

ポロクルを通じた街づくりで 札幌をもっと魅力的な都市に

萩原 亨
特定非営利活動法人
ポロクル 理事長



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

【プロフィール】 萩原 亨(はぎわら とおる)
特定非営利活動法人 ポロクル 理事長。
北海道大学大学院工学研究院 北方圏環
境政策工学部門 技術環境政策学分野 教
授 博士(工学)。北大での主要研究分野
は、土木工学 / 土木計画学・交通工学/
社会・安全システム科学 / 社会システム
工学・安全システム、等。ポロクルの活
動には2008年に立ち上げられ、前身と
なった「北海道モビリティカフェ」の時代
から携わっている。

国土交通省の調べによると、平成26年11月1日時点で、シェアサイクルは国内72の都市で本格導入されている。北海道・札幌市の「ポロクル」は、2008年の前身立ち上げから数えると8年の歴史をもっており、我が国では草分け的な存在のひとつと断言していいだろう。今回お招きしたゲストはポロクルの理事長を務める萩原 亨氏。雪深い北海道では実質的におよそ半年しかシェアサイクルが稼働しないという大きなハンデがあるが、にもかかわらず、ここまでポロクルを存続させてきた秘訣は何なのか。北国ならではの厳しい自然と共生せざるを得ない一方で、日本有数の観光資源に恵まれている札幌市。その特殊な状況を踏まえたユニークな取り組みについてうかがった。

(対談収録：2016年9月7日)

北大キャンパス内の 深刻な自転車問題が ポロクル誕生の背景に

森井 まずは理事長のプロフィールを簡単に教えてくださいませんか。

萩原 北海道大学の土木工学科から北大の大学院に進み、道路交通の研究を始めたことがポロクルの活動に携わるようになった背景になっています。ひとくちに道路交通といっても、多様な分野に分かれるのですが、現在、私は交通安全の分野に焦点を当てています。かつては道路の舗装技術や冬の路面管理の研究なども行っていたのですが、時代や自分自身の興味の変化もありまして「安全」を対象としました。近年では特にヒューマンファクター（注：人間、組織、機械、設備などで構成されるシステムを、安全で経済的に運用するために考慮すべき人的要因）を重視した研究に従事しています。

森井 研究者としてもう何年くらいお勤めなのですか。

萩原 35年になります。基本的にずっと同じ分野に取り組んできていまして、

毎回同じ失敗をしています(笑)

森井 ポロクルの立ち上げに深く関与した株式会社ドーコンさんとはどんな経緯から関わることになったのでしょうか。

萩原 発端は北大の自転車問題でした。春になると、卒業生が放置していった多くの自転車がキャンパスに残されており、それがもったいないことから「キャンパス内でシェア自転車ができないか」との発想が生まれたのです。一方、ドーコンは今から10年ほど前「自動車、自動二輪などに比べると自転車は環境負荷がほとんどゼロである」ことに注目して、札幌市内でシェア自転車を始めてはどうかと考えました。つまり「シェア自転車」という共通項があったことで、私はドーコンと協働するようになったわけです。前後してうちの卒業生の何人かがドーコンに入社したりもしています。

森井 なるほど。

萩原 20年くらい前までは、北大で交通問題といえば自動車に関することに決まっていました。北大に通勤する先生、職員などの車で渋滞が起きたり、駐車場が不足したりといった種類の問題だったのです。しかし、それがいつの間にか自転車に変化しました。現在はキャンパス内に1万数千台以上が入ってきていて、特に授業開始直前の時間帯の渋滞が非常に激しいですね。

森井 1万数千台というのは多いですね。

萩原 札幌キャンパスだけで177万㎡以上もあり（注：東京ドーム約38個分に匹敵）、総計で2万人近い学生、職員ともキャンパス内の移動の足は自転車を中心なのです。授業開始前にはおよそ3000台の自転車が10分おきに入ってくるため、かつての中国かそれ以上の高密度な自転車渋滞が発生します。近隣住民からもクレームが寄せられるなど、かなり深刻な問題を引き起こしているのです。

森井 確かに数が多いだけに渋滞は問題ですが、反面、キャンパス内の走行空間が整っているからこそ学生や職員の皆

さんが自転車を使いたいと考える、という見方もできますよね。

萩原 そうですね。例えば、毎年8月の終わりに開催される北海道マラソンが象徴しているのですが、レースのラスト5kmは北大キャンパス内がマラソンコースになっておりまして、それほど人、自転車が走りやすい環境が整っています。

森井 なるほど。

萩原 私もキャンパス内の道路交通に関するマスタープランをつくって自転車のスムーズな走行環境を構築するための努力を続けています。しかし、学生、職員に加えて、札幌駅近くであるが故のアクセスの良さや学内の恵まれた自然環境などから、学外の方が自転車でキャンパス内を走行されるケースも多く、收拾が付けられていないというのが正直なところですね。問題視されてから早10年ほどになりますが、解決の糸口はまだ見えていないですね。

森井 先ほど少し触れられていた、春になると多くの自転車が捨てられている、という問題について教えてくださいませんか。

萩原 はい。キャンパス内で4年、あるいは大学院に進めば6年、学生時代を過ごした学生たちが卒業時に自分たちが乗っていた自転車をそのまま置いてしまい、積み重なって放置自転車が増えていました。むしろその「負の遺産」を次世代の学生が乗り継ぐ、つまりシェアすれば自転車の台数が減り、放置自転車の解消につながるのではないかとそれが札幌のシェア自転車の出発点になりました。

森井 それを聞いて、以前、このページにご登場いただいた横浜国立大学・中村文彦先生との対談を思い出しました。あの学校もキャンパスが広く（注：約45万㎡）、その後、学内にシェアサイクルを導入して自転車台数の増加を抑える努力を続けています。COGOO（コグー）という会社のシェアサイクルシステムで、ほかにも千葉、京都、大阪、一橋、九州と



いった大学で導入されています。各地で一定の成果を上げているようです。

萩原 私もCOGOOは確かに良いシステムだと思います。その輪が広がっていくと良いですね。

ポロクル存続のカギを握る インバウンド対応を強化する

森井 ところでポロクルさんといえば、気になるのが大雪が積もる冬です。積雪期は営業されていないのですよね。

萩原 基本的には11月の初め頃から翌年の4月くらいまでシェアサイクルは営業していません。札幌でも約5mは雪が積もりますので、ポートも撤去してしまいます。残しておく

と雪の重みで破損したりしますから。
森井 となるとポートや自転車も保管場所を確保しなければならぬ。北海道ならではの悩みですね。

萩原 ヨーロッパやアメリカの東海岸など、札幌よりも緯度

が高く、冬の寒さが厳しい国の都市でもシェアサイクルは導入されています。それらの地域は雪があまり降らないので我々と違ってオールシーズン営業できる。うちの学生に聞くとどれだけ寒くても自転車に乗るのは問題ありませんが、雪が降るともうアウトです、という答えが返ってきますね。

森井 しかし、そんな大きなハンデがありながら、ポロクルさんは行政主体ではなく、NPO法人による運営形態であり、今に至るまで存続されています。その秘訣はどこにあるのでしょうか。

萩原 まずは札幌市民の足としてはもちろんのこと、札幌、北海道の観光資源を訪ねてくださる観光客の皆さまに、ポロクルを利用していただいていることが挙げられます。半年間の稼働ではありますが、利用実績は順調に伸びているのです(注：平成23年度は累計利用回数が45,781回だったが、平成28年6月30日現在は515,675回に増加。また、平成23年度に3,146人だった登録者数は、平成28年6月30日現在で10,872人に増加している)。

森井 それは素晴らしい。

萩原 また、近年急激に増加している外国人観光客の皆様にポロクルを利用していただくため、今年度から外国人観光客への貸し出しをスタートしました。対応言語は目下英語のみで、申込カウンター、HP、問い合わせ窓口、マップなどを用意しています。

森井 話は自転車ではなく自動車のコインパーキングになるのですが、こちら

の業界でも外国人観光客や在日外国人の増加によるグローバル化の進展を受けて、コインパーキングの料金設定や利用方法などの多言語化が大きなテーマになっています。対応言語は英語、中国語、韓国語などを対象にしていますが、私見では英語のみで良いのではと思うのです。韓国、中国、台湾の方などは、年代にもよりますが初歩的な内容の英語なら理解する力がありますし、我々のマンパワーの問題もあって、まずは英語対応の体制を整えれば良いのではないかと。また、導入できるか否かは一旦措きますが、パナソニックさんでは、AI技術などを活用して、2018年を目安に多言語音声自動翻訳技術を事業化することを発表しています。聞くところによるとこの翻訳技術のレベルがかなり高いそうで期待しています。

萩原 ポロクルがインバウンド向けに英語対応を始めたのは良いのですが、我々にもマンパワーをさらに厚くする、基本的な英語力の向上を図るなどの課題は残されています。ポロクルは残念ながら、1日利用の場合、クレジットカードでさっと借りられる便利なシステムが構築されておらず、借り方が少し複雑なんです。そこで、その英語表現を理解できないインバウンドは有人カウンターに来て申し込み方法や不明点を質問するのですが、納得いただけるまでに時間がかかってしまうケースがあるのです。そもそも外国人観光客は日本人に比べると物事をあいまいにせず、細部まできちんと



英語版のポロクルHPを開設。利用の手引き、ルール・マナーなども具体的に説明されている(NPO法人ポロクル提供)

確認して進めたいと考える人が多い。そのためすべての疑問を解消するまで時間を要する傾向がありますね。

森井 したがってスタッフさんの英語力を向上させる、人を増やすことが急務なわけですね。

萩原 はい。そこでこの冬は「クルーの英語強化作戦」と銘打ってさまざまな英語関連の研修を行うつもりです。ちなみにインバウンドが多く訪れる札幌市のホテル、飲食店などサービス業従事者の英語力は高く、例えば某牛丼チェーンのスタッフさんも店頭でのやりとりに必要な英語は流ちょうに話すことができます。今冬の作戦を通じてポロクルクルーの英語力をアップさせ、来年のインバウンド対応はもっとスムーズにしたいですね。

森井 現在のところまでで、ポロクルを利用されたインバウンドを国別に見るとどうなりますか。

萩原 今年7月末までのデータでは、全体で278名の方にお使いいただいています。トップ3は韓国16.9%、アメリカ11.2%、オーストラリア10.1%となっています。その後台湾、マレーシア、中国…と続きますね。

森井 いただいた資料によると、札幌市内の今年上半期の外国人宿泊者数は前年度上期比で44.3%増加して86万人、過去最多になったそうですね。いずれにせよ、ポロクルスタッフの来年の英語力向上に大いに期待したいところです。

雪国ならではの利点？ 「堆雪帯」がある札幌では 車道左側走行がしやすい

萩原 ポロクルが存在感を維持し続けていることの原因をもうひとつ付け加えていただくと、シェアリング事業だけでなく地域貢献にも尽力していることが挙げられると思います。

森井 具体的にはどんな活動になるのでしょうか。

萩原 これまで、自転車の楽しさや知識、ルール、マナーへの関心を高めるイベントを実施してきました。また、自転車は原則的に車道の左側を走行する、標識の意味などを学ぶ学科に始まり、運転教習、実際に路上を走る路上教習などの各教習も行っており、卒業検定をクリアした方にオリジナル免許を交付する活動も続けています。北海道警察の交通課にも協力いただきまして、普段、自転車に乗っている方が疑問に思っていることにも丁寧に対応いただいております。受講された方からはおおむね高い評価をいただきました。

森井 参加者の年代はどうですか。

萩原 やや高めで40代以上の方が多いですね。我々の理想としては子どもや中学生、高校生、大学生といった若い層にも来てほしいのですが…。北海道と本州の自転車教育における大きな違いに「道内の中学生は自転車通学が認められていない」ことが挙げられます。そのため自



転車に関するルール、マナーを教える学校が少ないのです。ですから本州やそのほかの地域でヘルメットを着用した中学生が颯爽と自転車に乗って登下校しているのを見ると、非常に羨ましい気分になります。彼らは学校で自転車教育も受けて、それなりのリテラシーを持っているのだらうなと思います。

森井 しかも市区町村によっては、ヘルメットを無償提供したり、洗練されたデザインも増えていますからね。ヘルメットを被ることにあまり抵抗がない学生も多いようです。

萩原 それも良い話ですね。

森井 冬には自転車に乗れなくなるのだから、北海道で学生に対する自転車教



札幌市北1条通(国道)自転車走行空間環境改善社会実験として、車道側から直接乗り入れ可能なポートを設置した。自転車利用者へのメッセージボードも併設し、マナー喚起も行っている(NPO法人ポロクル提供)

育の場が少ないのは仕方のないことかもしれない。しかし、そんな状況の中でポロクルさんが自転車のルール、マナー啓発活動を継続されていることは非常に有意義だと考えます。理事長をはじめとする皆さんが担う役割は大きいですね。

萩原 ありがとうございます。

森井 役割という点でもうひとつお聞きしたかったのが、さまざまな社会実験を通じて自転車の安全な走行環境をつくるうとする努力の継続です。例えば、車道側から直接乗り入れ可能なサイクルポートを設置されたことですね。歩行者に接触するリスクもなく、自転車利用者はスムーズにポートに自転車を返却できます。

萩原 ポロクルでも車道の左側走行を推奨していますし、車道から直接乗り入れできるポートはその方針に合っていることから社会実験の一環として実現しました。今のところ大きなトラブルもなく、利用者の好評を博しています。そもそも札幌では、幹線道路が中心になりますが、車道に積もった雪を道路端に寄せるスペース「堆雪帯」を確保するために車道の幅を広くとっているんですね。そのため比較的余裕があり、車道の左側走行に抵抗を感じずに済む場所も多いんです。私の調査では他の都市に比べておよそ20%

は車道を走行する自転車が多いです。

森井 自転車専用レーンのようなものがあるわけではないのですか。

萩原 残念ながら一部を除いて、ほとんど整備はされていないといっているでしょう。でも堆雪帯のおかげで自転車が走りやすい環境があるわけです。

ユーザー利便性、 経済効果の上昇も 簡易ポート「ピット」に期待

森井 走る場所だけでなく、停める場所にも配慮されていますよね。先ほどの車道から直接乗り入れできるポートも良いのですが「ピット」も良い仕組みだと思います。これは美術館や飲食店などの軒先を利用してポロクルを止められるもので、施設スタッフが貸出返却時間などの管理を行う“簡易ポート”であるとうかがっています。

萩原 はい。ピットに駐輪した場合は、施設利用中のポロクル料金がかからないため、時間を気にせずゆっくり美術館鑑賞や食事、おしゃべりなどを楽しむことができます。利用者の目線から企画したものでこちらも良い反響を得ています。

森井 ピットをうまく活用すれば、ポロ

クル利用者が札幌のいろいろな場所を訪れやすくなるわけで、回遊性が高まり、経済効果も向上しそうですね。札幌もそうだと思いますが、都内でもシェアサイクル置き場の確保は容易ではなく、青山辺りでは協賛していただける民間の飲食店やホテルなどを探して、ピット同様に軒先を利用させていただくケースがあります。ただ、それもそう多いわけではないので悩ましい問題ですね。

萩原 現在ポロクルのピットは9ヵ所ありますが、まだ不足しています。例えば、民間所有の土地や道路空間のわずかな空きスペースを活用するようなことについても、考えていかなければならないと思っています。これは大きな課題です。そういえば、神戸の三宮のシェアサイクルは街中の歩道の余地を利用して、うまく斜めにポートを確保していますが、あれは理想的ですね。スペースを最大限に有効活用しています。

森井 実はあのシェアサイクルは当社が運営管理をしているんですよ。

萩原 え!? そうだったんですか? いや、私は純粋にあのポートは優れていると思っています、今例示した次第です。ポロクルにもいずれはあんなポートができれば良いのですが…それまでにクリアしな

なければならないいくつかのハードルはありますが、環境が整えばぜひサイカパーキングさんにご協力いただければ。駅前の大規模駐輪場は、自転車から公共交通に乗り換えるような一定の機能を担いますが、それだけでは自転車利用者の細やかなニーズに応えることにはなりません。

森井 駅前大規模駐輪場は、都市部においてはもはや前時代的施設ですよ。1981年には全国で約98.8万台もの放置自転車がありましたが、2013年には約12.3万台になり、およそ8分の1まで減少しました。つま

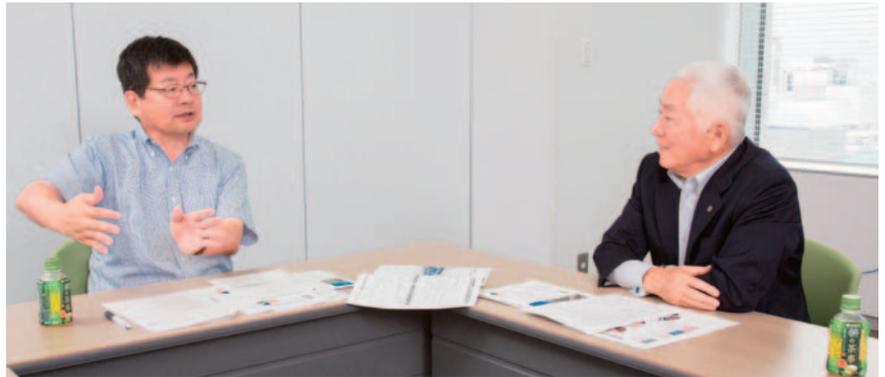


① 北海道警察の協力も得て、自転車のルール・マナー啓発の活動を継続 ② ポロクルクルーは植栽の植え替えなど市内美化活動にも従事している ③ 利用者の利便性に配慮し、自転車メンテナンス、再配置などもきめ細かく行う ④ ポロクルのポート位置がプロットされた札幌市内マップ。ポロクル利用促進はもちろん、地域振興も強力に支援 (NPO法人ポロクル提供)

特集

り、今はかつてのように大規模駐輪場をつくる必要性がかなり薄れていると言っている。となると今は、自転車ならではの機動力、回遊性の高さをサポートするためにも、街中にたくさんの小規模な駐輪場をつくるほうが理に適っています。

萩原 そうですね。シェアサイクルの普及促進の意味でも、それが進めていくべき方向性だと思います。



対談は東京駅日本橋口「サピアタワー」内にある北海道大学東京オフィスで行った。北大の教職員・同窓生の活動や学生の就職活動の拠点など多目的に利用されている。萩原理事長もほぼ毎月利用されているようだ。

森井 では最後になりますが、ポロクルの今後の展望についてお聞かせいただけますか。

萩原 従来同様、市民はもちろん、国内外の観光客の皆さんにできるだけ多く使っていただくための努力を継続していきます。最近では、あまり知られていない観光スポットを巡る、ポロクルクルーが引率するガイド付きサイクリングツアーや、本州の修学旅行生徒を対象にしてポロクルと体験学習を連携させるなど新しい取り組みも始まっています。

森井 なるほど、いずれも面白そうな企画ですね。そういえば、私の娘の森井直子は、国内外のシェアサイクルを実施している都市へ実際に出向き、定期的にそ

の試乗記を弊誌に寄稿しているのですが、彼女いわく「ポロクルの乗り心地は数あるシェアサイクルのなかでもNo.1だ」とのことでした。確か後輪はノーパンクタイヤでしたよね。

萩原 ありがとうございます。そのとおりノーパンクタイヤを採用しています。ほかにもいろいろな工夫を掲載しています。いずれも利用者の声を基に取り入れました。正直、コストはそれなりにかかっていますが、やはり利用者目線を第一にしたいですからね。そしてもうひとつの展望は、シェアリング事業以外の分野でどれだけ貢献できるかを追求する

ことです。前述したルール・マナー啓発に代表される社会貢献ですね。シェアサイクルは半年間の休業を余儀なくされますが、それでも持続可能な取り組みにするため、団体の社会的価値を高め、多くの企業、団体から寄付をいただけるようなNPO法人を目指していくつもりです。

森井 分かりました。我が国のシェアサイクルの草分けであり、特殊な環境の中で継続されているポロクルさんの取り組みは、他都市のシェアサイクル運営に対して良いヒントや示唆を与えていると思います。本日はお時間をいただき、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)、日本駐輪場救急サービス(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78歳。
 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・車・自転車・歌・仕事
 過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス

【遍歴】 ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1～2回練習場通い。
 車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。
 自転車: マツダレベル、ブリヂストンモルトン他数台保有するも年齢を考え乗り廻さない。
 歌: 六本木男性合唱団でロクに楽譜も読めないのに毎週(?)練習に励む。
 仕事: 健康のため平日は毎日9:00～17:00出勤、社員に迷惑をかけている。但し、土、日、祝日は絶対に出社しない。
 水泳: 漁港で漁師の子供達と一緒に育ったため、小学校に入る前から泳ぎは得意。ちなみに小学校の名前は港小学校。
 野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。少年野球町田玉川チームコーチ6年間。元西鉄ライオンズ 故・稲尾和久投手、完全試合投手 田中勉、元巨人 淡河弘捕手は友人。元巨人監督 原辰徳氏の父 故・貢氏も友人でボクサー犬を貰った仲。
 陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。東京陸協元会長でオリンピック3回出場の大串氏とは友人
 テニス: 元テニスマスター 本井満氏のコーチでかなりの腕前(?)になるも、45歳時アキレス腱断裂でプレー終了。

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。

