

ゲスト

一般社団法人自転車駐車場工業会 理事長 内田 勉氏
日本サンサイクル株式会社 代表取締役

【プロフィール】 立教大学社会学部観光学科卒。有限会社内田屋専務取締役を経て、1981年にサンサイクルシステム株式会社入社。1984年に日本サンサイクル株式会社設立、1989年に代表取締役就任。2011年には所沢商工会議所副会頭、2014年には所沢ロータリークラブ会長にも就任している

新技術認定の策定と 会員のメリット確立で 自駐工の存在感を示す



『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌 発行人

内田 勉

Tsutomu Uchida

森井 博

Hiroshi Morii

およそ5年半前の弊誌リニューアルを機にスタートし、本号で66回目を数える巻頭対談において、初めての“再登場”だ。前回2011年9月の対談では日本サンサイクル社長として、そして今回は一般社団法人自転車駐車場工業会の新たな理事長としてお招きすることになった。サイクルラックの新しい技術基準の策定や、2020年の東京五輪に向けて、自転車の存在価値がさらに向上していく時期での就任だけに、業界の期待や注目度は高まっている。どのように自駐工を引っ張っていくのか。方針、抱負などを聞いた(2015年9月10日収録)。

会員同士が意見を交換し 情報を共有する 機会を増やす

森井 自転車駐車場工業会での仕事はもちろん、レンタサイクルや駐輪場運営、周辺機器の開発など、自転車に関わる事象を長年にわたって手掛けてきた先駆者であるだけに、改めて内田さんが工業会の理事長に就任したのは適任だったと思います。後に工業会と合併することになる、自転車駐車場管理システム研究会の会長も務めていらっしゃいましたね。

内田 そうです。研究会の会長を務めていたのは20年程前になるでしょうか。

森井 そのように長年にわたって自転車の業界で仕事をしてきた内田新理事長の抱負を教えてください。

内田 まずは工業会の会員同志が意見交換をする機会を増やしていきたいと考えています。これまでは賀詞交歓会や定期総会後の懇親会くらいで年に2回程度でしたが、各々の季節に応じて年4回くらいは開きたい。これまでも顔を合わせて情報を共有する機会はずっとあったほうがいいという話は聞いておりましたので、それを実行していきたいと考えています。

森井 それはいいですね。せっかくのメンバーなのだから情報共有はどんどん進めるべきです。ちなみにJPB(日本

パーキングビジネス協会)では、若手の実務担当者レベルの交流会も行われていますよ。

内田 現場の若い人同士が話す機会を持つのはいいですね。技術担当や営業が顔を合わせているのですか？

森井 そうです。持ち回りで幹事を決めて活発に行っているようです。

内田 それはぜひ当工業会でも採り入れていきたいと思います。そして、ひいては国土交通省や自転車駐車場整備センター様、東京都との交流も、より一層深めていきたいですね。交流していく中で工業会ができることは何か、どんな役割が担えそうかをヒアリングしていきたいと思っています。

森井 次に新しい技術基準をつくる作業について聞かせてください。そもそも国土交通省と協働してこの作業をしていく背景になったのは何でしょうか。

内田 分かりやすく言えば、かつての技術基準が古くなり、現状と適合しない部分が増えてきたということです。また、日本サイクルラック協会がかつてつくった技術基準は二段式ラックだけが対象でしたが、新しい基準では個別ラックやスライド、垂直などあらゆる種類のラックや駐輪機器を網羅していきたいと考えています。実現できれば、工業会の会員企業にとっても加盟していることのメリットが生まれて、ひいては会員数が増え、工業会の存在感も大きくなりますからね。

森井 そのとおりですね。また、認定品が普及すれば、万が一何か事故が発生した場合でも、工業会が一括でかけている保険が下りてお客様にあまり迷惑をかけずに済む可能性も高くなります。

新技術基準の策定 大切なのは “バランス”だ

内田 認定品は従来、地方自治体が主なお客様で、民間ではあまり使われていないのが実情です。新しい技術基準が認定されたあかつきには民間がつくる施設や建物、集合住宅などにも導入されていけば理想的なのですが。

森井 特に大口の需要が予想されるマンションなどで使われるようになればいいですね。これは個人的な考えなのですが、従来、民間のマンションの駐輪場のラックに認定品が少ないのは、マンションを建設するゼネコンがサイクルラックの質をさほど重視しない傾向があるためだと思います。極論すれば同じ予算であればできるだけ安い製品を使った方が彼らとしては儲かるわけですから。しかし、すべてのラックが認定品となれば、ゼネコンもそれを使わざるを得なくなります。そうすればマンション住民も安心して駐輪することができるでしょう。マンションといえば、お年寄りから小さ



今年5月15日に行われた自転車駐車場工業会総会で理事長に就任した

なお子さんまで幅広い世代が住む場所。どんな世代でも安全に使える安心安全なサイクルラックが求められますから。

内田 一方、地方自治体は従来から認定品を多く導入していただいている大切なお客様です。ただし、時間が経った中で自治体の担当者も変わり、技術基準の実態を把握しづらくなっている方が増えてきたのも事実。その点も、新しい技術基準が求められる背景になっています。国土交通省との協働でワーキンググループをつくりましたので、そこから良いものができればと考えています。

森井 技術基準の策定において、課題を挙げるとすれば何になりますか。

内田 それはやはり、安心安全なサイクルラックの技術基準づくりの難しさに尽きると思います。現在、工業会会員各社の技術担当の方々が知恵を出し合ってくださいしているわけですが、私が考える以上に困難な仕事であると聞いています。

森井 少し残念な話ではありますが、サイクルラックは社会的には絶対に必要とされている機器にもかかわらず、企業の論理からすると比較的マイナーな分野になっています。それだけに、特に大手企業はさほどそこにマンパワーを投じない

傾向もある。このこともサイクルラック技術の開発を難しくしている要因かもしれません。また、そもそもアンカーひとつ取っても打ちこむ深さや位置、本数などを決定していくのは本当に難しいです。

内田 大手企業の話が続けますと、資金力がある大手のレベルで技術基準を決めていくと、それはそれで問題が生じる場合もあります。というのは、安全性を追求するあまり、アンカーを深く打ち込むことを基準としてしまうと、中小の企業はそれに倣うことが体力的に厳しくなる場合があるからです。できるだけ工業会の会員企業が等しく、さほど負担をかけずに実現でき、なおかつ安全性、利便性にも優れた技術基準をつくらなければなりません。

森井 要はバランスの良い新技術基準でなければならないと。

内田 そういうことです。だから難しいんですね。まして、ご存じのとおり、昨今の自転車のウェイトは重くなる傾向がある。その最たるものが電動アシスト付き自転車、中には30kgを超えるものもあります。

森井 30kgを超えるというのは、もはや自転車とは呼べないですね。オートバイクラスです。

内田 それほどの重量でも安全に駐輪

するラックの技術基準づくりは、やはり難しいといえます。

森井 スケジュールはどうなっているのですか。

内田 国土交通省の意向は、平成27年度中にはガイドラインとしてまとめたいと。

森井 ガイドラインができた後も、実際にそれに沿って実物を製作しなければならず、そこで問題が起きる可能性もありますからね。東京五輪もありますから、やはり早めに進めるに越したことはないでしょう。もう半年を切っているわけで、これからがいよいよ正念場ですね。

内田 まあ、主役は技術委員会なので私が言うことはあまりないのですが。彼らが少しでも仕事がしやすい環境を整えていくだけです。これはこれでやりがいがありますよ。

私たちが増加する 外国人観光客に 対応していく必要がある

森井 自転車産業に長く携わってきた方の視点から見て、改めてこれからの自転車にまつわる気づきや展望を教えてくださいませんか。

【日本サンサイクルの実績】 日本サンサイクルが開発したオリジナル製品。いずれも斬新なアイデアが活用されている



- ① 自転車用の個別駐輪+精算機サンラッキー。太陽光発電装置が付いていて無電源で使用できる
- ② こちらは自転車用を応用して開発された自動二輪用のバイクサンラッキー
- ③ 駐輪場区画ゴムチップライン「トッキーライン」。視覚障害者への配慮から駐輪区画を示すゴム製のラインに突起をつけたことからこのネーミングに
- ④ 練馬区に導入したレンタサイクルゲート



5 6 7 都内の主要鉄道会社の表記は3~4か国語表記が定着してきた。公共交通の一翼担うことが期待される自転車にもこうした対応を検討すべきと内田氏は話す



旧知の間柄である二人。対談はリラックスしたムードで進んだ

内田 東京五輪を控えて今後ますます増えていく海外からの観光客に対応する努力が求められると思います。具体的には英語、フランス語、中国語、韓国語など、訪日観光客が多い国の言語を自転車走行空間やシェアサイクルの説明表示、駐輪場の案内板等に記すことが求められるのではないかと思います。

森井 そうですね。

内田 政府は、訪日外国人旅行者を2016年までに2000万人、2019年までに2500万人、将来的には3000万人とすることを目標としているそうです。この数値に近づいていけば外国人がシェアサイクルを使うシーンは今後ますます増えていくはずですね。であれば、そこで言葉によるナビゲーションは不可欠です。

森井 左側通行、右側通行の違いもありますしね。

内田 感覚的には全く違うと思いますよ。イギリスは日本と同じ左側通行ですよ。ロンドンオリンピックの時は、海外観光客向けの言語案内はどうしていたんでしょうか。

森井 私が聞いた限りでは、10か国語が表示されていたということです。

内田 10か国語！ それは多いですね。

森井 そうですよ。しかし日本もそのレベルを追求しています。環境省から、外国人観光客向けに10か国語程度の案

内表示、さらにアナウンスもそのくらいの言語で対応してほしいとの要望があったそうです。民間のJTBさんが対応されているとのこと。また、加えて駐車場や駐輪場などのコールセンターでも外国語対応をしてほしいとの要望もあると聞きました。具体的には、日本語コールセンターをバックアップする、外国語に特化したコールセンターがあり、私が代表を務めるモリスコーポレーションで既に活用しています。

内田 それを実現すれば、東京のシェアサイクルは多くの海外観光客にも安心して利用していただくことができますね。スマートフォンのアプリケーションでも既に多くの言語を瞬時に翻訳して、外国人とコミュニケーションが取れる時代になっていますから、技術的にはそれほど難しいことではないのかもしれません。

森井 では、シェアサイクルに話題を移しましょうか。東京五輪に向けたシェアサイクルの導入実現には、内田さんにもさまざまなご協力をいただいております。改めてスムーズに実現するためのアイデアなどはお持ちでしょうか。

内田 当然かもしれませんが、やはりカギは自転車が安全に走れる空間をいかに確保するかだと思います。特に東京の場合は自動車や歩行者の数も多く、初めて自転車に乗る人にとっては危険が生じる

ことも考えられますから。

森井 そうですね。そして安全な自転車走行空間は途切れ途切れではなく、つながっている、つまりネットワークになっている必要があります。自転車走行のネットワークといえば、舛添東京都知事が「2020年度までに現在の倍となる240キロメートルに延ばす」とおっしゃっていますね。倍増というのはかなりの延長なわけで、もちろん評価できる計画なのですが、ただ、倍増できたとしても、残念ながら諸外国と比べると10分の1程度であるともいわれています。これはいかんともしがたい事実ですね。

内田 なるほど。

森井 そしてもうひとつ大切なのが、これも当然ですが駐輪場の確保です。目的地まで走ったら、当然駐めなければなりませんからね。

内田 そうですね。都内、特に都心部は概して公共の駐輪場が不足していますが、海外観光客に人気の高い都内の観光地も例外なく駐輪場が不足しています。例えば浅草、あるいは皇居もそうですね。皇居などはほとんどないと言っても過言ではありません。

森井 五輪開催をふまえた駐輪場の準備も必要です。実はスポーツ施設には、商業施設やオフィスビルと違って駐輪場、駐車場の附置義務がありません。つまり東京



五輪のために新設される競技場も、駐輪、駐車事情が悪くなるかもしれないのです。

内田 確かに東京ドームに駐車場はありますが、オフィシャルな駐輪場は用意されていたかな…？

森井 おそらく駐車場は主催者がそれなりの台数を用意すると思うのですが、駐輪場はどうでしょうか。ウイークポイントになるかもしれません。五輪開催中は競技施設の集中するゾーンは、個人ユースの自動車は立ち入りが制限されるはずですが、となると残る移動手段は公共交通機関、あるいは自転車に絞られます。駐輪場の潜在的ニーズはかなり高いのではないのでしょうか。

内田 シェアサイクル協会としてはもちろん、工業会としても五輪スポーツ施

設への駐輪場設置を働きかける必要がありますね。

森井 おっしゃるとおりです。

車道の時間別シェアで 自転車走行空間を 確保せよ

内田 ところで自転車走行空間に話を戻してもよろしいでしょうか。これについて以前からの持論を披露させていただきたいんです。

森井 はい、ぜひお聞かせください。

内田 児童生徒が登下校時に優先的に使えて安全が確保される「通学路」というものがありますよね。あの仕組みを応用して、既存の車道で自転車が優先的に走行できる時間帯を決めれば良いと思うんです。車道を時間によって自転車と自動車とシェアするわけですね。都内で新たに自転車用のスペースを拡幅して確保することは極めて難しい。ならば時間を指定してシェアするほうが現実的ではないかと常々思っているんですよ。車道の多い幹線道路はもちろん、生活道路などの細い道でも実施してネットワークしていけば良いのではないのでしょうか。

森井 それはグッドアイデアですよ。自転車を主に使っている人は学生やビジネスマンです。彼らはほぼ一定の時間帯に自転車に乗るわけですから時間のシェア

もしやすいのではないのでしょうか。

内田 ありがとうございます。

森井 TBS勤務の“元祖・自転車ツーキニスト”であり、自転車普及促進の有識者である疋田智さんは、2車線ある車道の場合は1車線、車道をつぶして自転車走行空間をつくってもいいのではとおっしゃっています。ただ、一方のドライバーから見れば、場所によって渋滞を引き起こしかねない懸念もあります。しかし、内田さんのアイデアなら自転車乗りとドライバーが共存できますよ。

内田 この話をすると反対する人も必ずいるんですけどね(笑)

森井 でも、例えば共働き家庭にとっても実現すれば朗報になると思います。電動アシスト付き自転車の前後に子どもを乗せて保育園と自宅を行き来するお母さんにとっては、一定の時間内なら安全に走れる自転車レーンが登場すればかなり助かるのではないのでしょうか。お母さんの立場からすれば、子どもを乗せて車道を走るのは当然怖いわけで、歩道を走らざるを得ません。しかし、歩行者から見れば、重たい電動アシスト付き自転車が自分のすぐ脇をすり抜けていくのは、やはり危険を感じます。このことから、内田さんのアイデアは実現に向けて動く価値があると思いますよ。

内田 導入までにさまざまなハードルがあるのは承知していますが、でも、このくらいやらないと少なくとも東京では安全な自転車走行空間はつくりたいのではないかと私は思います。一度仕組みさえつくってしまえば、東京五輪はもちろん、それ以降も使えますからね。

森井 そうですね。昨今は東京五輪を重視するあまり、五輪に間に合わせることばかりに力を注ぎがちな風潮がありますが、五輪後も視野に入れた街づくりを意識しなければなりません。車道をシェアする仕組みは、五輪前後のシェアサイクルの運営にも大きなメリットをもたらさそうですね。



内田氏のアイデアによる「車道の時間別シェア」は自転車走行空間確保の切り札になる？
写真は2015年2月27日から供用が開始された東京都世田谷区駒沢、国道246号の「自転車ナビライン」

シェアサイクル用の 自転車選定は 配慮が必要

内田 シェアサイクルでひとつ思い出したのですが、現在、都心や臨海部で実施されているシェアサイクル用自転車のサイズ、海外の人には小さい場合もあるのではないかと感じています。以前、私の会社で運営していたレンタサイクルで20インチ程度の小径の自転車を使ったところ、安定して走行できないという声を頂いたことがありました。

森井 その話でしたら、サイカパーキングにも似たような経験があります。以前、岡山市で試験的に行ったシェアサイクルでドイツのメーカーから半年間自転車を借りて使用しました。サイズは26インチでほぼ標準的だったのですが、サドルの位置がドイツ人用で日本人には高かったのです。ですから若い世代はともかく、中年以上の女性、男性のなかには脚が地面に届きにくいという声もあったと聞いています。

内田 できれば自転車のサイズはいくつか選択肢があれば理想的でしょうね。

森井 もうひとつ車体選定で重要な問題なのが、電動アシスト付きにするか否かということです。電動アシストは確かにラクに走れるのですが、万が一、走行中に電欠状態になったらどう対処すればいいのか。電動アシスト付き自転車として使用できなくなった場合のサービス低下をどう捉えるべきなのか。そうした懸念も生じます。

内田 森井さんはどちらにするべきだとお考えですか。

森井 先の問題を念頭に置けば、シンプルに、つまり電動アシスト付きではない、ノーマルなタイプもいいのかと思います。先にも話題に出ましたが、電動アシスト付きは車重が重いため、取り回しがしづらい面もあります。一方で、ラクで快適に移動できるというメリットも大きい。ただし、電気系統への信頼性が不可欠です。

内田 東京五輪まではまだ時間が残っていますから、シェアサイクル用の自転



車選定は確かに配慮が必要ですね。

森井 そうですね。シェアサイクル協会でも再度車体の選定については協議を重ねたいと思います。今日は自転車駐車場工業会の新たな舵取り役としての決意と、長年にわたってこの業界に携わってきた方ならではのアイデアなど、幅広いお話ができ、有意義な対談となりました。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
- 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)、モー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77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

【遍歴】 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に出た選手より速かった)、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(元デ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。

