

駐輪場は サービス 産業だ！



駐輪場グランプリの審査会の後、選考委員によって真摯な論議がかわされた

「2020 駐輪場グランプリ」の受賞作選考会が4月13日、東京都千代田区のKKRホテル東京で開催された。選考会では応募作をめぐって真剣な論議がかわされ、優秀賞、特別賞が決定したが、審査後、選考委員により自転車駐車場の現状と将来性に関する座談会、意見交換会も行われた。

時代の進化・変革を見据え、今後の自転車駐車場の方向性はいかにあるべきか。世の中のニーズに適合した駐輪場とは――。

示唆に富んだ珠玉の意見を紹介したい。

出席者

都市交通評論家

巨理 章

NPO自転車活用推進研究会理事長

小林成基

自転車政策評論家

片岡大造

自転車ツーキニスト

疋田智

司会

BICYCLE CITY 編集長

高木 賢

求められる “時代のニーズに適合した提案”



駐輪場の経営は駐輪場だけで成り立たない時代が来た。

一本日は2020駐輪場グランプリ受賞作品の選考会にお集まりいただいたわけですが、皆様には応募作品の評価を話し合っていたかとともに今後の駐輪場づくりの有り様、方向性といったことについて皆様のご意見をうかがいたいと思います。

亘理「今回はこれぞグランプリ大賞と言える案件は見られなかったものの意欲的な作品が多く、興味深く審査させていただきました。コロナ禍に苦しむ中、応募してくださった方々には感謝しております」

小林「個々の作品はそれぞれ面白いものがありました。強く感じたのはそれらの案件を組み合わせると一段とグレードアップした駐輪場ができるのではないかと。たとえば東海技研は松本市の駐輪場と最新機器のBeATを採用した横浜市・鴨居駅の駐輪場の2つを応募してきましたが、松本市の駐輪場にBeATを導入すればグランプリ大賞も狙えたような気

がします。ちょっと惜しい気がしました」

片岡「確かに、松本市の駐輪場は充分、優秀賞に匹敵しますが、さら

にその上のグランプリを目指すとなるとBeATのような先進テクノロジーの投入が必要だったと思いますね」

亘理「大阪のヴェロスタも今風のライフスタイルを意識した事例で面白い案件ですが、たとえば駐輪機にステディラックを使ったりすると一段とグレードアップするはずですよ」

小林「それにしてもヴェロスタの1ヵ月の使用料金が6600円というのは驚きですね。ビルの空き部屋をうまく利用しているのでしょうか、思い切った価格設定だと思います。ヴェロスタはフランチャイズ店を募集しているということですから今後の展開に注目したいですね」

疋田「ヴェロスタはスポーツ自転車専用の会員制駐輪場ですが、普通の自転車を対象にした案件があってもいいんじゃないかと思えます。そうすると現在のタテ型の駐輪ラックだけだと難しくなりますね。いろ



亘理章選考委員長

いろと工夫する中から時代の要請に見合った駐輪システムが開発されていくのだと思いますが」
「コロナ禍によってテレワークが増えたりする中で都会のライフスタイルが激変してしまいました。感染がおさまれば状況は変わっていくと思えますが、新たなライフスタイルの流れというものはある程度残るはずですよ。そうすると駅前駐輪場を中心とした駐輪場ビジネスの有り様も見直すべき要素が増えていくと思えます。時代のニーズに合った提案がさらに求められていく時代になるんでしょうね。」

小林「駐輪場の経営というのは駐輪場だけで成り立たない時代になると思えます。都民、市民のライフスタイルに駐輪場をどう機能させていくかといったことが問われるようになるはずですよ。たとえばアフターサービスの強化をはかるために、駐輪場とサイクルショップを組み合わせた駐輪システムを考えるといったようなことです。利用者に対するサービスを向上させ、その中で利益を出していく工夫が必要になるはずですよ。」

それと駐輪場がシェアサイク



本誌・高木賢

ルの拠点として利用されるケースが増えていくでしょうね。シェアサイクルは駐輪場の付加価値を拡充することになりますから。要は駐輪場が社会の中でどのようなサービスを提供できるかということです」

疋田「これまで駅前駐輪場というのは放置自転車対策の一環として位置づけられてきた部分が大いだと思いますが、今後はそういった意識を変える必要がありますね。放置自転車対策だけで止まっていたはビジネスとしても発展していかないでしょう。放置自転車の台数だけで言えば、かつて100万台あったものが現在は6万台くらいまで減っているわけですからね。これからの駐輪場には世の中のニーズに対応したサービスというものが求められると思います。そこに新たなビジネスチャンスも生まれるんじゃないでしょうか」

—シェアサイクルは日本で根付くでしょうか。

小林「シェアサイクルは日本でも一定のニーズが確立されたと思います。経済的に厳しい状況が続いている中で、シェア文化というものが定着しつつあります。最近ではカーシェアなども大分普及が進んでいるようです。シェアサイクルも一定の需要は充分に見込めるはずですね。駐輪場とシェアサイクルの組み合わせということが大事な要素になっていくでしょうね。

また、これからは電動モビリティなど新たな乗り物が開発されていくと思いますので、それ

らのモビリティと自転車の棲み分けをどのようにはかり、機能させていくかということも大切です。駐輪場もそのあたりの対応が必要になっていくでしょう。新しいライフスタイル、新しい乗り物に対して駐輪場をどのように適合させていくかということも大事なことだと思います」

国家論的な視点に 立った自転車政策の 必要不可欠

亘理「交通システムの視点からまちづくりを考える時は、歩行者、自転車を優先して考えるべきです。都市計画、交通計画の策定ではそうしたビジョンが大切です。そうでないと世の中がうまく機能していかないんじゃないでしょうか。スウェーデンの南部にあるマルメという都市では自転車専用道路が地下に整備されています。自転車で駅とか市役所に行く時、自動車と交差することなく通行できるようになっています。自転車に対する位置づけがしっかりしているんですね。日本でも自転車をいかに都市計画の中に組み込んでいくかが大事なことだと思います。駐輪場の整備もそうした視点が大切です。その点、ヨーロッパと較べると日本はかなり遅れています。コロナ禍にあっ

て、イギリスはさらに自転車政策を拡充しようという動きがありますね」

小林「日本の政策というのは中途半端になりがちなんです。コロナの問題にしても欧米に較べると日本はどうしようもない状況にはなっていないですね。だから対策も徹底できないというところがあります。どん底に落ち込むような事態になると抜本的な対策が不可避になるのですが。自転車政策にしても本当は徹底した政策を期待したいも



小林成基氏

のです」

亘理「戦前、船中、戦争直後の官僚というのは優秀な人が多かったし、物事を真剣に考え、実行していたと思います。駐車場法なども自動車が少なかった戦後もなくの時代に制定されていますが、よく考えられた法律です。今後、自転車政策を推進していく立場の人達にはそのへんの意識の持ちようといったことを期待したいですね」

疋田「自転車政策ということを考えて時、私が自治体に望みたいのはもっと市場調査をしっかりやってほしいということです。

駐輪場の整備に関して言えば、本当に人、自転車の流れとかを調査、勘案してつくっているのか疑問に思うケースがあります。効果的な配置になっていないところも見かけます。MaaSの中に駐輪場を組み込んでいくにしてもニーズをとらえた、自転車の通行量に適合した駐輪場の整備を進めてほしいと思います」

片岡「今後の社会の有り様というのがSDGs、すなわち持続可能な開発目標が基本であるとするれば環境、健康、安全といったことがベースとして考えられるわけで、強靱なインフラ整備やシェアリングエコノミーといったことも求められます。そうなれば自転車というのは当然ながら必要な選択肢になるわけで、海外ではそうした視点で自転車政策



正田智氏

が展開されています。しかし、日本ではまだまだそうした認識が弱いと言わざるを得ません。駐輪場の整備にしても地方自治体に押しつけられてしまっていると言えます。それでは駐輪場のことだけでなく、抜本的な自転車政策が展開できません。ヨーロッパのように中央政府が

もっと自転車政策に本腰を入れる必要があります。自転車を利用、活用したまちづくりを推進するような政治を期待したいものです。駐輪場の整備に関しては鉄道事業者のスタンスも問われるますね」

亘理「残念ながら、日本の鉄道事業者には国家論的な視点が欠けています。ヨーロッパでは鉄道会社の経営に国の役員が参画しています。国、地方自治体と鉄道事業者が一体感を持って鉄道事業というものを展開しています。鉄道会社ではありませんが、フランスの有力自動車メーカーであるルノーは事実上国営企業です。ヨーロッパではそれだけ交通関連の事業は国が主導しているということなんですね」

片岡「鉄道会社というのは本来、まちづくりの会社なんです。まちづくりを推進していく中で鉄道を経営し、利益を出しているんですね」

亘理「だからヨーロッパでは電車の中に自転車を乗せることができる仕組みをつくれるんですね。こういうことをやった方がいいとなれば判断が早いわけです」

MaaSが進めば 駐輪場もサービスの 勝負になる。

—日本でも自転車のポジション、

位置づけをもっと引き上げたいですね。

亘理「私は国民の年間移動距離に対する目標をつくるべきだと思います。現在、日本人の移動距離は1年間で平均1万キロくらいだと言われています。通勤・通学なども含めてです。ヨーロッパでは国によって多少違いますが、大体1万4000キロから1万5000キロくらいです。アメリカは突出して3万キロ前後です。移動距離、移動量というのはGDP、国内総生産に比例すると言われています。つまり、人が動けば経済活動につながるということなんですね。そういう議論が日本ではできていないです」

片岡「コロナ禍で難しくなっていますが、ゴー・ツウ・キャンペーンなどの狙いを考えればわかりやすいですね」

—駐輪場の利用料金というのは何とかならないのでしょうか。場所とかサービスの内容によってはもう少し利用料金が高いところが出てきてもいいように思いますが。

亘理「駅前駐輪場とデパートやスーパーなどの商業施設の駐輪場、自治体の運営と民営などケースバイケースで分けて考えるべきでしょう」

片岡「自転車が国の経済活動にとってどれだけ貢献しているかということが加味されてしかるべきです。そうしたことを踏まえて駐輪場の料金体系が決まっていくというのが本来あるべき姿だと思いますね」



片岡大造氏

小林「そういうところのデータがほしいですね。そういった判断材料があれば大分事情が違ってくるはずです」

足田「川崎市の調査では上限300円くらいまではいけるということが示されています。電車の乗車料金、クルマの駐車場料金よりは安いですが、自転車駐車場の料金も250円くらいは可能であるといったことが示されています。もちろん、駐輪場の利用料金は施設の状態とかサービスの具合によって判断されることなのでしょうが」

亘理「利便性の問題もありますね」

足田「自転車というのはクルマと違ってガソリン代がかからないので駐輪場の利用料金も安くしていいだろうというように考えられがちなんです。それは違いますよ」

小林「バス代が210円くらいですから自転車の駐輪料金も200円くらいまで引き上げることは可能だと思います。そのためには駐輪場もシェアサイクルとの共存をはかったりしてサービス向上をはかっていく必要があります。駐輪場のサービス体制と

いうものを見直す必要がありますね。その駐輪場があることによって、利用者の利便性がどれだけ向上するかといったことが問われる中で、駐輪場の選択肢が広がっ

ていくのだと思います。放置自転車対策だけを見ているようでは、とてもそこまでいきません。これからの駐輪場というのはサービス産業という意識を持たないと駄目です。駐輪場運営者の基本スタンスが問われる時代になったということでしょう。

それと大手駐輪場には大規模経営のメリットをいかに出していかかということに対して真剣に取り組んでほしいですね。たとえば防犯登録の問題です。その駐輪場に停めてある自転車ならば持ち主がわかるといったようなことに取り組むことも必要なのではないのでしょうか。利用者のメリットを拡充していくことも重要です。そういうことが出来るようになると駐輪場のステータスが確立されていくはずです。そうなれば必然的に利用料金の設定も変わっていくでしょう。いずれにしても駐輪場が果たす役割を見つめ直す時期に来ているのではないのでしょうか」

片岡「地方の駅前駐輪場では自転車を安全に預かる、保管するという駅前駐輪場はそれなりの料金体系になっています。民営

で十分に経営が成立する料金設定にしているところが多いですよ。たとえば茨城県の牛久市ですが、JR常磐線の牛久駅の近くには100カ所近くの駐輪施設があります。安全性、セキュリティの高いサービスを展開しているので利用者も安心して自転車を預けているんですね」

足田「それにしても100カ所というのはすごいですね」

片岡「茨城県とか栃木県、群馬県など北関東はもともと通勤・通学の自転車を重視しており、単価の高い自転車を購入する傾向が強い土地柄なんです。そういった県民性がベースにあって牛久の駅前駐輪場の経営が成立しているのではないのでしょうか」

足田「参考にしたい話ですね」

小林「MaaSの世界が進んでカード、携帯電話による課金システムが普及していくと駐輪の世界もサービス内容の勝負になっていきます。そういう将来像を見据え、そこに向かって今からどういった準備をしていかかということが大事です。今回の駐輪グランプリの応募作品にはそういった方向性を示したものがありましたし、また、それらのシステムを組み合わせると新しい世界が開けていくのではないかと強く感じました」

亘理「そういった進展を探っていくことが駐輪場グランプリを創設した意義だと思います」

―本日は駐輪場グランプリの審査と貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。