

東北被災地復興において 自転車は大きな 役割を果たす

ゲスト 増田 寛也

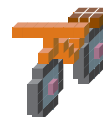
株式会社野村総合研究所 顧問 東京大学公共政策大学院 客員教授

旧建設省を経て、岩手県知事、総務大臣を歴任した増田寛也氏は、自らの自転車を3台所有するサイクリストでもある。自転車の魅力や課題に始まり、東北との浅からぬ縁から取り組んでいる被災地復興における自転車の役割まで話題は拡大。エキスパートならではの含蓄で、対談は深く、幅広い内容となった。(収録：10月22日)

増田 寛也
株式会社野村総合研究所 顧問
東京大学公共政策大学院 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
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事
一般社団法人 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会長





街の生活音や自然の息吹を五感で感じられるのが魅力

森井 まずは増田さんと自転車の出会いから教えていただけますか。

増田 私が岩手県知事だった2001年、岩手県で全国サイクリング大会が開催されましたね。開会式だけでもいいので自転車で走ってほしいと依頼を受けたんです。スタート地点は岩手県の南端で、世界遺産に登録された平泉。そこから北上川に沿って県内を北上し、花巻の辺りまで走るといふものでした。

森井 平泉から花巻というと50km以上になるでしょうか。かなり規模の大きな大会でしたね。

増田 実は私、その時、自転車に乗るのはほとんど中学生の時以来だったのですが、よし、30分くらいは走ってみるかという気になりまして。

森井 そこでかなり気分良く走ることができた?

増田 そうなんです。当日は晴天でからっとしていて絶好のサイクリング日和でして、結局30分では飽き足らず、想定以上に長い距離を楽しんで走ることができました。そこで「あ〜、自転車っていうのは面白いんだな」と再発見できたわけです。どうせなら妻も一緒にと考えて、知人に頼んでロードタイプの自転車2台を発注したんです。あの時から本格的な自転車との付き合いが始まりました。

森井 岩手県の自転車走行環境は良かったのですか?

増田 そうですね。東京と違って車の交通量が圧倒的に少ないので、安全に乗ることができますし、何より、盛岡、花巻、遠野のほうまで、一部

を除いて自転車道が整備されていますね。盛岡市の知事公舎がちょうど自転車道に比較的近い場所にあつたので、走り出しやすかったのも幸いしました。ご存じの通り、自然には恵まれていますし、距離を伸ばすうちに心地良い汗をかくこともできます。1995年に岩手県知事に当選して2007年まで仕事をさせていただきましたので、自転車に乗り始めた2001年は知事として二期目の途中でしたね。日々忙しく、なかなか運動する暇がなかったのですが「自転車なら、ちょっと空いた30分の間だけでも手軽に乗れるな」と。以来、10年以上にわたって自転車が私の健康維持の源になっています。

森井 手軽に運動不足が解消できること以外で、自転車の魅力を挙げていただくとすればどんなことになりますか。

増田 主にふたつあります。まずは、多様な人と出会えることです。サイクリング大会で魅力に気が付いてから、知人に勧められて自転車サークルに入ったんですね。そこには大学生から高齢者、職業、性別はバラバラですが自転車好きという点で一致したメンバーがいて、いろいろな価値観に触れることができました。そうした仲間たちと自転車を走らせるのも楽しいものです。

森井 もうひとつは。

増田 走っている間に五感で街や自然の息吹を感じられることです。これも岩手にいた頃ですが、鮭が川を遡上してくる様子が見えたのは驚きでした。他にも少しスピードを緩めるだけで、子どもの笑い声や風の音、土地の生活音のようなものを直接感じることができます。車で移動している間は気がつきにくかったことでしたね。



自転車に乗る際には夫人も一緒の場合が多いという。ヘルメット、グローブ着用、サイクル用のウェアなど、乗車中の安全対策も万全だ

森井 一度に走った最長距離はどのくらいですか。

増田 盛岡市街地から八幡平まで行った時に走った60~70kmくらいでしょうか。ただ、自転車に乗っているとこの距離もそれほど遠くは感じません。通常は20~30kmくらいですね。

森井 2007年まで岩手県知事を務められた後、同年8月には当時の安倍内閣で総務大臣に就任されています。お忙しくなったと思いますが、東京に戻ってこられてからはどのように自転車を楽しまれたのですか。

増田 当時は多摩川の近くに住んでいましたので、早朝、多摩川沿いのサイクリングロードを走って羽田空港のあたりまではよく行きましたね。総務省内で誰か自転車に乗るやつはいないかと声をかけてみたら、現在、消防庁長官を務めている岡崎浩巳氏をはじめ、自転車に親しんでいる人が大勢いて、びっくりしたこ

ともありました。9月の秋分の日頃は、都庁~お台場~神宮外苑を走る東京シティサイクリングに参加して、SP、妻と一緒に3人で走りました。当時の内閣では、谷垣禎一氏が国土交通大臣を務められていて、自転車好きの閣僚が同時期に二人いたことになります。

森井 ハワイでセンチュリーライドという有名なレースがありますが、参加されたことはありますか？

増田 いや、センチュリーライドはまだないんですよ。

森井 当社の女性社員が今年9月のセンチュリーライドに初参加したんです。今年の春先から急に本格的なロードタイプの自転車に乗り出しましたね。梱包して自分の自転車をハワイまで持って行ったそうです。今年の参加者は2000人以上で、そのうち半数近くが日本人だったとか。日本人の自転車熱はかなり高いようですね。

増田 私の仲間も今年のセンチュ

リーライドに参加して実に楽しかったです。私も機会があれば、ぜひ参加したいですね。

森井 実は私も、現在自分専用の自転車を特注しておりまして、本格的に取り組んでみようと思っているんです。本誌の8月号で対談した片山右京さんをお願いして彼のチームで使っている自転車と同じものを注文しました。彼は時々、相模原~江の島間の自転車ツアーを行っておられまして、それに私も参加する予定なんです。もうすぐ自転車が納品されるはずで楽しみです。

増田 自転車に乗り続けて、技術が徐々に向上したり、行動範囲が広がってくるのに伴って、自転車自体にもどんどん凝りだすものですよ。私は最初はドロップハンドルでしたが、街乗り用に、もう少しラクな姿勢で走れるクロスバイク、安比高原でのライディングに誘われて山で自転車を走らせる魅力にも目覚めてしまい、マウンテンバイクも購入しました。しかも、妻もまったく同じように興味を広げて、自転車を購入したので、今ウチには計6台も自転車があるんです(笑)。

森井 それだけ台数があると置く場所に困りませんか？

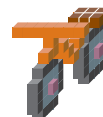
増田 マンションの駐輪場だけでは足りませんので、リビングなど家の中に置いています。自転車に囲まれて生活していますよ(笑)。

森井 今はどの辺を走っているのですか。

増田 日曜は皇居、神宮外苑などが多くですね。最近は時間がなくてなかなか遠出する時間がないのが残念です。



1995年4月から2007年4月まで3期にわたって知事を務めた増田氏と岩手県の縁は深い。写真は盛岡市内の北上川から望む岩手山。盛岡を代表する景観のひとつだ



自転車と自動車の理想的な空間シェアを提案した金沢市の取り組みに感心

森井 自転車に乗っていて危険を感じる場面はありませんか。

増田 ありますね。車道の左側を走っていても、停車中の車がドアを開けるんじゃないかといつもヒヤヒヤしています。また、とにかく車の量が多いですから、すり抜ける時右側から引っ掛けられないか常に注意しなければなりません。

森井 私は幹線道路沿いのパーキングメーターはできるだけ早い段階で撤去してほしいと、関連団体の会合などで機会があるたびに話しています。ヨーロッパでは幹線道路どころか裏の細い道でもほとんど見かけなくなりましたから、日本も早くそうなればいいと願っているのですが。

増田 そうですね。岩手県時代は交通量が少なかったですし、スペース的にも余裕がありましたから、自転車専用道の整備もしやすかったのですが、東京ではそう簡単につくることはできませんからね。

森井 そういえば、地方都市の取り組みとして非常に興味深い事例を目にする機会があったんです。先日、金沢市が主催する「自転車利用環境向上会議in金沢」（編集部注：本誌11月号50ページに掲載）という会合がありまして、そこで視察した「自転車走行指導帯」が印象的でした。

増田 それは初耳ですね。

森井 幅員6m程度の車道に、本来自転車が通行すべき「車道の左端」を



森井「もうすぐ私の自転車が完成しますので、機会がありましたら一緒に」
増田「いいですね！ぜひ一緒に走りましょう」

明示するレーンが両端に敷かれ、運用されているんですね。では、車が走るスペースはどのくらいなのかを計測してみたら、幅員2m程度しかない。現実問題として自転車とすれ違う際には危険かもしれないが、地元のドライバーには「自転車走行指導帯」がある道路を走っているという意識が浸透していて、徐行するなどして自転車に配慮しているそうです。これはまだ法定外の取り組みですが、うまく機能しているようでした。

増田 車と自転車が上手に折り合いを付けているかんじですね。

森井 まさにそんな感覚でした。実は私は中学、高校と金沢市で暮らしていたんです。あの街は細い道路が多く、自転車専用レーンなどを設けるのは難しいと思っていたのですが「自転車走行指導帯」という代替案には感心しました。新しい自転車走行空間の好例として、ぜひ全国に広がってほしい試みですね。

増田 日本は土地が狭く、スペースにどうしても限りがあるので、自動

車と自転車が共存して走行、駐車、駐輪する環境をつくるには、互いに空間をシェアするなど知恵を出す必要があります。その意味で金沢市の取り組みは良い手本になりそうですね。

地方都市再生にコミュニティサイクルに期待

森井 ところで、本日おうかがいしたかったのがコミュニティサイクルについてです。全国の自治体20カ所以上で行われているのですが、すべてが成功しているとは言いがたいのが現状です。自転車に親しむ人を増やして健康維持や促進に役立てる、CO₂削減といったメリットに加えて、地方都市再生のきっかけのひとつにもなると思うのですが。

増田 現在の成功例というと、どちらになるんでしょうか。

森井 先ほど金沢市の話がありましたが、コミュニティサイクルでも金沢市は成功しています。パリのコミュニティサイクル「ヴェリブ」

の成功例は世界的に有名ですが、その日本版の一例として、金沢のコミュニティサイクル「まちのり」も注目されているんです。また、同じ北陸では富山市でもLRTとコミュニティサイクルを使ったコンパクトシティ構築に取り組んでいて、こちらもヴェリブのシステムをかなり参考にされています。

増田 富山市は森雅志市長が陣頭指揮して、その環境づくりを行っているのですよね。私が受け持っている大学での授業に何度か来ていただき、話していただいたことがあるので、よく知っています。コミュニティサイクルに話を戻しますと、日本人には元来「個人所有」という考えが根強く残っています。土地などはその典型的な存在ですよ。したがって、自転車を共有するコミュニティサイクルは、あるいはまだなじみが薄いシステムかもしれませんが、高齢化・少子化問題が顕著になっている地方都市の再生のために、コミュニティサイクルがう

まく機能できる可能性があるのではないのでしょうか。利用率が上がれば、それだけ人の動きや交流が活発になります。再生の良い試金石になると思います。

森井 そのとおりですね。

増田 移動手段として、日本ではご存じのとおり、自動車が最優先されてきた歴史があります。しかし、自動車を停める駐車場をつくるためのスペースが不足しているという理由から、市庁舎が市街地中心部ではなく郊外に移転せざるを得ない事例が報告されるなど、これまでのように自動車を移動手段の中心に据えた街づくりは、考え直すべき時に来ています。そうなれば電車やバスなどの公共交通に加えて、自転車にももっと脚光が当たっていいのではないのでしょうか。その点でいえば、簡単な手続きで借りられて、範囲内のステーションならどこでも返すことができるコミュニティサイクルは相性の良い交通手段だと思います。現在、全国各地で行われている実証実験の結果を検証し、さらに研究を進めていけば、さらに利便性の高いシステムに近づくはず。識者の議論や現場のオペレーションに期待したいですね。

森井 最近の動静では、自転車本体に通信機能やGPS機能、遠隔制御機能などを搭載し、自転車本体で貸し出し・返却管理ができるシステムも開発されています。携帯、スマホで会員登録すれば誰でも利用できるサービスで、来年3月を目途に仙台市中心部で始まる予定です。導入コストも従来の3分の1程度で済むそうで、軌道に乗ればビジネス採算性

が計算でき、コミュニティサイクルの普及に弾みがつくかもしれません。

増田 なるほど、それはいいですね。ぜひ成功してほしいものです。

森井 今後のコミュニティサイクルの課題をあげるとすれば自転車の台数不足をいかに解消していくかになるでしょう。先の金沢では自転車の台数は100台ほどですが、ヴェリブは約2万4000台、今年の夏、オリンピックが行われたことで話題になったロンドンのコミュニティサイクル「サイクルハイヤー」は約8000台、スペインのバルセロナの「ビシング」は約6000台と、とにかく規模がまったく違う。

増田 やはり台数に比例して利便性は上がりますからね。

森井 ヨーロッパは、自転車が生活に溶け込んでいる感が強いですね。今年の夏にパリに行ったとき、現地でヴェリブを利用している人に「通勤にもシェアサイクルを使うんですか」と尋ねると「通勤用には自分の自転車を使います」とのこと。その人は増田さん並みのヘビーユーザーで、計3台自転車を所有しておられました。

自転車駐車場の“付加価値”が地域再生の足掛かりに

増田 自転車が生活に溶け込むという点で言うと、岩手の鉄道が良い試みを行っていました。東北新幹線が完成した時、在来線が第3セクターに転換されて、盛岡～八戸間の東北本線がいわて銀河鉄道という路線に変わったんですね。私が知事の頃、一時的な実験として土日の





比較的車内が空いている時間帯に無料で自転車を持ち込めるようにしていたんです。あのような取り組みが広がれば、遠方の観光地まで自転車を積んでいき、現地で走ってからまた電車に乗って帰ってくることもできます。そうなれば自転車の市民権は広がりそうです。

森井 岩手県の話題を続けると、今年の春、太平洋岸の山田町を訪れる機会がありましてね。町の中にはまだ復旧半ばの場所も多く、改めて、いかに震災の被害が甚大であったのかを痛感しました。

増田 山田町は鈴木善幸元総理の出身地ですね。岩手県の中でも最も漁業が盛んな地域のひとつであり、また、震災の被害が深刻だった町でもあります。震災によって町がゼロに帰した、何もなくなってしまうといっても過言ではないでしょう。したがって、残存しているインフラを作り変えるというよりも、何もない真っ白なキャンパスに生活基盤を描いていくような作業が必要です。将来の理想的な街づくりの一案として国主導で進められているコンパクトシティは、山田町再生のケースにあてはまるのではないのでしょうか。

森井 そこで自転車も何かの役割を果たせそうですか。

増田 三陸のリアス式海岸に面した小さな町で、自宅から船の様子を見に行ったり、作業をするために港の施設に行く際には、もともと自転車を利用される方は多かったようです。一方で坂道も多いので、そういう場所は軽自動車を利用されていたようですが、基本的に移動手段と

して自転車がよく使われていたと聞いています。

森井 あるいはコミュニティサイクルを導入できれば、住人の皆さんの生活利便性の向上に期待できそうですね。

増田 現在行われているコミュニティサイクルの実証実験結果を分析して、被災地の実情に適した共同利用システムが開発されることに期待したいですね。また、自転車を停める駐輪場、車を停める駐車場も復興において大きな役割を果たすのではないかと思います。自転車を停めるために多くの人が集まってくるわけですから、住人の集会施設、避難施設、あるいは情報を共有する場所を兼用してもいいでしょう。元来、三陸地域はコミュニティの活動がしっかりと息づいている地域ですから、多くの人が集まれる公共施設の役割は大きくなるのではないのでしょうか。

森井 私も、自転車駐車が他の付加価値を備えるべきという意見に賛成です。それなりのスペースを使う場所ですから、例えば、2階、3階と高さを確保して、コミュニティサイクルのステーション、放置自転車の集積所なども兼用できれば良いのではないかとアイデアは以前から持っていました。

増田 なるほど。それは合理的なプランですね。

森井 ところで、被災地の多くは本格的な冬に入っています。東京に暮らしている人間の目線から見ると、冬場は自転車の出番はないから、コミュニティサイクルはうまく機能しないんじゃないか?との声が

ありそうですが、案外、現地の人は雪が降っていても自転車を利用されますよね。私も金沢での学生時代は雪が降っても平気で自転車通学をしていました。もちろん、お年寄りが降雪時に自転車に乗るわけにはいかないでしょうが、もっと若い世代なら冬場でも自転車は使い勝手の良い交通手段になるはずですよ。現在は自治体や地元団体の除雪作業も行き届いている地域が増えていきますし。

増田 そうですね。岩手県の県庁職員も、雪が降ってもかなりの人数が自転車で登庁していました。多くの人が利用すれば、自然と自転車が走行するスペースが生まれ、走りやすくなるんですよね。

森井 本日は、増田さんならではのユーザー目線から見た、自転車の魅力や課題や、岩手県知事時代の経験に基づいた被災地復興における自転車の役割など、幅広くお話をうかがうことができました。どうもありがとうございました。 **PP**

