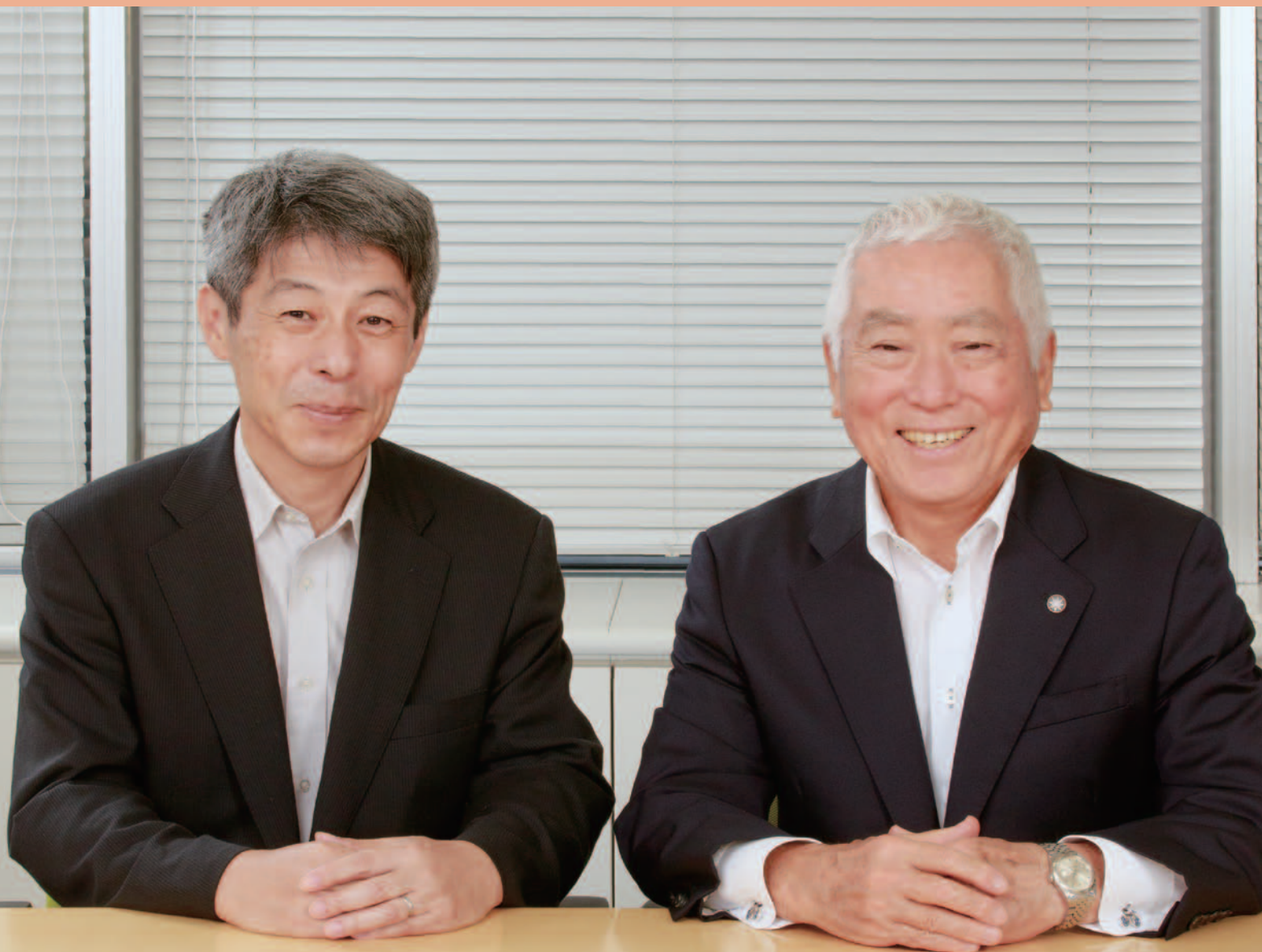


# 東京五輪成功、コンパクトシティ実現… パーキング業界の役割に期待



## 清水喜代志

【プロフィール】 1983年(昭和58年)建設省入省。「昭和初期、区画整理組合の役員だった祖父のDNAを受け継いだようで、これまでの勤務は土地区画整理事業関係が多かった思い出深いのは兵庫県庁勤務時代に携わった阪神淡路大震災の復興事業です」。後、静岡市副市長、国土交通省都市安全課長を経て、街路交通施設課長から現職

## 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

入省から30年超の知見に基づいた説得力のあるご意見を多々いただき、実に中身の濃い時間だった。時折、混じる親しみやすい関西弁も耳に心地よく、気づけば予定を超えて1時間30分近くのロング対談に。2020年東京五輪の成功やコンパクトシティ実現に向けてパーキング業界がどんな役割を担えるか。さまざまなヒントをいただいた(2015年9月30日収録)。

## 2020年の東京五輪で 駐車場、駐輪場は おもてなしの拠点へ!?

**森井** 東京オリンピック・パラリンピック開催まで5年を切りました。本大会の円滑な運営のため、東京の都市交通が渋滞なく、スムーズに流れることが求められるのは必至で、その点で駐車場、駐輪場が担う役割も小さくないと考えます。清水さんはどう思われますか。

**清水** 役割の話の前に、少し個人的な話をさせていただいてもいいでしょうか。オリンピックといえば私は1964年の東京五輪を思い出します。私は昭和33年生まれですので当時は5歳でした。近所のTVがあるお金持ちの家に子どもたちが集まって大会中継を見たんです。その時に重量挙げで金メダルを獲った三宅義信選手の活躍に感激しましてね。幼稚園でその絵を描きまして、先生に褒められたことを今でも鮮明に覚えています。ともあれ、当時の高い技術でオリンピックという世界の祭典をリアルタイムに見ることができたうえ、開会式の10日前に開業した新幹線——実は私、開通したその日に新幹線に乗ったのですが——の記憶もありまして、1964年のオリンピックは今に続く高度情報化社会の幕開けだった、そんな印象を持っています。では、それから50年以上の時を経て迎える2020年の東京五輪はどうでしょうか。21世紀に入り、高い技術力、情報化などの面ですっかり充足している時代だけに、

今度は原点、つまり健康やエコロジーに回帰する大会になるのではないかと、という気がしているんです。

**森井** となると自転車がクローズアップされると？

**清水** はい。さらに言えば、安全に楽しく歩ける環境が整っていることも求められると思います。車両を使って人員や物資を円滑に動かすことは不可欠ですが、一方で、国内外から東京を訪れる多数の観光客が快適に歩ける環境を構築することも大切ではないかと考えます。

**森井** 1964年の五輪の時は、モータリゼーションの大きなうねりがあり、これからの時代は自動車だ、そして自動車を停める駐車場も大切だという考えの元に私たちは仕事を続けてきました。しかし、現代ではそうした流れが一段落しています。2020年は自動車ではなく自転車や公共交通、徒歩が注目されるのではということですね。

**清水** そうです。最近東京都でも「車の道から人の道へ」といったコンセプトを提唱しており、私も共感しています。そういえばかつて、国土交通大臣に道路と街路について説明した際、こんな答えが返ってきたことを思い出しました。「つまり道路は人やモノをできるだけ早く移動させるためのもので、街路は人が集まってくる場所ということだね」と。私は入省して30年以上経ちますが、そういうふう考えたことがありませんでした。なるほど、そのとおりだなと感じました。

**森井** 東京五輪では、人や自転車が安全に集まる、走ることができる街路が脚光を浴びそうですね。街路課の方々はますます忙しくなりそうだな。

**清水** 東京の街路に集まってきた人に対して、四国のお遍路さんをもてなすような仕掛けがあってもいいですね。2020年の東京五輪は7月の暑い季節に開催されるので、例えば歩いている人に対して「冷たいものでも飲んでいってください」といったおもてなしができれば

素晴らしい。海外ではカトリックやイスラムなどの熱心な教徒が聖地へ赴く巡礼の旅を行います、その巡礼路沿いには今も旅人をもてなす文化があるそうです。そのようなことが東京五輪が開かれる時の東京、日本でできれば良いのではないのでしょうか。そして、それを実行する場所として適切なのが街中にある駐車場、駐輪場ではないか、とも思います。

**森井** 日本でもかつて江戸時代にお伊勢参りという巡礼がありましたね。お伊勢参りは、目的地であるお伊勢さんもさることながら、伊勢に至るまでの街道沿いの宿場町や伊勢神宮さんの門前町など多くの楽しみがありました。飛んで2020年の東京五輪では、競技を見るために多くの外国人が来日すると思いますが、競技を見る前、あるいは大会終了後に東京や京都、神戸、東北、北海道など他の都市や地域を観光する外国人観光客も少ないと思います。図式としては東京五輪もお伊勢参りも同じかもしれません。

**清水** そうですね。2020年にあちこち移動していただく際には、江戸時代にはなかった自転車を使っていただくと、より我が国を体感していただきやすくなると思います。自動車なら早く目的地へ移動できますが、人と人の触れ合いは少し難しくなりますし。これは個人的な意見ですが、自転車に乗っていると、他の自転車乗りや歩いている人とそこはかかない連帯感のような感情が生まれる気はしませんか？

**森井** といえますと？

**清水** 私、学生時代からのライフワークとして、日本全国の鉄道トラス橋(注：桁部分にトラス構造を採用している鉄道運行用の橋。トラスは細長い部材を両端で三角形に繋いだ構造で、それを繰り返して桁を構成している)を公共交通と自転車、徒歩で巡り、撮影しているんです。ですから地方の道路をてくてく歩く機会が多いのですが、そこで自転車乗りの人に会うと大概の人が「こんにちは!」と





## 清水氏の鉄道トラス橋 写真コレクション

- ①RS04第1只見川 一番の絶景を選ぶとすれば只見川を渡る只見線 (福島県大沼郡三島町)
- ②P14村田川 これも駅から自転車でもわって撮った臨海鉄道のトラス橋。1911年米国製で大井川から移設されてきたもの (千葉県市原市)
- ③PP02虎尾 台湾の製糖工場で発見。1876年大阪～京都間に鉄道が開通したときに英国から輸入したものを移設 (中華民国=台湾 雲林県虎尾鎮)
- ④RFD06飯豊川 山中の廃線に残されて朽ちていくトラス橋。駅でレンタサイクルを借りて撮影し、駅との往復距離は約50kmに (新潟県新発田市)

声をかけてくれるんですね。おそらく自転車に乗ることで心が癒され、他人を思いやる、交流を図りたくなる、そんな感情が生まれるのではないかと…。

**森井** そうですね。自動車ですとドライバーはあまり他に気を配る余裕がありませんし、配り過ぎると交通事故が起きる恐れもあります。でも自転車なら移動のスピードは維持しながら、視野を広く保つことができます。目に入った人にも声をかけやすいでしょうね。

### 都心部区別のシェアサイクル相互乗り入れのハードルはそれほど高くない

**清水** ところで自動車の駐車場、駐輪場についてですが、不足していると感じたことはありませんか。

**森井** 時々感じますね。

**清水** 統計上、日本国内での数は足りているのですが、駅前の駐輪場や郊外の商業施設などに偏っているのが不足感の要因だと考えられます。自転車の用途の多くが自宅と駅間の通勤・通学用であるため、駅前に大規模な駐輪場をつくらせ、多くの集客が見込まれる郊外の商業

施設に駐車場につくることは確かに必要なのですが、しかしそればかりではバランスに欠けてしまいます。したがって、これからは質、つまり求められる適所に増やしていくことが大切になると思います。

**森井** 数字上は及第点なのに利便性が悪いという話は、高速道路を運転している時に実感しますね。というのは週末や祝日、高い確率で渋滞に巻き込まれるからです。皆が行楽地に向かうからだと思っただけで分かってはいるのですが、感情では「日本には隅々まで高速道路のネットワークが行きわたっているはずなのに、どうして今ここにこんなに車が集中するのか!？」と腹立たしくなりますね。

**清水** 確かに駐車場、駐輪場の不足の問題もそれに似ています。駅前だけでなく、街中や商店街の入り口などに設置できれば商店街の買い物客が増え、地元が潤うことにもつながる。残念なことですが、全国の商店街には閉店してしまった更地が点在していますが、そこを駐車場、駐輪場として活用することもできますからね。郊外の大規模な駐車場を持つ大型ショッピングセンターばかりに人が集まってしまい、既存の商店街がさびれていくというのはよく聞く話ですが、駐車

場を商店街にもバランスよく配置することでシャッター通りを減らすことができるかもしれません。そして、そこに自転車をうまく融合させられれば人の回遊性が向上することに期待できます。例えば、商店街まで自動車に来て、そこから自転車に乗り換え、少し離れた観光スポットに行ってみてもいいでしょうし。

**森井** 自転車なら、その場の空気感を肌で感じることもできますよね。

**清水** 駐車場、駐輪場を偏らせず適所に配置するための施策は、既に国土交通省で取り組み始めています。ガイドラインづくりなど、またぜひご協力いただければと思います。

**森井** 承知しました。では、自転車の話題に続けて、シェアサイクルについてお聞きしたいと思います。都心部では既に千代田、江東、港、そして明日から中央区 (注: 対談収録日は9月30日) と、隣り合う4区でシェアサイクルが稼働します。現在は各区内での乗り捨てとなっているわけですが、利用者からすれば港区と千代田区の区境が明確に分かるわけではなく、利便性はあまりよろしくありません。既に4区では担当者レベルで相互乗り入れの協議を始めていますが…清

水さんはこの動きを加速させるためにはどうすればいいとお考えですか。

**清水** 技術的な面ではさほど心配はしていないんです。というのはsuicaなど交通系ICカードは、かつては該当地域内しか使えませんでした。今ではほとんどの種類が全国各地でも使えるようになりましたからね。あれと同じようなことがシェアサイクルでも可能なのではないかと。

**森井** そうですね。技術は日々進化していますから、料金の徴収とかそういったシステムを稼働後に変更することはそれほど困難ではないと思います。

**清水** ただ、システムの統一を図るためには、予め各区のシェアサイクルに、ある種の共通基準のようなものが設けられている必要があるのでは、とも思います。さっきのsuicaが何故地域限定から全国で使えるカードになったのか、その理由を聞いたことがありまして、まだ日本の鉄道に自動改札が導入される前、切符を切っていた時代に全国の国鉄・私鉄すべての駅、路線に独自の番号を付ける作業が行われていたからだったというんですね。

**森井** いうなれば固有の番地を駅、路線に付けたようなものだ。

**清水** はい。だから違う種類のカードでも駅、路線を整理して、間違えずに認識でき、全国展開につなげられたとうかがっています。シェアサイクルでも同様の取り組みが求められるのかもしれませんが。

## パーキング業界も大いに参考にした「道の駅」の取り組み

**森井** ところで対談の冒頭、駐車場、駐輪場は東京五輪開催時にやって来る国内外の観光客のおもてなしの拠点に利用できないか、といったお話がありました。実現すれば非常に高い付加価値となり、駐車場、駐輪場の魅力や社会的な意義が高まると思います。非常に良いお考えですよ。

**清水** 付加価値というと、私は「道の駅」



付加価値の付け方が大いに参考になりそうな「道の駅」。①山形県の道の駅寒河江 ②群馬県の道の駅おのこ

を連想します。国土交通省では「道の駅をつくったのは私だ」と話す人が何十人としまして(笑)、つまりはそれほど道の駅という施策が成功して国民に受け入れられており、それを誇りに思う人間が多いということなんですね。道の駅はご存じの通り元々は駐車場だったところに加えて、地元の野菜など特産品を販売したり、遊具や足湯など様々なプラスアルファ施設もあって、幅広い世代が楽しめる場所に進化しました。つまり、楽しい付加価値を備えた駐車場。そんな駐車場が増えていけば良いと思います。

**森井** そのとおりですね。ところで道の駅から話は飛ぶのですが、銀座のど真ん中に立派な駐輪場が設けられているのはご存知ですか？

**清水** いや、それは知らないですね。

**森井** 四丁目の銀座三越の地下に200

台ほど止められる大規模な駐輪場があるんですよ。現在工事が進んでいる銀座六丁目の松阪屋跡地の再開発でも大きな駐輪場を設けることになっているそうです。銀座が自転車にフレンドリーな街になっていけば、自転車の認知度はさらに向上すると思います。

**清水** そういえば三越には駐輪場がありましたね。これは三越にとって企業価値を上げる意味で大きな意義がありますし、利用者にとっても「自転車で銀座三越に行って買い物をする」というある種のステータスにつながるのではないのでしょうか。そういえば、目黒区の自由が丘駅近くに元々電車車庫だった場所を再開発して最新式の駐輪場が設けられています。あそこを眺めていますと、何となくステータスを感じている方がのような気がします。

**森井** 自転車というエコな乗り物を駆



駐車場、駐輪場などのメインテーマはもちろん、子ども時代の思い出話から趣味、ユニークな自転車振興プランなど対談の内容は多岐に及び、大いに盛り上がった





使して銀座や自由が丘に行くことがカッコいい。こういう考えの方が増えることは業界としても大いに歓迎できますね。以前どこかで読んだのですが、イギリスではホテルに自転車で乗り付けるのが洗練された紳士のたしなみのひとつに数えられたそうです。エントランス前で自転車を降り、後はホテルマンに自転車を預けて駐輪場に停めておいてもらうのです。

**清水** それは確かにカッコ良さそうですね。  
**森井** ただ、見た目はそれなりの自転車で乗り付ける必要はあるでしょうね。少なくとも1万円くらいで買えるママチャリとかではちょっと…(笑)。これもイギリスの話なのですが(手元の資料を指して)ここに書いてある「ツイードラン」

という催しが行われているそうです。由緒正しいツイードのジャケットに身を固めた紳士たちが洗練されたデザインの自転車に乗って、ロンドンの目抜き通りを走るそうです。最初は参加者が少なかったようですが、徐々に賛同する人が増え、800人規模に達したそうです。ロンドンはいまやすっかり自転車先進都市となっていますが、ツイードランも貢献するところは大きいかもしれません。

**清水** なるほど。確かに自転車のアピールには効果がありそうですね。

**森井** 清水さん、これ、東京でもやりませんか？ 銀座の中央通りなどで。日本なので着流しとか和風の装いとか、羽織や紋付袴で良いかもしれないな。

**清水** ははは、確かにインパクトはありますね。街に自転車の優位性をアピールするにはぴったりのイベントかもしれません。でも私、今、自転車持っていないですよ…。

**森井** ならこれが良いですよ。プロンプトン。折り畳み式で電車にも持ち込めるのでトラス橋撮影でも活躍しますよ。

**清水** 分かりました、検討します。

## コンパクトシティ実現の参考に？ 島根県浜田市に登場した 「駅+病院」

**森井** では最後に、国土交通省様がかねてから唱えられているコンパクトシティ

について、改めて現状や未来像をお話いただければと思います。

**清水** コンパクトシティの概念をもう一度お話しすると、人口が減って有効活用されない公共施設や商業施設が出てしまうことへの対策として、人間が近くに集まって暮らし、人の密度を高め、そこに公共施設も集めて地域の活性化をはかろうというものです。ただ、人が住み慣れた場所を引き払って新たな場所に移るのは言うほど簡単ではありませんし、コストもかかる。そこで注目すべきなのが自転車です。

**森井** といいますと？

**清水** 拠点は変えず、目的地へ移動するための手段として自転車——もちろん自動車やバス、電車など公共交通も含まれますが——を使うのです。用事がある時、目的地へ早く移動できれば、常に近い場所に暮らしている必要はありません。要は物理的な距離ではなく、時間的に近ければそれもコンパクトシティと言えるのではないかと考えます。

**森井** なるほど。

**清水** この発想の元となった体験があります。先ほど申し上げた私の趣味のトラス橋の撮影で、最寄のスポットにレンタサイクルがあったおかげで行動範囲が拡大し、徒歩では行けないような距離にあった橋を撮影できたことが多々あるんですね。その度に、改めて自転車の機動力、利便性を実感しています。そこで自転車をうまく使えば、コンパクトシティは実現しやすいのではないかと感じるようになったのです。

**森井** 自転車移動がしやすいように道の整備をしておく必要があるそうですね。

**清水** 自転車からは離れますが、島根県の日本海に面した地方都市の浜田市で、来院しやすくして、なおかつ来院時間も短縮して利用者を増やし、生き残りを図っている国立病院機構浜田医療センターという病院があります。ここは平成21年にJR浜田駅に直結する場所に移転



立体駐車場工業会が設立50周年を記念し、10月4日～10月10日、トルコ、ハンガリー、オーストリアを視察した「海外都市交通と駐車場整備事情調査」に同行。①イスタンブール市役所を訪問(中央は市助役、右が立駐工・桑田会長)。②会議風景。写真右側がイスタンブール市出資の駐車場管理会社関係者を含む関係者。左側、清水氏の向こう側は五十川副会長、手前が桑田会長

したんですね。病院に行く側から見れば、電車に乗って浜田駅に着きさえすれば、病院に着いたのも同然でアクセスが良いことの上ありません。

**森井** それはユニークな試みですね。

**清水** 元々この病院は軍用施設が前身だったのですが、戦後、徐々に来院する人が減ったおかげで経営難に陥りました。それを打開するために駅直結型の病院になったということです。ぜひとも成功して欲しい取り組みです。

**森井** 駅と病院がひとつになったということで、利便性は格段に向上したでしょうね。そうした地方都市の取り組みでは、佐賀県武雄市の図書館の案件を思い出します。あそこは民間のTSUTAYAが参画して、スターバックスコーヒーが出店していたり、Tポイントを貯められるなど従来の公共図書館にはなかった機能が付加されています。賛否両論はあるようですが、単機能を多機能化して、利便性を高める点ではパーキング業界としても参考にすべきことは多々ありそうです。

**清水** ともあれ、コンパクトシティ実現

に向けてはいろいろなアプローチがあって良いと思います。集まって暮らすのももちろん効果的ですし、先ほど私が申し上げた自転車をはじめとする公共交通や自動車を使って移動するのも良いでしょう。できれば、自転車、徒歩も交えて体を動かすプロセスを自然に取り入れられれば健康維持にもつながって有意義だと思いますね。そして、そこでは駐車場、駐輪場も大きな役割を担うと思います。

**森井** そうですね。そうした展開ができれば私たちとしても理想的です。最後にもうひとつ、自転車の走行空間についてはどんなお考えをお持ちですか。

**清水** 私がかつて携わっていた高速道路設計の考え方のひとつに“視距(しきょ)”というものがあります。視距がどのくらい確保できているか、つまり何メートル先まで見えているかということで、それを重視すれば安全性が担保できるというわけですね。いろんな考え方はありますが、視距は自転車走行空間においても重要ではないかと考えます。視距



が長ければドライバーからの視認性は高く、自転車の安全走行につながるのではないのでしょうか。

**森井** なるほど分かりました。本日はオリンピック、シェアサイクル、コンパクトシティなど幅広い話題について貴重なご意見をいただき、大変参考になりました。ありがとうございました。今後とも、どうぞよろしくお願い致します。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 自転車駐輪場工業会 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】** ゴルフ・車・歌・テニス・野球

**【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。

