

2050年の都市と生活ビジョンにおいて 駐車場・駐輪場・シェアサイクルは 大きな役割を担う

松谷
春敏

株式会社IHI顧問
一般社団法人日本シェアサイクル協会顧問
日本大学客員教授



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】

松谷春敏(まつたに はるとし)
東京大学工学部都市工学科卒。1977年4月建設省入省。外務省出向(在イラク大使館一等書記官)を経て、都市局(都市計画課、区画整理課、街路課)にて課長補佐、建設専門官を歴任。1995年1月の阪神・淡路大震災当時に兵庫県都市住宅部計画課長。1999年7月都市局まちづくり事業推進室長。2005年1月国土交通省都市・地域整備局 街路課長。2008年7月大臣官房技術審議官。2011年7月東京地下鉄株式会社審議役、取締役。2015年3月国土交通省退職。2015年6月株式会社IHI顧問

松谷春敏氏といえば、建設省～国土交通省時代から我々が深くお世話になってきたパーキング業界のキーマンの一人である。駐車場、駐輪場のあり方や担うべき役割などについて豊富な知見と実績を活用いただき、有益なアドバイスを頂戴してきた。また、現在日本シェアサイクル協会の顧問としても尽力いただいているほか、JPB、全日駐、立駐工、自走式の4団体が協力する駐車場に関するデータや法令、最新事情などの各種情報を集約する「駐車場便覧(仮題)」作成のプロジェクトリーダー役もお願いしている。今後もお力を貸していただく機会はさらに増えるだろう。

今回はそんな松谷氏が考える未来の都市交通や駐車場のあり方などをうかがった。今後のパーキング業界の指針にもなる貴重なご意見をいただくことができた。

(対談収録：2018年9月4日)

卒論「路面電車」で 予見していた 「コンパクト+ネットワーク」

森井 松谷さんのキャリアの出発点は大学で都市工学を学ばれたことでしょうか。そもそもなぜ都市工学を学ぼうと思われたのですか。

松谷 私が子どもの頃は高度経済成長の後期で、公害や道路環境の整備不足などが社会問題化していた頃でした。そうした事象に対して、自分が何かできることはないか、と思ったことが都市工学を学ぼうと思った原点です。

森井 その頃私は大学を卒業してIHIに勤め始めた時代で、ここ(注：対談を行った東京・豊洲のIHI本社)の目の前にあった会社の寮に住んでいたんです。雨が降っても面倒なので傘もささずにオフィスに駆け込んでいたのですが、たまに雨が目に入ると目が痛くなるがありました。今にして思えばあれは酸性雨だったのではないかと思います。また、生活排水工場廃液がほとんど垂れ流しされて

いた東京湾や河川の汚染も進んでおりました。きれいになった現代とは隔世の感がありますね。

松谷 私も子どもの頃、光化学スモッグにやられた経験があります。当時の家が千葉の市川の方にあり、側に京葉道路が走っていたんですね。よくその近くで兄と遊んだものですが、ある日、二人とも胸が急に痛くなりました。兄弟そろって胸を患ったのか？と心配されましたが、後年、光化学スモッグが原因だったと分かりました。私たちが子どもの頃には光化学スモッグによる健康被害は、まだ認知されていなかったのです。

森井 同時代に我々はそうした被害を被っていたわけですね。大学の卒業論文のテーマは「路面電車」であったとうかがいました。なぜ路面電車だったのですか。

松谷 指導教官の新谷先生が示してくれたテーマのなかにそれがあったのです。かつての路面電車は単なる交通機関であるだけでなく、路線が伸びると同時に周辺に街も形成されていくという、街づくりの先鞭を付ける役割を担っていました。確かにこのテーマは深掘するに値するかもしれないと考え「都市における路面電車の役割と変遷」としてまとめました。

森井 路面電車といえば、かつては時代遅れの乗り物というイメージがあり、事実、私もそう思っていました。

松谷 日本では、戦後のモータリゼーションの中では確かにそのような評価が

蔓延し、走行空間を奪われて衰退した歴史があります。しかし、ドイツやスイスを中心に公共交通の主軸としての役割を与えられた国もありました。

森井 私は1973年頃、つまり松谷さんが大学に入学した頃にヨーロッパを旅行したことがあります。訪れた国の中にはドイツも含まれていまして、確かに路面電車が発達していましたね。そしてそれを見た当時の私は「ドイツは遅れているな」という感想を持ちました。「日本はどんだん時代遅れの路面電車に見切りをつけ、アメリカに続いてモータリゼーションの道を突き進んでいるというのに…」と思ったものです。

松谷 しかし、路面電車の進化版といえるLRTは、卒業論文にも書いたのですが、実は自動車社会であるアメリカで1970年代に生まれた名称だったのです。

森井 そうだったのですか。LRTが自動車王国であるアメリカ発祥の名称であるというのは意外です。現在、日本には路面電車はどのくらいあるのでしょうか。

松谷 札幌、函館、東京、富山、岡山、広島、長崎、松山など、全国17都市で19事業者、路線延長約206kmが営業しています(平成29年4月末現在)。

森井 富山はLRTもありますね。本欄2016年6月号で富山市の森雅志市長と対談し、その後乗車してきました。

松谷 現在、既存の路面電車である富山地方鉄道と、JR富山港線がLRTに生



LRT国内成功例の草分け「富山ライトレール」



まれ変わった富山ライトレールは、2020年春に接続を予定しています。富山市のLRTが日本における成功例の草分けであることはよく知られていますよね。あの沿線では従前自宅にこもりがちだった高齢者の外出が増えたという報告もあります。

森井 コンパクト+ネットワークを語る際、不可欠な事例ですよ。そしてそれに続くLRTとして宇都宮が注目を集めています。この話題も、2015年3月号の本欄で宇都宮市の佐藤栄一市長とお話させていただきました。

松谷 その後、ご苦勞を重ねられた結果、国の認可が下り、現在は路線の工事や車両の設計が進んでいます。

森井 報道によれば開業予定は2022年3月のようなのです。

松谷 宇都宮が画期的なのは、既存の路線を使うのではなく、全線を新設してつくるLRTであるということです。成功すればLRT構想をもっている他の都市にとっても良い影響をもたらすでしょうね。

森井 現在LRT構想が具体化してきている都市というと他はどこでしょうか。

松谷 いくつかあります。例えば、岡山市では、岡山市と総社市を結ぶJR吉備線をLRT化する計画が進んでいます。

森井 岡山市には当社が携わったコミュニティサイクル「ももちやり」があり、市内の自転車駐輪場の運営も行っています。いずれは岡山市長さんも対談ゲストにお招きしたいですね。

松谷 それでしたら私が紹介しますよ。実は現在の岡山市長の大森雅夫氏は国交省時代の同期でよく知っているんです。

森井 それは奇遇だ、お願い致します。

松谷 承知しました。富山、宇都宮、岡山、そして他都市とLRTの評価がさらに上がり、ブレイクするように制度インフラをつくるのが私のライフワークです。

ただ、私はLRTだけではなく、LRTに伴う街づくりのサポートをすることを大きな目的にしています。都市と交通は一体で、いわば車の両輪であり、交通を街

や生活のあり方との関係でとらえる必要があります。

森井 コンパクト+ネットワークの考え方に繋がりますね。

松谷 はい。そしてもうひとつ申し上げたいのが、交通を、自動車、鉄道といった単体の移動手段ではなく、役割分担やつながりを見て、都市交通システムが全体として便利で利用しやすく、人や環境にやさしいものになることが重要だということです。これも卒論を書く際の路面電車の研究で身に付けた考えです。

森井 なるほど。

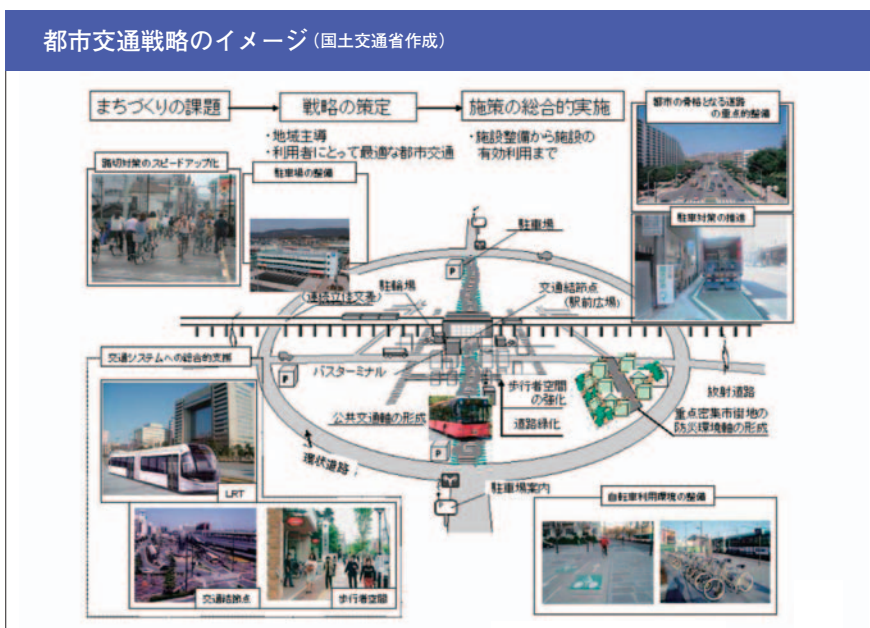
松谷 国土交通省の都市局と各都市が実施している「パーソントリップ調査」という調査があります。これは都市における人の移動に着目したもので「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを追いかけることで、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況全体をとらえることができます。このような視点に立たないと、最適な自動車駐車場や駐輪場、シェアサイクルの最適なあり方も見えてこないと思います。これは2005年、私が国土交通省都市・整備局の街路課長時代に打ち出した施策「都市交通戦略」に通じるものです。

森井 「都市交通戦略」の内容を教えてくださいませんか。

松谷 都市を少子高齢化社会にふさわしい集約型都市構造に変えるために、都市と生活との関連で都市交通全体をとらえるという視点です。自動車は主役ではあるのですが適材適所で使い、公共交通や自転車にもっと役割を与えて、歩いて暮らせる、駐車場を集約配置するなどの施策を戦略的に展開して都市交通を改革しようというものです。

森井 それも「コンパクト+ネットワーク」につながるものですね。

松谷 はい。また、都市交通戦略には、中心市街地を活性化する狙いもありました。当時、郊外に大型ショッピングセン



ターが増え、そこに車で買い物に行く人が増えました。ショッピングセンターは品ぞろえも良く、利便性が高い。したがって中心市街地から郊外に人が移っていったわけです。中心市街地は以前からの蓄積がありますが、徐々に中心市街地で店舗を営んでいた人にも、自宅を郊外に移すケースも出てきました。かつては店舗の2階が自宅という方も多かったのですが、郊外の自宅に帰るために店舗を早い時間に閉めるようになり、それが市街地の活気を奪う要因にもなったのです。

森井 そこで都市交通戦略によって市街地に人を呼び戻そうとしたと。

松谷 はい。今申し上げたようなパターンに陥り、問題意識を持っていた多くの都市自治体に都市交通戦略の輪が広がりました。また、国土交通省の合併相手である旧運輸省の施策にも良い影響を与えることができたと考えています。

未来を先取りする思考で 新たなアプローチを考える

森井 私のかつての職場でもあるIHIでの仕事はいかがですか。

松谷 造船、ジェットエンジン、ターボモータ、新交通システムやLRT、シェアサイクル、そして橋梁から駐車場など陸海空を網羅する総合的な交通システムメーカーであることを改めて実感しています。

森井 そのとおりですね。BtoBのメーカーなので世間一般からは何をしているのかわかりづらいのですが、日本の交通システムの根幹を支えている企業といえます。特にジェットエンジンをつくっている点はもっと注目されても良いのではないのでしょうか。イギリスのロールスロイス、アメリカのGE、プラットアンドホイットニーなど世界のトップジェットエンジンメーカーの日本唯一のライセンスであることは高く評価できると思います。

松谷 おっしゃるとおりですね。ジェットエンジンをはじめ、それぞれの製品を

総合的な交通システムとして連携させて、社会に提案できるようになると良いと考えています。

森井 今後の提案という点では、弊誌2018年3月号に寄稿いただいた「2050年ビジョン」についてもうかがえればと思います。まずなぜ「2050年」だったのか、その理由を改めて教えていただけますか。

松谷 あまり近い年代にしてしまうとトレンドから発想が抜けられませんが、ある程度先の未来にする必要がありました。その点、2050年は30年以上先なので、予見しにくいのです。例えばスマホが本格的に普及したのはたかだかここ10年くらいである事実を考えると、30年以上先にどんな利便性を備えた機器が登場しているか想像が難しいですからね。

森井 なるほど。

松谷 さらに定量的な側面からも、2050年頃には日本の人口が1億人を割っていると予測されること、地球規模でCO2を半減させなければならない時代を迎えているだろうことが言われています。そういった背景から「2050年」を目安にしたビジョンを掲げています。日本の人口が1億人に達したのは昭和42年でしたが、その当時の世代構成と2050年時点での1億人の内訳は、いうまでもなくまったく違う。昭和45年の高齢人



口は739万人で7.1%でしたが、2050年は3841万人で37.7%に達するのです。

森井 都市のあり様も違いますよね。

松谷 そのとおりです。昭和40年代は拡大途上でしたが、2050年は人口は減り、都市の密度は薄く縮小していきますからね。現在、自動運転やAI、ICTなど技術開発の激しい競争が繰り返されていますが、未来の社会をこのようにしたい、という提案から出発していないと感じます。「こんな技術が完成したからこのように使いましょう」ではなく「社会や生活をこのように改善していきたい、だからこんな技術が必要だ」というアプローチに変えなければなりません。

都市交通戦略によるコンパクトシティ形成 (国土交通省作成)



LRT等の公共交通への誘導/適切な拡がりをもつ歩行空間/自転車利用環境の整備/駅やバスターミナル等の交通結節点の整備/駐車場の戦略的配置、などが実施されている

森井 そうですね。逆の発想をしてい
かないといけませんね。

松谷 自動車や駐車場のあり方、シェア
サイクルの役割などをトレンドで考える
と限界がありますが、未来を先取りして
考えていくことは、新たな発想やイノー
ベーションを生む可能性があると思います。

駐車場・駐輪場・ シェアサイクルポートも 都市景観の重要な要素に

森井 ところで私は以前から、都市のいた
るところに見られる駐車場、駐輪場は
街並みを形成する重要な要素であり、で
きるだけ美しくあるべきだ、という主張
をしてまいりました。その点では松谷さ
んも国土交通省でも都市景観行政に携
わっておられたので、方向性は近いのか
なと考えています。

松谷 おっしゃるとおり若い頃に都市
景観行政を担当しておりまして、当時か
ら今に至るまでも重要な課題のひとつ
と考えております。当時、補助制度を要求
しましたが通らなかったため、都市景観
に対する国民の意識啓発を目的に、ソフ
ト施策として「都市景観の日」を提唱し
ました。平成2年から毎年10月4日が「都
市景観の日」となり、以来、この日を中心
として国内の都市景観100選受賞地区を
表彰するなど、全国各地で各種関連行事
が開催されています。

森井 既に30年近くの歴史があるわけ
で、かなり定着しているのでしょうか。

松谷 ありがとうございます。都市景
観の観点からは駐車場、駐輪場、シェア
サイクルポートを、街中で目に留まりや
すくするだけでなく、美しく優雅なもの
にしたいですね。いずれも多くの人が集
まる施設なので、都市の活力や利便性を
象徴する重要な景観要素になり得ます。

森井 駐車場と都市景観といえば、私が
IHI時代に長く携わっていた立体駐車場の
デザインを思い出しますね。当時、我々
は森ビルさんに立駐を多く納品していた
のですが、亡くなった森稔さんが都市景
観、デザインに非常に高い関心を持たれ
ていた方だったこともあり、IHIの立駐
は外壁にアーバンデザインを施していま
した。当時の立体駐車場の外側は無機質
なスレートで覆われただけで、デザイン
性は皆無でしたから、IHIの立体駐車場
は非常に高く評価されたのです。

松谷 「景観10年・風景100年・風土
1000年」と言います。努力すればおよそ
10年で美しい「景観」が生まれる、100
年努力を継続すれば景観が「風景」に進
化する、さらに1000年頑張れば、文化と
しても定着して「風土」になっていく、と
いうものです。もっとも、これらを壊す
には1年もあれば済んでしまいます。完
成された美しい街並みでも、異物となる
建造物がひとつでも混じれば、すぐ壊れ
ていきますからね。



① LRTとシェアサイクルがスムーズ
に連携。日本もこうした仕組みを目指
したい(フランス:サンティエンヌ)
日本交通計画協会 萩原氏提供

② 「都市景観の日」シンボルマーク。
上の円形は「ひと」、左下の四角形は
「人工物」、右下のスプラッシュは「自
然」を意味。互いに尊重され、秩序あ
る関係を保ち、調和するとき、中心に
良好な「空間」を象徴する三角形が形
成されることを意図したデザイン

近未来の自動運転技術が パーキング業界にもたらす 変革とは

森井 過日はJPB、日本シェアサイクル
協会合同の中国、上海・杭州視察でお世
話になりました。報告会は後日行われま
すので、ここでは、松谷さんが視察を通
じてどんなことが印象に残ったかを教え
ていただけますでしょうか。

松谷 ご存じのとおり、中国のシェアサ
イクルはモバイクに代表される民間の
シェアサイクルと地方政府が主導する
「公共自転車」に分かれます。私は後者
を評価します。杭州では99,600台と膨
大な台数が稼働しており、公共交通と呼
べる役割を担っています。自転車、ラッ
ク、ポートなどのハードを行政が購入し、
運営は民間に委託されていました。また、
行政サービスの一環で、最初の30分は無
料であるのも良いと思えましたね。

森井 駐車場についてはいかがですか。

松谷 ITをフル活用し、スマートな運営
がなされていると感じました。特に高齢
者もきちんとスマホを駆使して、駐車場
予約と支払を便利に使いこなしているの
は素晴らしいと思えましたね。

森井 私も同感です。それに比べて日
本は遅れているのでは？と考えられがち
ですが、しかし、最近の空港の駐車場に
は予約システムが普及しており、利便性
はアップしている。致命的な遅れをとっ
ているとは考えていません。予約に関し
ては例えば新幹線の便利なチケット予約
システムばかりで、技術的には既に最先
端のものを有しています。パーキング業
界にも導入が進めば、すぐ中国の現状に
は追い付くのではないのでしょうか。

松谷 そうですね。

森井 先端技術といえば、一般社団法人
日本自動車研究所がこの秋に自動バレー
パーキングの実証実験を行うなど、さら
に大きな話題になりそうな自動運転も外
せないトピックです。松谷さんはどんな
見解を持たれていますか。

松谷 先ほどの2050年ビジョンにも通じるのですが、自走式駐車場に仮に自動バレーパーキングが導入されたとしたら、自走式駐車場のカタチは変わるかもしれませんね。例えば1階でドライバーが下車し、その後車が自動的に車室に向かうとしたら、車室のサイズは車の寸法だけを考慮すればよくなります。今の天井高や歩道が不要になり、もっとコンパクトになってコストも抑えられそうですね。ただし商業施設の自走式駐車場で行うと、人の出入りがすべて1階に集約することになり、商業施設内を人がうまく回遊できなくなる問題も残りますが…。

森井 なるほど。自動運転の普及によって駐車場の作り方も変革する可能性がありますね。では、最後に業界全体へのメッセージをお願いします。

松谷 皆さまが誠実な努力を継続され、使いやすく安全な駐車場、駐輪場づくりを継続されていることに敬意を表します。要望を付け加えるとしたら、従来のカタチにとらわれることなく「こういう生



「都市と交通は一体・車の両輪であり、交通を街や生活のあり方との関係でとらえる必要がある」という考え方を早くから唱えてきた松谷氏

活、こんな使い方にしたい」という発想を持ち、それを出発点にしてユーザー目線を保ちつつ、イノベーションに挑んでいただきたいと思います。例えば、駐車場に車を停め、その後、近くの商店街で買い物をしたら、一定の時間が経過した後、駐車場の一角にすべての買い物を集配する仕組みをつくってはでしょうか。ユーザーは手ぶらで買い物を続けることができてラクですし、あるいはさらに買い物

を続けてくれるかもしれないので、商店街にもメリットが生じます。顧客満足度の向上、地域経済への貢献などを駐車場が担うことになるわけです。

森井 なるほど、それは面白いアイデアですね。参考にさせていただきます。本日は都市交通からシェアサイクル、駐車場のあり様など幅広い話題についてお伺いすることができました、今後とも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
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 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) 夫々代表取締役会長

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市生れ80歳。
1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉丘高校卒
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、プリチストンモルトン、プロンプトン他数台保有するも年齢を考え乗り廻さない。
歌: 六本木男声合唱団でロクに楽譜も読めないのに毎週練習に励む。昨年11月にはローマ、バチカン市国の大聖堂でミサ合唱。今年6月にはニューヨーク・カーネギーホールで14曲合唱。
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延岡市立港小学校。
野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。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買った仲。
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: 元テ杯選手 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ウィンブルドン出場断念。

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。

