

自転車がもっと活用される 環境構築は「左側走行」の 遵守から始まります！

疋田智

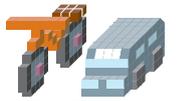
今回お招きした疋田 智氏は、近年、日本で盛り上がる自転車ブームを牽引する中心的存在である。名刺には、TBS情報制作局プロデューサー、そして「自転車ツーキニスト」と2つの肩書き。多数の著作、全国各地での講演、自転車関連イベントでの活動などを通じて都市交通における自転車の活用を提言している。自転車は走行環境もさることながら、停める場所も大切という疋田氏に、日本の自転車行政の問題や、自身がお考えになる展望などについてうかがった。

TBSテレビ情報制作局プロデューサー。13年におよぶ自転車通勤の経験を生かして、NPO法人・自転車活用推進研究会理事など、公的な活動も精力的に行っている。

森井博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌発行人
NPO法人日本パーキングビジネス協会理事長
(サイカパーキング株式会社代表取締役)
一般社団法人自転車駐車場工業会専務理事





日本は、国際的に稀な“車優先社会”が 自転車の肩身を狭くした

森井 まずは、これほど深く自転車に関わるようになったきっかけから教えていただけますか。

足田 13年ほども前になるのですが、私が自分の自転車をマンションの駐輪場にずっと置きっぱなしにしまして、住民総会で「ああいう汚い自転車は捨てましょう」となって(笑)。それは困ったなと思って一生懸命磨いて修理したら、ああ、いい自転車じゃないか、乗ってみたいなと気がついた。でも休日が忙しくて乗れないから通勤に使ってみたんです。そうしたら電車より速いし、ダイエットになるし、改めて自転車の素晴らしさに気が付いたのが出発点でしたね。

森井 都市部だけでなく、地方でも自転車通勤が増えてきたようです。軽自動車から自転車に乗り換えたケースも出てきています。

足田 特に石油価格が急騰した2008年末からじゃないですか。地方では車から乗り換えるから、ガソリンスタンドに行く回数が減り、すぐに節約効果を実感できるんです。デンマークなどでは自転車で通勤の方が普通ですから。

森井 ヨーロッパは郊外から街の近くに来て、そこから自転車に乗り換えていく。ここからバスで18分、自転車で16分などと標識があります。郊外に車置き場があって、その脇に自転車置き場がある。日

本もきちんと社会整備できれば、もっと変わると思いますね。

足田 2年前に芝浦に引っ越しまして、この2年の間に東京に限ってはずいぶん変わったなと思います。最近のブームで自転車の台数も増えましたし、何より、都市での自転車の使い勝手の良さに皆が気づいてきたと思うんです。以前、都心の自動車駐車場は1ヶ月数万円とか高価格だったにもかかわらず空き待ちでしたが、今はすぐに借りられますからね。ちなみに私のマンションでも車の駐車場は空いてしまって、地下の自転車駐輪場が順番待ちになっています。

森井 私は自動車の日本パーキングビジネス協会の理事長もしてい

るものですから、自動車駐車場に空きが出ているのは非常に困るんです。そこで廃止してくれと多方面に訴えているのが、車道のパーキングメーター。あれが無くなれば皆さん民間駐車場に入ってくれますからね。そして、路上パーキングが無くなった後に自転車専用レーンをつくれれば良いと思います。

足田 同感です。パーキングメーターって不思議な制度ですよ。自転車の進路を塞いで危ない以前に、もともと道交法違反じゃないですか。それにもかかわらず、お金を払えばその違反に目をつぶるというわけですから。

森井 もともと車を通すところを駐車場として使うわけですから。主客転倒といいますか、まったく趣旨に反しているわけです。

足田 ちなみにパーキングメーターはヨーロッパにもありますが、設置の仕方が違う。自転車と





車という明確な区別がありまして、自転車レーン上にパーキングメーターは100%なくて、あるのは車側だけ。車の危険は車側で担保して、自転車にシワ寄せしてはいけないという思想です。

森井 日本は完全な車優先社会だからでしょうね。

疋田 それは大きいと思います。でも、もともと「道路は弱者優先」というのが国際的な認識です。だからその

ために歩道がつくられた。歩道は交通弱者、つまり歩行者、ベビーカー、車椅子利用者など、彼らの安全が確保されたサンクチュアリなわけですね。そのサンクチュアリに本来、自転車は入って来てはいけないんです。ところが日本だけが車のサンクチュアリが最優先で車道上に確保されて、その他の雑多なモノは十把ひとからげにして、歩道をシェアしてくれという極めて馬鹿馬鹿しいことになっている。これは、OECDに加盟している先進国では日本だけ。韓国だってメキシコだってそんなことはしていない。本当に恥ずべき話です。

車のドライバーが自転車に 乗り替えることが重要だ

森井 以前、疋田さんが「自転車専用レーンに車道をあてよ」と発言していた記事を読みまして、まさにこれだと思いましたね。その変革が日本はできていない。車道を減らす発想がないですから。

疋田 最近はいろんな自治体で自転車専用レーンを作ったという事例は増えてきています。ただ、残念ながらやっぱり車優先の発想が抜けていません。一応、車道を減らすと言うんですが、実際は車道を減らしたところに歩道を作り、歩道の中に自転車専用レーンを通すのが今のやり方です。そうなる

と当然、自転車は対面相互通行だ

し、自転車は横断歩道を使わなければならない。

森井 バイクの対面相互通行はあり得ないのに、自転車はOKなのが問題なのだと、何故、行政は気がつかないのでしょうか。

疋田 ひとつの理由としては担当者が自転車を日常的な移動手段として使っていないのが大きいと思います。だから、そういう“気づき”を得られないのでは？

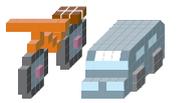
森井 確かにそれはあるかもしれませんが。ヨーロッパでは歩道上に自転車を止められるスペースを設けていますね。自転車が停めてあっても歩行者はガードされてい

て安全です。

疋田 もちろん向こうでは役人も自転車ツーキニストだからそういう発想が生まれるんですね。欧米社会ではこのくらいの建物の規模なら、このくらいの規模の駐輪場を作らなければいけないという設置義務があります。だから街のあちこちに止められる大小さまざまな規模の駐輪場が用意されている。走るモノは、当然ですが、停まるモノでもあるという意識が日本には何故か少ない気がします。

森井 日本の場合、駅に集まってくる自転車に対しては駐輪場が機能しているんですが。

疋田 確かに、昨今は駅前に大規模な駐輪場ができてきましたね。山手線の駅でも地下駐輪場がかなり整備されました。例えば現在工



事中の品川駅では、すごいハイテクのものができるとか。

森井 我々のような駐車場・駐輪場を扱う企業からすると、ああいうものをどんどん作ってもらってありがたい。ただ、大規模な駐輪場は自転車1台停めるのに100万円かかるんですよ。車は200万程度でできますから、ずいぶん費用がかかりすぎるなあと。自転車のためには、どんどんお金をかけてくださいと言いたいですが、しかし費用対効果では、ああいうものが本当にいいと言えるかどうか……。

疋田 でも、車は1台あたりで平均1.4人しか乗っていないそうです。一方、自転車は1台1人ですから、1人対1.4人で、費用が100万円対200万円だったら、自転車の方が費用対効果は高いという見方もできますよね。

森井 なるほど！

疋田 いっそ、これから作る大型の機械式駐輪場は地下ではなく、地上に作ったらどうでしょう。行政はこんなすごいものを作っているとディスプレイできます。

森井 それでいうと好例なのは江戸川区。船堀には約1,500台収容できる地上機械式があります。葛西では地下ですが、機械式が6,480台、平置き・ラックで2,920台、合計9,400台です。

疋田 9,400台！ それはすごい、ぜひ見てみたいです。行政がそのくらいのレベルで自転車政策を重視してくれれば、車にとってのメリットもたくさん生まれるのですが。

森井 例えば？

疋田 自転車の面積は車の約7分の1です。だから、もし車のドライバーが車から自転車に乗り換えたら道路渋滞も緩和されるのではないのでしょうか。自転車レーンを作ると渋滞が増えるじゃないかと

言う人がいますが、全く逆です。歩行者が自転車に乗ると思うからそういう発想になってしまうんですね。車から自転車に乗り換える方を促進すれば、車の量が減るし、自転車が多少増えたところで面積は7分の1なのですから。

ママチャリの改善と ユーザー意識の変革も急務

森井 では、ママチャリについてはどうお考えですか。今後の自転車行政にとって、ある意味弊害になるのではという声もあります。

疋田 それは否定できないと思います。歩道専用車として生まれた、ニッポン独自の非常に歪な^{いびつ}低速車ですから。ただ最近思うのは、ママチャリの質を上げていくことで、ある程度の問題はクリアできるのではないかということ。重さが20キロあったママチャリを10キロにできれば、結構スピーディに走れるわけです。さらにサドルの位置をかなり高くして、ハンドルをフラットに変える。そうすればクロスバイク並みの性能を得られる。そこまで進化したママチャリなら車道に出られますよ。

森井 そうした改善

は既にメーカーで取り組みが始まっていますね。

疋田 ただ、変わらないのはユーザーの意識ですよ。今、日本人の平均自転車購買価格は、1万円ちょっとです。でも、例えばオランダ人が買う自転車の平均額は7



万円超。本来はそれぐらいお金をかけないといいものを買えません。

森井 自分の命を預ける交通手段ですからね。そうすれば“愛車”の感覚が生まれます。不法駐輪で撤去された自転車を引き取りに行くとなると手数料は2,000円とか3,000円かかる。それなら新しいのを買った方がいいかとなってしまいます。

疋田 ママチャリはママチャリでひとつの市民権を得ています。これからは価格は上がっても高性能の自転車を買って、スタイリッシュに乗ってもらいたいですね。

森井 それはいいのだけど、そうになると、やはり街中に駐輪場が少ないのが困りものです。私事ですが、娘が日本橋に住んでいて、イタリア製のちょっといい自転車に乗っているんです。銀座が近いので自転車で買い物に行くのですが停める場所がないと困ってます。

疋田 確かに銀座に駐輪場は少ないですね。

森井 日本一の繁華街である銀

座がインフラを整えてくれば、その事実が全国の街に与えるインパクトは大きいと思います。

東京の都心で増えている 自転車活用社会への光明とは

疋田 それにプラスして、歩道を走らないというのが大切なんです。パリでコミュニティサイクルのベリブが成功したのは、まず、バスレーンと自転車レーンの共有化を行い、それを街中に張り巡らせたことが大きな要因になっている。バスと自転車はお互いだけに注意して走れば済むようになりました。バスは最高時速を30kmに抑えたのですが、一般車両が入って来ないから渋滞は起きないのです。

森井 ヨーロッパで歩道を走っ

ている自転車は見ませんよね。

疋田 あり得ません！

森井 万が一走ったとしたら違反で捕まるのではないですか。

疋田 オランダでは10数万円の罰金を取られますよ。

森井 向こうで自転車が歩道を走るのは、自動車が歩道を走っていると同じくらいあり得ないことですからね。でも日本は、1970年と1978年に歩道上を自転車が走ってもいいよと道交法を改正してしまっただけで、あれが大間違いでしたね。

疋田 悪名高き「道交法第63条



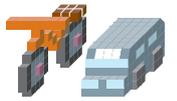
パリではお巡りさんもちゃんと車道を走っている。2010年4月にパリで撮影(疋田氏提供。このページの他2点も)



パリのコミュニティサイクル「ベリブ」。このママチャリ風デザインだけが何とも残念



街を颯爽と駆け抜けるパリの自転車ツーキニスト



の4」ですね。半ば時限立法のはずだったのに今だに適用され続けています。

森井 将来に向けて、何か光明を見出すことはできますか？

疋田 可能性としては、東京でここ数年、カッコいいロードバイクに乗ったメッセンジャーが一般的になったことが挙げられると考えています。あの光景を見慣れてきたことで、多くの人たちの潜在意識に「自転車は車道を走るもの」と刷り込まれたのではないのでしょうか。以前、私が地方のとある政令指定都市の車道を自転車で走っていたら、車にバンバン煽られてものすごく危なかったのですが、少なくとも東京ではその状況はないわけですよ。ドライバーは邪魔だとは思っているんでしょうが、車道を走るものだからしょうがないと思うようになってきている。これが出口のひとつかなと思うわけですよ。

森井 それと疋田さんの著書にも書かれていますが、左側通行を徹底するというのも重要では。

疋田 はい。この際、車道・歩道は問いません。最初の一步はそこかな。左側走行を遵守することで、自転車乗車中の事故死亡者を、半減させることができると私は考えているんです。

森井 車を運転している時、正面からこっちに向かって走ってくる自転車を避けるために何度も冷や汗を流した経験があります。左側通行ならあれは無くなりますね。

疋田 交差点での出会い頭事故や、正面衝突の元ですからね。自転車が車道を走るのは、現状ではいろいろな障害があるので、せめて左側通行からスタートしないといけない。ただ、車道走行促進については“秘策”がありましてね……。

森井 秘策？

疋田 警官が白チャリに乗る時に車道の左側を通ればいいんですよ。ほら、警察官も堂々と自転車で歩道を走っているじゃないですか。

森井 確かに。まず警察官から左側通行遵守ですね(笑)

疋田 日本は明治維新以来、多様な分野でさまざまな改革を行いました。旧態依然とした仕組みから新しい方向へシフトしてきて、こんなシステムティックな国をつくりあげたのです。ところが、最後に残ったのが自転車のマネジメントシステムだと私は考えています。自転車もうまく使えばこんなに便利なんだと、それに気づかなければいけない時代が到来しています。

森井 今後も疋田さんにリーダーシップを発揮していただいて、もっと多くの方が自転車を活用するように旗を振っていただきたいと思います。今日はどうもありがとうございました。



日本の自転車専用レーンで、比較的マシな例に挙げられる東京世田谷の「明薬通り」



対談場所にももちろん自転車で見れた疋田さん



折りたたみ自転車の楽しさを説いた近著『ものぐさ自転車の悦楽 折りたたみ自転車始める新しき日々』(マガジンハウス)