もう100%近くがスクーターだということです。

佐藤 スクーターといえば、最近の国産スクーターはサイズの的には原付1種も2種もさほど変わらないんですよ。ですから、物理的な面だけ見れば駐車しづらいということはないはずなんです。

森井 台湾は日本とは違って、オートバイの路上駐車が認められているのは、ある意味うらやましいですね。現地の人のいわく、スクーターは前部が丈夫にできているので、他のスクーターを押しつけて自分のスクーターを突っ込んで停めるのが普通なのだそうです(笑)。

佐藤 少し古い記憶ですが台湾では、確か1.5人に1台の割合でバイクが普及している、世界一のバイク大国ですからね。



「全国バイク駐車場案内」のスマホ画面例 【<http://www.jmpsa.or.jp/society/parking/>】

しかし、残念ながら日本の場合には到底台湾のようにはいきません。自治体ごとにさまざまな事情があり、その中でどのようにオートバイ用の駐車場をつくっていいのかわかり、手探りで進めるような部分もあります。先ほど私が申し上げた平成22年の国土交通省の通知以来、少しずつ状況は好転していますが、ただ、国交省が呼びかけても実際にオートバイを停めるかどうかの判断は自治体担当者が行いますからね。どうしても場所によって温度差が生じてしまいます。やはり、それを打開していくためには、繰り返しのようになりますが、私達の地道な働きかけが不可欠だと考えています。

### スマホ対応で認知度上昇 ユーザー、駐車場管理者にも好評 「全国バイク駐車場案内」

森井 もうひとつ本日お聞きしたかったのが、今年3月にリニューアルされたというインターネットサイト「全国バイク駐車場案内」についてです。リニューアルの内容はどのようなものだったのでしょうか。

佐藤 現時点で全国の3,300カ所以上のバイク駐車場が登録されています。従前はPCと携帯からアクセスしていただいていたのですが、3月にスマホにも対応するようになりました。今年の9月末には全国のスマホの契約数が携帯のそれを上回ったようですが、我々の全国バイク駐車場案内もその状況に追いついたわけですね。事実、現在はスマホによるアクセスが最多となっています。ちなみに3月時点で1カ月間のアクセスは約7万件でしたが、7月には約10万件と、1.4倍超にまで伸びました。

森井 具体的な機能を教えてください。  
佐藤 GPSによって現在地最寄りのバイク駐車場が検索できますし、時間貸・月極の両方を検索することも可能です。また、エンドユーザーから「駐車場をここにつくってほしい」といったリクエストを受け付ける機能も付いています。

森井 リクエスト機能を通じて情報収集



対談は豊島区南大塚にある日本二輪車普及安全協会のオフィスで行われた。壁には同協会の数々の取り組みをあらわすポスターがずらり



ができるのはいいですね。

**佐藤** スマホ対応で認知度が上がったために駐車場管理者からの掲載依頼も伸びていまして、今年度と昨年度の上期を比較しますと1カ月243件から387件、約1.6倍になっています。ちなみに、不動産会社さんにも愛用されているようです。

**森井** どんな使い方をされているのですか？

**佐藤** 自社で仲介するマンション、アパートへの入居希望者でオートバイを持っている方から「この近くにバイクを止められる駐車場はないですか？」との問い合わせに答えるために使うケースが多いのだそうです。

**森井** なるほど。駐車場、駐輪場付き物件は珍しくありませんが、バイク用まできちんと付いているケースはあまり多くありませんからね。あるいは、あったとしても十分にスペースが用意されていない場合もあります。

**佐藤** バイク用の駐車場が整備されれば、防犯上の安心はもちろん、「これで晴れてオートバイを買える！」と考える人は確実に増えると思います。つまり、駐車場整備はオートバイの需要喚起につながるはずだと思います。実は、かくいう私も個人的にオートバイの駐車問題には悩まされてきた一人です。以前、大型車を盗まれた苦い経験もありますしね。

**森井** そうだったんですか！ 今はどうされているんですか？

**佐藤** 私はマンション住まいなのですが、そこには私の800ccの大型バイクが止められる駐車場が付いていないものですから、家から3km程離れた場所にあるコンテナを借りまして、そこにバイクを停めています。防犯上安心できますし、コンテナ内部に工具などを置いて便利です。

**森井** コンテナのサイズはどのくらいですか。

**佐藤** 奥行が2.3mくらい、幅は1.8mくらいでしょうか。この程度のスペースがあれば十分ですね。

**森井** ご自宅とコンテナの間が3kmあるというのはそれなりの距離ですね。移動はどうされているのですか。

**佐藤** 自転車で行っています。カゴにヘルメットを入れましてね(笑)。比較的高価なオートバイの需要は都市部が中心であり、集合住宅、マンションやアパートに暮らす人が多いわけですから、私のようなバイクオーナーもきっと多いと思います。私はスペースが確保できているのでまだいいのですが、場所が見つからない人にとっては、オートバイの駐車場不足は本当に切実な問題です。

## 二輪車産業の成長戦略 「二輪車産業政策ロードマップ」 駐車場不足の解消もカギに

**森井** オートバイとは逆で、マンションの自動車駐車場は空きが目立っているんですね。そこで4～5年前に国土交通省の旗振りで、機械式駐車場にオートバイを駐車するための機器開発が行われました。3年程度の時間をかけ、地震発生装置に乗せてシミュレーションも繰り返すなど厳密な工程を経てつくられました。結局、ロープでバイクと床面をつないで固定するのではなく、上から吊るすタイプが最もバイクが安定することがわかるなど、有意義な開発になったようです。

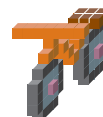
**佐藤** 私もそのような機器が市場に出ているのは知っています。実際、どの程度普及しているのでしょうか。

**森井** 残念ながらそれほど広まってはいけません。やはりコスト高が最大のネックになっているようです。行政のバックアップに期待したいところなのですが…。

**佐藤** 東京都道路整備保全公社さんが助成金を出されていますが、民間のマンションの機械式駐車場が空室をオートバ



自治体、民間がオートバイを受け入れて設置した二輪車駐車場の事例。空間を有効活用することでスペース全体の価値が向上する



イ置場に改造したいので助成金をください、といっても制度上NGです。

**森井** 私案ですが、最近数を増しているフラップ板のないロックレス型の駐車場ならオートバイの駐車はしやすいかもしれませんね。防犯カメラ付きですから、料金精算もしていただけるでしょうし。さて、では最後に改めてパーキング業界への要望があればお聞かせいただけますでしょうか。

**佐藤** 今年5月に当協会を含めた二輪車関連団体と地方自治体(三重県、鈴鹿市、静岡県、浜松市、熊本県)が協働で取りまとめた二輪車産業の成長戦略「二輪車産業政策ロードマップ」に関連した訴求をさせていただきますか。このロードマップには大きく3つの柱があります。ひとつは現在の国内の年間新車販売台数、約46万台を2020年までに100万台へアップさせること。もうひとつは海外シェアで、日本製のオートバイのシェア

は全世界で約43%を占めているのですが、これを2020年までに50%まで引き上げること。三番目がマナーの向上となります。

**森井** なるほど。

**佐藤** そして当協会が特に力を入れているのが3本目の柱となるマナーアップと、それに加えて駐車場不足の解消なんです。いくらオートバイは便利で楽しい乗り物ですとアピールしても、安心して停められる場所がなければ、訴求は不完全になってしまいます。そこで、業界の皆様にはぜひバイク駐車スペースの確保にご協力をいただきたいと考えております。あまり使われていないデッドスペースの有効活用でも、数が集まれば不足問題の解消には有効ですからね。やはり、エンドユーザーの利便性改善に努めることが、ひいては、すべての業界に利益をもたらすことにつながるのではないのでしょうか。今日のような情報交換の場を



積極的に設けていければ幸いです。

**森井** わかりました。私達もより一層、オートバイの駐車スペース確保に注力することでビジネスチャンスを拡大できれば理想的です。本日は誠に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、来年1月14日15日、東京渋谷オーチャードホールでミュージカルウエスト・サイズ・ストーリーに出演予定)
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役会長(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)76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 長島一茂の先生 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買った仲。少年野球コーチ6年間)、陸上競技(大学生まで)、テニス(元テ杯選手本井満氏のコーチでかなりの腕前になるも、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。

