

2021
新春座談会

志 変革の心

ウィズコロナの時代に問われる発想・提案力



コロナで始まり、コロナで終わった2020年。COVID-19からの脱却が容易でないことは確かだが、2021年はパンデミックの呪縛を振りほどき、復活への歩みを踏み出す反転攻勢の年になるはずだ。自転車関連ビジネスには間違いなく希望の光が差し込んでいる。コロナ禍にあって、自転車は日常生活を支える脱3密の移動手段、健康を保持する貴重な

SPECIAL DISCUSSION

出席者

都市交通評論家

亘理 章

東海技研代表取締役社長

中島 敦

サイカパーキング西日本営業本部長

岡田真毅

山下PMCシニアマネージャー

高木啓司

司会

BICYCLE CITY 編集長

高木 賢



座談会では自転車ワールドの現状と今後の方向性について活発な討論が展開された

ツールであることが世界各国で証明されたのだ。

変革・再生への2021年がスタートするにあたり、「BICYCLE CITY」は気鋭の論客4氏による「2021 新春座談会・SPECIAL DISCUSSION」を実施した。本座談会の中で飛び出した真情あふれる意見・提言、率直な試案は我々の進むべき方向性を示唆している。

2021

新春座談会 *SPECIAL DISCUSSION*

新型コロナで失ったもの、獲得したものの 時代の変革期には 新たなビジネスチャンスが生まれる

—2020年はどういう年であったと
考えていますか。

亘理「春先の新型コロナ第一波
の時は毎日1万歩くらい自宅
(東京都豊島区)近くの街中を散

歩していましたが、マンション
近くの路上に自転車があふれ、
歩道を占有している光景が嫌で
も目につきましたね。コロナ禍
で自転車の需要が高まったよう



中島敦氏

ですが、それに比例して取り組まなければいけない自転車の利用環境に関する諸問題もクローズアップされたと言えるでしょう。改めて自転車政策の課題、自転車文化の創造、まちづくりの有り様などについて考えさせられた1年でした」

中島「プライベートなことを言いますと、うちの家族などはコロナを目に見えないゾンビというように考え、かなり神経質になっています。特に女性にはそのような感覚を持たれている人が多いですね。確かに新型コロナはやっかいなウイルスなので、私も出来る限りの感染防止対策をするようにしています。

一方、仕事ということになりますと、コロナ対策として取り組むことが多かったですね。リモートワーク、働き方改革、商品構成の見直しなどを含めて発想の転換、具体的な社内改革に迫られました。まだ変革の途上ですが、新たな仕事の進め方に



2019駐輪場グランプリ大賞に輝いた国分寺駅北口地下自転車駐車場。立地、機能、利便性、景観など総合的に最高の評価を得た



巨理章氏

取り組む必要性に気づかされた1年でした。世の中の急激な変化とその対応策をいかにビジネスとして落とし込んでいくかということに懸命に探っているのが現状です。

新型コロナによって世の中の仕組み、システムが様変わりしているわけですから駐輪場の管理も新たな時代に相応しいシステムへの変換が進んでいくでしょう。そういったことを意識しながら駐輪機メーカーとして新たなニーズに対応した製品の開発、未来志向の管理システムの構築に取り組んでいます」

岡田「駐輪場管理の有り方が変わった1年でしたね。自転車の管理運営というのは駐輪場の従業員が利用者と接して業務を行うのがこれまで続けてきた一般的な方法ですが、コロナによってキャッシュレス、機械化、スマホ決済などの管理システムを一段と推進せざるを得ない状況になりました。また、同時に高齢者の管理人のコロナ感染対策、健康保持ということにも気を配った年でもありました。そこは神経質に取り組みました」



進化する駐輪場の管理システム
(写真は東海技研が注力するBeAT、CyclunePediaの新システム。
QRコード決済、Felicaカードに対応し、利便性を強化している)

高木(啓)「個人的なことと言えば、2020年

は自分のヒストリーの中で空白の1年だったような気がします。そして、社会が10年くらい先まで一気に進んでしまったのではないかと感じています。

コロナによって生じた社会、経済、ビジネスシーンの変化というものは必ず訪れるものと考えていましたが、それが10年後ではなく今来てしまったということなんですね。リモートワークとかデジタルトランスフォーメーションといったことを否応なくやらざるを得ない時代になってしまいました。

世の中全体に変革の波が押し寄せていますが、自転車の世界

も例外ではないでしょう。そして、そこに新たなビジネスチャンスが生まれるのだと認識しています」

中島「いずれやらなければいけないことに対してコロナが背中を押してくれたとも言えますね。要らないものを削ぎ落とし、やらなければならないことを平準化していく時代になったということでしょう。駐輪場の管理にしても手を触れなくても機械が人、自転車を認証するシステムとかネットを使って定期契約する仕組みなどが推進されていくでしょう。うちで言えば新製品のBeAT(ビート)シリーズなどがそうした時代の変革期に対応した新製品です。これは利用者



岡田真毅氏



本誌・高木賢

ですからヨーロッパの国々において、今回の新型コロナによって人と人が接触できない、コミュニケーションが希薄になっているというのは我々日本人が考える以上に深刻な問題なんですね。逆に言えば、日本の都市部ではそういったコミュニティ感覚というものがますます希薄になってきています。それは寂しいというか、残念なことであるように思います」

の利便性、省力化をはかるとともにコロナ対策を踏まえた駐輪システムでもあります」

岡田「新型コロナは社会的に見れば甚大なダメージをもたらしていますが、その一方で我々に新たなビジネスの機会を与えてくれたとも言えるでしょう。今後、駐輪場を管理する際、機械化の促進、ウェブ上での月極め契約、スマホ決済など付加価値の高いサービスが必要不可欠になっていくのだと思います。駐輪場を管理する側にはそのあたりの対応力が問われるでしょうね」

亘理「ただ、利便性、機能性を追求していくのは大事なことです。自転車が極めて人間的な乗り物であるという特質を考えれば駐輪場における人と人との交流ということも見逃せない要素だと思います。ヨーロッパのまちづくりというのは、コミュニティの世界を意識して構成されています。地域エリアというのは大家族であるといった考え方がベースにあるんです。

ライフスタイルの変化で 自転車の需要構造が多様化

**参加型スポーツである自転車が
秘めるポテンシャルは高い！**

—社会全体の中で駐輪場というものをどのように位置づけていくべきかということなんでしょうね。

高木(啓)「現在の日本経済は内需で成り立っていて、政府は観光立国、インバウンド対策を強化していく方針を打ち出しています。そういった国全体の流れの中でスポーツというものを考えた時、これまでのようにスポーツをやる人と観る人に分けるの

ではなく、これを一体化して考えるという方向性が強まってくと思っています。人気の高い野球、サッカーなどのプロスポーツにしても観客の入場収入だけではなかなか経営的に難しいわけで、放映権であるとか付随的な収入要素をからませたビジネス展開を拡充していく必要があると言われています。そういったことを意識した場合、自転車などの参加型スポーツに対する注目度はさらに増していくはずですよ。



コペンハーゲン(デンマーク)の運河に架かる自転車・歩行者専用道路。自転車を重視したまちづくりが展開されていることを端的に示す写真だ



「しまなみ海道」はサイクリストを惹き付けてやまない

スポーツサイクルというのはやる人と観る人が一体化しているスポーツなので大きなポテンシャルを秘めているはず。自転車はスポーツビジネスのトップランナーになる要素を持っていると言えるのではないのでしょうか。駐輪場の有り様を探っていくにあたって、そういったことも視野に入れておくべきだと思います」

—コロナ禍において我々のライフスタイルが変化していく中で、日本国内の自転車販売台数が伸びています。日常ユースをはじめとしてレジャー・スポーツの分野で自転車に乗る人が増えており、自転車の需要構造に変化が生じてきています。

中島「コロナの影響でバスに乗る人は確実に減りました。多少無理をしても会社まで自転車で通う人が増えていますね。フランスではもともと自転車文化が発達していますが、2015年にパリで同時爆破テロが起きて以来、都市部では自転車に乗る人が増え、事件が収束してもそのまま自転車で通勤するライフスタイルがかなり定着しています。

それと状況が似ていますが、今回のコロナ禍によって日本人の自転車に乗る距離が伸びていると思います。それにつれて利用する自転車の質がかなり変化してきているんですね。距離が伸びても負担にならないような自転車、推進力のあるスポーティーな自転車、電動アシスト自転車などのニーズが高まっています。つまり、ウィズコロナ、アフターコロナの時代は日常ユースの定番であるママチャリがスポーツ系バイクに変わっていく節目の状況を生み出す契機になると見えています。また、そのことによって自転車を保管する駐輪システムも変化していくことになるはず。そのひとつの方法として考えられるのは、自転車に端末、チップを装着す

ることによって駐輪場を管理するシステムです。こういった新たな管理スタイルの採用が考えられていくと思います。

ともかくママチャリ中心に駐輪場を管理するスタイルは減っていくはずで、新たな時代に相応しい駐輪場の機能性、利便性が問われることになるでしょう。こうした方向性を進めていくためには、我々駐輪関係の業界組織だけでなく、自転車に関わるいろんな団体が連携して取り組む必要があると思います」

亘理「ヨーロッパは自転車政策に限らず、新たな行政システムを構築する時には20年、30年



高木啓司氏

先のことを考えて実行します。その点、日本の場合は2、3年先のことを考えた行政になりがちです。できるだけ長いスパンを視野に入れて行政改革に取り組むことが大事です。自転車の利用環境を向上させていくためには、自転車関連業界で意見、提案を練り上げ、行政サイドに対して働きかけていくよう

な動きが必要だと思います」

岡田「駐輪場は自転車による移動の出発点であり、終点でもあります。そういった観点に立って考えますと自転車の移動する範囲を線でとらえ、人とモノの移動だけでなく健康、観光を視野に入れた街としてのとらえ方が必要になっていくでしょうね。

そういうことを考え合わせますと、駐輪場における情報発信機能は必要不可欠ではないでしょうか」



自転車の走行空間に恵まれる北海道はサイクリング天国と言えるだろう。夏場には多くのサイクリストが観光と走りを楽しんでいる

地域コミュニティと一体となった駐輪場整備が大切

異業種とのコラボで新たなビジネススタイルを創造

高木(啓)「そうした事業を進めるにあたっては地域のステークホルダーの合意を取り付ける必要が生じます。実はこれがなかなか難しく、場合によっては事業が足踏みしてしまうケースも少なくないですね。駐輪場を整備する場合も地域のアクティビティ、経済効果を視野に入れた制度設計、あるべきまちの姿を描き、理解の輪を広げながら事業を進めることが肝心です。新たな制度を導入するにあたっては事業を推進する責任者の見識と責任が重いと言えるでしょう。いずれにしても制度や事業全体の青写真を明快に示して実行に移していくことが大事です」
中島「駐輪場にさまざまな付加価値をつけることは絶対に必要なことですが、これまではそこで止まっているのが現実です。これからは駐輪場の有り様そのものを根本から見直す必要があるのではないのでしょうか。たと

えばの話ですが、弊社の事務所は(プロサッカーチームの)横浜マリノスの拠点である日産スタジアムの近くにあります。そんなこともあって横浜マリノスの関係者と意見交換することが多いのですが、そこで出てくる話はマリノスのサポーターを含むコミュニティを大事にする中で駐輪場を考えていくべきだということなんですね。駐輪場のことだけを考えるのではなく、スタジアムを起点としたコミュニティを育てていくという考えです。これは民と民の協業なので利害、方向性が一致すれば十分にやれるはずなんです。

駐輪場の運営というのは市民の注目を集めるビジネスになっていくことが大切だと思います。駐輪場にもエンターテインメント性が問われる時代になってくるといいますので、それに相応しい異業種との協業が必要です。弊社は駐輪機のメーカーとしてこれまで生きてきたわけですが、駐輪場の概念というものから脱却したビジネスモデルと

いうものを視野に入れていくことも大切なことだと考えています」

高木(啓)「確かに駐輪場だけで考えるのではなく、もっと広いスタンスで駐輪場をとらえていく必要がありますね。中島さんの話で言えば、自転車を駐輪する施設次第でスタジアムの有り様も変わってくるということなんですね。自転車を中心としたライフスタイルに価値があり、自転車に対する社会的ニーズが高まっていけば自然と自転車の利用環境も整備されていくでしょうし、魅力的な駐輪場の普及も進んでいくと思います。これからの駐輪場はまち、コミュニティのあるべき姿を描きながら整備していくべきでしょうね」
亘理「パリにおける住宅政策の課題は自転車問題だと言われています。住宅の中に自転車を保管するスペースが不足しているんです。かといって路上に駐輪しておくとも盗まれてしまいますからね。悩ましい問題になっています。自転車文化が発達しているパリでも自転車に関する課題は少なくないんですね」
高木(啓)「まちづくり、住宅建

設を推進していく際、ライフスタイルの方向性をしっかりと見極めたデザインを導入していくことが大事です。日本は特にそのあたりの意識が足りないような気がします。日本はデザイナーを上手に使うのが得意じゃないですね。自転車の利活用が大事だと言うのであれば、それ

に相応しいまちづくりのデザインが必要不可欠です」

亘理「自転車、そして駐輪場のデザインはできるだけかっこよくありたいですね。景観の美しさはとても大事なことです。そういったことを意識することで暮らしやすさ、利便性が高まっていくのだと思います」

駐輪場は地域交流のハブ的存在

情報交換の場として機能アップすることが求められている

—自転車を停めておくことに対して景観美ということを意識したいものですね。自転車文化と言いつてもいいかも知れません。

岡田「美観と同じように駐輪場に求められるのは機能、サービス、付加価値ということだと思いますが、私どもの駐輪場ではサブスクリプションモデルとして電動アシスト自転車のレンタルサービスを企画しているところがあります。電動アシスト自転車の機能を味わってほしいという考えがベースにあります。電動アシスト自転車に乗った

ことがないという人がまだ多いですからね」

亘理「電動アシスト自転車は怖いと思っている高齢者の人もけっこういるようです」

岡田「弊社は自転車シュミレーターを持っていますので、電動アシスト自転車の疑似体験をしていただくことも折に触れて実施しています。駐輪場に地域交流のハブ的要素を加えていく必要があると考えているんですね。駐輪場を地域コミュニケーション、情報交換の場としてブラッシュアップしていきたいと考えております。駐輪場という名前にこだわることなく、可能な限り利用者サービスの幅を広げて

いきたいですね」

中島「通勤・通学の利用者にとって、駐輪場というのは1日の始まりと終わりに使用する施設です。それを考えれば、私達は快適で機能



立体機械式駐輪場はセキュリティ、利便性、省スペース、景観保持に優れた駐輪システムだ(写真はJFEエンジニアリングが東京の大手町フィナンシャルシティグランキューブの地下に整備したサイクルツリーの内部)

的、健康的な施設を提供していく義務があると思いますね。

私が駐輪場の仕事を始めた頃のことですが、川崎の駐輪場に務めておられたベテラン従業員の人から印象的な話を聞いたことがあります。ある日、いつも駐輪場を利用している人があまりにも元気がないので思わず声をかけ、肩を叩いて励ましたそうです。従業員に励まされた人はその日、自殺を考えていたと言うんですね。しかし、顔なじみの従業員に励まされたことで自殺を思いとどまり、生き直すことを決心したそうです。そんな体験を語りながら、その従業員は“俺は誇りを持ってこの仕事をやっている”と話していました。

駐輪場は今後どんどん進化し、機能アップしていくでしょうが、駐輪場にはこうした人と人との交流の場という要素があるんですね。それも忘れてはい



東京の荒川河口橋の上から荒川沿いのサイクリングロードを望む。休日にはサイクリングを楽しむ人でにぎわう)

けない要素だと思います」

亙理「駐輪場の有り様を考える上でひとつの原点と言えそうな話ですね」

中島「今日の座談会は駐輪場の進化、高度化というか、未来志向の話が中心だと思いますが、今も記憶に残っている話を披露させていただきます。いずれ

にしてもこれからの駐輪場というのは利用者のニーズにアンテナを張り、利用者目線のコンテンツを考えていくことが不可欠です。そういうところから駐輪場を含めたコミュニティの輪が広がっていくのではないのでしょうか」

限定的になってしまいます。自動車にしてもそういうことが言えます。自動運転の機能がこのまま進んでいけば自動車はどんどん売れなくなるでしょう。自動車が移動だけのツールになってしまったら自動車に乗る楽しさがなくなってしまいます。そうすると自動車の魅力が薄れ、自動車の生産技術が止まってしまいます。自転車も同じで、自転車に乗ること自体が楽しいということが大事な要素です。車体の軽量化、電動化、ナビゲーションの活用など自転車の機能はさらに進化していくはずですからそこに期待したいですね。また、自転車は自動車にない要素、つまり人と人とのコミュニケーションをはかりやすいという点でも魅力的な乗り物です。

先ほど官と民の話が出ましたが、官はお金を使う施設をつくり、民はお金を儲けるための施設をつくるという言い方もできます。駐輪場の料金体系ということを考えた時、社会的な名目があって、筋道さえ立てられれば利用料金、運営システムの自立性を求めていくことも可能に

多様化する駐輪場のニーズ。時代の要請に 適応した官民・民の協働体制が必要

一時代のニーズは多様化しているわけですからいろんな駐輪場があっいいですね。利用料金も含めた駐輪場の差別化ということもありなのではないでしょうか。

中島「官民協業、民のラボなど業態、組み合わせの有り様を含め、ケースバイケースでいろんなことが考えられるはずですよ」

亙理「地域、エリア、立地条件などはさまざまですから、当然いろんな駐輪場があっいいと思います。2019年駐輪場グランプリでグランプリ大賞を獲得した国分寺市北口の駐輪場は機能、規模、デザインなど出色の物件でしたし、優秀賞を受賞し

た赤羽駅前の駐輪場は従業員の懇切丁寧な接客スタンスが高く評価されました。駐輪場は今後、先進テクノロジーを投入することによって高度化がどんどん進んでいくでしょうが、人と人とのコミュニケーションという要素は大事なことです。コミュニティ的な概念は都市部では希薄になってきましたが、ヨーロッパでは重視されています。そのへんが日本とヨーロッパにおける社会構造の違いかも知れませんね」

高木(啓)「自転車を移動の手段ということだけでとらえると世界が縮こまってしまうというか、



毎年、10月に宇都宮市で開催される国際ロードレース・ジャパンカップには全国から多数のロードレースファンがレース会場に押し寄せる。スポーツサイクルの普及を象徴するイベントだ(写真は2019年ジャパンカップのレースシーン)



電動アシスト自転車の普及は順調に進んでいる。今後も右肩上がり販売台数が伸びていくことは間違いない



なるはず。そこに官と民の協業の有り様の可能性が広がっていくのではないのでしょうか。官がつくり、民が運営するシナリオをつくるのは民間サイドであると思います」

岡田「駐輪場の場合、料金体系が地域の条例で決められていて、料金を変更できないという事情がありますね。しかしながら今の料金体系ではいろんなサービスを実施していくのは経営的に難しい面があります。地域の状況を含めてさまざまなケースがあると思いますが、民の施設で料金を上げて利用者サービスを最大化していき、官の施設でもそうした方向を探っていただくといったようなことも視野に入れていい時代になっているのではないのでしょうか」

亘理「日本ではなかなか難しい事情があると思いますが、スペインなどでは第三セクターで駐輪場を運営するケースが多いですね。そうしたやり方もあると思います」

高木(啓)「日本の指定管理制度ですと、民間企業が力を発揮しにくいということがありますが、その点、ヨーロッパ型のコンセッ

ション方式を採用できれば大分状況が違ってきます。コンセッションですと施設の所有権は公共側にありますが、運営権は民間企業に設定されます。運営権を担保にして資金調達することも可能です。つまり民間ベースで運営することができます。ヨーロッパはほとんどコンセッション方式を採用しています。このあたりの判断は総務省とか内閣府の判断ということになるでしょうが、コンセッション方式になると駐輪場の有り様も大

分状況が違ってくるはずですよ」
岡田「指定管理制度のガイドラインでは自治体の指導管理のもとで民間企業がノウハウを活用していくということになっていますが、実際にはなかなか難しい面がありますね。いろいろと工夫する要素があると言えるのではないのでしょうか」

高木(啓)「たとえば関西空港の飛行機の発着料金の設定などはコンセッション方式です。駐輪場の整備についてもいろんな方法が検討されてもいいのではないのでしょうか。業界の中でそういった声を上げていくことが必要だと思いますね」

岡田「駐輪場と商業施設を定借で貸すのでプロポーザルしてほしいといった動きもあります。今後、いろんな方法が模索されていくのではないのでしょうか。企業の対応力も問われるでしょうね」

駐輪ビジネス単体でなく、エリア事情を複合的にとらえた提案が必要

—自転車のステイタスを引き上げるような駐輪場が増えてほしいですね。

高木(啓)「個別の事例というもの積み上げていく必要があると思います。そういった中から最適な方法を模索していくというスタンスが大事です」

岡田「駐輪場の利用料金というのは長い間変わっていません。利用者に十分なサービスを提供していくためにもこの辺の感覚、考え方を変えていく必要があるのではないのでしょうか」

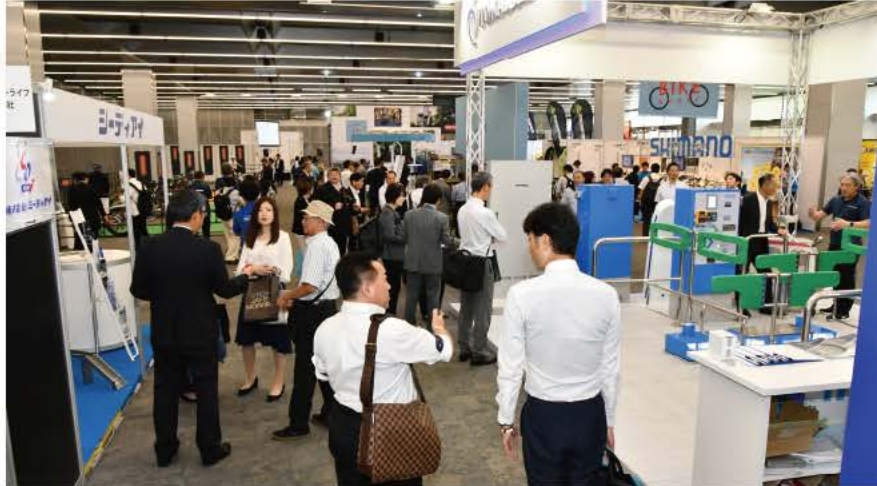
中島「駐輪場の料金を上げると違法駐輪が増えてしまうという考え方が地方自治体の中にあるんです。地域、エリアによって事情は違うでしょうが、利用者サービスを向上させることで状況は変わっていくと思います」
高木(啓)「駐輪ビジネス単体で考えるのではなく、複合的に考えていくことが大事です」

中島「商業施設は集客という問題があるので難しい面がありますが、エリア全体の活性化を視

野に入れ、その中で駐輪場をどのように位置づけていくかということでしょう。まちの活性化と自転車、駐輪場の価値を引き上げるということを一体で考えていかなければいけませんね」
亘理「コロナ禍において自転車の有用性に対する認識が深まり、利用者の幅も広がっています。自転車の世界はもっと自信を持っていいのではないのでしょうか」

岡田「自転車のステイタスを上げていくということが不可欠です。1万円以下の自転車が多いようでは駐輪場の利用料金を上げることは難しくなってしまう」

中島「自転車のニーズが多様化し、通勤・通学に加えてスポーツ、レジャーの中で使用される自転車が増えている現在の状況は、自転車ワールド全体が変革



BICYCLE CITY EXPOには自転車まちづくりを推進する多彩な製品が展示される

の時期にあると言えます。駐輪場に対する価値観も変わっていく節目にあるのだと思います。我々の提案力が問われる時代であるとも言えます」

亘理「マンションの駐輪場も状況が変化してきていると聞いております。自転車に対する価値観の高まりを反映し、駐輪場に対する取り組みを重視する物件が徐々に増えていくのではないのでしょうか」

しています。そうすることによって改めて気がつくことが多いですね。とても参考になります。国が観光立国を目指す中で今後、自転車ツーリズムの普及は本格化していくと思います。観光協会の出番が増えることは間違いないでしょうね。観光協会と自転車関係者が交流を深めていくことは大事なことです」

岡田「確かに自転車と観光という切り口は重視しなければならないポイントですね」

亘理「自動車ではいろいろとやっていることです。自転車もこれからその辺の動きをもっと強化していくべきですね」

高木(啓)「中島さんが言われたように自分自身が観光客になってみるというのは大事なことだ

観光客目線で自転車の利用環境、まちづくりを見つめ直すことが重要

—2020年はコロナの影響で中止となりましたが、毎年、東京ドームシティで開催しておりますBICYCLE CITY EXPOの出展者には自転車関連の企業だけでなく、異業種の企業も増えてきています。それは自転車を活用した新たなライフスタイルが広がってきたことの表れとも言えそうです。

中島「駐輪場を含めた自転車の利用環境を良くしたいというのは我々業界人共通の願いです。先ほどいろんな方式の話が出ましたが、どの方式が採択されるにせよその中で官民が協業体制をブラッシュアップしていくこ

とで最善の方法を考え、実施していきたいですね。自転車と観光の親和性を考えれば各地方の観光協会などとの連携も必要になってくるのではないのでしょうか。私は横浜のみなとみらいに住んでいますが、自分自身が観光客になったつもりで周辺を散策するように



都市部では省スペースに有効な垂直昇降式2段式ラックの採用が増えている(写真は渋谷駅東口地下自転車駐輪場)

と思います。京都に住んでいる私の友人がこんなことを言っていました。改めて京都市内をまわったりすると駐車禁止とかの張り紙が実に多いことに気がついたというんですね。京都は静謐な古都のイメージがあるのにこれでは海外から来た観光客ががっかりするはずだと言っていました。逆に我々がパリのノートルダム寺院を訪れた時、ウェルカムなどという看板が掲げられていたらうんざりします。同じことですね。自分が観光客になってみるという考え方は重要なことです。

自転車で街中をまわるといろんなものが見えてくるはずですが、自転車は街を回遊するにはスピード感がぴたりなんです。いずれにしても駐輪場を含めて自転車を活用したまちづくりが次のステージに行くためには観光目線が不可欠です」

岡田「自転車は移動、日常コースだけでなく観光、レジャー、スポーツ、防災などさまざまなシーンとの親和性があります。それを活かさない手はありません」

亘理「BICYCLE CITY EXPOでも年々、そういった多種多様な切り口が色濃くなっているようです。2021年はどんな商品、システムが公開されるのか、5月の開催が楽しみです」

—最後に2021年の抱負をお聞かせください。

岡田「2020年から新型コロナの不安が世の中に広がってしまいましたが、そこを乗り越えて



サイクリストに人気のつくば霞ヶ浦りんりんロード

新しい駐輪場のあり方を探っていきたくて考えています。こうすれば道が開けるのではないかと希望の光が見えてきつつあるので頑張りたいですね」

高木(啓)「2021年は社会、ビジネスの枠組みがかなり変わっていくでしょうね。大きな地殻変動がすぐそこまでやっていると、今までは官とか民とか分けて考えていたものがこれからは一緒になって考え、進めていかなければならない時代になったと思います。たとえば自転車道路の整備にしてもひとつのエリアだけで考えていたのでは採算が取れないはずで、日本全体で問題をクリアしていくという考えが求められるはずです。まちづくりもいろんな分野に働きかけることによって力強く前進できるのだと思います、その際、自転車は有効なキーデバイスになると思います」

中島「2020年は当社にとって転換点になりましたが、コロナ禍によってさらにそうした動きが大きくなりました。いろいろと実戦で学んだことを明日のビジネスに活かしていきたいと思っています。時代の流れを敏

感にキャッチするアンテナを研ぎすまし、自分自身も企業としてもカスタマイズしていかなければいけないと考えています。また、業界もさらにステップアップしていく必要があります。そんなことを視野に入れながら頑張っていきたいと思います」

亘理「ヨーロッパが自転車の活用ということに目覚めたのは1990年代のことで、日本はそれから10年遅れて自転車のまちづくりを始めています。しかし、今や20年くらい遅れてしまったと感じています。文明の歴史を概観すると、モビリティ革命で社会が変化していきました。船舶に始まり、鉄道、自動車、飛行機と移動手段が進化することで社会の仕組みが大きく変わったのです。次は自転車の時代ではないかと考えています。健康、利便性、環境問題などを考え合わせれば自転車の有用性はさらに高まっていくはずですが、ヨーロッパ型のコミュニケーションを参考にしながら日本の自転車ワールドが発展してほしいと願っています」

—本日は示唆に富むご意見をいただきましてありがとうございました。