

## 欧州を手本に都市交通を改革 地方都市発信の試みにも期待

ゲスト

都市交通評論家

早稲田大学電子政府・自治体研究所 客員研究員  
NPO自転車活用推進研究会 理事

亘理 章

自動車が最優先された都市計画が続けられてきたことで、日本の交通網にはさまざまな弊害が生まれている。今回のゲスト、亘理章さんは、トヨタ自動車勤務時代から30年以上にわたって日本の都市交通問題に取り組んできたスペシャリスト。欧州での知見を含む豊富な経験を基に提言を続けている。自動車、自転車、駐車場と多岐にわたるご意見をいただき、実りある時間となった。(4月7日収録)

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

亘理章

都市交通評論家  
早稲田大学電子政府・自治体研究所 客員研究員  
NPO自転車活用推進研究会 理事





## ITS技術支援にも尽力、 高利便性の運転環境を促進

**森井** トヨタ時代はどのような部署で都市交通問題に従事されていたのでしょうか。

**巨理** 今から約30年前になりますが、調査部というところにおりまして自動車メーカーの目線から都市交通を研究し、当時の建設省の担当者にも研究会のメンバーに入っていたので、道路行政への提言を行ってきました。具体的には、1987年に当時の四全総（第四次全国総合開発計画）によって構想され、全国に約1万4000キロにわたって張り巡らす「高規格幹線道路」、すなわち、自動車専用道路を支持、応援し、このネットワーク整備に対して政策提言を行っていました。ちなみに現在のハイウェイオアシスや地域高規格道路は当時の研究会の提言から生まれたものです。また、ネットワーク整備に当たり、当時の特定財源制度が有効活用できるように働きかけることも大きな役割になっていましたね。その後は、IT、ITS（注：Intelligent Transport Systems、高度道路交通システム）などに携わっていました。

**森井** ITSは、近年いろいろなところで聞くようになりましたが、巨理さんはこの分野でも長いキャリアをお持ちなのですね。ITSに関してはどんな仕事をされていましたか。

**巨理** 官庁渉外を中心に、施策の推進、予算の確保などを取りまとめていました。また、ETCや首都高速のカーブの辺りで発生する渋滞情報をカーナビに提供するサービスがあるのですが、それらを導入してもら

ような働きかけもしておりました。**森井** 最近の車には『これから緩い上り坂になるので、速度を上げてください』などと音声で伝えてくれるものもありますが、あれもITS技術の恩恵ですよ。

**巨理** もっとも、当時は私が自動車メーカーの人間だったこともあり、一部から“業界エゴ”と揶揄されることもあったのですが…。自動車メーカーだから、そりゃあ道路は必要だろう、だから自分たちに都合のいいように誘導しているんじゃないの？というわけです（笑）。

**森井** 業界エゴとは随分な言い方ですね。でも、私たちパーキング業界は、トヨタ自動車さんの取り組みを高く評価しています。自動車をつくるのは当然ですが、巨理さんがなさっていたように、走行空間はどうすべきか、といった方面にも尽力されているのですからね。

**巨理** ありがとうございます。

**森井** また、この話は私がIHIで立駐に携わっていた頃ですが、1960年代前半、トヨタ自動車の前身企業のひとつだったトヨタ自動車販売さんが、広島の実業（後にIHIと合併）さんに立体駐車場の製造を依頼して、立駐を販売していましたね。当時はまだ立駐への注目度は低い時代でしたが、トヨタ自販さんはいち早く立駐に目を付け、しかもいきなり100台発注したのですから驚きました。そして、それを日本で初めて銀座の松屋と日本橋の高島屋の百貨店に納入したことがパーキング業界ではエポックメイキングな出来事とされています。事ほど左様にトヨタさんは、車が走る・停まる環境づくり

にも高い意識を保ち続けてこられたわけですね。

## 歩行者、自転車から優先する 欧州の“歩車共存”を支持

**巨理** トヨタ自動車もさることながら、日本自動車工業会も努力していましたね。40年くらい前からヨーロッパの都市交通政策を研究してビデオをつくったりして、啓蒙活動をしていました。思い出するのは、かつて有楽町に都庁があった時代、社会実験として都庁や霞が関、虎ノ門エリアにマイクロバスを走らせていたこと。画期的な交通インフラだったのですが、その社会実験は本格稼働に至りませんでした。以降、今に至るまで日本の各地域で“社会実験”が行われてきましたが、一時的な試みで終わることが多いのは残念です。

**森井** 一部には継続されるものもありますが、確かに“社会実験はあくまで実験”という感じで終わってしまうケースをよく見聞します。

**巨理** その点、ヨーロッパは社会実験をして失敗したら元に戻す、改善するなどの工夫を続けますし、もちろん成功すれば継続していきます。

**森井** ヨーロッパで行われた社会実験において、象徴的な例をあげていただけますか。

**巨理** 私の分析でいえば“歩車分離政策”だと思います。ヨーロッパもかつて日本と同じように、モータリゼーションが普及し、大気汚染や交通事故などが深刻化していました。そこで、歩行者と車の空間を完全に分けてしまったのです。いろいろな場所でトランジットモール（注：自

家用自動車の通行を制限し、バス、路面電車、LRT、タクシーなど、公共交通機関のみ運行を許可した歩行者道路)を導入したのですが、結局、失敗に終わりました。

**森井** 何故ですか。

**亘理** 古代ローマ帝国の時代からヨーロッパは交通網の拡充と共に発展を遂げてきました。時代と共に馬車、自動車、自転車、公共交通機関など乗り物の選択肢が増え、併せて歩行者も移動できる道路網が広がっていったのです。ですからヨーロッパで道路といえば、それは「車道と歩道が付いたもの」と定義されます。皆が等しく移動の自由を得ることで市民は自立できる。そういう発想がヨーロッパの都市交通の根底にあります。ちなみに道路の幅員、歩道の有無等で道路の呼び名が異なります。

**森井** 歩車分離が失敗してしまったのは、古来から移動の自由を尊重してきたにもかかわらず、自動車の侵入・運行を制限するような施策を実施したから、ということですね。

**亘理** はい。一部の都市を除き、自動車が入れなくなったエリアからは賑わいが消え、シャッター街のような

場所が出現し始めたことで、方向転換せざるをえなくなりました。そこで90年代の後半から2000年代の初めにかけて“歩車分離”から“歩車共存”に舵を切ったのです。

**森井** 歩車共存というのは、具体的にはどんな状態を指すのですか。

**亘理** 分かりやすく言えば、道路を自動車、自転車、公共交通、歩行者などでシェアする状態です。

**森井** となると、それぞれが空間を移動する際、優先順位を付けなければいけませんね。秩序がなければたちまち事故が続発してしまう。

**亘理** まさに森井さんの言うとおり、歩車共存の実現のためには優先順位づけが不可欠です。ヨーロッパの定義は明確で①歩行者②自転車③バス、LRTなどの公共交通④自動車となっている。一般的に人が移動する時は幅0.75m、自転車なら幅1mというスペースが必要といわれています。道路再配分を行う際には、人、自転車のためのスペースを先に確保してしまうわけですね。

**森井** ということは自動車のためのスペースが狭くなっていくと。

**亘理** そうです。しかし、日本はヨー

ロッパの考え方とは真逆で、例えば住宅街に幅員5m程度の生活道路があったとすると、まず中央に4mの車道をポーンと確保してしまう。そして両脇を0.5mずつ取って、それを路側帯にするわけです。

**森井** 同じ歩車共存といっても優先順位が逆転すれば、当然、交通弱者である歩行者、自転車にとっては非常に危険な状態が生まれますね。

**亘理** そのとおりです。事実、それが大問題を生んでいます。日本国内の交通事故は、約1%が高速道路、残り約99%は幹線道路と生活道路で発生しているのです。

**森井** 幹線道路と生活道路、危ないのはどちらでしょうか。

**亘理** ほぼ半々ですが、ここでは生活道路について指摘させてください。自動車には幅約1.7mが必要といわれています。さっきの幅5mで、車道が4m取られた生活道路の例でいえば片側は約2mあり、幅1.7mの自動車側から見れば「狭いけど余裕はある」と錯覚しがち。それが危険なのです。しかも、そこが制限速度30キロだからと注意していても、最近の自動車の性能は優れていて、少しアクセルペダルに足を乗せれば40キロ、50キロはあっという間に出てしまう。そして、すぐ傍には歩行者、自転車が走っている。さらに悪いことにマナー、モラルの不足から、一時停止をしない、信号を無視するといった自転車利用者も少なからずいて交通事故の原因になっています。

**森井** かつて年間の交通事故者数が1万6000人程度になった時代に比べると、今は5000人を下回るまでになりました。亘理さんがおっしゃる



独・シュツットガルトの取り組み。マップの宮殿エリアは110haの広大な歩行者専用空間。自転車も押し入る。駐車場は地下に設けられ安全性を担保。景観も壊さない



ような生活道路の在り様が改善されれば、さらに交通事故者数は減る可能性がありますね。

**巨理** そうですね。またヨーロッパの例に戻りますが、例えば「ゾーン30」、あるいはバスレーン上での自転車走行を認めるなど、弾力的な道路交通施策が日本でも認められれば、さらに改善されると思います。そういえば一昨年、パリではバスと自転車がシェアしているレーンの幅員を4.5mに広げました。従来、最も広いところでも3.2m、その後、3.8mまで広げた経緯はありましたが、一気に4mを越えて、さらにゆとりをもたせたこととなります。

**森井** 幅員を広げた理由は何ですか。

**巨理** 自転車がバスを追い越す、あるいはバスが自転車を追い越す、どちらにせよそうした場面を想定して、幅員に余裕を持たせたのです。

**森井** いかにか自転車、公共交通機関を重視しているかを象徴する道路計画ですよね。半面、ドライバーにとっては窮屈になるわけですが。

**巨理** そこはヨーロッパ社会に浸透している優先順位の思想のおかげで、ドライバーも納得済みだと思います。

**森井** 根底に「市民を優先する」発想があるからこそ、こうした道路交通施策が実現するのでしょうか。私も昨年ヨーロッパを視察した際、確かに自転車、歩行者に優しい道路のシェアを実感しました。翻って日本はTPP、原発しかりで市民ではなく「産業優先」が根強い。道路交通施策の分野では、自動車産業が繁栄すればうまくいくという空気があるだけに、自動車優先の道路計画が形成されてしまったと思います。



左/仏パリのセーヌ河に架かるベルシィ橋の上を走る地下鉄高架下に整備された自転車道。パリが自転車道整備に取り組み始めた1997年に完成  
右/仏ナントではLRTと自転車でP&R(パーク&ライド)を推奨。LRT駅横に雨に濡れない駐輪場がある



## 話題の超小型モビリティは日本にとって是か非か？

**巨理** ところで本日、話題として取り上げさせていただきたかったのが、東日本大震災以降、仮設住宅での暮らしが長引いている方々についてです。特に高齢者世帯ですね。中には自動車の運転に自信がなくなったからという理由で、自主的に免許を返納する方もいると思うのですが、すると途端に行動範囲が狭くなるのではないかと、生活利便性が低くなってしまっているのではないかと懸念しています。車を使わなくなれば、次の移動手段は自転車か公共バス、あるいは徒歩となるでしょうが、それまでは体力的にも慣れるまで時間がかかるはず。「自動車」と「自転車・バス」の間に何か適切な移動手段があればいいのですが。

**森井** 昨年から話題になっている超小型モビリティはどうでしょうか。

**巨理** うーん、あれは率直に言うと中途半端な規格なんですよ…。性能を最高速度が30キロ程度し

か出ないようにリミッターを付けなければいいかもしれませんが。

**森井** 30キロリミッターの理由は何でしょうか。

**巨理** 超小型モビリティは最高時速60kmくらい。しかし、車幅があるため原付のように路側帯を抜けていくわけにはいきません。また、トラックなどの大型車両と一緒に走る時に危険な場合も考えられる。ならば、最初から30キロしか出せない乗り物にしてしまい、走行できるのは自転車レーンのみ、などと規定すれば安全性が担保できるうえ、スムーズに移動でき、意義のある乗り物になる気がします。

**森井** なるほど。実は私も個人的には、乗りたい!と思わないんですよね、あの車(笑)。

**巨理** もうひとつの問題が価格です。もっとロープライスにならないと。



豊富なヨーロッパ視察の経験から、示唆に富んだたくさんケーススタディを頂戴することができた

あの車の主なユーザー層は、お年寄りや年金生活者も多く含まれるはず。となれば彼らにとってあまり負担にならない値段設定が必要です。現在の価格は100万円未満ですが、理想を言えば30万円を切るくらいまでは下がってほしい。

**森井** 超小型モビリティで思い出すのは軽自動車です。あれが登場してきた背景には「1000cc以上の普通自動車の廉価版があってもいいのでは」との市場ニーズがありました。しかし、現在では軽自動車はかなりの進化を遂げており、それこそ普通車にも劣らない性能で高速道路を素っ飛ばして驚くこともしばしばです。私が思うに、超小型モビリティは“ポスト軽自動車”の位置づけなのではないでしょうか。軽自動車は普通自動車の弟分みたいなものでしたが、今はもう既に十分に成長、進化した。ならば次の軽自動車があってもいいのでは、という発想です。そのプランを有識者や政府が発信して、メーカーがカタチにしたのではないかと。



**巨理** なるほど。

**森井** トヨタさんを筆頭に日本の自動車メーカーの技術は極めてハイレベルですから、きっと超小型モビリティも軽自動車のように進化を遂げていくでしょう。あるいは価格も下がっていくかもしれません。今後もメーカーさん、国が協働してぜひ継続して欲しいですね。

## 人間の脳は移動することで刺激され、活性化する

**巨理** 対談の冒頭、私は日本の社会実験はなかなか継続しないのが難点だと申し上げましたが、昨今、継続中の社会実験で注目に値するものもあります。それが、石川県金沢市の“自転車走行指導帯”です。

**森井** 同感です。私も昨年の10月に現地を視察しました。金沢では市街地の狭い生活道路を歩行者・自転車・自動車それぞれの通行に配慮して、ピクトマークを使って走行空間・通行位置を明示してありました。車と自転車、歩行者が自然に道路空間をシェアできる優れた取り組みですね。中でも画期的だったのは6m道路でも両サイドに自転車・歩行者のための空間を2m確保してあり、残りの2mが車道となっていたことです。

**巨理** あれこそ、私が提言してきたことです。当初は社会実験だったので期間終了後に終わる予定だったのですが内容が優れており、市民からも大変好評で継続に向けた市民運動が展開され、結果、定着するようになったそうです。

**森井** 金沢市の成功は日本の道路交通施策を改善の方向へ向けるきっか



「スウェーデン・マルメの都市計画は自転車にとって最も理想的ではないか」と巨理氏。写真は自転車が交通渋滞に遭わないように道路を立体化しているケース

けになるかもしれませんね。「地球の友 金沢」の三国成子さんの働きが大きかったと聞いておりますが、栃木県の宇都宮市、香川県の高松市にも同様の動きがあるそうです。市民重視の施策として、どんどん広がってほしいと思います。

**巨理** 市民重視の施策というのは、何歳になっても元気に歩いて移動できるような環境を整える施策であり、つまりは社会福祉政策なんです。そしてその一環として交通政策があります。

**森井** なるほど。

**巨理** あるいは歩けなかったとしても何らかの移動手段で普段の場所から違う環境に身を移せば、人間の脳は刺激を受け、活性化するようになってきます。そもそも私が都市交通、乗り物というものに興味を抱いた理由もそこにありました。環境が変わり、頭に入る情報が変わることによって人間は元気になれる。ならば、できるだけスムーズに移動できるようなネットワークを構築したい、というわけです。ほら、多くの乳幼児は電車や飛行機、自動車などの乗り物に憧



亘理氏は走行距離2〜3キロの近場乗り用と、5キロ以上のスポーツタイプ、2台の電動アシスト自転車所有



金沢市の“自転車走行指導帯”。明確なピクトマーク、レーン表示で歩車共存を強力に推進している



れや興味を示すじゃないですか。あれは人間のDNAに“動くことで脳が活性化する、能力が拡張する”と刷り込まれているからではないかと。

**森井** 実に興味深いお話ですね。そういえば、かつてサントリーの佐治さんが社員に「(会社のある)赤坂から街へ出て銀座の方へ歩き、視野を広げる。シティウォッチング(CITY WATCHING)をすれば脳が活性化して良いアイデアが浮かび、仕事の役に立つ」と論じたそうですよ。

**亘理** 私は自転車で視野を広げることができました。自宅が大塚にあって、例えば東京駅までは徒歩+山手線で約30分かかるとは、電動アシスト付き自転車なら約20分で10分も短縮できます。快適に移動できるのもさることながら、車に乗っているときには決してわからなかった発見も得ることができました。

**森井** どんな発見がありましたか。

**亘理** 大きな交差点や鉄道の上に架かっている道路のほとんどが、自転車の走行が不可になっているという事実でした。高速道路ではないのだから車両である自転車は走れるはずなのですが、何故か進入禁止となっている。しかたないので立体交差を避けて側道や下の道を走るので

が、これが目的地の方向へなかなか辿りつけないような複雑怪奇なルートが形成されていて、思うように進めないんです。都市部の自動車優先社会の弊害を痛感しました。

### 世界をリードする 日本の技術力に光明

**森井** さて、金沢市の“自転車走行指導帯”は、これから日本の都市交通が良い方向に向かうために、良いきっかけになりそうということで意見の一致を見ました。他に何か良い材料はないでしょうか。

**亘理** メイド・イン・ジャパンということでは、テクノロジーですね。例えば、自動倉庫の技術を応用した日本製の立体機械式駐輪場などは、ヨーロッパでもなかなか見られない高性能の駐輪場です。フランスの知人から「今度自分が東京に行く機会があったら、ぜひ、あの立体機械式駐輪場を見せてほしい」と懇願されていますよ。あの技術を世界に広めるのはもちろん、日本国内でも導入する場所が増えれば良いですね。

**森井** あの立体機械式駐輪場は、メーカーはJFEさんで東京では江戸川区船堀駅前の駐輪場や西葛西駐輪場、

関西では西宮市などに導入されています。2年前、フランスの労働大臣が来日し、運営管理にあたっている高齢者の勤務状況の視察で船堀に足を運んでくださったのですが、その際、本来の視察目的を忘れて機械式駐輪場の格納スピードと安全性、センサー識別で持ち主の自転車が返却される正確性などに目を丸くしていました。確かに、日本の技術力も都市交通の改善に向けて有効な手段になりそうです。本日は二輪、四輪、都市交通のグランドデザインなど、幅広いお話をうかがうことができ、有意義な対談となりました。どうもありがとうございました。 **PP**

