

センター独自の“提案力”と“実現力”で 公共駐輪場の付加価値を高める

山本 稔
本誌編集長

樺島 徹

公益財団法人自転車駐車場整備センター 理事長

【プロフィール】

樺島 徹 (かばしま てつ)

1960年10月27日生まれ 1983年3月東京大学法学部卒業 同年4月建設省(当時)入省 国土交通省都市・地域整備局都市計画課長 道路局総務課長 大臣官房審議官(都市局担当) 中日本高速道路株式会社取締役常務執行役員を経て 復興庁統括官(2018年1月退職) その後 三井住友トラスト総合サービス株式会社顧問 東日本建設業保証株式会社常務取締役を経て 2022年6月公益財団法人自転車駐車場整備センター専務理事 2023年6月 同 理事長

「第9波」に入っているといわれるだけに油断は禁物だ。しかし、それでも5月のコロナ5類移行後、日本経済は力強さを増しながら回復を遂げてきた。それに伴い、多様な企業、団体などがアフターコロナを見据えた事業計画や経営計画などを発表している。

公益財団法人 自転車駐車場整備センター（以下：センター）もそのひとつだ。3月24日の評議員会で承認された「令和5年度事業計画書」では、IT化の促進、利用料金の適正化、駐輪場の建設・改修などが盛り込まれ、次代を見据えた駐輪事業が掲げられている。我々の業界にも大きなプラス作用をもたらすことだろう。

今号の対談ゲストは、今年6月にセンター理事長に就任し、この事業計画を牽引する樺島 徹氏。目指す方向性やビジョンなどをうかがった。

収録：2023年10月3日

聞き手：本誌編集長 山本 稔

マンション管理組合で実感 自転車放置問題の根深さ

山本 まずは貴センターでの仕事を始める前の“自転車歴”からお聞かせください。公私において自転車とはどのような関わりがありましたか。

樺島 個人的には、子どもが小さかった頃は、家族で自転車で出かけることもありましたが、最近の移動はもっぱら公共交通と徒歩で、自転車に乗る機会はありません。仕事では、都市行政に関わっていた時期に、平成5年の自転車法改正のことは見聞きしていましたが、私の仕事とは直接的な接点がありませんでした。当時、環境都市づくりの議論も行っていました。自転車に関する問題意識は不足していたと思います。

山本 かつては都市計画において、自転車、駐輪場はあまり重視されていなかったのでしょうか。

樺島 モータリゼーションや、公共交通

の鉄道・バス、歩行者の隙間に位置していて、正面から受け止められた扱いはされていなかったのではないかと、という印象です。ただ、また個人的な話に戻りますが、駐輪に関する問題を深く考える機会がありました。10年ほど前、私は、自分が住むマンションの管理組合の理事長を務めたのです。問題になったのは駐輪場不足でした。満杯になってしまった上、3人乗りの大型電動アシスト自転車がが増えてスライドが円滑にできなくなったことから、エントランスへのアプローチ通路の両側に自転車が駐められ始め、いつの間にか100台近くも置かれてしまうようになったのです。消防の観点からはもちろん、マンションの美観を損ねる点でも問題となりました。当初、短時間の1、2台の駐輪だからと管理人がアプローチ部分に置かないよう強く言わなかった結果、「割れ窓」理論ではないのですが、どんだんエスカレートしてしまいました。

山本 では駐輪場を増設された？

樺島 しかしそれは管理組合の総会で否決されてしまいました。何とかしろと不満を述べる住民、誰が所有している自転車なのか分かるので、どけられないという住民などが入り乱れ、管理組合として非常に対応に苦しみました。まさに駅前放置自転車問題のミニ版だったのです。

山本 その後どうなったのでしょうか。

樺島 結局、自分が管理組合理事長時代には解決せずでした。その後、1回目の大規模修繕工事のためにアプローチ部分の駐輪を強制的にクリアランスしたことが契機となり、大規模修繕工事終了後も、コーンとチェーンでアプローチ部分には置かせない、置いてはいけないということ徹底し、今ではまったく放置されていない状態が保たれています。駅前放置自転車は減りましたが、マンションなどでは、今も住民の世代の推移に応じた駐輪場問題が発生しているかもしれません。

山本 駅前や、大型商業施設などにとどまらず、必要な場所に駐輪場を分散しておくことが大切だということですね。

樺島 管理組合での経験を経てこのポストに就き、以前の状況が気になって、全国自転車問題自治体連絡協議会（現・全国自転車施策推進自治体連絡協議会。以下：全自連）の10年史を拝見しました。危機的な状況をいかに脱したかを学び、改めて、自転車の置き場の問題は重要であり、置き場をうまく維持し、間接的に放置問題を再燃させないことを強く決意しました。そのために、視点を広くもちたいと考え、近くUR都市機構に講演に行った際にも聞いてみようと考えています。

山本 団地の駐輪場の運営についてお聞きになると。

樺島 はい。いわば自転車利用者の「出し手」の視点を「受け手」の我々が学ぶ構図です。電動キックボードの置き場についても興味がありますし。

山本 現在はバイク置き場に電動キックボードを誘導しているケースが多いようですね。

樺島 今はそうですが、今後一層注視していく必要がありますね。バイクと自転車はまったく規格が異なる別物ですが、電動キックボードというこれまでにないモビリティは、駐車する場所がまだ定かではありません。仮に放置されてしまった時、撤去する権限があるのかなど、自治体の問題意識はまだ深まっていないようです。

山本 私の肌感覚では、個人所有は少なく、シェアリングのほうが多い印象です。

樺島 そうかもしれませんね。環境は異なりますが、電動キックボードは構内の広い大学のキャンパス内で先に普及するのかもしれません。今度筑波大学に出向いた際にも状況を聞いてみようと考えています。

CYPS導入、キャッシュレス化加速 ITスタンダードの運営へ

山本 ではここから、貴センターの直近の取り組みについてうかがいます。まず、老朽化した建物、設備の安全性・利便性



を向上させる建て替え、リニューアル事業についてです。以前、亀戸（東京都江東区）のリニューアル事例を拝見し、防犯性、美観などが大幅に向上したと感銘を受けました。

樺島 ありがとうございます。当センターとしても新規の建設は一段落しており、既に駐輪場の面的な再編・再構築に

関わるようなリニューアルのプロジェクトが前面に出てきています。昨年度のトピックとなった埼玉県和光市、愛知県豊明市などもそうした性格を持っていました。当センターが管理運営する施設のリニューアルにも計画的に取り組んでいきますが、加えて、自治体の駐輪場のリニューアルプロジェクトを当センターにお任せいただくケースも出てきています。その中には、当センターが建設管理していた施設を譲渡後、再びお任せいただくに至ったという事例も含まれています。施設が完成したらそれで終わりではなく、循環していくことも大切なのです。まさに「サイクル」ですね。

山本 改めて貴センターの強みを挙げていただけますか。

樺島 第一に課題に応じた駐輪施策、例えば集約・増設・料金施策やプランづくりなど、ハード・ソフト併せた最適対応の提案力があると思います。第二に、提案を実現するため、必要な投資への柔軟な資金手当てを実行する、実現力で

す。このふたつを兼ね備えているからこそ、計画・整備・運営をトータルにお任せいただけるかと自負しています。整備手法としては、当センターに移管し、整備管理を行う基本型、つまり、PFI事業などというところのBOT型に加え、BTO型、無償貸し付けにより、当センターが改修およびその後の管理を行い利用料金で償還するRO方式、指定管理方式など、さまざまな実績があります。投資を伴う場合の資金需要は、工事等を行う時点に集中しがちですが、当センターが立て替えて平準化することも可能です。また、後から追加投資が必要となる場合にも、管理期間の設定の工夫など、柔軟に対応できることが大きな利点であると考えています。そして、これらを効果的に訴求するために、当センターの広告コピーも変更しました「ハード・ソフト併せた最適の駐輪課題対策」「財政負担を抑えた多様な整備手法」それぞれの項目を頭出しして、当センターがご提供できることを簡潔に整理しました。このようにPRすることで、より一層、当センターの存在理由を明確にしていければと考えています。

山本 貴センターをはじめ、各自治体、関係諸団体の尽力が奏功して放置自転車は激減しました。ただその一方で、逆に駐輪場に空きが生じているケースも見受けられます。

樺島 確かに近年、統計上も実感としても、駅前放置自転車数は激減しました。当センターの40年史を読み返してみると隔世の感があります。駐輪場の空き問題といえば、コロナ禍における駐輪場利用者の激減を思い出しますね。大都市圏においても、人口減少によって駐輪場の需要が減る近未来を見せつけられました。

山本 先々代の理事長の小澤敬市さんは機械化を推進する方針を打ち出されました。そして、先代の石井喜三郎さんはコロナ禍という未曾有の難局を管理運営の合理化の推進等によっ

直近のリニューアル事例



①② 愛知県豊明市の主要駅のひとつ、前後駅前にあった駐車場を駐輪場へリニューアルした。

③④ 埼玉県和光市の事例。外環自動車道上部の和光市外観（南）自転車駐輪場。

で乗り越え、さらにはロゴマークの一新など貴センターのブランドイメージ向上に資する取り組みを展開されました。樺島さんはいかがでしょうか。

樺島 今年度の重点のひとつとして「IT投資戦略～“ITスタンダード”の駐輪場運営への転換」の策定に取り組んでいます。この戦略の核を担うCYPS(Cycle Park web Service: web上で定期利用の申込から支払まで行う利用者サービス)は、先行して令和3年度に武蔵野市内全駐輪場で一挙に導入し、その後、昨年度中に多摩市、今年度には取手市、小田原市、相模原市など、比較的小規模の一部の駐輪場から広がっています。さらに10月1日からは関西にも拡大し、湖南市(滋賀県)で運用が始まりました。さらに11月1日からは埼玉県三郷市でも導入されます。ちなみに10月現在の導入箇所は24ヵ所、自転車・バイク合わせて1万2,000台(定数)規模となっています。

山本 今後の数値目標はありますか。

樺島 CYPSについては導入を加速し、今後5年以内に定期利用約20万台の半分をカバーする規模に拡大したいと考えています。また、キャッシュレス化は、第一段階として対応箇所を足元の74%から、3年後には90%程度まで引き上げること、その先に現金取り扱いの縮減を目指すといった目標を掲げようとしています。今年度下期は、来年度以降の中期経営計画策定の年に当たるため、これらの数値目標が次の中計の柱となりそうです。

山本 従前は“IT難民”をつくらないため、現金精算もできることが駐輪場に求められる条件でしたが、やはり徐々に割合は変わっていくわけですね。

樺島 民間駐輪場の中には「キャッシュレスのみ」と割り切っているケースも見られますが、自治体は違います。両方の選択肢を用意し、IT弱者も包摂する必要があります。CYPSもその思想に則っていて、まさに「スタンダード」になるものと考えています。セーフティネットが

必要というわけです。とはいえ、デジタルとアナログの双方を用意する体制は未来永劫ではないでしょう。ITの利便性を実感していただきながら徐々に移行できればと考えています。これは余談ですが、国土交通省時代の2000年頃、高速道路のETC方式を立ち上げた時、制度づくりに携わりまして、当時は「なぜ高いお金をはらって車載器を付けなければならないのか」と反発の声を多くいただきました。しかし最近ではご存じのとおり、首都高もETC専用入口が増えましたよね。当初は均一料金の首都高にはETCのメリットが薄いという声もありましたが、20年余りで大きく変わりましたね。

駐輪場料金の適正化は利用者のメリット訴求もセットに

山本 料金の話が出たところで、駐輪場の料金のあり方について伺いたしたいと思います。まず、駐輪場の有料化についてお考えを聞かせていただけますか。

樺島 個人的には二つの次元がある問題だと考えています。まずひとつは、安ければ安い方が良いのか、さらに言えば無料が理想なのか、という問題です。利用者負担の点だけ見れば、無料が理想とも言えますが、社会システムとして考えた場合はそうとも言い切れません。先にお話した全自連の10年史によると、無料駐輪場を開設したところ需要を増やしてしまい、その後、有料化にたどり着いたということです。そしてもうひとつは、複数の駐輪場を面的に運営する中で、料金差の選択肢を提供し、市場原理を通じて、最適利用を実現しようという発想。当たり前聞こえるかもしれませんが、始まったのはそれほど古い話ではありません



ん。これからもどんどん深めていくことが求められる問題だと思っています。

山本 では、諸物価や人件費高騰による、駐輪場料金の値上げ、適正化についてはどうでしょう。

樺島 物価、人件費の高騰との釣り合いを取る必要があるのは基本的な話です。

明解な広告でセンターの存在意義を訴求

自治体駐輪場の「サイクル」をトータルにサポート

- 整備・資金手当て
- 駐輪施策・プランづくり
- 管理運営・改修

ハード・ソフト併せた最適な駐輪課題対策

- 不足する駐輪場の新設、大型自転車、バイクの受入れ拡大
- 複数駐輪場間の利用の平準化、混雑する駐輪場の利用環境の向上
- 人件費上昇や求人難に対応した最適な機械化・省人化

財政負担を抑えた多様な整備手法

- BOT方式(当センターに移管)
- RO方式(当センターに無償貸付)
- 指定管理者方式

Before After

公共的駐輪場の将来ビジョン確立を目指して
公益財団法人 自転車駐輪場整備センター
 Email: info.gyoumu1@jitensha.jp URL: https://www.jitensha.jp/
 〒1103-0021 東京都中央区日本橋本町4-6-7 日本橋日通ビル4-4階
 本 部 電話 03-6262-5320(代表) FAX 03-6262-5330
 大阪事務所 電話 06-6449-0991(代表) FAX 06-6449-0994
 名古屋事務所 電話 052-586-6841(代表) FAX 052-586-6855

自治体駐輪場の更新や運営を、プランづくりから資金手当て、管理まで一気通貫に支援する体制をPR

最低賃金上昇などの費用増の影響は、合理化努力を積み重ねても限界があり、費用増を利用料金に転嫁せざるを得ないことは、今年度の事業計画のひとつの項目として特に項目を立てています。我が国は過去20～30年デフレが続き、物価が低い水準で安定していたため、国民は“値上げ慣れ”していません。原価が上昇しているから料金を値上げするというのは、基本線としてはそのとおりでしょう。しかし我々は、公共料金についてはそんなに単純に認められ、受容されるものではないことも経験してきています。

山本 なるほど。

樺島 そこで重要なのが発信の仕方です。合理化努力が尽くされているか、経営情報が示されているか、という点に加えて、“プラスアルファ”を前面に訴求する必要があると思っています。参考になる事例が今般の鉄道運賃の値上げです。バリアフリー投資を背景とした料金改定であるなど、利用者側が実感できる環境改善メニューと組み合わせで打ち出すという工夫がなされていると感じました。

山本 そういえば、東海道・山陽新幹線の「のぞみ」が、繁忙期に限って全車指定席にすると発表しましたね。

樺島 そうでした。高速道路の料金は高いから値下げしろと言われるのに、利益率の高い新幹線に対してそうした声は聞こえてきません。個人的には、その違

いは何だろうか、つい考えてしまますね。さて、話を駐輪場に戻すと、人件費や物価上昇率によっては利用条件が何も変わらず値上げが必要という厳しい事態もあり得るかもしれませんが、まずは利用者側が改善を実感できるようなメニュー、例えばキャッシュレス化などの利便性向上や施設の美化、混雑緩和などと組み合わせ、それを契機とした利用者負担をお願いするという取り組みを重ねていくことになると考えています。下期は、こうした観点からの施設の改良について重点的に取り組んでいきたいと思ひます。

センターならではの機動性でヘルメット着用促進にも寄与

山本 貴センターでは、今年4月から始まったヘルメット着用の努力義務に関しても取り組みを行われていますね。

樺島 はい。ただ、実を申しますと義務化直前の3月時点では、理事会・評議員会でヘルメット着用について駐輪場側の考え方を問われても、きちんと答えることができていなかったのです。そこで部内でその反省を踏まえて、アイデア出しや問題整理を行った上で、ヘルメットロックという取り付け器具をモニター試供品として提供し、アンケートに答えていただくという取り組みを実施する方向

性を打ち出し、具体化しました。

山本 駐輪中の自転車本体にヘルメットを取り付け、施錠しておけるアイテムですね。

樺島 駐輪時のヘルメットの保管方法のひとつとして提案し、「置き場がなく、持ち運べもできない」といった理由からヘルメットを着用しない階層を少しでも縮小することに寄与できるのではないかと考えました。この“階層”の存在は当センターの仮説ですが、ともあれ、ヘルメット着用の促進に貢献できるのではないかと考えています。大局的に見れば、駐輪場のヘルメット着用への関わりは間接的なものでその効果は大きなものとはならないかもしれませんが、でも、まずは実践してみ、アンケートの回答等、情報を整理したいと思っています。このような機動性は、失敗が許されないプレッシャーの下にある行政よりも、我々の方が取り組みやすいはず。ヘルメットロックのような実験的試行的取り組みは、これからも考えていくことになるでしょう。

山本 ヘルメットといえば、最近、都内でシェアサイクルを利用しているインバウンドの方々を見る機会が増え、彼らの多くがヘルメットをかぶっていることを思い出しました。彼らがヘルメットを持って訪日したのか、どこかで借りているのかは不明ですが、ともあれ自転車とヘルメットはセットという意識が高いようです。日本での着用率はまだまだ低いのですが、幼児、児童に限るとかぶっている子どもはかなり多い。彼らが成長した頃にはヘルメット着用は一般化しているかもしれません。

樺島 着用率向上のカギとなるのは、やはり法的規制ではないでしょうか。20世紀終わりの道路整備五箇年計画では、当時1万人近くいた年間の交通事故死者数を、21世紀初頭に半減させるとしましたが、達成したのです。ただこの背景には、道路整備よりも、厳しい飲酒運転の取り

//////////////////// ヘルメット着用促進の取り組みも //////////////////////



センターのHPではヘルメットロックの着用方法を動画で案内しているほか、ヘルメット利用状況等についてのアンケートも実施している。

締め、シートベルト、チャイルドシート
の着用義務化などの寄与が大きかったと
考えています。

山本 警察庁が自転車の交通違反に対
して“青切符”導入を検討し始めています。
ヘルメット着用が努力ではなく「義務化」
され、取り締まり項目に加わったら、効果
はかなり大きいでしょうね。いずれにせ
よヘルメットロックの試供やモニタリン
グに関する施策は、自転車の海外供与や
自転車マナー啓発等の様々な活動と同様、
社会貢献に資する貴センターならではの
取り組みだと思えます。今後も継続して
行っていただければと思います。

樺島 また情報やアイデアをお聞かせ下
さい。

私の役割は「3段ロケット」の 2段目から3段目に 推力をつなぐこと

山本 では最後の質問です。理事長はこ
れからのセンターをどのような団体にし
ていきたいとお考えでしょうか。抱負、
目標などを教えてください。

樺島 昨年6月からの1年間、専務理事と
して当センターの業務に取り組む中で、「3
段ロケット」というイメージを持っていま
す。1段目は、前石井理事長が新型コロナ
禍に直面し、成果を挙げられた「合理化」、
言い換えれば「筋肉質化」だと思えます。
2段目は、さらなる機械化やDX対応で、
その柱がCYPSの汎用化・スタンダード
化です。ただ、1段目の推力のプースター



ヘルメットロックの第1回試供は、今年7月末、武蔵野市の自転車安全講習会の機会を利用して行ったという。「まださほど時間が経っておらず、調査の最中です。どんな情報が集まるか楽しみです」と樺島氏。

が効いている間に着火して二段目の推力
を得ないと、失速して軌道を外れてしま
うでしょう。そして3段目は、その上で、
これまでになかった新たな価値の創造と
いうことになると思っています。新しい
技術なども取り入れながら、便利で快適
な都市交通やまちづくりなど、他の分野
と連携することも有効でしょう。その上
で利便性に応じ、合理化に見合った適正
な料金の下で、持続可能な経営を安定軌
道に乗せていきたいと考えています。

山本 なるほど。3段ロケットの例えは
分かりやすいですね。

樺島 ありがとうございます。ただ、こ
うした前向きな話は、一足飛びに実現で
きるものではありません。まず、目の前
の大きな課題、例えば人件費の急激な上
昇への対応、遅れていた機械化のスタン
ダード化に取り組むことが大前提です。

そして、その上で展開していくことにな
ります。私の役割は、2段目から3段目に
推力をつなぐことだと感じています。

山本 将来を見据えると、各地でコンパ
クトシティ化が進展した場合、自転車が
担う役割は大きくなると思います。今後
の地方部を含めた駐輪場のあり方につい
てはいかがでしょうか。受益者負担の原
則から有料化が進んで然るべき、と見る
ことができそうですが。

樺島 有料化するには何らかの付加価値
が必要です。ただ、これだという絶対的
なセオリーはありません。当センターは、
いわばコンサル的な存在として情報を提
供しつつ、取り組める案件があれば積極
的に臨んで参りたいと思います。

山本 承知しました。本日は貴重な時間
をいただき、誠にありがとうございました。
今後ともよろしくお願い致します。 **PP**

聞き手：本誌編集長 山本 稔 (やまもと みのる)

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工芸学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする(有)サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

過去の対談記事をWEBで公開しています

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

