

ゲスト：古倉宗治（株式会社住信基礎研究所研究理事 博士（工学）京都大学大学院客員教授）

# 自転車と自動車の共存共栄には 道路をシェアする意識が必要

綿密なアンケート調査や取材、豊富な経験に基づき、自転車、自動車と人間の理想的な関係を研究し続けている古倉宗治氏。昭和37年の本誌創刊以来、100回以上にわたって国内外の自転車政策に関連する記事も連載中で、斯界を代表する研究者であるのは誰もが認めるところだ。そんな古倉氏が考える「自転車と自動車が共存共栄できる世界」とは？本誌発行人・森井 博が迫る。

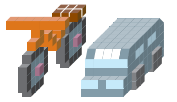


古倉宗治

株式会社住信基礎研究所研究理事 博士（工学）  
京都大学大学院客員教授

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  
（サイカパーキング株式会社代表取締役）  
NPO法人 日本パーキングビジネス協会理事長  
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事



## 自転車・自動車の共存共栄を導く東京都の施策とは

**森井** 昨年4月に『自転車バイク 駐車場』と自動車の『パーキングプレス』を合本リニューアルしてから、初めての新年号を迎えました。この機会に「自転車と自動車が共存共栄していくには何が必要なのか」を改めて考えていきたいと思います。このテーマについてお聞きするのにふさわしいバックグラウンドを持っておられる古倉さんなら、いろいろな知見をお持ちではないかと思ひ、本日もお招きした次第です。まず、日本において自転車と自動車が置かれている環境について教えてくださいいただけますか。

**古倉** 日本では7割以上の自転車が歩道の上を走っているのが現状です。歩行者にとって危険ですし、自転車自身も交差点に入った時に危険なのです。本来は車両なので、やはり原則車道を走らなければならないのですが。

**森井** これは日本だけの現象なのでしょうか？

**古倉** アメリカでは違法にはなっておらず、歩道を通っても良いとされています。ただし、それでも州によっても違いますが、8割方は車道を走っているのが実態です。ヨーロッパはもっと徹底していて、子どもを除き、原則的に歩道通行は禁止されています。

**森井** ヨーロッパには自転車専用の信号もあるくらい、自転車の走行環境への配慮が進んでいますよね。日本にも一部の地域に自転車専用レーンがありますが、違法駐車

利用者が危険を感じる場合もありますね。

**古倉** また、パーキングメーターに駐車している自動車が車道の左側を走る自転車の邪魔になるケースもあります。

**森井** 折衷案なのですが、幹線道路からパーキングメーターをなくし、その代わりに自転車専用レーンをつくるというのはどうでしょうか。そして自動車は裏通りのコインパーキングに停めていただくのです。コインパーキングの数はたくさんありますし、民間業者の活性化にもつながります。一方、幹線道路からパーキングメーターに駐車している車がなくなれば、自転車の走行レーンがきちり確保されてもスピードを出して走りやすくなり、安全な環境が担保されます。

**古倉** コインパーキングに料金を払って停めることで、いわば強者である自動車に適正な負担をしてもらうわけですね。ドライバーの考えで、コインパーキングでお金を使ってもOKと判断すればそれでいいですし、目的地が近いのに駐車料金を払うのに抵抗があるのなら、今日は自転車

で行こうと考える人も出てくると思います。森井さんの折衷案は、自動車から自転車への転換につながる策ですね。

**森井** もしそうなれば、幹線道路を走る自転車の台数が増えて、世間に対して「自転車は車道を走ってもいい乗り物だったんだ」「自転車は都市では快適で有効な移動手段として使えるんだ」といった気づきを与えることができます。

**古倉** なるほど。ある程度自転車の走行量が増えれば、より一層ドライバーからの認知度も高まり、自転車への配慮も増していくはずですよ。

**森井** このプランを実現するには国内にもっとたくさんの自転車専用レーンが必要なわけですが……。

**古倉** 調査によれば、全国の主な道路のうち、半数近くの47%は自転車専用レーンを設ける物理的な空間があるんです。しかし、実際に自転車専用レーンが設けられているのはわずか1~2%に過ぎません。

**森井** その原因は何なのでしょう？

**古倉** ひとつには、沿道で物品販売、飲食店などの商売をしている人から寄せられるクレームが挙げられま





ます」と書かれた看板を都が無償で供給してくれて、その看板を掲げたコインパーキングは宅配業者が宅配用トラックを止め、そこを拠点にして近隣エリアへ荷物を届けていいことになっており、実際、かなり利用されています。かつては路肩に長時間停めて荷さばきしている宅配トラックも見受けましたから、これは大きな進歩だと思います。

**古倉** 自転車にとっても助かる施策ですね。コインパーキングをもっと増やせば違法駐車が減り、自転車と自動車の共存共栄ができる好例だと思います。

す。店の前に自転車専用レーンができるのと駐車しづらくなって、車で行って来るお客さんが減る、営業妨害だというわけです。本来は違法駐車なのですが、残念ながらそうした意識は希薄なんですね。そしてもうひとつの問題が、そうしたクレームを押し切ってまでレーンをつくる気がない行政にあります。そこまでして自転車を優遇しなければならない理由を実感していないのです。地域の経済活動のほうを優先しているわけですね。

**森井** 確かにそのとおりですね。ただ、そうした中であって東京都の取り組みは評価できると思います。以前、都はパーキング業界に対して「運送業の荷さばきのためにコインパーキング内に場所を提供してください」と呼びかけてきまして、それが違法駐車の減少につながっていますからね。「荷さばき用のスペースがあり

### 自転車駐車場の存在が商業活動を促進する

**森井** 共存共栄のためのポイントは他に何が考えられますか？

**古倉** 自転車の走行空間もさることながら、自転車を停める自転車駐車場のさらなる確保が大切になってくると思います。走行環境と駐車環境は双璧を成すものですよ。

**森井** 何故そう思われるのですか。

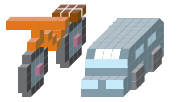
**古倉** 以前に私が行ったアンケートでは、自転車で出かけたい理由の第1位は、自転車専用レーンや専用道路など自転車のための快適な走行空間があることだったのですが、何と第2位に、駅や買い物施設など自分の目的地にきちんと駐輪場が設けられていることが挙げられました。また、自転車で来店した人のほうが買い物金額が大きく、経済活動に貢献しているというデータもあり



宅配トラックの荷さばきのために駐車スペースを提供しているコインパーキングには東京都からこのような看板が提供されている

ます。ご存じのとおり、以前の自転車放置対策は、とにかく放置自転車を収容する空間を作り、放置されていたエリアをきれいにし、緊急車両を通りやすくする、といった内容が主でした。しかし現在は、自転車駐車場があることで商業活動が促進されるという事実があるのです。ここにもっと着目しなければなりません。**森井** おっしゃるとおりです。かつてデパートが「駐車場がなければお客さんが来ない」という理由で駐車場をつくったのと同じで、自転車駐車場が整備されていれば、もっとお客さんが来てくれる可能性が高くなりますよね。自転車利用の目的は通勤、通学が主で、走る場所は自宅と最寄駅の間が多い。だから駅前の自転車駐車場は整備されてきていますが、繁華街では探すのが難しい場合もあるんです。ちなみに私の娘は自宅がある日本橋から銀座まで自転車に乗って買い物に行くことが多いのですが、「自転車を停める場所がないのよ」と嘆いていますよ。

**古倉** そうなんですよ、世界の銀座なのに(笑)



## 地下鉄出入口が都市交通をスムーズにする拠点に

**森井** 都市の繁華街に自転車駐車が不足している状況に対して、私が提案したいのが、地下鉄の地上出入口に注目することなんです。

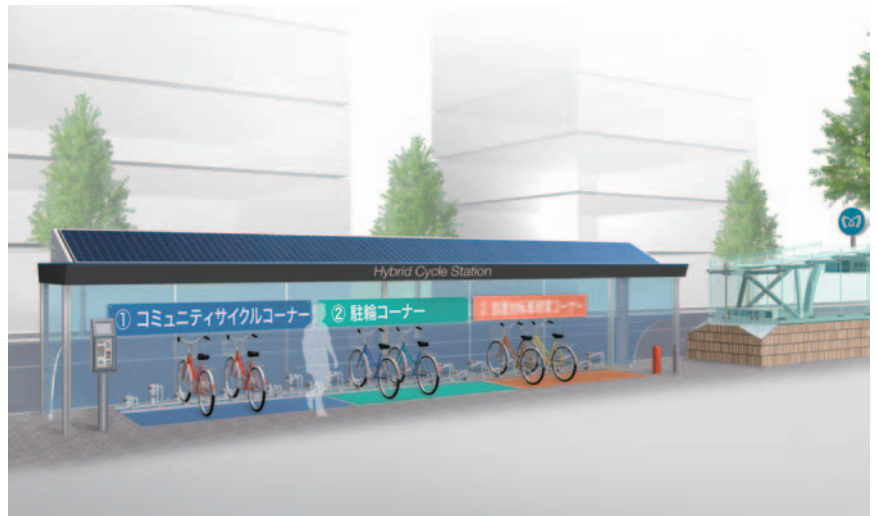
**古倉** といいますと？

**森井** 地下鉄の地上出入口の後ろ側は、実はあまり使われていないスペースです。私はあのスペースにコミュニティサイクル、駐輪スペース、放置自転車保管スペースのそれぞれが一緒に並ぶ施設をつくってはどうかと考えています。コミュニティサイクルは概して採算性が低いので、それだけでは商業的に成り立ちにくい。そこで駐輪スペース、放置自転車の保管スペースの2つも併設するのです。駐輪スペースの利用料、放置自転車返還のための手数料も取れば、ビジネスモデルとしての魅力は増すはずですよ。コミュニティサイクル、通常の自転車駐車場、放置自転車保管。この3点セットが肝心だと私は考えています。

**古倉** 都市型の自転車駐車システムの素晴らしい提案ですね。

**森井** はい。地下鉄まで自転車で行って出入口に停め、目的地最寄の地下鉄駅に到着後はコミュニティサイクルを使って目的地に移動できます。自転車を使って都市内に有機的なネットワークをつくることができます。低炭素社会実現の観点から見ても優れていますよね。

**古倉** 大賛成ですね。以前の調査によれば、自転車を放置してしまうかどうかの境目は距離がポイントでした。具体的には、目的地から半径



森井が提唱している、コミュニティサイクル、自転車駐車場、放置自転車保管所をまとめた施設のイメージ

約125mの範囲に自転車駐車場がないと「放置と分かっているけど、停めちゃおうか……」と考える人が多かった。確か都内の地下鉄出入口のピッチは……

**森井** およそ150mくらいですから少し遠くはなりますが、放置自転車対策には効果的ははずです。石原知事に旗振ってもらえればいいのですけどね。名古屋は「名チャリ」をやっているから、東京の銀座なら「銀チャリ」、日本橋なら「本チャリ」とかね(笑)

**古倉** なるほど(笑) そうなれば都市内の回遊性が高くなることに大いに期待できますね。徒歩では最大でも約800mが移動してもよい距離の限度で、高齢者にいたってはおよそ500mというのが一般的です。しかし、自転車を使ったらどこまで動けるかと尋ねたところ、3~4kmは動けると答えた人が多数を占めました。

**森井** 高齢者も、歩くのはしんどくても自転車なら乗れるケース

は少なくありませんよね。

**古倉** はい、事実、私の父もそうです。都市在住の高齢者のモビリティとして、コミュニティバスも有効ですが、自転車も大いに注目に値すると思います。そして、森井さんの提案は、私の持論である「自転車と公共交通のリンク」にもつながります。



**森井** それはどんな内容なのですか。  
**古倉** 自転車活用の促進で公共交通を支えるという考え方です。そうすることで都市交通がよりスムーズになるのです。

**森井** 古倉さんの考えでは、自転車駐車場の立地はどこが理想的になるのでしょうか。

**古倉** 公共交通とのリンクをふまえると、やはりできるだけ駅に近いところになります。ただ、すべての駅のそばに自転車駐車場を確保することは難しいので、場所だけでなく料金体系の見直しをさらに進める必要もありますね。例えば駅から近い場所は料金を高く設定し、逆に遠い場所なら安くする。これはスムーズに利用者に受け容れられるケースが多いんです。

**森井** 合理的な料金設定ですね。

**古倉** 一方、公共交通事業者も自転車駐車場への意識を高めるべきですね。通勤、通学で自転車に乗って駅に来る人は「お客さま」として意識する必要があります。公共交

通事業者が供給している駐輪場は全国の自転車駐車場の約6%ほど。残りは自治体や公共団体です。公共交通事業者の考えでは、駅前の利便性の高い場所は商業施設にして、自転車駐車場は少し離れた場所という位置づけになっています。でもこれでは公共交通とリンクせず、自転車利用者にとっての利便性は悪いままです。

**森井** ヨーロッパの自転車先進国では、駅のホームの一角に自転車駐車場があったり、持ち込みも可能な電車車両もあります。日本でも富山市では自転車の持込可能な電車がありますが、全国規模で見ればまだまだ限定的ですね。

**古倉** 通勤ラッシュ時はさすがに困難ですが、平日の日中など空いている時間帯からそのまま持ち込めるように検討してみる価値はあると思います。とにかく、自転車利用者の目線に立って考えることが大切ではないでしょうか。

## 自転車の存在感が増せば 自動車にも相乗効果をもたらす

**森井** 日本は自動車を優先して交通インフラを整えてきた歴史があります。それだけに、行政に対して「自転車を利用する人の目線を持って」と呼びかけても即座に反応が返ってこない現実がありますよね。

**古倉** そもそも「何故自転車が優れているのか」、国レベルでその定義付けをしっかりと行う必要があると思います。例えば、アメリカ、イギリスでは政府が「何故自転車が優れているのか、具体的なメリットは何か」を説明する数十ページの書類を用意していて非常に説得力があるんです。しかし、日本ではその肝心の部分がおさえられておらず、せいぜい環境と健康に良いから、エコだから、といった簡単な説明のみ。文章に直せば2～3行しか説明していません。

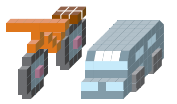
**森井** 多角的にメリットを説明し、幅広い世代に対して自転車が有効であることを証明する書類が必要ですね。



公共交通事業者の自転車駐車場対応の例。  
左はつくばエクスプレス柏の葉キャンパスタウン駅近くの高架下。上は川崎市溝の口駅の改札横の東急経営の自転車駐車場



自転車が持ち込める電車車両が用意されたベルリンの鉄道



**古倉** そうですね。例えば厚生労働省の試算では、少し速い時速20kmの速度で1日に4km自転車で移動すれば肥満度が1ヵ月で1~2%減少する、私の試算では車を通勤に使っている人が1日6km、年間250日を自転車に乗り換えるとガソリン代を2万1000円節約できる、医療費が年間3万2000円節約できるとか、そういった具体的な数値が必要ですね。以前のアンケートによれば、自転車に多く乗る人の理由の上位は、メタボ対策、健康促進、節約といった実用的なもので、地球環境保護のためにと回答した人は20%でした。自転車の持つ現実的な効果を挙げれば、行政も幹線道路沿いの飲食店の店主も納得しやすくなると思います。

**森井** ここまで話してきたプランに近い理想的な自転車の社会ができたとしたら、それは自動車にどんなメリットをもたらすと思いますか？

**古倉** 目的地までの距離に応じて、自動車ドライバーが自転車へ乗り換えるようになって渋滞は緩和され、同

時に自転車の価値感が増す相乗効果が生まれると思います。実際、以前のアンケート調査によれば、ケースバイケースで近距離では自動車ではなく、自転車を使おうと考えている人は増えているんですよ。

**森井** それは興味深いですね。どんな内容だったのでしょうか。

**古倉** その調査では、自動車利用と自転車利用の境目は5kmでした。つまり、目的地まで5kmを越えると、やはり遠いので自動車で出かけたほうが良いと考える人が多く、5km未満なら自転車のほうが手軽だと考える人が目立ってくるのです。

**森井** なるほど。

**古倉** ところが現実には、目的地まで5km以下であるにもかかわらず自動車を使う人は多く、大まかにいって8~9割は自動車を利用していると推測されます。ちなみに自転車先進国であるデンマークの首都、コペンハーゲンでは通勤での自転車利用者がおよそ4割です。

**森井** 対談冒頭でお話した、幹線道路

に自転車専用レーンを設けて、パーキングメーターを裏通りに移動させるプランが実現できれば、徐々にコペンハーゲンの数字は現実的になってくるのではないのでしょうか。

**古倉** 現在、これも世界トップクラスの自転車先進国・オランダですら、車と自転車が混合して走っている道路は国内の道路全体の約86%あるそうです。ということは、オランダでは道路は自動車と自転車が「シェア」する意識が浸透しているんですね。日本にもそうした意識、システムが必要です。やはり、車の方が強者なのですから、自転車に譲ってもらってシェアできる環境を醸成していければ理想的でしょう。もちろん、行政の支援も不可欠です。

**森井** 本日は古倉さんがこれまでに実施してきた多くの調査に基づいて、非常に具体的なプランを語り合うことができました。今日語った共存共栄のための取り組みを現実にするために頑張ってください。どうもありがとうございました。



自動車が自転車に配慮して道路をシェアする意識が大切



古倉宗治氏の最新著作「成功する自転車まちづくり～政策と計画のポイント～」(学芸出版社)