

駐輪場業界の課題と展望

自転車通勤推進のために必要なこと



新型コロナウイルスの影響による自転車通勤の増加は、自転車通勤の普及拡大が従来より望まれていたという意味では確かに喜ばしいことだが、手放して喜んでばかりでもいられない。個人の生活スタイルの変化は場合によっては個人だけの問題では済まず、周りも対応しなければそこに歪みが生じてしまう。自転車通勤制度をスタートさせた企業の話から、今後の課題について考えたい。

取材・文：前田利幸

労働基準法上では自宅から会社への移動は労働時間に含まれないとされているが、通勤手当というものが存在することを考えれば、ある程度は会社側の管理下にあるということになる。労災保険法（労働者災害補償保険法）上では通勤は住居と就業場所への移動と定義されており、途中で経路を外れたり中断したりする場合を除き事故に関しては保障がされる。これらのルールを鑑みると本来、通勤する側は気軽に「今日は天気が良いから自転車で」とはならない。会社側も然り、だ。自転車通勤を認めるということは会社側にとってはルールを定め環境を整え、さらに管理体制を構築と、実際にはかなり大きな動きとなる。自転車ブームや健康志向により自転車通勤者数が数年前から

増加していたことは確かだが、その多くが個人的な判断によって実行されていたと考えられる。完全収束の目途が立たない中で新型コロナウイルスと共存していく、いわゆる“ウィズコロナ”の生活様式のひとつとして自転車通勤が大きくクローズアップされているにもかかわらず企業側からの“制度スタート”のリリースがそれほどないことも、それが理由なのかも知れない。

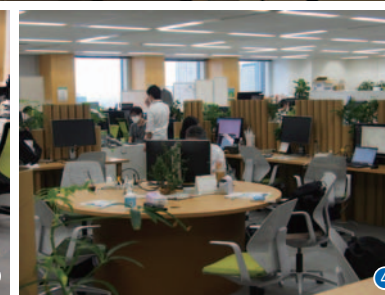
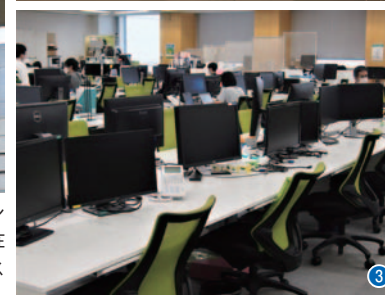
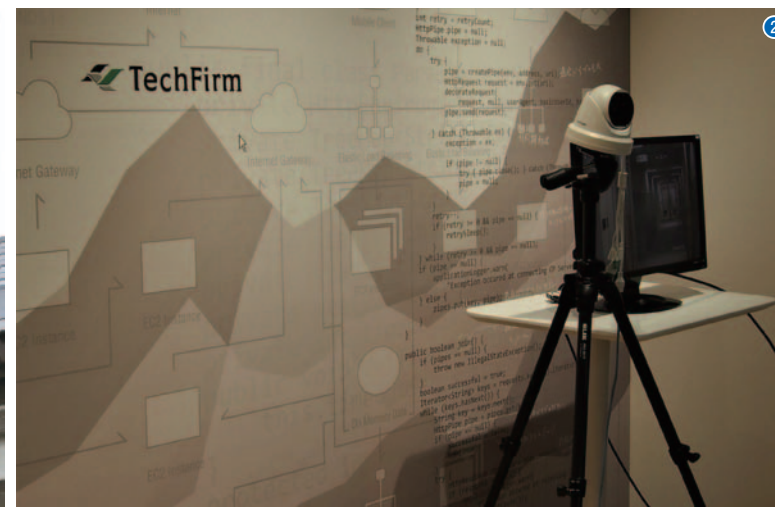
自転車通勤を制度化する企業も登場 ——テックファームホールディングスの場合

そんな中、緊急事態宣言が解けしばらく経った7月初旬、東京のテックファームホールディングス株式会社（東京都新宿区）が自転車通勤制度を導入したというニュースが耳に入った。同社

はICTソリューション事業を展開する企業で、スタッフの実務はパソコンを使った作業が主。この特性を活かし国内に新型コロナウイルス感染拡大が進み始めた4月から、在宅勤務を前提とする働き方改革を進めていた。具体的に現在実施されているのがプロジェクトの初期段階など出社して対面するほうが生産性は高いと判断される業務もあることから週に2回は出社し、あとは在宅勤務という“ハイブリッド型”の勤務システムだ。併せてオフィス内でも、座席数を半分に減らしチーム単位で曜日毎にシェアリング、オフィスのエントラントにサーマルカメラを設置し37度以上の発熱が感知されれば再検温の上でやはり37度以上なら入室不可、37.5度以上のスタッフは解熱後72時間の自宅



① テックファームホールディングスがある東京・新宿のオペラシティタワー ② エントラントに設置されたサーマルカメラ ③④ 在宅勤務を採り入れたハイブリッド型勤務システムによりオフィス内の「密」を避けるなど感染防止対策に力を入れている



待機などのルールが設けられた。もちろんマスク着用義務やオフィス内の消毒は徹底され、休憩スペースにも透明のパーティションが装備された。その先で目を向けたのが、通勤過程における感染防止策と健康維持を目的とする自転車通勤だった。

この改革を主導した同社コーポレート本部人事部、人事労務担当に話を聞いた。岡本和也チームリーダーは自転車通勤制度導入のいきさつについて「以

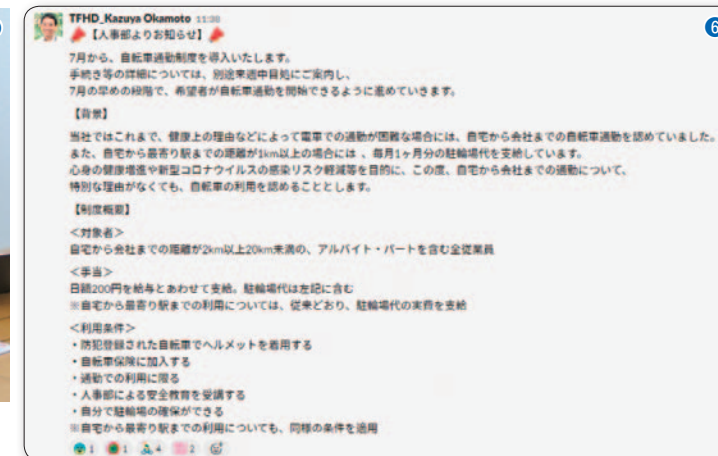
前から健康上の理由で満員電車での通勤が困難な人については自転車通勤を認めており、1名が制度を利用していたのですが、あくまでこれは特例という扱いでした。1年くらい前に自転車通勤がしたいという声社員から上がっていましたが、その当時は事故のリスク等を考えると難しいと判断せざるを得ませんでした。そんな中、今回の新型コロナウイルスで社員からの要望レベルがどんどん上がっている様子を見て、制度は必要だと考えはじめてのです」と

語る。こうして同社及び同じビル内にある関連会社のテックファーム株式会社の社員、アルバイト、パート合わせて270人の中で自宅が2km以上20km未満の距離の人を対象に自転車通勤を解禁。取材した日は発表から数日しか経っていなかったが、早くも30人ほどから人事部に希望が伝えられていた。

ところが実際にこの制度を利用して自転車通勤を始めていたのは、その中の一人のみ。なぜなら、そのためにいくつかのステップを踏む必要があるか



⑤ 人事部人事労務担当の岡本和也チームリーダー（左）と新井真之介さん



⑥ 自転車通勤制度スタートについてのスタッフへの告知メール

▶ テックファームホールディングス株式会社 <https://www.techfirm-hd.com/>

らだ。自転車通勤可能の認定を受けるためには「防犯登録された自転車でヘルメットを着用する」「自転車保険に加入する」「通勤での利用に限る」「人事部による安全教育を受講する」「自分で駐輪場の確保ができる」といった条件を満たさなければならない。

まだ本格的に始動していないため、果たして企業側の体制がそれで万全なのかどうかは分からない。自転車は電車やバスとは違い経路は自由に選択可能であり、道路上では自転車はクルマから見て交通弱者で歩道上では歩行者に対し逆の立場で不特定多数とそれぞれ接近する。そしてルール・マナーに関し自転車側が認識していても、周りはずしもそうではない。想定外の問題が生じる可能性はいくつもある。電車やバスの公共交通機関だけがこれまで対象だった通勤システムを自転車にまで広げるのはリスクも伴うものであり、企業側が躊躇するのもうなずける話だ。だからこそ、今回テックファームホールディングスの取り組みがニュースとして流れたことには価値があると思える。国土交通省は自転車活用推進法のもと自転車通勤の普及を望み、新型コロナウイルスにより人々の関心も集まっているが、企業が一步を踏み出さなければ道は開けないからだ。今後何か問題が発生した場合はその問題を周りも共有し解決に向けサポートして

いくことで初めて、自転車通勤は文化となるのだろう。

自転車活用推進官民連携協議会発行『自転車通勤導入に関する手引き』がお手本に

同社の動きが早かったことには、いくつかの要因がある。まずは人事部の労務人事担当部署に、自転車に精通したスタッフがいたことだ。社内には愛好家を集めた自主サークル「自転車部」があり、新井真之介さんはそこに所属している。当然基本的な自転車のルール・マナーはもとより自転車の交通手段としてのメリットも理解しており、制度構築をリードできる人材がいることは確かに大きな助けとなったに違いない。

もうひとつが、スムーズに進めるために参考となるアイテムが存在したことだ。細かいルールや注意事項、労務関係の取り決めを策定する際に参考にしたのが、自転車活用推進官民連携協議会が昨年発行した『自転車通勤導入に関する手引き』。同団体は国の自転車活用推進本部が自転車活用推進を円滑に行っていくために自転車関連の業界団体をネットワーク化した組織で自転車本体、販売店、競技、レジャー、駐輪場とあらゆる要素が集結しており、手引書の完成度はかなり高い。また人事部による安全教育では、警視庁が公開している自転車安全講座を受講した上で

試験に合格しなければ自転車通勤認定証を与えないとした。これら2アイテムは3年前に施行された自転車活用推進法の成果ともいえるもので、以前に比べれば自転車通勤導入に向けた環境も整ってきている。

自転車関連企業・団体に求められるもの

しかしながらこれで、全てが整うわけではない。テックファームホールディングスから話を聞き、いくつかの懸念点が浮かび上がった。まずは同社が自社ビルではなく、西新宿の高層ビル内に入居しているという環境面だ。東京にある企業はその多くが大きなオフィス街のビル内で他の複数の企業とスペースを共有している。つまりこれらの企業はいずれも、入居しているビル側が自転車の持ち込みを許さない限り自社の入居エリアを含め、ビル内に自転車を駐輪することができないということ。同社の自転車通勤認定に必要な項目の中に「自分で駐輪場の確保ができる」とあるのは無責任でも何でもなく、そうした事情ゆえ致し方ないことなのである。

ビル自体の駐輪場に定期貸しスペースは多少あったが、同社の自転車通勤可能対象者すべてをカバーできる数ではない。また住宅地と違いオフィス街では近隣の民営駐輪場も一時貸しがメインで、定期貸しは少ない。考えてみると同社以外にも自転車通勤者が増えてくればビルの駐輪場では当然賄えず、最寄りの民営駐輪場の一時貸しも一杯になり、それでも通勤者は引き返すことができず、延いては違法駐輪が増えることになる。こうなっては国を挙げて推奨されている自転車通勤は逆に問題を抱えることになり、その挙句待ったがかけられる事態ともなりかねない。

この状況から今後推し進めていくべきが、専門企業・団体との連携だろう。例えば駐輪場の確保だけでなく、保険加入についても個人に委ねられている

場合、更新時期が異なる個人毎の管理は数が多くなればなるほど手間がかかることになる。保険会社と連携し管理を任せることができればその部分は随分スマートになるのではとも思うが、現状そうしたシステムは見られず、あれだけ日頃熱心に営業している保険会社自身も表立って動いているようには見えない。それは駐輪場の問題にしても同じだ。定期貸しの割合を多くするのが駐輪場運営者にとってメリットなのかデメリットなのかはわからないが、長い年月をかけせっかく違法駐輪を減少させてきたというのに、自転車通勤者が増えていくことで再びこの問題が生じる可能性があるとするれば、やはり対応はすべき。駐輪場業界として、定期貸しスペースの拡大、ラックの増設等をビルオーナーや管理委託元、あるいは自治体等に呼び掛けながら、自転車通勤制度をスタートさせるために駐輪環境を独自に整備しようという企業に対しては関連機器設備の情報を発信していくなど、より積極的な働きかけを行う必要はあると思われる。また東京の大きなオフィス街に今よりも多くの自転車が朝夕と行き交うことになるとすれば、自治体も道路上の自転車走行環境の整備に関し再検討しなければならないだろう。もちろん自転車通勤の拡大は東京に限ったことではなく、環境面での対応は全国的な課題といえる。



交通量の多さは都内でも屈指の甲州街道にも自転車通行空間を示すピクトグラムがあるが、自転車通勤が増えればさらなる整備が求められる



ビル敷地内の駐輪場の規模や収容台数、一時・定期の比率などの変更はビルオーナーやビル管理事業者など複雑な意思決定に関わるため簡単ではない。しかしながら、自転車通勤が推進される今、オフィス街を有する地域全体の課題として捉え、自治体の附置義務条例等を含め、関係各所全体で見直しが図られるべきだろう。

自転車本体に関しては多くのメーカーや販売店が既に、自転車通勤制度をスタートさせようという企業や個人に対し自転車の無料レンタルや購入者へのヘルメット他安全のための備品サービス、安全走行の啓蒙など、ここがチャンスとばかりにキャンペーンを展開している。それが例え販売促進目的だったとしても、自転車の情報が多く伝わることにはメリットがある。より安全かつ快適に通勤できることは持続性にも繋がること。これは自転車の能力が寄与するものでもあり、どんな自転車があってもどんな特性を持っているか、特性を知ることが重要だ。体力的に自信がなければ電動アシスト自転車という選択肢もあるし、駐輪場が探せなければ折り畳み自転車ならば、それだけ

で問題が解決する場合もある。駐輪場業界も保険業界も実際は動いているのかも知れないが、少なくともテックファームホールディングスには伝わっていなかった。改めて言うが、自転車通勤を始めることはそう簡単なことではない。導入しようとする企業側をサポートできるノウハウを持つ専門企業・団体があるのならば、その存在とアイデアを伝えていかなければ意味はない。啓蒙活動にもっと注力していくべきだろう。多くの産業が疲弊している新型コロナ禍において自転車に関する業界は少なからず、追い風を受けているのだから。

PP



自転車活用推進本部及び自転車関連の業界団体が構成する自転車活用推進官民連携協議会が昨年発行した『自転車通勤導入に関する手引き』には自転車通勤制度を導入するにあたり参考となる情報が詳細に示されている。PDFのダウンロードも可能だ。 <https://www.jitensha-kyogikai.jp/>