

## 「量から質」への転換を目指す 自転車駐車場整備センター「中期計画」とは



小澤敬市

公益財団法人自転車駐車場整備センター  
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】小澤 敬市(おざわ けいいち) 公益財団法人自転車駐車場整備センター 理事長 昭和26年生まれ。東京大学法学部卒業後、昭和51年建設省(当時)入省。平成22年、国土交通省大臣官房長。平成23年、国土交通審議官を経て平成24年に内閣府参与を務める。平成25年、一般社団法人不動産協会副理事長専務理事を務めた後、昨年12月に現職就任、現在に至っている。

公益財団法人自転車駐車場整備センターは、昭和54年の発足から7期に渡る整備目標に基づく取り組みを継続し、全国の放置自転車削減に多大な貢献をしてきた。三大都市圏においては自転車駐車場の箇所数で約13%、収容台数では約20%を占めており、言うまでもなく、私たち運営管理会社や、駐輪ラック、精算機など周辺機器メーカー等にとっても極めて重要な存在である。

そんな自転車駐車場整備センターが、平成28年度～32年度の5年間をかけて、新たに「中期計画」を策定し、さまざまな取り組みを開始している。今回は、この重要なプロジェクトの指揮を執る小澤敬市理事長をゲストに迎え、中期計画始動の目的や背景、重点項目、展望などを中心に話をうかがった。  
(対談収録 2016年7月8日)

## まちづくりの一環としての 自転車駐車場づくりに邁進

**森井** まずは小澤理事長のプロフィールを教えてくださいませんか。

**小澤** 学生時代から都市政策やまちづくりに携わりたいという思いがあり、建設省(当時)に入省しました。都市局の都市政策課に配属されたのを始めとして、島根県や都市基盤整備公団(UR)などでまちづくりに携わってきました。その時に教えられたことで大事だと思っていることは「ヒューマンスケールのまちづくり」です。これは、振り返ってみれば「歩いて行ける、自転車で行ける範囲に生活利便施設が整備されているまち」ということだったんですね。

**森井** つまり、ヒューマンスケールというのは、現在国土交通省が唱えるコンパクトシティのベースになるまちづくりの概念とほぼ同じですよ。

**小澤** そう考えてよいと思います。国土交通省を辞した後も、自転車駐車場整

備センター(以下センター)に来る前は不動産協会がデベロッパーのまちづくりビジョンの取りまとめをしていました。自転車駐車場の整備もまちづくりの一環ですので、まちづくりに関わっているということで、着任から7ヵ月ほど経ちましたが、日々大変楽しく仕事をさせていただいております。

**森井** 発足から今年で37年が経過しましたね。その間、役割で変わったこと、変わらないことを教えていただけますか。

**小澤** これまでに累積して、センターでは約78万台の自転車駐車場の整備を行ってきました。平成27年度では86市2特別区5町で645ヵ所、42万7,000台の駐車場を預かっております。この点ではわが国の放置自転車対策の主要な担い手としての役割は果たしてきていると自負をしています。ちなみに三大都市圏の中では、放置自転車台数は昭和54年当時約75万台だったのが、平成27年度の調査結果では、約5万7,000台にまで減少しました。

**森井** 自転車駐車場整備に携わってきた多くの関係者はもちろんですが、やはり、センターさんなくしてはその数字は成しえなかったでしょう。

**小澤** そう言っていただくと大変誇りに思います。同時にこれまで長年にわたって整備や管理に携わられた方々の努力に深く感謝しています。

## 景観との融合や 多機能型の 駐車場づくりも目指す

**森井** 街の中の放置自転車の減少は、同時に街の景観美化を促したことも意味すると思います。それについては手応えを感じていらっしゃいますか。

**小澤** センターが整備してきた自転車駐車場の多くは駅の近くにありますが、駅前に放置されていた自転車が駐車場に停められるようになり、そ

の結果、駅前の景観美化に貢献したことはおっしゃるとおりです。

**森井** 駅前や駅の近くの自転車駐車場が、単純に駐輪するだけでなく、交通結節点として多くの人が集積する場所になる点についてはどう思われますか。

**小澤** 駐車場は社会構造の変化に伴って、通勤、通学に自転車を利用する学生、ビジネスマンだけでなく、高齢者、乳幼児連れの親御さんなど様々な方々が使われる場所になっています。そういう多様な利用者の使い勝手に配慮した、人に優しい仕様が導入されるべきだと思います。また、駅前、駅の近くの施設ですから、いわば「街の顔」でもあるので、それに相応しいクオリティを備えなければなりません。

**森井** その話を聞いて、数年前、自転車駐車場工業会が主催したヨーロッパの自転車駐車場視察を思い出しました。特に印象的だったのが、駐車場内部に修理工房や旅行代理店、レストランなど様々な付加価値を備えた施設です。駅に直結する3階建ての建物で、3階フロアに駐輪場以外の機能が集約されていました。加えてユニークだったのが、新国立競技場の設計を担当する隈研吾氏のデザインのような、木材を主要部材に用いた意匠だったことです。自転車の主要イメージであるエコロジーと連動する美しいデザインでした。

**小澤** センターでも例えば、JR奈良駅が大規模リニューアルを行った際に併せて導入した「JR奈良駅東口自転車駐車場」が奈良の町屋をイメージしたクラシックな外観デザインを採用したりしています。ただ、このような事例は数としてはまだ少ないので、これから街の景観との融合や、街の価値を引き上げられるような自転車駐車場を増やしていきたいと思っています。それにしても、森井さんがおっしゃった多機能融合型のヨーロッパの自転車駐車場事例は興味深いですね。そういえば以前、ある町の町長から「観



光情報をセンターの自転車駐車場に置かせてもらえないでしょうか」との打診も受けたことがありました。確かに観光情報の発信地としても自転車駐車場は適切な場所であると思いますし、それも含めて利用者に喜んでいただける付加価値を備えた自転車駐車場づくりを勉強していくつもりです。

## 「中期計画」の 根幹を成す 「3本の柱」とは？

**森井** これからの自転車駐車場づくりの話題が出たところで、では、本日のメ

インテーマである中期計画についてうかがいます。計画には多くの取り組みが列挙されていますが、中でもポイントになるのはどんなことでしょうか。

**小澤** 大別して3つの柱があります。ひとつは、これまでどおり放置自転車対策として自転車駐車場の整備を積極的に続けていく、あるいは修繕・建替え事業等を継続していくことです。

**森井** 今までと変わることなく本来の役割を担っていかれるわけですね。

**小澤** はい。ただ、従来の駅前に加えて、まち中や県庁所在地など地方の中心都市においても事業展開を図っていきたいと考えています。二番目は多様化への対応です。近年は自転車利用者の多様化に加えて、自転車そのものも多くの種類が市場に出回っています。それに応えるためにセンターの自転車駐車場も「量から質への転換」を図るべきだろうと考えています。

**森井** クオリティを重視して顧客満足を追求する。現代のニーズに沿った方針ですね。

**小澤** 三番目は自転車駐車場を交通ネットワークの一部を担うものと位置づけて考えることです。これからは、公共交通との連携や、まちづくりに欠かせない施設であることを踏まえた取り組みが大切になると思います。中期計画は、計画期間を平成32年までとして今から5年後の駐車場のありべき姿を考え、その

実現に向けてどんな取り組みをするべきかを展望したものであり、我々の業務運営方針をまとめたものと言えます。これまでのセンターは整備台数を重視する傾向がありましたが、今後はそれだけではなく、中期計画に盛り込んだ内容をどう実現していくかに全力を注いでいきたいと考えています。

**森井** まちづくりに不可欠な施設であるという点で言いますと、特に都市部では大規模な再開発プロジェクトが目立つようになり、街の一部ではなく街そのものを丸ごとつくり変える大規模案件も増えてきました。

**小澤** おっしゃるとおりです。以前は自治体から空地を提供いただき、そこに自転車駐車場をつくる場合も多かったのですが、近年では徐々にそうしたケースは減少してきました。代わりに駅を中心とした大規模再開発が増え、自転車駐車場もその開発のどこに導入するかを考えなければならぬところが多くなりました。昨年12月には、東京都大田区の京急蒲田駅前再開発事業と一体となって、駅



①「奈良町屋らしさ」と駅舎との調和を考慮した「JR奈良駅東口自転車駐車場」 ②城下町・彦根のまちづくり計画のコンセプトに沿った「彦根駅東自転車駐車場」 ③故・水木しげる氏が暮らし、「ゲゲゲの鬼太郎」を著した地であることにちなんで「調布駅北第1自転車駐車場」。いずれもその土地の歴史や文化、風土に沿い、景観に配慮したデザインを採用（自転車駐車場整備センター提供）



京急蒲田駅前再開発事業と一体化して整備された地下駐輪場「京急蒲田駅あすとウィズ」(自転車駐車場整備センター提供)



前ビルの地下に自転車駐車場をつくった事例があります。これからこのような形態の自転車駐車場は増えていくと考えられます。

**森井** 自転車駐車場の在り方は確実に変化していますからね。

**小澤** このような取り組みをもう少し進めてモデル的に都市を選んで、駅や中心市街地を含むエリア内で、放置自転車を出さないで、人の回遊を促す自転車道と、駐車場がネットワーク化されるような計画を策定したり、利用が促進されるような適切な料金体系を検討することにも取り組みたいと思っています。これまでセンターがつくってきた自転車駐車場と異なり、場所によっては10台単位の小規模な自転車駐車場がまち中に分散して整備されていた方がまち中のにぎわいを生み出すために望ましいということも考えられます。

**森井** センターさんが構想されているモデル都市内では、例えば、行政から歩道の一部の駐輪場使用を認めてもらうなど弾力的な対応を引き出すことができれば、より理想的な自転車利用環境がつかれると思います。

**小澤** そうですね。そのための検討は

もちろんセンター単独でできることではないため、関係地方公共団体、国の機関とも連携を強化していこうと思います。

### キャッシュレス化の進展で 管理員のキメ細かいサービス 拡充に期待も

**森井** 利用者の利便性向上については、中期計画にどんな形で反映していますか。

**小澤** 先ほど申し上げた利用者と自転車の多様化に対する対応として、幅広ラックの設置を進めていきたいと思えます。また、地元のニーズをよく調査した上で、1階に乳幼児を乗せる親御さんの自転車を対象にした思いやりゾーンの設置を大幅に拡充することも加えています。

**森井** 近年、思いやりゾーンは私たちが運営管理する駐輪場でも導入する事例が増えていきます。いずれも好評を博していますね。

**小澤** さらに、当センターのこれまでの立体自走式自転車駐車場では、2階から3階に上がるスロープにはベルトコンベアが設置されている場合が多いのですが、何故か1階と2階の間には設けられていないケースが多いんですね。これは是非

改善していきたいと思っています。合わせて防犯への配慮から電磁ロック付きラックや交通系ICカードなどを利用したキャッシュレス化も進めていきます。

**森井** キャッシュレス化が進むと、利用者の利便性向上だけでなく管理員の負荷が減ることもメリットになりますね。

**小澤** そうですね。現金による管理業務が減れば、管理員さんは本来の役割である利用者とのフェイス to フェイスの親身なやりとりや、場内の空きラックへの適切な誘導などに注力していただくことができます。キャッシュレス化の進展で管理サービスがよりキメ細くなるわけで、従来の運営管理業務の在り様も進化していきますね。

**森井** センターさんが今後、電磁ロック付きラックや自動ゲート、キャッシュレス化など多彩な取り組みを展開し、ハードを充実させていくことは私たちの業界にとって大いに歓迎すべきことです。そこにリクエストを加えさせていただくなら、ハードの整備で機能性を上げることに加えて「きれいであること」「美しいこと」も意識した自転車駐車場づくりをしていただきたいと思っています。

**小澤** 具体的にはどのような自転車駐

車場をイメージされておられるのでしょうか。

**森井** 例えば駐輪ラックの選定です。さすがに最近は見なくなりましたが、以前、この機器が登場したばかりの頃は、見た目は単なる鋼材のような印象でした。自転車を停める役割は果たしても、街中に置くのには相応しいデザインではなかったのです。また、自動ゲートシステムや精算機も、かつては武骨なデザインが多く見られました。今ではいずれも洗練されてはきましたが、それでもまだ進化の過程にあると私は考えています。センターさんには、ぜひデザイン性を意識してハードの整備をしていただき、街のシンボルになるような美しい自転車駐車場をつくっていただければと思います。

**小澤** デザインが大切である、というのは同感ですね。外観もさることながら自転車を停める内部も秩序だった設計、美しさが求められますよね。御指摘いただきましたので、しっかり意識して取り組んでいこうと思います。

## センターの自転車駐車場内にシェアサイクルポートを設置する可能性はあるか

**森井** 続いては防災に関してお聞きしたいと思います。自走式駐車場業界では、地震や津波発生時の避難施設としても機

能することを打ち出してビジネスチャンスを拡大する取り組みが進められているのですが、センターさんとしては何か構想などはございますか。

**小澤** センターの自転車駐車場は、すべて耐震基準を満たしたものとすることはもちろんです。さらに避難していただく場所として非常用のグッズや非常用電源装置等も設置できれば、さらに頼もしい施設になるでしょうから、今後、防災面でどのようなニーズに応えられるかを検討していきたいと思います。

**森井** センターさんの代表的事業のひとつである海外への自転車無償供与については、中期計画においても従前どおりに続けられていくのでしょうか。

**小澤** 各関係団体のご協力もいただき、これまで9都府県、55団体から引き取り手のない自転車を計約25万台、発展途上の9か国に無償で送ってまいりました。草の根の国際貢献として大変意義のある事業ですし、今後も継続、拡充していきます。また、自転車利用のマナー、ルールの啓発も続けていきます。これからは、一部の自転車駐車場ですが、安全、ルール関連情報をビジュアルに展開して利用者に分かりやすくお見せする取り組みをしたり、全国の道の駅とタイアップしてポスターを掲示させていただいて広くPRすることにも取り組んでいきます。

**森井** もうひとつおうかがいしたいの

は、4年後に迫った東京オリンピック・パラリンピックに関してです、今後さらに国内外からの観光客が増加することが考えられます。

**小澤** 2020年の東京オリンピック・パラリンピックは、東京、日本が成長する大きな契機であり、そのために必要な公共交通の整備が進められています。自転車は公共交通を支える重要な移動手段なので、公共交通ネットワークの整備に伴って自転車駐車場、自転車走行空間も整備されるべきだと考えます。

**森井** インバウンド対応については、私が理事長を務めている日本パーキングビジネス協会では、多言語化検討委員会を設置し、一部では既にQRコードを活用した案内表示の多言語対応も始まっています。この取り組みが参考になれば幸いです。

**小澤** それは是非参考にさせていただきま

**森井** シェアサイクルについてもお聞かせください。現在、都心の港区、千代田区、中央区、江東区で相互乗り入れが可能なシェアサイクルが運用されていて、この10月からは新宿区も加わる計画になっています。業界として非常に注目しているのですが、センターさんには何か構想はありますか。

**小澤** 現在、センターの一部の自転車駐車場ではレンタサイクルを実施していきま



海外への無償供与は撤去自転車に加えて長期滞留放置自転車も活用。今後5年間における供与目標台数は約3万台（自転車駐車場整備センター提供）

特集

めにはどんな仕掛けや工夫が必要かを勉強していきたいと考えているところです。それを進めて複数のレンタサイクルが複合化し、結びつけられれば、それがシェアサイクルになると思うんですね。その意味では既存シェアサイクルのシステムに学ぶべき点もありそうです。また、シェアサイクルというよく耳にするのが、「ポートの確保が大変困難である」ことですが、センターでは規模の大きな自転車駐車場が多数ありますので、シェアサイクルポートとの関係をどのように整理していくかも検討課題だと考えています。

**森井** 既存の自転車駐車場とシェアサイクルの共存という可能性については、世界的にも希少な取り組みが日本国内にあります。好例が高松市で、既に約1,350台と国内にしては大きな規模のシェアサイクルを展開しているのですが、そのポートを既存の自転車駐車場の敷地を利用して設置しているんですね。また、堺市や新潟市でも同様の措置が採用されています。おまけに



対談中、今後の取り組みのヒントになりそうなことを逐一メモする姿が印象的だった

既存の自転車駐車場側から見ても採算が取れているということで、いわばウィンウィンの関係が築けているわけです。この成功例を規範にすればシェアサイクル運用の活路が開けるのではないかと思います。

**小澤** 海外のシェアサイクルの事例をそのまま輸入しても成功するとは限りませんね。どのような仕組みが適切なのか、その地域の立地特性は何なのかなどは事前に十分議論した上で、日本の社会環境

に即した形で展開していくのは良いと思います。そうした取り組みに、センターの知見やノウハウが活用できる可能性があるかも勉強してみたいと思います。

**森井** 本日は私たちの業界に深く関わるセンターさんの中期計画を中心にさまざまなお話をうかがうことができ、非常に有意義な時間となりました。誠にありがとうございました。 **PP**

※「中期計画」についての詳細は20ページの読切記事も参照ください

【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・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、ブリヂストンモートルン他数台保有するも年齢を考へ余り乗らない。歌六本木男性合唱団でロクに音符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。

