

# 自転車の価値が高まる「アフターコロナ」 自転車駐車場の発展に 誠実に取り組んでいきたい

連載史上初！

リモート  
対談



株式会社杉原設計事務所  
代表取締役社長  
山崎 修一

### 【プロフィール】

山崎 修一（やまざき しゅういち）

1954年2月、東京、御茶ノ水生まれ。1978年東京電機大学工学部建築学科卒業後、建築設計事務所を経て、1995年株式会社杉原設計事務所入社。地下自転車駐車場、駅前ペDESTリアンデッキ、福祉施設、教育施設、公営住宅、流通施設等の官公庁案件の設計に携わる。2013年代表取締役社長に就任。ポリシーは「あえて自分のカラーを持たないこと」。設計者として自分の考えに凝り固まらず、柔軟にお客さまに対応し、相手の考えを深く理解したうえで、より良い建物をつくっていくことが大切だと考えている。

今回で122回目となった本誌巻頭対談において初めてとなる、Web会議システムを使った「リモート対談」をお届けする。言うまでもなく、「3密」の環境を避け、新型コロナウイルス感染拡大を防ぐことが目的の「緊急避難的措置」だ。

ゲストは約半世紀にわたり、庁舎等の行政施設や教育施設、住宅施設、福祉施設等の幅広い分野で建築設計、都市計画に携わってきた、株式会社杉原設計事務所の山崎修一社長である。パーキング業界では、早くから自転車を都市交通の一環ととらえ、全国で都市施設としての自転車駐車を建築設計されてきた老舗としてあまりにも有名だ。長い歴史があるからこそ分かる、我が国の自転車駐車場づくりの変遷や業界の課題、そして「新しい生活様式」に沿った自転車駐車場、走行空間のあり方など、多様な話題について語り合うことができた。

初のリモート対談ということで開始前は正直不安もあったが、始めてみると思いのほか意思疎通に支障はなかった。ゲストの話を通り聞き取ろうと集中できるのは、ひとつの利点でもあったと感じた。事前に我々が用意した質問に対して準備していただいた充実した内容の回答書にも助けられ、実りある時間となった。

(対談収録:2020年5月14日)

## 自転車駐車場設計の素地？ 創業者は自転車選手だった

**森井** まずは山崎社長のプロフィールから始めましょうか。育ったのは東京・墨田区で都立墨田川高校に入学、野球部で

活躍されたのですね。この履歴を拝見して驚いたのですが、実は私の孫も墨田川高校の卒業生なのです。ただし野球部ではなくバスケット部だったのですが。

**山崎** そうだったんですか。それは縁を感じます。3年間の野球部での経験と同期生との出会いは、私にとって人生の大きな財産のひとつになりました。

**森井** 大学は建築学科に進まれたんですね。高校生のころから建築設計の仕事に興味をもたれていたわけですか。

**山崎** まだそこまで具体的に考えていたわけではありませんでした。高校時代、美術(絵画)や数学が好きだったことから、当時人気のあった建築学科を目指したのです。

**森井** そして卒業後は、杉原設計事務所に入社される前、2つの建築設計事務所で経験を積まれています。どんな仕事をされていたんですか。

**山崎** 共同住宅の設計が多かったのですが、ほかにも大衆浴場、和風旅館、シティホテル等の設計にも携わっていました。特にホテル設計においては、用途的に全ての設計要素が含まれること、クライアントからの要望がデザイン的にも内容が濃いため、非常に勉強になりました。その後、1995年に杉原設計事務所に入社しました。代表取締役社長に就いたのは2013年です。  
**森井** 御社を創業された杉原荘元さんからは、私がサイカパーキングの前身である再開発振興株式会社に入社した際、自転車駐車場の建築設計のいろはについて、大変多くのことを教えていただきました。また、大阪事務所の高好弘所長との協働で、広島県大竹市において、PFI案件の

最初期の事例となった自転車駐車場の提案を行ったことも思い出されますね。

**山崎** そうでしたか。今も高は元気にやっております。また、当社草創期から自転車駐車場設計の中心を担ってきた吉田雅昭も、元気に頑張っています。

**森井** そして二代目社長の長谷川透さんには、営業面でのアドバイスを多くいただきました。とにかく杉原設計事務所さんには連綿とお世話になってきた経緯があります。改めて御礼を申し上げます。

**山崎** こちらこそありがとうございます。創業者の杉原の家系は実は自転車に縁が深く、父親と兄がアマチュア自転車競技の選手だったうえ、杉原自身も東京都代表で第5回国体(高校の部)自転車競技に参加した実績を持っているんです。

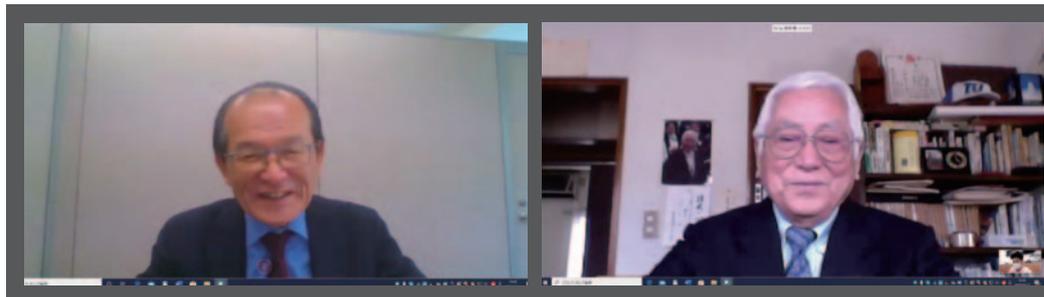
**森井** そんなエピソードがあったのですね。自転車駐車場設計の先駆者としての素地のようなものでしょうか。

**山崎** そうかもしれませんね。

## 昭和47年の 公営第1号設計から 実績と知見を蓄積

**森井** さて、現在に至るまで御社は半世紀以上にわたって自転車駐車場設計の知見、実績を積み重ねられています。改めて、同業他社と比較した場合の強み、優位性などを教えてください。

**山崎** 昭和47年の公営第1号から、長年にわたって自転車駐車場の設計に携わって参りました。強みは、やはりこの「歴史」です。昭和40年代から当時の建設省や日本自転車普及協会、50年代からは自転車



Web会議の画面から山崎社長と発行人の画面を切り抜いた。話者のコメントに耳を傾け、終わったタイミングを見計らって発言することを繰り返した。リアルな対面取材よりも没入していく感覚が強く、集中できた

駐車場整備センター、日本交通計画協会などの皆様と調査、研究を行い、理想的な自転車駐車場を追求して参りました。その点では、現在に伝わっている自転車駐車場設計の作法の確立には少なからず当社が関わってきたと自負しています。また、当社の知見は、策定委員会の一員として加わった我が国初の「自転車駐車場整備マニュアル」、公益財団法人自転車駐車場整備センターのお手伝いをさせていただいた「自転車等駐車場設置技術の手引き」等に反映されていると考えています。

**森井** 地下自転車駐車場設計の経験が豊富であることも御社の特色といえますね。

**山崎** ええ。昭和53年度から自転車駐車場の整備が街路事業で国庫補助対象となり、自転車駐車場の整備が積極的に推進されたことに加えて、昭和55年に公布された、いわゆる「自転車法」によって、鉄道事業者の協力義務が明確になったため、各地で駅前広場地下自転車駐車場の設計も多く行ってまいりました。

**森井** 御社の長い歴史で培った信頼の実績が、自転車駐車場の設計のみならず、計画、設計・監理、改修・改良、改築といった領域での仕事にも結び付いていると承知しています。

**山崎** ご指摘のとおり、自転車駐車場

の整備計画から携わる案件も多く、実態調査を行って、自転車駐車場の需要推計、規模設定と配置計画を行っています。具体的には、誰のための自転車駐車場をどこに、どれだけ設けるべきかを検討し我々の知見を設計に活かしています。また、携わった自転車駐車場については完成後もお付き合いいただいております。事業者、管理者や利用者から利用状況等の情報を収集・分析し、新規の計画・設計に反映しています。

## 自転車置場ではなく 自転車駐車場として設計せよ

**森井** 続いては、御社の目線を通じた自転車駐車場設計の変遷についてお聞きします。利便性、運営管理者の評価などどのように変わってきたとお考えですか。

**山崎** 率直に言って、当社が関わる以前の自転車置場は、単なる「自転車置場」だったと言えるかもしれません。自転車を並べて収容するという倉庫的なイメージの施設が多かったようですが、当社は「置場」でなく「駐車場」として考えました。法制度上、都市施設として位置づけられたこともふまえ、機能と景観に配慮した建

築物として設計に取り組んできたのです。

**森井** 私も以前から「綺麗・快適・機能的の3K+安全安心の2A」の駐車場づくりを標榜していますので、単なる「置場」ではなく美観へ配慮されたのは、本当に良いことだと強く共感します。また、ラックの設計基準づくりにも尽力され、それが業界に拡大したと認識しています。

**山崎** ありがとうございます。自転車を止められる量の充足がほぼ一段落した後は、電動アシスト車、子乗せ車、スポーツ車等多様化した自転車への対応と、安全・安心、利便性、快適性等の顧客満足度が重要になってきました。重要なことは、これらをいかに経済性と両立させるかだと考えています。また、キャッシュレス化、タグ感知式の入退場管理、スマホでの満空情報、WEB申し込みの拡充等のIT化、自動ゲートシステム・電磁ロック付ラック等の省力化も進んでいます。

**森井** 関係法令等の留意点についてはいかがですか。

**山崎** 防火地域内の耐火建築の問題、2段式ラックの床面積算定方法(1.2㎡/台・上段部)、原付二種の取り扱い等、建築主事や管轄消防署等により見解が違うのが現状で、統一していただきたいところです。バイクについても、原付一種の

## 杉原設計事務所の実績



▲ 半世紀超の歴史をもつ杉原設計事務所の自転車関連物件から代表例をいくつか紹介。まずは1979年、自転車駐車場整備センター事業の第1号施設である新潟県上越市のJR高田駅前自転車駐車場。紹介した雑誌(当時は「駐輪場専門誌『自転車・バイク駐車場』」)の表紙と共に



▲ 2011年に完成した新潟県の長岡駅大手口駅前広場の地下自転車駐車場では、ペDESTリアンデッキ、地上連絡エレベーター・エスカレーター等の計画設計も合わせて担当



特集

減少、原付二種の増加という変化はありますが、車種により必要面積だけでなく法的取り扱いが異なるケースがあります。そうした点をふまえ、当社では現地調査により地域別の細かい車種別の需要をとらえて、適正規模と適正な駐車方法を備えた駐輪施設を提案しています。

**森井** 先ほど山崎社長が触れられていた、自転車駐車場整備センターと共に進める案件の多さも、御社の特徴のひとつです。

**山崎** 私の入社前のことですが、1979年に、新潟県上越市のJR高田駅前自転車駐車場の設計を当社が担当したことを手始めに、以降、数多くの自転車駐車場整備センター事業による自転車駐車場の設計を手がけるようになりました。多様な条件の案件を担当させていただくことで、技術面、コスト面、渉外面等で研鑽を重ね、ノウハウを蓄積することができました。特に先述した「自転車等駐車場設置技術の手引き」は、自転車駐車場に携わるすべての関係者にとって重要なルールとなり、有料駐輪場の基本的システムを示したもので、そのお手伝いをさせていただいたことは非常に重要な経験となっています。

**森井** 自転車駐車場整備センター事業で、無料施設を有料化する事例にも多く携わっていますね。

**山崎** はい。平成26年度には「有料駐輪場の整備による利用者満足度調査」もさせていただきました。現在も、多くの自転車駐車場で定期的な利用者満足度調査が行われていますが、無料駐輪場から有料化した段階での利用者調査は少なく、非常に有意義だったと考えています。

### まちづくりと連携 利用者動線にも配慮

**森井** 自転車駐車場整備センターは駅付近の大規模な自転車駐車場だけでなく、近年「まちなかの小規模分散型自転車駐車場」づくりに注力しています。それに伴う気づきがあれば教えてください。

**山崎** 駅周辺の自転車駐車場不足が解消されつつある現在、多目的、分散型、短時間の駐輪需要が広がると考えられます。これに応じた、まちなかの小規模分散型の整備は極めて重要で、コンパクトシティ時代の自転車政策の柱のひとつと言えます。路上に自転車駐車場を設置する場合は、まず歩行者の安全確保が第一です。収納時、自転車出し入れ時の歩道の残余幅員、非収納時の通行安全性も重要ですし、歩行者との交錯を避け、本

来の車道通行からの利用に対応するため、車道からの利用動線の確保も検討課題になります。

**森井** 路上の自転車駐車場であれば、なおのことデザインへの配慮も必要ですね。

**山崎** そうですね。また、都内のコンビニ、駐車場のデッドスペース、ごく小規模の民地等を活用している自転車シェアリングのポート配置の考え方も参考になると思っています。

**森井** まちなかといえば、御社では、まちづくりの再開発計画の計画段階からの参画案件にも携わっているのでしょうか。

**山崎** 自転車駐車場は都市計画上の一施設であり、本来は再開発事業の計画段階から参画したいところなのですが、残念ながら現在のところ、当初計画段階から参画したという事例はないんです。

**森井** そうですか。機能的な移動手段として自転車が多くの人に使われている現状をふまえれば、本来、自転車駐車場の場所や仕様の優先順位は高く置くべきなんですかね。

**山崎** おっしゃるとおりです。ただ、まちづくりとの連携では、駅前広場地下の案件がいくつかあります。例えば、新潟県の長岡駅大手口駅前広場の地下自転車駐車場では、ペDESTリアンデッキ、地



▲ 2016年3月に完成した東京、南町田駅(現:南町田グランベリーパーク駅)北口の地下自転車駐車場



▲ 国道16号横断地下歩道に直結の地下通路も含めて設計



▲ 2017年9月に完成した大阪、後徳道駅の小規模自転車駐車場



▲ 2017年9月に完成した東京、亀戸駅東口自転車駐車場は厳しい立地条件下での改築例。改築後は明るい色彩の外観と多くとった窓によって周辺環境の向上にも貢献





急速に進むテレワークはコロナ終息後も続くはず。自転車駐車場の基本概念にも大きな影響を与えるのは確実

上連絡エレベータ・エスカレータ等の計画設計も合わせて行いました。また、東京の西武新宿線米川駅北口駅前広場の地下自転車駐車場では、地上駅前ロータリーの計画設計を合わせて行いました。路線バス、タクシー乗り場、シェルター配置等、利用動線を考慮しています。

**森井** それは良いですね。とりあえず場所だけ決められて、そこに自転車駐車場を設置してほしいと言われるケースは多いと思いますが、今ご紹介いただいたような案件なら利便性は極めて良さそうです。また、近年では老朽化した施設の建て替え、大規模修繕等、既存建屋を活かしながらのリニューアルなども多く手掛けられていますね。

**山崎** はい、もはやスクラップ&ビルドの時代ではありませんので、改修・改築案件は近年確かに増えています。例えば、平成29年度の自転車駐車場整備センター案件だった、亀戸駅東口自転車駐車場です。メイン棟本体構造の劣化が進んだため、区主催の指定管理者募集コンペを経て、自転車駐車場整備センターが指定管理者となり、建て替えを実施しました。敷地条件等の制約が厳しく、施工中の駐輪場代替地も含め、細かい調整が必要でした。自治体・指定管理者(自転車駐車場整備センター)・鉄道事業者・設計者・施工者・町内会等の協力が一つでも欠けていたら成立しなかった案件です。今後、自転車駐車場の新築・改築を計画する上で新たな候補地が少なくなるなか、事業の成否は、この亀戸のように厳しい条件を調整してクリアできるか否かにかかっていると考えています。

## これからの時代に即した サテライトオフィスと 自転車駐車場のユニット

**森井** 昨今、近未来の都市交通システムを語る際、重要なキーワードになっているのが「MaaS」です。このMaaSにおいて自転車駐車場はどんな役割を果たす存在と言えそうですか。

**山崎** 今後の自転車駐車場を考える場合、切り離せないテーマだと思っていますが、数ある交通手段の選択肢として、果たして「個人が所有する自転車+自転車駐車場」が選ばれるかどうかが問題です。そのためには、自転車駐車場のあり方と、自転車走行空間など使いやすい環境づくりをセットで考える必要があるでしょう。

**森井** 同時にIoT化も必須ですね。

**山崎** そのとおりです。しかし、MaaSの効果を高めるためには、自転車駐車場が本来備えている交通結節点としての機能をいかに発揮できるかがポイントです。これにはハード面が重要で、例えば場内動線や乗り継ぎ動線が円滑化されていないと、駐車行動以外に時間が割かれ、乗り換え時間のロスが生じてしまいます。

**森井** 確かにそのとおりですね。その点では、山崎社長が先述された、事業者、管理者、利用者から収集した利用状況等の分析は大いに役に立ちそうですね。その分析結果を反映した配置計画や、施設計画における場内・乗り継ぎ動線の検討等、長年にわたって知見を蓄積されると理解しています。

**山崎** ありがとうございます。今後はその領域をさらに重視する必要があります。

**森井** では最後に今後についてお聞き致します。いまだ終息の兆しが見えない新型コロナウイルス禍、東京五輪の延期、国内外を

覆う未曾有の経済停滞など、混迷の時期はまだ当分終わりそうにありません。そうしたなか、自転車駐車場建設、まちづくりの領域はどのような方向に向かうと思われませんか。

**山崎** 急速にテレワークが普及、定着し、通勤・通学用の駅前自転車駐車場利用者は大幅に減り、定期利用も減少するでしょう。しかしその一方、コンパクトシティ+ネットワーク推進の点では、短距離移動を助ける自転車の役割はますます大きくなると考えられます。「新しい生活様式」においても、「3密」を避けるために、自転車の利用が挙げられていますので、様々な目的で自転車を使う方の数はむしろ増加するのではないのでしょうか。

**森井** となると先程話題に出た、まちなかの分散型自転車駐車場のニーズが高まると考えられますね。

**山崎** そうなんです。この状況下で、自転車はフィジカルディスタンスを保つパーソナルモビリティ、または公共交通以外のサブ的・臨時的交通手段、運動不足解消の手段としてもプレゼンスが確実に高まっていると感じます。東日本大震災の際には、災害時の交通手段として自転車が見直されました。今回、使われ方こそ異なりますが、自転車の活用が着目される契機となった点では相通ずるものがあるのではないのでしょうか。

**森井** そのとおりですね。運営管理者の目線からは感染リスクを減らすための省人化、キャッシュレス化を加速させなければと思います。

**山崎** テレワークの進展に関連したアイ



山崎氏は「MaaSは今後の自転車駐車場のあり方を考える時、切り離せないテーマ。MaaSのひとつの要素である経路検索のリンクとしては自転車シェアリングが先行中では」と話した

デアなんです、働き方改革の選択肢には在宅ワークのほかにサテライトワークもありますよね。

**森井** ええ、企業の本社、本拠地から離れた場所に設置されたサテライトオフィスで働くことですよ。

**山崎** ビジネスに必要な通信環境なども整えられたワーキングスペースですが、あれと自転車駐車を複合した施設は良いかもしれません。自社オフィスまで行く必要がなく、育児、介護などの時間の捻出もしやすくなりそうです。

**森井** なるほど。一定の広さが確保できれば、そこにコンビニエンスストアやカフェなどを配しても良いでしょうね。「ピンチはチャンス」という言葉どおり、このコロナウイルス禍を、自転車駐車のあり方を見直すいい機会だと考えていきたいものです。

**山崎** そうですね。当社も、いずれ来るであろう新型コロナウイルス終息後の世界に向けた準備を着実に進めていきたいと考えています。先程改修案件が増加していることに触れましたが、現在の経済



リモート対談には山崎社長、発行人以外に複数の編集スタッフも参加。もはやWeb会議は、パーキング業界を含むすべてのビジネスシーンにおいて欠かせないツールだろう

失速によって改築の十分な財源確保はより厳しくなるはず。それだけに、今後、各施設のVE(価値工学)と長寿命化への取り組みが一層求められることになるでしょう。新型コロナウイルス終息後も継続するコンパクト+ネットワークの時代に即応した自転車駐車場等と共に、公共住宅、文化交流施設、警察・消防関連施設、福祉施設、学校等、市民に身近な施設の整備と更新、機能の充実に、より誠実に

取り組むつもりです。  
**森井** 分かりました。これから、今まで以上に認知度が高まるであろう自転車を停める場所=自転車駐車場の設計を牽引する御社の、ますますの発展を期待しています。本日は自転車駐車場設計の過去~現在と、大きな転換期を迎える近未来まで、幅広い話題についてお話することができ、非常に充実した時間になりました。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) 夫々会長

**【略歴】** 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ81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。エージシュートは日増しに速くなりにつれ、車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。自転車: 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毎週1回練習に励む。年1~2回サントリーホール等で公演。  
仕事: 健康のため平日は毎日9:00~17:00出勤。  
水泳: 小学校に入る前から泳ぎは得意。  
野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。  
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。  
テニス: 元テニス選手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。

