

ゲスト

日本大学理工学部交通システム工学科 教授 博士(工学)

小早川 悟

【プロフィール】 日本大学理工学部卒、米国ジョージワシントン大学大学院交通マネジメント専攻修了。英国リーズ大学交通研究所客員研究員を経て2012年4月より現職。交通工学、交通計画研究のほか、多様なプロジェクト、委員会にも参画。近年では、大丸有・神田地区等グリーン物流促進協議会会長、千葉県中央駐車場指定管理者選定審査会会長、立川市駐車場整備計画改定協議会会長などを務めている。

これから
の
駐
車
場
に
は
ト
リ
ツ
ブ
エ
ン
ド
量
か
ら
質
へ
の
転
換
が
必
要
だ



小早川 悟

Satoru Kobayakawa



『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

Hiroshi Morii

今号で巻頭の対談は60回目の節目を迎えた。ゲストは都市交通システムの権威であり、日本大学の副理事長、理工学部教授などを歴任された高田邦道先生の元で研鑽を積まれた小早川 悟先生である。都市計画における駐車場づくりについてはもちろん、日本シェアサイクル協会顧問として、自転車駐輪や走行空間、東京シェアサイクル導入に関するアドバイスもいただき、幅広いテーマにわたって議論。記念すべき回にふさわしい実りある対談となった。(収録:2015年3月20日)

父親の愛車スカイラインで あちこちに出かけた経験が 交通工学を学ぶ原点に

森井 先生は1969年生まれとうかがっています。まさにモータリゼーションが進展していった時代と共に成長された世代ですね。

小早川 昔、横浜にあった私の実家のすぐそばに交通量の多い幹線道路が走っていたんですね。その意味では、モータリゼーションの発展を目の当たりにできる住環境に育ったと思います。公害や渋滞など負の面もたくさんあった一方で、車で家にアクセスしやすく、移動の利便性に優れていました。

森井 モータリゼーションといえば、私は社会人になった昭和30年代半ばを思い出します。当時はスバル360やトヨタのパブリカなどが「国民車」という位置づけで売り出された頃で、車を持っている家の方が珍しい時代でした。それが先生の頃には、家庭に車があることが一般的になり、大衆車が定着した。トヨタのカローラなどが人気だったのではないのでしょうか。

小早川 私の父親はこだわりがありまして、スカイラインが愛車でしたね。

森井 おお、それでしたら先生がお子さんの時分は、走っていると羨望の目で見られたことでしょうか。

小早川 そうだったかもしれません。その影響で私も大人になってからスカイラインを買ってしまいましたから(笑)

森井 ははは、なるほど。先生は大学を卒業した後はそのまま研究生活を続け、今に至っているのでしょうか？

小早川 はい。当時は日本がバブルに向かう時期で高級車を中心に車の販売が伸び、同時に交通渋滞、駐車場不足も問題化していました。そこで高田邦道先生の元で駐車をテーマにした卒業論文を書いたんです。その後、日本大学の大学院に進んで交通システムの研究を続けることが決まっていたのですが、当時の景気が良かった時代のムードもあり、一年間日大を休学して、アメリカに語学留学をしました。

森井 当時のアメリカの印象はいかがでしたか。

小早川 一緒に学ぶ学生の国籍の多様さ、自動車を基本にして構築されたスケールの大きな交通システム…圧倒され、魅了されました。

森井 かなり良い刺激を受けられたと。

小早川 はい。当初は一年間のつもりでしたが、それだけで帰国するのが惜しくなり、何とか留学を延期できないか理由を考え始めたのです(笑)。

森井 どうされたのですか。

小早川 このままアメリカの大学院に進もうと決めました。ジョージワシントン大学大学院の管理工学研究科に進み、交通マネジメントを専攻して修士号を取得したのです。

森井 そして、その後に日本大学へ戻ったと。

小早川 ところが帰国してみるとバブルがはじけてしまっていて、就職が極めて難しい氷河期になっていました。同級生は大手ゼネコンなどに入っていましたが、私はすっかり取り残されてしまった(笑)。そこで高田先生に相談に行ったところ、私の研究室を手伝いなさいという話になりました。そこから日本大学でのキャリアをスタートさせたわけです。

車線を開放、 有効活用するために 路上のパーキングメーター撤去を

森井 先生はこれまで駐車をテーマにしてさまざまな研究に取り組まれています。パーキング業界とは関係の深いものばかりですが、特に重要な取り組みについて解説いただけますか。

小早川 昨今話題になっているテーマで言いますと駐車場の附置義務緩和だと思います。特に都市部で建物の高層化が進んで床面積が大きくなりますと、それに伴って駐車場のスペースも直線的に広がっていきます。そうなりますと、都市部にそんなに駐車場が必要なのか？という議論が生まれる。ならば緩和しましょう、という動きが浸透してきていて、例えば、千代田区、渋谷区、新宿区、中央区でも取り組みが始められています。そして現在は、余裕が生じた場所を自動二輪、自転車、貨物車などの駐車スペースに転用できないかという課題がメインですね。かつて都市部の建物内部の駐車場は自動車だけを対象にしていたのですが、その考え方は変化しています。

森井 確かに附置義務は建築基準法に照らせば、高さ制限が31mまでという時代の基準ですね。

小早川 そうでしたね。

森井 その当時なら従来の附置義務が適切だったと思いますが、超高層の建築物が増えてきた現代では、見直しが必要なのは明らかです。そういえば、私がかつて東芝に勤めていた当時、浜松町に超高層の本社ビルが完成したのですが、地下駐車場がアンバランスに大きかったことを覚えています。何と空間の使い方がもったいないのかと。あれ以降も高層の建物の駐車場を見ると、やはり同様に空間が使いきれていない印象がありました。そこで増えてきたのが、地下に二多段式の機械式駐車場の導入です。結果的に一



路上のパーキングメーター。利便性に優れ、しかも低料金ということでドライバーからのニーズは根強いが、今後は撤廃すべきということで意見が一致した

段はほとんど使わない場合もあるのですが、とりあえず車室数を確保しようと考えての二多段機械式の導入でした。ですから当時、機械式駐車場メーカーさんはそれなりに儲かったはずですよ。

小早川 なるほど、だから地下駐車場が機械式になっている高層建築物が多いんですね。そんな背景があったとは知りませんでした。勉強になりました。

森井 駐車場が足りてきているという話題でいいますと、駐車するスペースは路外のコインパーキングなどで十分間に合うのですから、路上のパーキングメーターこそ不要だと思います。しかし、あれは警察の所管でそう簡単に減らしてもらうことができません。近くの商店街のニーズがあるなどの理由で今もまだ残されています。もし撤去されれば、あの部分を自転車道に転用できるなどのメリットが生まれるのですが。



小早川 路上のパーキングメーターは、私は「あくまで暫定的な措置」と聞いています。駐車スペースが足りないから、路上を暫定的に駐車スペースとして使用しているのだと。しかし、既に足りているのですから、撤去すべしという森井会長の考えには一理あると思います。料金設定も時代に即していませんしね。例えば60分で300円なんて路上パーキングがありますが、その近くの路外のコインパーキングに60分600円という設定があるのも珍しくありません。利用者目線から見れば、安いうえに路上で停めやすく出しやすいパーキングメーターは魅力的でしょう。しかし道路は公共の場ですから、もう開放しなければいけない。

森井 おっしゃるとおりですね。

青ナンバー、白ナンバーで考える貨物車の荷捌きスペース確保

小早川 ただし、貨物車の荷捌きスペースは路上のどこかに確保する必要があります。物流を支える重要な役割を担っていますからね。

森井 貨物車と言えば、不特定多数の荷物を集配する宅配用の車と、店舗が自社専用の荷物を運ぶのに使う車に大別されますよね。

小早川 おっしゃるとおりで、私たちが貨物車の駐車の研究を行う際も、白ナンバー

の自家用と青ナンバーの営業用とに分類して考えています。青ナンバーは運送事業者さん専門の車ですので、いろんなところの荷物を、例えば千代田区担当の車両なら千代田区内の集配ルートを巡りながら運んでいくわけです。一方、白ナンバーはある特定の店舗のためだけに荷物を運ぶ、まさに自家用貨物車。都市部に入ってくる貨物車の量を減らし、交通の流れを円滑にするという点では、青ナンバーの貨物車に統一していくべきという考え方があります。

森井 最近、一部の宅配業者を見てみると、彼らは一旦コインパーキングなどに駐車し、そこから宅配物を台車に移し替えて運んでいますね。

小早川 そうですね。宅配事業者さんはその方式を採用しています。なかにはビルの地下駐車場を借り上げて、そこを荷捌きスペースとして使う場合もあるようです。

森井 本来はあのような方法に変わっていくべきなんでしょうね。

小早川 そうですね。ただ、業者さんに聞きますと、ある程度の集配物があることが大前提になるとのことです。確かにそれはそうですよね。ひとつふたつの荷物のためだけに駐車場を借り上げるわけにはいきませんから。周囲に荷物を配達する、荷物を集めるニーズがあるようなオフィス、店舗がある程度集積している必要があります。

森井 附置義務緩和といい、貨物車の荷捌きといい、先生の研究分野の重要度は今後さらに増していきそうですね。

小早川 そう言っていただけると幸いです。ただ、正直申し上げて、駐車や物流などの分野を専門に研究されている方は少なく、それほどメジャーではないという側面もあるのですが(笑)

森井 そうですか。でも客観的に考えても非常に大切な学問だと思いますけどね。

小早川 ありがとうございます。高田邦道先生はよく「駐車場というのは、自

動車のトリップエンドである」とおっしゃっていましたね。「トリップエンドをコントロールすることで、トリップそのものをコントロールすることができる。その意味では駐車場というのは非常に重要なインフラなんですよ」という話をよく聞きました。これは、自動車だけでなく、自転車でも自動二輪でも、貨物車でもすべての車両が当てはまると思います。

森井 例えば停めづらいトリップエンドでは、トリップの快適度、満足度も下がってしまうと。

小早川 そのとおりです。適正なトリップエンドがない場合には違法駐車せざるを得ない車両も出てきます。

森井 そうですね。適切な場所にトリップエンドがなければ放置する選択肢がなくなる恐れもあります。これは私の会社の話ですが、サイカパーキングは自転車駐車場の運営管理を主な業務としています。ご存じのとおり、自転車は非常に簡単な乗り物で、停める際も自動車ほど厳しく取り締まられることはありません。会社を立ち上げた昭和35年当時は、有料駐輪場というのはさほど採算ベースには乗らないだろうと考えられていましたが、いざ始めてみると大きくはないものの、安定的に利益が得られる事業だと分かりました。

小早川 かなり古くから駐輪場運営事

業を続けられているんですね。

森井 そのうち、自転車の適切なトリップエンドが不足し、全国的に放置自転車問題が深刻化してきました。1981年のピーク時には全国で99万台ともいわれまして、国土交通省が旗を振り、私たちも貢献させていただきまして全国に駐輪場が増えていった経緯があります。おかげさまでその後順調に放置自転車は減少しまして、現在では13～14万台とピーク時の5分の1以下になりました。ただ、一方では「まだ10万台以上も自転車が放置されている」という見方もできます。かつて放置自転車は駅前が中心でしたが、最近では街中の商店街などにも波及しており、その解決も課題になっています。

小早川 その話を聞いて思い出したのですが、最近では意外な駅で放置自転車が問題化していますね。

森井 意外と言いますと？

小早川 東京駅です。昔は郊外の住宅街の最寄駅前に多くの放置自転車があり、諸先輩がその問題に取り組んでいたのですが、都心に人口集積が見られるようになってからはターミナル駅がその舞台になったわけですね。

森井 都心にマンションが増えたことがその背景にあるのでしょうか、加えて、自転車の用途が変化していることも要因



だと思います。かつては通勤、通学の足ということで実用目的がほとんどでしたが、最近は純粋にサイクルライドを楽しむ、競技スポーツなどの目的で乗る人も増えています。それだけ自転車の販売台数も上がっているでしょうし。

小早川 そのとおりですね。

東京シェアサイクル成功のカギは「公共交通への位置づけ」と舛添都知事の強力なリーダーシップ

森井 自転車の話題に移ったところで、小早川先生に顧問に就任していただきました日本シェアサイクル協会の話をしたと思います。東京シェアサイクル実現が我々の悲願なわけですが、そのためには何がカギになるのか。先生のお考えを教えてくださいませんか。

小早川 結論から申し上げますと「公共交通に位置付けられるか否か」が成功を左右する分岐点だと思います。公共交通と認識されればポートの確保もしやすいでしょうし、補助金の出方もかなり変わってきます。

森井 おっしゃるとおりで、協会でも公共交通に位置付けるための合意形成をどう進めていくかはいつも議論になるところです。さらに言えば、じゃあ、公共交通とはそもそもどのように定義すべきか？という話も出ています。先生はどうお考えですか。

小早川 公共交通というのは「誰もが低



東京都による交通渋滞対策「スムーズ東京21」の一環として設けられた幹線道路沿いの貨物車荷捌きスペース。東京都千代田区、靖国通り沿い(小早川氏提供)



自身の研究室の学生と共に足を使ってさまざまな研究、調査を続けている(小早川氏提供)

料金で利用できる乗り物であること」はひとつ重要なポイントだと思います。

森井 公営か民営かは措くとして「公設であること」は、やはり条件になるのでしょうか。

小早川 そうですね、バス、地下鉄などと同様のフレームで運営していてもいいのではと思います。

森井 先日3月3日に、シェアサイクルの実証実験を行っている江東区、千代田区、港区、そして今年秋頃に開始を予定している中央区を「シェアサイクルの先駆4区」と位置付け、この4区と東京都が基本協定を結びました。これは、従来は区単位で運営されていたシステムの垣根を取り払い、区境を越えた広域的なシェアサイクルの相互乗り入れ実現など、さらに利便性向上を目指す取り組みです。利用者目線に立った素晴らしい試みであ

り、私たちも大いに歓迎しています。先生のご意見をお聞かせください。

小早川 利用者にとっては、江東区も千代田区もあまり関係がないわけで私ももちろん賛同しています。猪瀬前都知事の掛け声で地下鉄九段下駅のコンコースとホームを分断していた「バカの壁」撤去のニュースを思い出させる話ですね。あれも利用者目線に立った良い取り組みでした。

森井 東京23区には我が国において特に独立性の高い行政システムが敷かれてきた歴史があるだけに、まず区別の取り組みが行われることになります。これに対して、例えば金沢市や岡山市など市が一括して管理しているシェアサイクルは、運営も比較的スムーズに進みます。その意味では、東京都にどンドン区をまとめてリードしていただきたいところです。

小早川 現在、シェアサイクルは東京都の環境局が取りまとめているのでしたよね。でも、現実には環境局だけで実現することは難しく、都市整備局や建設局といった複数の部局が協力して実施していかなければならないと思います。

森井 そういう意味では、東京にも、ロンドンのシェアサイクル「ボリス・バイク」におけるボリス・ジョンソン市長、

ニューヨークの「シティバイク」におけるマイケル・ブルームバーグ市長とジャネット・サディク＝カーン交通局長のような、強力なリーダーシップを備える人物が必要だと思います。その点では、東京はやはり舛添都知事になりますよね。今年1月号の本誌対談でお話した際にもお願いしておきました。かなりやる気になっているとお見受けしましたので期待しています。

小早川 そうですね。舛添さんがキーパーソンであるのは間違いありません。

シェアサイクルポート 用地として 「公開空地」を確保するには？

森井 シェアサイクルについてもひとつ聞かせてください。先ほど「公共交通」に位置付けることが成功につながるポイントであるというお話がありました。では、公共交通として認知されたと仮定した場合、どのようなポートの置き方、規模などが理想だと思われますか。

小早川 海外の事例、例えばパリのヴェリブでは300m四方にポートを設けることが利便性向上のカギになっているとの報告があります。ひとつの好例ではありますが、ではこのプランを東京の現場におろした場合、実際に300m四方にポートが確保できるかという、建物が密集していて現実的に困難と言わざるを得ません。そこで用地候補として挙げられるのが「公開空地」なんですけど…。

森井 そうですね。シェアサイクルのポート確保を考える際、公開空地を使えないかというのは必ず議論になります。

小早川 ただし、ご存知のとおり、あそこはあそこで容積率緩和のために設けられたという別の法律がかかっていますのでそう簡単に使うことができません。

森井 となると話は戻るのですが、「公共交通」として合意形成を行い、舛添さんに強力に旗を振っていただいて、規制を緩

和していただくのが近道になりそうですね。あるいは江東区の山崎区長が提唱されている「シェアサイクル特区」をつくり、その内部での用地利用の自由度を高めるとか。

小早川 なるほど、その特区の考え方は面白いですね。

森井 では最後に、先生の日線から私たちの業界に対する希望などがありましたらお聞かせください。

小早川 自動車駐車場の話になりますが、私たちが駐車場整備計画を進める際、そのエリア内にコインパーキングが何か所あるのかカウントする作業が必要になります。ただ、コインパーキングは暫定的な土地利用であることが多いため、整備計画中に営業が終わってしまうと私たちのプランも微妙に変更を迫られる、といったケースがあります。ですので、研究者の立場からはどの程度の期間継続するのかを明確にさせていただけるとありがたいですね。また、対談冒頭でも触れた附置義務緩和に関連したお願いとして、貨物車、自動二輪車、障がい車用車両、自転車など、他の交通モードも停めやす

い動線や安全確保、利用実態に即した弾力的な料金設定、パーク＆ライドができる場所の選定などを進めていただきたいと思います。先に申し上げたとおり、駐車場は量としては足りてきています。これからは多機能、付加価値を備えた「質」を重視した取り組みが重要です。

森井 量から質への転換というのは確かに大切です。暫定的な土地活用として生まれることが多いコインパーキング施設は、とすれば軽微になりがちですが、

きちんとコストをかけて、場内の安全の担保、分かりやすく、駐車料金の誤認のないような看板表記への更新などを推進していくべきです。さらに、建物内部の公共駐車場との料金設定の乖離をできるだけ解消して利用者の偏りを減らすなどの努力も必要でしょう。先生の研究者の日線からいただいたアドバイスをふまえながら、駐車場づくりやシェアサイクル推進に取り組んでいきたいと思っています。本日は誠にありがとうございました。 **PR**



「『パーキングプレス』は高田先生の研究室の書棚にバックナンバーがそろっていて私も手に取る機会がありました」とのこと。柔和で親しみやすい笑顔が印象的だった

【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
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男性合唱団 団員
- 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CEO

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市生れ76才。
 1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉ヶ丘高校卒
 1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒
 1961～1979年 石川島播磨重工業(現：IHI)
 1979～1991年 東芝
 1991年～ 現職

【趣味】 現在：ゴルフ、合唱 過去：テニス、野球、ドライブ

【経歴】 水泳(小学生になる前から泳ぎ、中学校では石川県大会で後にオリンピック選手になった山中毅より速かった)、野球(中学生までは本気でプロ野球選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・鉄腕 稲尾和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 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仲。少年野球コーチ6年間)、陸上競技(短距離、やり投げ、インターハイ2回出場)、テニス(元テニ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。

