

SDGs、駐輪中の充電装置… 未来につながる取り組みに力を注ぐ

山本 稔
本誌編集長



東孝太郎
日本サンサイクル株式会社 代表取締役



【プロフィール】

東孝太郎 (あずま こうたろう)

1961年9月4日福岡県生まれ。1980年3月福岡県立東筑高等学校卒業、同年4月中央大学商学部入学。1984年3月中央大学商学部卒業、1985年1月サンサイクルシステム株式会社入社、同社より日本サンサイクル株式会社出向後、移籍。1990年7月サンサイクルシステム株式会社取締役就任、同年9月日本サンサイクル株式会社取締役就任。2024年4月同代表取締役就任。2014年5月一般社団法人自転車駐車場工業会理事就任、2023年5月再任

日本サンサイクルは、時代を先取りした「都市型レンタサイクル」の提案や、非接触カード技術を応用した運営管理など、現代の自転車、駐輪場の運用・運営を語る上で欠かせないシステムづくりに関わってきた老舗企業だ。今回ゲストに迎えたのは、今年4月に同社代表取締役役に就任した東 孝太郎氏。常に新しいことに挑戦してきた企業のトップらしく、東氏もまた、進取の気性に富んだ人物である。対談は、日本サンサイクル独自の取り組みから自転車駐輪場工業会全体が関わる課題におよび、充実の時間となった。

収録：2024年7月2日
聞き手：本誌編集長 山本 稔

社員の資格取得を支援 スキルアップと会社発展を両立

山本 改めてとなりますが、日本サンサイクル株式会社代表取締役社長就任、おめでとうございます。対談を始めるにあたり、この業界に入られた理由をうかがってもよろしいでしょうか。

東 実は、学生時代は特にこの業界に興味があったわけではなかったんです。目指していたのは教職員でした。そのため試験勉強に励まなければならなかったのですが、実態はアルバイト一筋の大学生活で、一次の一般教養試験に不合格となってしまいました。卒業後は「働きながら勉強して、教員採用試験に再挑戦する！」と親をなだめて東京に残りました。

山本 大学卒業後に日本サンサイクルさんとの出会いがあったと？

東 はい。当時創設したばかりの弊社の初代社長とご縁があり、「うちに来ないか？」の一言に「はい、行きます」と答えて入社運びになったわけです。ちなみにこれは余談ですが、日本サンサイクルに入社が決まった一方、ろくに教職試験の勉強はしていなかったのもまったく自信はなかったのですが、2度目の受験に臨んだところ、何故か合格してしまい

まして(笑)。この報を知り、両手を上げて喜んでいて親を納得させるのに大変苦労した思い出があります。

山本 ご両親とも教職に就かれていたということでしたから、確かに、東さんの決断には即座に納得できなかったかもしれませんね。

東 ところで私がこの業界でキャリアを積み始めてしばらくした頃、サイカパーキング株式会社の社長をされていた森井博さんに挨拶に参りまして、その際に言われた言葉がとても印象的だったんです。

山本 どんな言葉をかけられたんですか。

東 単刀直入に「御社のアイデンティティは何かね？」と。そこで私は「弊社はファブレスではありますが、立体機械式の都市型レンタサイクルシステムのメーカーとして出発した経緯がありますので、日本サンサイクルの一員として、モノづくり企業の基礎固め、発展に尽力していきたい」といった内容の話をしたんです。すると森井さんは「モノづくりだけにこだわる必要はない。日本サンサイクルは“メモリアルアートの大野屋”を目指すべきで、東さんもそのために力を尽くしたほうが良いのでは」とおっしゃったんです。

山本 メモリアルアートの大野屋。その真意は…？

東 大野屋さんは石材店として創業しましたが、その後、葬儀、仏壇、供養など、仏事全般に関するサービス企業へと発展を遂げました。ですので、日本サンサイクルもメーカーだけでなく、駐輪全般に関わるサービス展開を視野に入れるべきではないかとのアドバイスでした。あの話に大変得心致しまして、以降、私が仕事をする際の大きな指針となっています。

山本 確かに御社はそうした経緯を辿って発展を遂げてきたと承知しております。では、代表取締役就任から3ヵ月ほど経ちましたが、改めて抱負をお聞かせいただけますでしょうか。

東 弊社は1984年3月1日が創立日で今年の2月末をもって丸40年が経ちました。社歴は長いものの、中身は「中小企

業」そのもので、良い意味で“家庭的”で“ほんのり”した良い会社ですが、あえて厳しいことを申せば、時代の変革にあまり付いていけない側面もあるかと思っています。地方自治体や大手ゼネコンを客先とする弊社だけに、もちろんこのままではいけません。例えば、近年頻繁に目にし、耳にする“DX”“コンプライアンス”などの横文字、カタカナに対しても、当然目をつぶって通り過ぎることはできず、学び、遵守し、弊社の成長の糧にしていく必要があります。

山本 なるほど。

東 これまでは経験や腕だけで「できる」「やれる」と言っていた業界のように思いますが、これからは実際に臨む仕事に必要な「知識」と、それを裏付ける「資格」が必要となってくると思います。そこで弊社では、社員が携わるビジネスに関わる必要知識を持つための各種セミナーを積極的に受けさせ、資格の取得も推進しています。これらの正しい知識が従業員自身を守るとともに、お客様にも正しい情報を提供することにつながると考えているからです。ちなみに資格取得については、私自身、社長就任前に実践しているんですよ。

山本 どんな資格に挑んだんですか。

東 「二級土木施工管理技士」で、おかげさまで2022年3月に合格しました。その前年、60歳・還暦を迎えるにあたってこの資格への挑戦を決意したんです。毎朝5時起きで、約700ページの分厚い参考書を毎日4ページずつ学び、1年で同じテキストを2回繰り返して準備しました。試験勉強は決してスムーズに進んだわけではなく、1歩進んで2歩下がるといった感じでしたが、それでも一発で合格できたのは自信になりましたね。

山本 まさに有言実行ですね。

東 ありがとうございます。現在、建築系の資格試験に挑戦中の社員がおりますし、既に労務管理士の認定を受けた社員もいます。いずれも弊社の業務に関連する資格であり、資格取得者にはインセンティブとして資格手当を付与しています。



山本 素晴らしい。弊社も見習わないといけないと思います。

東 ありがとうございます。

脱炭素に資する取り組み 木製サイクルラックの挑戦

山本 東社長が先導する取り組みのひとつに、SDGsに資する展開があると承知しております。代表的な事例が、2022年に販売を開始された木製サイクルラックの製品化です。本誌22年6月

号でもニュースとして掲載致しましたが、改めて着想の原点、目的、今後の展望などを教えてください。

東 開発のきっかけは、複数の大手ゼネコンが、高層ビルの躯体に木材を利用する取り組みを始めたことです。近年“気候変動”に伴う“経験したことの無い”あるいは“記録的な”といったフレーズを聞かない日はほとんどありません。日本政府は、2030年度において、2013年度比温室効果ガス46%削減を目指すこと、さらに50%の高みに向けて挑戦を続けることを表明しています。そうした数値目標を設定するのは大切なことだと思う半面、果たして本当に達成できるのだろうか、との疑問もあります。

山本 確かに。

東 そこで我々にもできることが何かないかを考えていくなかで、弊社としての問いかけのひとつとなったが、木製サイクルラックなのです。我々が日々取り扱っている商品は主に自転車の駐輪用資材、機器です。自転車はエコモビリティとしてすべての方々から認められていると思いますが、その自転車が化石燃料で作られた材料を採用した機器に駐輪しているのはどうも納得がいかない……そんな思いからご提案致

しました。

山本 導入事例を教えてください。

東 プロトタイプの商品を浦安市駐輪場の指定管理者である公益財団法人うらやす財団様のご協力のもと、半屋内の駐輪場内と完全屋外の駐輪場に設置させていただき、2年が経過しようとしております。昨年最初の1年目のメンテナンスでは、半屋内設置のラックはほとんど問題なく利用できておりますが、やはり完全屋外となるとユーザー様方が望まれる耐用年

数には届かないかなと思っております。ただ、そもそもの目的はSDGsに資する製品なのであり、同じテーブルに乗せる必要はないのかなとも感じております。

山本 もちろん耐久性が高いのに越したことはありませんが、そうした取り組み姿勢の訴求も同様に大切ですね。

東 はい。例えば、自然が豊かな森林公園のような施設に、木製の上屋と木製のサイクルラックが設置してあり、子供たちが楽しげに自転車を駐輪した後、もの珍しそうにラックを眺めている、そんな風景があれば良いなと思っています。いずれにしても私は、国連のグテーレス事務総長が昨年発した警告「もはや地球温暖化ではない、地球沸騰化だ」、このフレーズがいまだに頭から離れません。今年の夏も昨年並みか、それ以上に暑く、危険な夏になることは必至ですし、来年以降もこうした気候は続きそうです。わずかでもそれを軽減できるような取り組みを継続していくことが、我々の責務だと考えています。

“いつか花咲く時は来る” インスタで自ら情報発信

山本 2023年1月からは、インスタグラムを立ち上げて木製サイクルラックの訴求に加え、自転車にまつわる世界のトピックやSDGs関連の話題を発信されています。この業界ではSNSを駆使した情報発信はまだ比較的少なく、良い取り組みだと私は受け止めています。

東 ありがとうございます。木製サイクルラックが完成した後、どうやって訴求していこうかと思ったときに浮かんだのがインスタグラムでした。ただ、お恥ずかしいことに、当時私はインスタに写真やテキストをあげる方法を知らなかったんですね。そこで取引先の金融機関で営業をされている女性に教を請いまして(笑)、ノウハウを習得しました。

山本 東さん自ら記事をアップしているんですか。



東氏の「二級土木施工管理技士」をはじめ、社員の取得した資格を社内に掲示。今後、この数がさらに増えていきそうだ。



◀InstagramのQRコード

東 ええ。弊社のInstagramは開設から日々の投稿に至るまでの一切を私を取り仕切っております(笑)。『パーキングプレス』の弊社広告にもQRコードを掲載しております。が、あまりの反響の無さには私個人驚いております(笑)。

山本 そ、そうですか……。

東 「インスタ見ましたよ!」のひとつが聞ければと思うのですが、いまだになく……。これがすなわち、自転車駐輪業界の縮図かな?とも思っております。SNSで投稿をされている方々が「いいね!」欲しさに色々なことを考え、工夫されているご苦労がよく分かります。しかしながらこれも“草の根運動”で、いつか花咲く時が来れば良いという思いで投稿を続けています。

山本 この対談を通じて、できるだけ多くの人に知っていただくことを願います。ともあれ、SNSで発信し続けていくの

はもちろん良いことです。御社のブランディング、ひいては企業イメージ向上に寄与するのは間違いありません。

東 ありがとうございます。「木」については、先に申し上げた大手ゼネコンによる木造ビル以外にも、例えば近年リニューアルや建て替えを行った区庁舎や市役所、公共施設などでも導入事例を目にする機会が増えました。もちろん弊社の木製サイクルラックは、それらの建造物との親和性が高いので、今後もSNSを積極的に活用して参ります。

山本 そうですね。大阪・関西万博の大屋根(リング)は世界最大級の木造建築物となるそうで、これからますます「木」への注目が集まっていくでしょう。御社の木製サイクルラックにも大いに期待しています。

東 ありがとうございます。

**これまでの成功体験に拘らず
新たな発想・実行力で生き残る**

山本 では話題を変えて、自転車駐輪業界を取り巻く課題についてお聞きしたい



と思います。現状〜将来にかけて、どんな点に問題があるとお考えでしょうか。

東 その質問にお答える前に、前提として、これまで我々の業界がどのような課題に対処してきたか少し振り返っても良いでしょうか?

山本 もちろんです。

東 これまでは駐輪対策というとハード面に多くの労力が注がれていました。つまり、駅前不法駐輪であふれた自転車をどのように整然と駐輪してもら

////////// 日本サンサイクルの強み Vol.1 ~ SDGsに資する「木製サイクルラック」 //////////



①重量の重い、子ども2人乗せ電動アシスト自転車もしっかり駐輪できる。②ラインナップは部材の規格が定められていて複数台の設置に適した規格品(写真)と、好みのデザインを指定して、すべて手作業でつくる「オーダーメイド品」の2種。③④規格品の導入事例。緑が多いロケーションでは特に親和性が高い。



うか、そのためのハード＝駐輪場の開発に業界の力が集められてきた経緯があります。

山本 御社もかつては、不法駐輪対策に注力されていましたよね。

東 ええ、冒頭申し上げたとおり、設立時の弊社は「立体機械式の都市型レンタサイクルシステム」のメーカーでした。このシステムは、かつて「銀輪公害」と言われた駅前不法駐輪問題のソリューションとして弊社が提唱したものです。当時、多くの駅の前には、ほぼ24時間を通じて、不法駐輪があふれていたのはご存じのとおりです。不法駐輪は主に2つの種類に分けることができました。ひとつは、朝、自宅から駅に来る人たちが置きっぱなしにした「日中の放置自転車」、もうひとつは駅と学校や職場との往復に使われていた自転車で、終業・退勤後に自転車で駅に戻ってきた人が、駅前に不法駐輪した「夜間の放置自転車」です。こうして日中と夜間に放置自転車が連続して置かれたため、1日中不法駐輪が絶えることがありませんでした。

山本 御社の不法駐輪ソリューション

の発想は、朝、駅前に置きっぱなしにされた自転車を、その駅で下車した人が学校や職場と駅間の移動に活用するというものでしたね。そして、そのサイクルが回ることで駅前の不法駐輪は理論上ゼロになり、人の移動の利便性も損なわれなと。

東 そうです。現在では、レンタサイクルポートを駅周辺に配置し、そのポートに置かれている自転車で自宅・学校・会社との往復を行う仕組みになっています。観光地のような特定の自転車を利用者に貸し出すレンタサイクルではなく、自転車を特定せずに利用者に貸し出すスタイルです。つまりシェアサイクルですね。

山本 その仕組みを30年以上前に実現したわけですね。すごい。

東 先にも触れたとおり、弊社のレンタサイクルポートには立体式もあります。これは、高価な駅前の土地を約1㎡占有する自転車を100円ほどの安価な料金で貸すならば、いっそ立体式にして余剰土地を生み出し、創出されたスペースで高い利益を生むビジネスを展開していただく方が駅前の発展に繋が

るという考え方です。

山本 令和の今、駅前の不法駐輪は大幅に解消しています。今後の自転車駐輪業界の課題は何だと思われますか。

東 ハードからソフトに視点を移し、いかに発想・発信していくかだと思います。働き方改革やバーチャル体験環境の普及で人の移動が減少したことや、少子化問題もあって、自転車利用者のパイは、今後さらに縮小していきます。我々の業界が今までの考え方の延長線にあって良いはずはなく、新たな発想力と実行力のある企業だけが生き残れると考えています。まあ、これはすべての業界に共通することでしょうけどね。

自転車メーカーとの協働で次世代型の駐輪装置開発を

山本 今年5月、改正道交法が成立し、「青切符」で自転車の交通違反取締りが可能となりました。2年以内には施行の見通しです。また、昨年4月からは自転車利用者にヘルメットの着用の努力義務が課されました。このように自転車

//////////////////// 日本サンサイクルの強み Vol.2 ~いつの時代にも調和する製品 //////////////////////



日本サンサイクルが1990年代以降にリリースした商品は、SDGsの概念を先取りしたものが多い。
①「サンレンタサイクル」。環境に合わせてユニットを組み上げ、小さな容量で大きな駐輪効果を発揮。完全自動化による共用自転車の使用とその管理で放置自転車を削減。②ソーラーパネルで得た電力で自転車の電磁ロックや料金計算機能をまかなう「サンラッキー」。③④突起部分が柔らかいゴム製で視覚障害者に区画区分を知らせる「トッキーライン」。カラーオプションも豊富。

利用の環境が変わる昨今、自転車利用者に対してどのようなアプローチが求められるとお考えでしょうか。

東 私はチャリツキニストで、朝夕の移動中、恐らく車の免許をお持ちでないであろう自転車利用者の自己中心的な走行や、自動車の動きの予想が出来ていない乗り方を頻繁に目撃します。法整備は進んでも、まだ各ユーザーの意識改革までは至っていないと感じています。

山本 最近では電動キックボードや違法のモペッドも増えており、自転車利用の環境は混んとしてきていますね。

東 私が小学生の頃、校庭で模擬の信号機が置かれた自転車教習所のような場所で、お巡りさんによる交通安全教育が行われ、修了者には免許証のような終了証が渡されて、とてもうれしかった記憶があります。翻って現在、「青切符」で取り締まる以前の対策として、少なくとも自動車の免許を取得していない自転車利用者には、何らかの事前教習などが必要だと感じています。

山本 ありがとうございます。では最後に、一般社団法人自転車駐車場工業会（以下「工業会」）理事としてのご意見をお聞き致します。工業会では、自転車の多様化が進む中、誰もが安心して使える自転車駐車場の普及を目指していますが、今後、どのような取り組みが求められるとお考えでしょうか。

東 自転車の駐車装置を作っている我々の業界が、装置に乗る自転車の仕様がどう変わろうとしているのかという情報を得ることで、おのずと作るモノが変わってくると思います。すべての情報のヒアリングは難しいとしても、



「SDGsの取り組みは“チリツモ”の精神が大切。地道にコツコツと継続していきたいと思っています」と語る東氏。スーツ胸元のSDGsバッジは、常にその精神を忘れないように自分を戒めるために付けているそうだ。

主要メーカーと情報交換を密にして、自転車車両がこの先どのような方向に向かうのか、リリースされる車両の状況を知っておくことが大切ではないでしょうか。自転車メーカーと二人三脚ができれば、より適切な駐輪施設が増えると思います。

山本 折も折、つい最近、自転車メーカーさんのほうから情報共有、意見交換の目的で、工業会の事務局に打診があったそうです。これを機会に連携を深め、より良い方向を探れると良いですね。

東 おお、それは良い話ですね。それともうひとつ、駐輪中に充電できるラックがあるととても良いと思っています。非接触式の充電装置が世に出て来たとき、そのメーカーさんを伴って、某自転車メーカーさんに「駐輪中の充電を実現するための情報交換、共同開発などは考えられませんか？」と同行訪問したのはもう10年ほど前だった気がします。ちなみにこれは個人的な経験ですが、自転車の充電バックをマンションの自宅に

持ち帰って充電し、翌朝、駐輪場で、満充電されたバックを自宅に置き忘れていたことに気づいたときのショックは、結構大きいですよ（笑）。しかし、この種のアクシデントは、駐輪場に充電機能付きのラックがあれば回避できることも多いと考えられ、利用満足度はかなり高いはず。その付加価値は、利用料に付加できるものと思いますし、駐輪場事業者側にとってもメリットは大きいでしょう。もちろん、実現するには自転車メーカー側のさまざまな仕様の統一が必要なため、現実的にはかなり難しいのですが……。ただし近い将来、自力で漕ぐ機能がない100%電動の自転車がリリースされるともいわれており、その普及状況によっては、早急に対応する必要があるかもしれません。

山本 分かりました。本日は日本サンサイクルだけでなく、工業会全体として取り組むべき方向性についてもお話いただき、大いに刺激を受けました。誠にありがとうございました。 **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

