柔よく剛を制すバリケード

設置簡単／1人で持ち運び／暴走車両も停止

トライ・ユー 対テロ用に

「柔よく剛を制す」を地で行く札幌発の車両用バリケードに注目が集まっている。札幌に夏の訪れを告げる「YOSAKOIソーラン祭り」や、高速道路の工事現場が事故防止で採り入れた。設置が簡単、1人で持ち運びOK、暴走車両でも停止という三拍子そろっている点が強みだ。

警備用品開発のトライ・ユー（札幌市）は対テロ車両用バリケード「ヘラクレス」への引き合いが強い。同製品は柵と路面に広げるパネルが一体となった移動式だ。自動車によるテロを防ぐ観点からバリケードの重要性は増している。

暴走車両が衝突すると柵が衝撃を受け止める。バリケードの背面にあるピンが路面に突き刺さり、車を止める。パネルの底に装着した特殊なゴムの摩擦力で、乗り上げたフロントタイヤの駆動力も奪う。上杉章社長は「運転者が衝突後もアクセルを踏み続けるテロ車両でも確実に停止できる」と語る。

重量は中型で120キログラム、小型でも約50キログラム。本体にキャスターが付いており、大人1人でも旅行用スーツケースのように引いて運べる。小型は横幅1メートルと、乗用車で運搬できる。折り畳んだ状態から設置するまでわずか30秒程度と、組み立ても簡単だ。

警察や警備会社、屋外イベントの主催団体からの相談が開発のきっかけになった。「既存のバリケードは、テロ目的で意図的に加速して突入してくる車を阻止できる強度がない」「衝撃で飛ばされたバリケードによる2次被害も懸念される」といった声がトライ・ユーに舞い込んだ。

「ヘラクレス」の柵が衝撃を吸収することで、破損した部品も飛び散りにくくなる（札幌市）

研究するうちにゴムの摩擦力が重要とわかり、ゴム製品製造の白石ゴム製作所（札幌市）に協力を打診。道立総合研究機構工業試験場（同）も交えた開発チームを立ち上げた。2年近くかけて製品化にこぎつけ、10回以上の実証実験で機能や重量、強度など改良を重ねた。

「バリアーピッと！」は、停止状態からアクセル全開で発進しても突破に至らないことを実証実験で確認した

札幌市のYOSAKOIソーラン祭りや、東京で開かれた「六本木ヒルズ盆踊り」での採用実績もある。東日本高速道路（NEXCO東日本）のグループ会社であるネクスコ・エンジニアリング北海道（札幌市）も6基導入した。高速道路で作業中に車が誤進入し、工事車両や作業員と衝突する事故などが多発しているからだ。

駐車場の誤発進対策で開発した車止め「バリアーピッと！」は年初に発売した。高さ110センチメートル、幅80センチメートルの金属製で、本体重量は約40キログラム。地面に深さ25センチメートル程度の穴を開けて差し込むと設置できる。

衝突すると、後方へ傾斜したパネル部分に車体が乗り上げてタイヤを空転させる仕組みだ。コンビニエンスストアや飲食店の駐車場などで利用してもらう。実証実験では車止めの1メートル手前から急発進した場合も、車両の被害はバンパーの変形のみだった。車止めには広告を掲載するなど、看板代わりとしても使える。

警察庁によると、21年の75歳以上の運転者による死亡事故件数は346件。うち3割程度が「ハンドルの不適切な操作」や「ブレーキとアクセルの踏み間違い」などだった。免許人口10万人当たりの死亡事故件数は「75歳以上」が5・7件。「75歳未満」（2・6件）を上回る。

高齢ドライバーは年々増えるほか、新型コロナウイルス感染収束後を見据えたイベントなどの再開も見込まれる。札幌で生まれた新感覚のバリケードへの引き合いが一段と高まりそうだ。

（飯塚遼）

土屋HD創業者・土屋公三氏死去

波瀾万丈、「友と師」大事に

評伝

「拓銀（北海道拓殖銀行）が破綻しなければ、夢は実現できたんです。でも、銀行だって潰れるということを戒めにするためもの危機を乗り越えてきそう言って、書棚から取り出したのは、大量の拓銀の株券だった。

土屋ホールディングスの創業者、土屋公三氏が80歳で死去した。北海道の住宅メーカーとして、寒冷地仕様の高断熱・高気密住宅を全国に広めた立役者の1人だ。石油危機、バブル崩壊、リーマン・ショックなど幾たびもの危機を乗り越えてきた。1990年代後半の拓銀破綻では、つきあいで保有することになった、数億円相当の株券が「紙くず」になった。北海道経済は冷え込み、業績が悪化した土屋ホームは東証1部上場が見送りとなった。

波瀾（はらん）万丈の土屋氏の経営者人生で大事にしてきたのは「友と師」。なかでも、ニトリホールディングスの似鳥昭雄会長やアインホールディングスの大谷喜一社長ら、若いころからの経営者仲間との勉強会を通じた交流は、経営の一線を退いた後も続いた。「土屋グループがここまでの規模になれたのは仲間や友人、取引先、社員ら周りの人たちに恵まれたからだ」とよく口にしていた。

晩年、「人間社長塾」などを主宰し、北海道から全国へ羽ばたくような経営者の育成にも力を入れた。人なつっこい笑顔をたやさなかった土屋氏だが、時折、若い経営者には、もっとがむしゃらになってほしいんですけどね」とつぶやくこともあった。

土屋氏と最後のやりとりは、2022年2月の北京冬季五輪で、土屋ホーム所属の小林陵侑選手がスキー・ジャンプ男子で金メダルを獲得したとき。お祝いのメッセージに加え「次は30年の札幌五輪ですね」とメールを送ると、すぐに「有り難うございます」と返信が届いた。

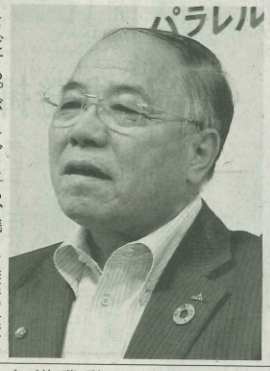
（日経MJ編集長　永井伸雄）

2030年ビジョンを語る ⑤

物輸送に不可欠

ン、農業に可能性

北海道農業協同組合中央会会長　小野寺 俊幸氏



パラレル

IT（情報技術）を使うことによって農業は変わった。だれでも農業ができる時代だ。たとえば自動運転のトラクターなら畑作でまっすぐな畝をくりだせる。バイオガスだけでなくて水素も生み出しながらリフレッシュすることにさらに拍車がかかる懸念がある。高速道路もつながっていない。そうなると鉄道だけに頼っても維持していくことが必要ではないか。

鉄道の役割は旅客を運ぶことだけではない。北海道新幹線の札幌延伸はよいことだが、それにあわせて物流をどうしていけるか。最も環境に優しい鉄路を生かせないのか。環境に一番優しく、大量に輸送できる、それが鉄道貨物だ。

ジャガイモ、タマネギ、砂糖などありとあらゆる農作物の輸送にとって鉄道貨物は重要な役割を果たしている。チーズやバターにしても、常温で運べるのであれば鉄道貨物にしてもらいたい。国の外交のなかできっちりとやってもらわなければならない取り組みもある。資材高騰で非常に厳しい状況にある生産現場として安全保障が極めて大事だということを認識してもらえるようになった。北海道の114万ヘクタールの農地をすべて生かして日本の自給率を上げていかなければならない。

食料の安全保障のためにも肥料や資材、燃料が安定的に供給されるようにしてもらいたい。国の外交のなかできっちりとやってもらわなければならない取り組みもある。資材高騰で非常に厳しい状況にある生産現場として