パーキング業界の明日 48 『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌 発行人・森井博が聞く

「風を切って軽快にペダルを漕ぐ」を原点に日本の自転車文化を世界へ発信しよう

多多数 法務大臣 衆議院議員 谷垣 禎一

超党派の「自転車活用推進議員連盟」、(財)日本サイクリング協会の会長を務め、第五代自転車名人として普及を牽引する政界きっての自転車通、谷垣禎一法務大臣との対談が遂に実現した。市民権を確立しつつある自転車に対して、今、谷垣氏は何を思うのか。そして2020年東京五輪前の導入に向けて我々が奔走している「東京シェアサイクル」にはどんな見解をお持ちになるか……? 期待と緊張を胸に霞が関の法務省庁舎内にある大臣室を訪ねると、谷垣氏は気さくな笑顔で私達を迎えてくれた。(収録:2014年3月24日)





スポーツとして楽しむ 人口の増加が自転車の 地位確立に貢献した

森井 まずは自転車との関わりについて 教えていただけますか。

谷垣 司法試験を受けるための勉強を始 めた20代の半ばから本格的に乗り始め ました。当時の世田谷の自宅から本郷の 東京大学まで、往復の30数キロを自転 車で通いました。試験に向けた体調管理 はもちろん、ストレスの解消にも役に立 ちましたね。衆議院議員になった当初は 乗る時間を見つけるのが難しくなりまし たが、今では週末を中心に自転車を楽し んでいます。先日も奥多摩方面の峠道を 走ってきました。昨年は年間で4200km ほど走ったでしょうか。今主流のカーボ ン製のフレームは軽くて輪行がしやすい ですからね。(撮影のためにお持ちいた だいた自転車を指しながら)あれは30年 程前に買いました。クロモリなので乗れ ば案外軽いのですが、持つと重いですね。 森井 なるほど。多忙なスケジュールを 縫って自転車に乗る時間を作られておら れるわけで、本当に大臣は自転車を愛し ておられることがよく分かりました。で は続いて、昨今の自転車の在り様につい てお考えをうかがいたいと思います。私 は、ここ数年、自転車は一時的なブームを 超越して、市民権を得た移動手段になり つつあるのではと考えているのですが。 谷垣 自転車の使い方にはいろいろある と思うんです。私の本家は酒屋でして、 子供の頃、配達は自転車で行っていまし た。私も番頭さんにくっついて行って手 伝ったりしたものです。郵便配達なん かもそうでしたね。以前に京都で聞い た話なのですが、自転車で下るのはかな り危険を伴うようなものすごい坂があり まして「どうやって下るんですか?」と尋 ねたところ「木材を引きずってブレーキ 代わりにした」のだとか(笑)。そういう 時代から比較すると、今はスポーツとし

ての自転車の価値が認められたとは感じますね。これまで何回かサイクリングブームはありましたが、いずれも萎んでしまっていた。でも、今はスポーツとしての自転車が大きく広がりを見せ、全体的な定着につながっていると思います。また、これはサイクリストというよりは政治家の目線ですが、近未来には、生活習慣病対策としても有効という側面もクローズアップされるのではないでしょうか。つまり、日常的に自転車に親しむことは、医療費削減にも効果があるのではないかと。

森井 おっしゃるとおりですね。以前、シマノ・ヨーロッパの方に聞いたのですが、向こうでは健康管理や維持のために自転車に乗るという目的がかなり明確なようです。そしてもうひとつが環境対策としての自転車です。クルマの代替手段として自転車を選び、化石燃料の使用をセーブし、省エネルギー、CO2削減にも貢献するわけですね。つまり、環境、エネルギー、健康、この3つの対策として自転車が選ばれているというわけです。一方、日本ではここまで明確な目的で自転車を選んでいる人はまだ少ないのではないかと…。

谷垣 ただ、環境の側面で自転車を選択する人は増えている気がします。日本は今、エネルギーが難しい局面を迎えていまして、それに伴って貿易収支も悪くなっています。どこまで代替できるかは分かりませんが、環境対策としての自転車は、今以上に普及を促進させる大きな可能性を持っていると思います。

「自転車はどこを走るべきか」 徹底的に議論する必要がある

森井では続いて、自転車の走行空間についてうかがいたいと思います。昨今、自転車専用道路、あるいはブルーレーンなど自転車が安全に走れる空間づくりがあちこちで進められていますが、これにつ

いてはどんなご意見をお持ちですか。

谷垣 それは複雑な問題があると思います。ツーリストとして個人の目線から言うと、自転車専用の空間は走っていてもあまり面白くないんですね。何の区分けもしていない街道などを走るのは楽しいですし、自転車の醍醐味だと思うのですが、隔離されたような自転車専用道路は少し抵抗があります。利用はしますが、楽しさはあまり感じないですね。

森井なるほど。

谷垣 自転車はどこを走るべきなのか。 このことをもっと徹底して議論するべき だと思います。もちろん基本となるのは、 自転車は車道の左側を走るのだというこ とであり、逆走などは極めて危険です。 また、時折見るのですが、警察官も歩道 を自転車で走らないようにしていただく 必要がありますね。さらに言えば、クル マを運転しているドライバーにも「道路 の左端は自転車が走っている」と意識し てもらうようにしなければなりません。 ただ、この啓発を進める前に現実的な問 題も残っています。象徴的なのは、乳幼 児を乗せて走る親御さんの自転車です ね。小さなお子さんを1~2人と乗せて 走る方が車道を走るのは、やはり危ない ですから。これについては、きちっと整 備していく必要があります。しかし、い ずれにせよ基本となるのは「自転車は車 道の左側を走る乗り物」だということで す。これをしっかり意識してもらわない と。まあ、どっちが先かという面もあり ます。青く塗られた自転車レーンがあっ て、進む方向が指示された矢印があれば、 自然と左側走行が浸透していくかもしれ ません。

森井 そうですね。左側走行を守る人が増えていけば、自転車に関連する交通事故が減ることにも期待ができますからね。 谷垣 そうですね。ただ、東京など都会の幹線道路では自転車が走る場所があいまいになっている場合もあります。例えば信号待ちをしている自動車の左側 をスーッと抜けてクルマの前に出ても いいのか。軽車両という位置づけから 言えば、信号待ちの自動車の真後ろで 止まって待つべきなのか。あるいは、3 ~4車線ある道路の左端から右折したい 場合、一気に曲がろうとすると危ないの で、二段階右折で危険を回避することが ありますが、細い道路でも二段階右折を しなければならないのか。道路交通法 規に含まれる自転車走行の部分につい て、まだ警察はすべてを把握していない のかもしれません。警察庁が平成23年 に左側走行を打ち出し、いろいろな研究 を進めているのは明白な進歩といえま すが、それでも私が関係者に「こういう 場合はどう判断するべきなのか?」と質 問しても、明解な答えが返ってこない場 合もありますしね。

森井 グレーの部分が残っているのは確かですよね。

谷垣 法務大臣が道路交通法を知らないのか、と怒られそうですが、しかしあいまいな部分は残されています。 やはり、自転車はどこを走るのか、明確にする議論を続けていかなければなりません。

森井 自転車に乗ることが多い大臣だか らこそのご意見ですね。 谷垣 自転車が走る場所を明確にするために自転車レーンをつくるのもひとつの方策でしょう。ただ、どこを走るのかという意識がまったくないまま「線が引いてあるからそこを走る」だけでは、少し弱い気がするんですよね。地道に啓発活動を続けて意識を高めていくべきでしょうね。

「東京シェアサイクル」の 挑戦が日本の自転車文化 発信を拡大

森井 続いては、コミュニティサイクルについてお聞きしたいと思います。実は昨年の10月30日に、東京オリンピック・パラリンピックまでに、大規模なシェアサイクルを導入し、「東京シェアサイクル」を実現したいということで、日本シェアサイクル協会という団体を立ち上げ、この業界の関係者一同にお集まりいただく機会がありました。そしてその2日前、10月28日に大臣が会長を務めていらっしゃる自転車活用推進議員連盟の会合があり、そこで「東京五輪までに自転車走行空間を整備して、そこにシェアサイクルを走らせよう」という一節を含めた提

言が発表されています。

谷垣そうでしたね。

森井 そして日本シェアサイクル協会は 今年の4月1日をもって一般社団法人と して正式に発足する予定です。特にオリンピック開催時には会場の周囲に一般の 自動車が入りにくくなることが予想され ますし、その代替手段として自転車が有 効ではないか、公共交通を補完する移動 手段として力を発揮するのではないか、 という考えです。

谷垣なるほど、そのとおりですね。

森井 私達が先達の好例としているのが、ロンドンの事例です。2012年のロンドン五輪の際、市長のボリス・ジョンソンさんの名前を採った「ボリスバイク」というシェアサイクルがロンドン市街を走り、高い評価を受けました。ボリスバイクの自転車数は約8,000台です。それに比較すると東京は、人口や五輪開催地域の広さなどから計算し、1万~3万台程度は走らせるべきではないかという計画を立てております。

谷垣 私もパリでヴェリブがスタートした時は「なかなか面白い試みだ」と感じまして、当時の駐日フランス大使に話をうかがったりもしました。開始当初はい





上/車道の左側走行などマナー啓発は今後も重要な 課題

左/谷垣大臣は、ロードレーサー人口の増加が日本 の自転車の市民権確立を後押ししたと話した



ろいろと議論もあったようですね。

森井 現在では大成功を収めているわけですが、開始直後には反対の声などもあったようですね。

谷垣 自動車を運転するドライバーから の評判はよろしくなかったようです。例 えば車道を走るヴェリブによって接触事 故のリスクが増した、目的地に到着する までの時間が以前より長くなった、道路 が自転車に乗っ取られた気がする、等々 の意見があったと。

森井そうだったのですか。

谷垣 しかし、パリの街の中に自転車をしっかり位置付けて、自転車と自動車で道路をシェアできることを世界に示したという意味では大きな意義がありました。東京でも、2020年までに導入できれば日本の自転車文化を世界に発信するチャンスになりそうです。

森井 ありがとうございます。ぜひ、実現したいものです。

谷垣 東京五輪だけではなく、地方の都市でもシェアサイクルは有効なのではないでしょうか。今、複数の地方都市では郊外に大規模なショッピングモール等が進出したことで、かつての中心市街地が寂れてしまう現象が発生しています。大規模商業施設に皆が自動車で行って客足が遠のいてしまうわけですね。

森井 いわゆるシャッター通りは確かに 増えています。深刻な問題ですね。

谷垣では、どうすればいいか。ここでシェアサイクルがひとつの手段になると思います。街を再活性化するための移動手段として有効ではないでしょうか。例えば人口20万人くらいの都市なら一定の効果が望めると思います。

森井 賑わいの創出に効果があるのでは、 ということですね。

谷垣 ただし、自転車があるだけではダメ で、集まりたくなる魅力的な何かもセッ トでつくる必要はありますけどね。とに かく人が集まらなければいけないわけ で、その際の移動手段として、ほとんど の人が乗ることができる自転車が切り札 になるのではと思います。

森井 スムーズに動けて使い勝手がいいですからね。先ほど大臣が例示したヴェリブは、市内に2万4,000台ほどが走っておりまして、外国からの観光もさることながら、ちょっとした用を足すのに使っている地元の市民が多いと聞いております。利用時間にすると10分、15分など短時間です。本当に日常の足になったということですね。

谷垣 なるほど。特別な存在ではなく、生活にきちんと浸透しているんですね。

森井 日本の場合、自転車の用途は、通勤、通学、あるいは親御さんが乳幼児を乗せる、などが一般的です。シェアサイクルを定着させるためには、これ以外の用途にも使っていただけるように、街のいろいろな場所にポートを設けて、乗り捨て



我々に与えられた時間は対談収録、撮影を含めてきっかり1時間。ご自身の自転車体験談では、海外の有名レーサーやメーカーの名前が次々に飛び出し、谷垣氏の 自転車愛の深さを感じた



が可能なシステムを構築しなければと考 えています。

谷垣 やはり、ある程度の自転車台数がないとシェアサイクル本来の機能性は発揮できないということですか。

森井 おっしゃるとおりです。これまで 日本国内の諸都市では社会実験として シェアサイクルを実施してきましたが、 その規模は100~200台に過ぎませんで した。やはり、数千台、1万台、2万台 と台数がないと利便性は担保できませ んからね。東京では江東区が臨海部で シェアサイクルを展開しておりまして、 今年は1,000台くらいまで増やすと言っておられます。あの一帯はオリンピック会場にも近いので、良いシミュレーションになるかもしれません。

谷垣 江東区の取り組みが発端となって 「東京シェアサイクル」導入につながっ ていけばいいのですが。

森井 そうですね。そして、この規模の シェアサイクルが中央区、千代田区、港 区などにも広がれば理想的です。

谷垣 まったく同感です。オリンピック に向けての街づくりに、シェアサイクル への配慮も含めた計画が盛り込まれると いいですね。

森井 仙台ではダテバイクといいまして、NTTドコモが自社の技術を活かし、GPSで自転車を管理できるシェアサイクルも稼働しています。ハイテク日本を象徴する取り組みですから、我々のシェアサイクルにも活かせれば世界にアピールできますね。私は発起人である小林成基さんとも話しまして、谷垣大臣に日本シェアサイクル協会の会長に就いていただければ本望なのですが、もちろん、それが難しいとも承知しております。

谷垣 そうですね。閣僚ですからいろい ろとルールはあります(笑)。もちろん 応援はさせていただきますので。



街中の自転車駐車場をいかに効果的に配していくかが「東京シェアサイクル」成否のカギを握る

銀座の老舗百貨店の 駐輪場設置に 「時代の要請」を感じる

森井 シェアサイクルに関連した話を続けますと、1万台以上の規模の自転車を共有するとなると、スムーズな稼働のためには自転車駐車場の場所や規模も成功を左右する大きなポイントになると思うんです。大臣は、普段街中の駐輪場をご利用されることは……

谷垣 通勤などに自転車を使っていたのはもう30年以上も前の話ですし、今は乗る場所は郊外の街道や峠ですからね。最近、自分で街中の駐輪場を利用する機会はないんですよ。

森井 なるほど、分かりました。では駐輪場の概略を少し遡ってご説明しますと、トピックとしてまず挙げられるのが放置自転車の問題です。今から20年以上前は、全国の駅周辺の放置自転車が深刻な社会問題となっていました。当時は全国で約100万台も放置されていたのですが、その後、放置自転車対策として駐輪場整備が進み、全国の自治体や国土交通省様にも尽力いただいた結果、現在は15万台程度にまで減っているんです。

谷垣 ああ、そうでしたね。私は国政に携わるようになって30年以上経ちましたが、当初、放置自転車の問題を耳にする機会が多かったと記憶しています。それから随分がんばっていただいて、解決の糸口が見えてきたと。

森井 おかげさまで改善に向かったわけですが、ただしそれは駅周辺の駐輪場不足の解消であり、今度は新たな問題が浮かび上がってきました。それが街中の駐輪場です。例えば商店街へ買い物に行く際に自転車を利用するのだけど、停める場所がなくて仕方なく店前に停める。そういう方がたくさんいらっしゃるので、そこでまた放置自転車の問題が起きるという図式です。歩行者等の交通の妨げになったり、街の美観を損ねるデメリット



も小さくありません。

谷垣 買い物と自転車といえば、銀座の三 越には大規模な駐輪場があると聞いたこ とがありますが……。

森井 ご存じでしたか。そうなんです、192台規模の地下駐輪場をあの三越がつくったということで話題になっています。地上からエレベータで入出庫できて使い勝手もいいんですよ。背景には中央区の指導もあったと聞いています。今、銀座で進んでいる百貨店関連の再開発事業にも、自転車駐車場の設置も盛り込まれるのではないでしょうか。

谷垣 銀座の目抜き通りに立つ老舗のデパートが、それほど大規模な駐輪場をつくったというのは、世の中がそのような風向きになったということですね。今度私も利用してみようかな(笑)。

森井では残念ですが、時間が残り少なくなってきましたので、最後に改めて日本シェアサイクル協会や、自転車駐車場に関連する企業の皆様に、大臣からメッセージをお願い致します。

谷垣 自分の身体で軽快に風を切って進 む感覚は自転車ならではの魅力です。そ れはスポーツとしての自転車はもちろ ん、親御さんが日常的に乗られるママ チャリでも得られるでしょう。まして春 が訪れている今の時期なら、この魅力は 倍増します。そうやって楽しみながら自 転車に乗っていただくことが、やがては 医療費の削減につながり、省エネや環境 問題解決の一助になるのなら、こんなに 良いことはありません。時代の移り変わ りで自転車にまつわる課題は変わってい くと思いますが、それらを克服しつつ、 自転車が走りやすい環境、停めやすい場 所をつくっていくことは、いろいろな意 味で非常に大切だと思いますね。

森井 ありがとうございます。東京シェア サイクルの導入がなされた暁には、私達 日本人だけでなく、東京五輪を観に訪れ た世界の方々へ日本の優れた自転車ネッ トワークをお見せできると思います。

谷垣 そういえば最近、東京の街を自転 車で走ってみたい、と希望される海外の



VIP、閣僚クラスの方が増えていると聞いています。彼らが東京五輪に来た時、素晴らしいと思ってもらえるような環境づくりを進められるといいですね。

森井 分かりました。実現に向けて一歩 一歩頑張っていきたいと思います。大臣、 お忙しいところ貴重な時間をいただき、 本日は誠にありがとうございました。
₽

パーキングプレス発行人:プロフィール

森井 博

- ●サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モーリスコーポレーション(株)代表取締役会長(夫々創立に関与したため、信条は健康一番、仕事は二番)
- ●一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長(業界最年長?のため)
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長(実質設立者のため)
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 (設立準備中)発起人
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員(欠席が多く熱心ではない)
- ↑六本木男性合唱団 団員(下手の横好き、団長三枝成彰氏の弱者救済精神に共感)
- 【略歴】 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市の港町に生れる (小学生になる前から泳げ、中学生時代は後のオリンピック選手山中毅より速かった) 75才。 1957年 (昭和32年) 石川県立金沢泉丘高校卒 (陸上競技部、ヤリ投げ、短距離、インターハイ2回出場)
 - 1961年(昭和32年) 石川県立金沢泉丘高校や(陸上規技部、ヤリ投げ、短距離、インダーハイ2 1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒(遠洋航海は当時珍しいハワイ航海)
 - 1961 ~ 1991年 IHI、東芝勤務後脱サラ。現職。
- 【趣味】 ゴルフ (週一、80才までにエージシュートを目指す)、自転車 (片山右京氏監修インターマックス車他数台所有するも余り乗らない)、自動車 (レクサス他所有、やはり国産車がベスト、スピードは160km/hr以上は出さない)
- 【遍歴】野球(中学生までは本気でプロ選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故稲生和久投手、田中勉投手、元巨人 淡河弘捕手は友人。少年野球コーチ6年間)、陸上競技(大学生まで)、テニス(元デ杯選手本井満氏のコーチでかなりの腕前になるも、45才時アキレス腱断裂で引退)

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または http://www.parkingpress.jp/taidan/ にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

