

# 自転車を公共交通のひとつに位置付け シェアサイクルの存在感を向上

ゲスト 公明党幹事長 衆議院議員  
井上 義久

自転車活用推進議員連盟の立ち上げ時から尽力されており、パーキング業界にも非常に身近な方だ。今も多忙な合間を縫って都内で自転車に乗る、現役サイクリスト。それだけに、理想ばかりにとられない現実を見据えた意見は、東京シェアサイクル実現に向けた建設的なアドバイスとなった。(収録：2014年7月10日)



公明党幹事長 衆議院議員

# 井上 義久

『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



## 衆議院初当選後、 世田谷の自宅から 国会まで自転車で通勤

**森井** この対談に登場して下さる方は、基本的にパーキング業界の方が多いのですが、最近では政界にもネットワークが広がっております。例えば自転車活用推進議員連盟の会長である谷垣禎一法務大臣や、鈴木英敬三重県知事、元総務相・岩手県知事の増田寛也氏といった方々にご登場いただきました。本日は自らサイクリングを楽しみ、自転車の走行空間にも一家言を持っていらっしゃる井上先生をゲストにお招きでき、光栄です。

**井上** こちらこそよろしくお願ひ致します。駐車、駐輪を含めたパーキング業界というのは、およそどのくらいの規模のマーケットなのですか。

**森井** 私が会長を務めておりますサイカパーキング株式会社を例にしますと、弊社の売上高は70億円くらいで、これが業界の10%程度に相当しています。

**井上** 業界を形成する企業はどんな顔ぶれなのですか。

**森井** おおまかに言いますと、駐車場に関連した機器をつくっているメーカー、運営会社などです。売上の内訳では、メーカーさんはおよそ3分の1で、残り3分の2は運営会社になります。

**井上** 運営会社さんの割合が大きいのは、駐車場、駐輪場が安定して利用されているからこそですね。最近取り上げられる機会の多いストック型ビジネスであると。

**森井** おっしゃるとおりです。ところで井上先生が自転車で親しむようになったきっかけは何だったのでしょうか。

**井上** 私は平成2年に東京3区、世田谷・目黒の選挙区から立候補して衆議院に初当選致しました。自転車活用議員推進連盟名誉会長の小杉隆先生が、当時国会まで自転車通勤されているのを見て、向こうを張るわけではないんですが(笑)、私も国会へ自転車で通ってみたんです。当

時私の自宅は世田谷の池尻でしたので、それほど遠いわけでもありませんでした。その後、しばらくして小杉先生が自転車議連をつくる際、私が自転車通勤していると聞いて「手伝ってもらえませんか」と依頼されました。以来、小杉先生とは親しくさせていただいております。

**森井** そのような経緯があったのですか。

**井上** その後、自転車議連は昨年、2020年の東京五輪開催が決まってからは前にも増して活動が活発化しています。谷垣先生など諸先生方のご尽力も大きいですね。また、世の中の自転車に対する関心もますます高まっていると実感しております。チャンスが到来していますね。

**森井** 小杉先生といえば、かつて政策秘書を務めていた小林成基氏は、私たちの業界に欠かすことのできない人材です。

**井上** ええ、私もよく知っていますよ。

**森井** 彼とは長年にわたって、特に自転車の走行空間に関する問題、啓発活動を行っています。それに関連しますと、我々が今、喫緊の課題としているのがシェアサイクルです。去る4月1日に「一般社団法人日本シェアサイクル協会」という団体をつくりまして、小林さんは副会長、私は専務理事を務めています。

**井上** なるほど。

**森井** 当協会の最大の目的は、2020年の

東京オリンピック・パラリンピックまでに「東京シェアサイクル」という大規模なシェアサイクルの仕組みをつくり、運用することです。今後、いろいろな公共交通システムが登場してくると思いますが、その中で、自転車も重要な役割を果たすのではないかと考えています。2016年のロンドン五輪では、ボリス・ジョンソン市長が強力なリーダーシップを発揮して「ボリス・バイク」なるシェアサイクルシステムを構築し、運用に成功しました。私たちのシステムも、あの試みに倣って実施したいのです。

**井上** ボリス・バイクの話は私も少し聞いています。駐輪場が2700カ所以上、自転車台数は約1万1000台、約6万人が登録しているそうですね。

**森井** さすがにお詳しい。

**井上** それだけのスケールなので、公共交通のひとつとして完全に定着、浸透しているそうですね。さらに言えばロンドンの交通インフラも自転車走行をある程度ふまえてつくられているとも聞いています。ただ、その一方でビジネスとしては苦戦を強いられていて、毎年何十億単位の赤字を計上しているといえます。

**森井** そうでしたか。その具体的な数字までは不勉強で存じ上げませんでした。

**井上** 運営費をどうするか、という問題は



二十数年前、平成2年に衆議院に初当選の後、自転車で国会へ通勤していた井上氏。"自転車ツーキニスト"の草分けの一人といえる

東京シェアサイクルにおいても最重要課題のひとつになるでしょう。ただ、私はシェアサイクルは公共交通のひとつなのだから、ある程度赤字になっても仕方ないのではないかと思います。税金を投じた結果、赤字になったとしてどこまでそれを許容できるか、その「頃合い」が大切ではないでしょうか。収支採算にばかり気を取られると実現できるものもできなくなってしまうと思います。

**森井** 井上先生にそう言っていただくと、非常に心強いですね。日本でシェアサイクルが一般的になったきっかけは、2007年に森喜朗元総理がバリエリブを目にしたことでした。合理的な仕組みや将来性にいたく感心した森さんが国土交通省に働きかけ、そこから全国の自治体へと広がっていったわけです。ただ、自治体レベルになると、シェアサイクルで使う自転車の台数はせいぜい100台〜。知名度も薄く、採算が見込めません。

**井上** そもそもその台数では「シェア」とはいえないですね。

**森井** はい。ネットワーク化がしばらくのものですから利用率が上がらない、採算が取れないという悪循環に陥っています。すると採算が取れないものをどうして自治体がやらなければならないの、という議論になり、どこも及び腰になっ

てしまっているのです。

**井上** 本来は逆なんですけどね。自治体が行う公共事業だからこそ、ある程度の赤字は見込んで進めていかないと。

**森井** ありがたいお言葉です。政治の力もお借りして、必要以上に採算や収支に縛られ過ぎないようにシェアサイクルを推進していきたいですね。

**井上** 平成25年に制定された交通政策基本法の第五条に公共交通機関の連携というのがあります。徒歩、自転車、自動車、相互の連携がうたわれていまして、自転車は公共交通において重要な役割を担うと明記されています。この事実も東京シェアサイクルを推進する大きな原動力になるのではないのでしょうか。また、平成24年に国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を出したことも大きいですね。

**森井** 法整備の点では、環境が整いつつあるわけですね。

**井上** さらに、これは東京都の例ですが、舩添都知事が自転車道走行空間を平成25年度末の126kmから2020年までに倍増させる、との発言もありました。自転車に対する問題意識はかなり高くお持ちなんだろうと推測します。そこで私が希望するのは、いきなり全域に構築しなくてもいいので、面的に自転車ネッ

トワークが構築できないかということです。やはり、ある程度のネットワークが展開できないと成功は難しいですからね。さきほど森井さんがおっしゃった100台レベルでは、観光地では何とかなったとしても、日常の公共交通として定着することは期待薄です。

## 富山ライトレールに学ぶ 東京シェアサイクル成功のカギ

**森井** これはお隣の台湾の例ですが、台北で最初、500台規模で「You Bike」というシェアサイクルを始めたんですね。500台という規模は日本の現在の標準よりもはるかに多いのですが、それでも不足していたとみえて、滑り出しの利用率は低かったのです。しかし一昨年に1500台くらいまで規模を拡大したところ、認知度、利用率は急上昇したそうです。

**井上** なるほど。

**森井** 回転率でいうと、日本の平均が1日1.5回から2回程度であるのに対し、You Bikeは500台程度の時こそ日本とほぼ同じでしたが、台数増加後、1000台を突破した時点で10回転にまで上がったそうです。今年は3500台規模まで拡大する計画だそうで、ますます利用者が増えることでしょう。

**井上** その話を聞いて、富山の話思い出しました。全国的にもよく知られているライトレールの成功例です。ライトレールの前身はJR西日本の富山港線で、当時は1時間に1本のみのローカル線でした。しかしライトレールは、およそ15分に1本のペースで走っていて、利用者が順調に増加したそうです。それをきっかけにして沿線住民は最寄駅までクルマで行き、その後ライトレールで富山駅へ出るといったパークアンドライドが定着したそうです。運行本数が増え、利便性が上がると利用率も比例して向上する好例ですね。ちなみにライトレールを推進した



富山ライトレールの開業は平成18年4月。平成24年6月28日には開業からの延べ利用者数が1,000万人に達した。富山県は「公共交通を利用したコンパクトなまちづくり」の実現に向けた取り組みを進めており、富山ライトレールもその一翼を担う公共交通機関として期待を集めている



富山市の森雅志市長は、私の高校の後輩なんです。

**森井** そうだったんですか。富山には、ヴェリブのシステムを継承した自転車のシェアサイクルシステムもありますね。これについても森市長の功績は大きなものがありました。

**井上** 富山は自転車道の整備も比較的進んでいますし、輸送可能な地方鉄道もありますしね。これからますます人口の減少が進む日本において、国土交通省が推進するコンパクトシティの計画には、公共交通を利用して移動できる街づくりが盛り込まれていますが、その意味で、富山に限らず自転車が担う役割は大きくなりそうです。これまでのように、観光の足、あるいは地域活性化の手段、といった位置付けではなく、日常的に利用する公共交通機関に位置付けていく必要があるのではないのでしょうか。スポーツや趣味で自転車に乗っている人を対象にした自転車走行空間の整備というもひとつのジャンルとしてあるとは思いますが、でも、自転車をシェアできれば、自分で買うよりも当然コストは安くなるわけですから。そうした合理的な発想に共感できれば、シェアサイクルに対する見方もずいぶん変わるのではないかと思います。

**森井** ビニール傘と同じ理屈ですよ。弊社でもビニール傘は社員や関係者が共有できるアイテムという認識が確立していて、皆が便利に傘を使いまわしています。自転車のシェアリングもこれと同様に回転していけばいいのですが。

**井上** はは、ビニール傘に所有権は存在しないということですか。自転車も同様にシェアしていけばコストだけではなく場所も節約できますよね。

### 都内各区のシェアサイクルは行政ではなく業界主導で統一を

**森井** シェアサイクルについて、もうひとつお尋ねしたいことがあります。ご存じのとおり、現在、東京都では、区別に独自のシェアサイクルが稼働しています。社会実験が主なのですが、それでも台数を増やす、実施期間を延長するなどの動きが出てきており、それは良いことなのですが、問題は各区がバラバラのシステムを構築して運用していることです。例えば江東区は江東区内、世田谷区は世田谷区内と、各行政区内で完結してしまうのです。井上先生はおわかりだと思いますが、自転車は乗り慣れば5km、10

kmは簡単に移動できますからね。例えば2020年の東京五輪開催中、新宿区の国立競技場からさまざまな競技施設が集まる予定の江東区へ自転車で移動する予定です。距離は10km未満ですから、普段から自転車に乗り慣れた方なら移動するのはそれほど難しくはないでしょう。広域移動が予想されるだけに、ぜひ共通仕様にしたところですよ。

**井上** 現在は課金の仕方や駐輪の方法が異なるのです。

**森井** そうです。このままでは使い勝手が悪いので、日本シェアサイクル協会が先導して、何とか統一に向けて動けないかと働きかけを始めました。

**井上** 東京23区は全国的にも特殊ですからね。区長公選制が実施されている基礎自治体であり、東京都は財政調整をするのが主な役割ですから。この際、行政ではなく、業界で統一したほうが話が早いかもしれません。自転車を駐輪するラックや自転車本体のロックは、現状では、メーカーがそれぞれ独自に開発した機構に基づいてつくっているわけですよ。

**森井** はい。ただ、おおまかには2種類に分けることができます。私たちはドイツ方式とフランス方式と名付けて区別しています。



対談は国会を間近に望む衆議院議員会館で行われた。「昔、私が国会に自転車通っていた頃に比べると、都内の走行環境はかなり整備されたと思います」とのこと



**井上** それは初耳です。内容を教えていただけますか。

**森井** まずドイツ方式は、自転車本体にロック機能が設置されています。クルマ本体にキーが付いているカーシェアリングと同じです。次にフランス方式は、自転車を駐輪するラックにロック機能が付いています。現在、主流は後者のフランス方式で、ロンドンもニューヨークもそうですね。

**井上** 日本もフランス方式が主流ではないですか？

**森井** そうなんです、例えば、仙台の

DATEBIKEなどは本体にロック機能が付いたドイツ方式ですね。

**井上** ああ、スマホを介してGPSで位置検索もできるタイプですね。

**森井** これはNTTドコモさんのシステムを採用したものです。

**井上** ドイツ方式は、自転車をロックしてどこでも駐輪できるわけですね。

**森井** はい。利用者の使い勝手を含めた総合的な機能性ではドイツ方式の方に分があると思いますが、世界標準ではフランス方式が大半です。いわば、かつてのビデオ録画方式がVHSとベータに大別されていたのと似た図式かもしれません。

**井上** なるほど。日本では駐輪場の確保が難しい現状をふまえると、ドイツ方式のほうが向いているのかもしれないですね。

**森井** はい、今のところそうした意見は結構多いです。

**井上** となると早いところ手を打たないといけませんね。意見が割れて仕様がフランス方式に傾かないうちに。

**森井** そうですね。協会のロードマップでは3年以内に仕様を確定し、五輪が始まる2～3年前からテストランを始めたいと考えています。そして、東京五輪の後には、東京だけでこのシェアサイクルシ

ステムを終わらせず、日本全国に広げていきたい。2020年をひとつのマイルストーンにできれば理想的です。

## 車道、歩道間の段差をなくし 全利用者に優しい 道づくりを推進

**井上** そのためには、先にも申し上げましたが、自転車走行空間がネットワーク化されることが不可欠ですね。まずは小さい規模から始めて少しずつ広がっていかば良いのではないのでしょうか。

**森井** 金沢に、そのお手本になるような事例があるのです。裏通りの狭い生活道路に自転車の走るスペースを明示するピクトグラムというマークを用いた自転車走行帯のネットワークがありましてね。これが見事につながっていき、自転車で回遊することができる環境が構築されているのです。

**井上** その走行帯は自転車しか走れないのですか？あるいは歩行者とシェアするのですか？

**森井** 歩行者とシェアすることができません。そして場合によってはクルマもそこを走っていいことになっています。もと



ドイツ方式を採用している仙台市の「DATEBIKE」。この10月には東京千代田区でも同じ方式のシェアサイクルが開始される予定だ



金沢市の裏通りでは、視認性の高いピクトグラムによって自転車走行空間が明示されている



もと狭い道路なので、そのように融通し合いながら運用されているのですね。日本の都市の実情に適合した、素晴らしい試みだと思っております。

**井上** なるほど、確かにそれは良いですね。新しい道路づくりの観点で言いますと、私が長年にわたって携わり、少しずつカタチになってきたのが、既存の基準を見直し、車道と歩道との段差を排除する取り組みです。これまでは段差があることで歩道に傾斜が生まれ、特に車椅子の方にとって危険な場合もあったのですが、フラットになれば当然傾斜は消えるので、安全に通ることができるようになりました。自転車が車道を走る際、右から来たクルマを避けて歩道側に寄って走る時も安全です。

**森井** 脈々と継承されてきた規制の壁を破り、基準を変えていくというのは相当な根気と熱意が必要ですね。車椅子の方はもちろん、乳幼児を連れた家族連れ、

お年寄りにも優しい道路インフラ整備は非常に重要な仕事だと思います。

**井上** 個人的な自転車乗りの視点から言えば、都内を走る際、自転車レーンや専用道なら安全に走ることができると思います。しかしその一方で、それを数多く新設するのは困難であることも事実です。となると本来認めるべきではないのですが、歩行者の安全を確保できれば、歩道上の自転車走行空間をネットワークの一部に組み入れることも考えるべきかもしれませんね。そうした手法も使いながら構築していければいいのではないでしょうか。

**森井** 舛添都知事の自転車走行空間倍増発言には、自転車の対面走行容認も含まれていて物議をかもしましたが、スペースが不足している現実を見据えた計画だと言うこともできます。確かに東京の場合は、井上先生がおっしゃるように、自歩道もOKとするといったフレキシブル



な考え方で臨まないとネットワーク化は厳しいかもしれません。本日はシェアサイクルが必ずしも採算にこだわる必要がないこと、走行空間ネットワークのあり方、など多様なアドバイス、ご意見をうかがうことができました。誠にありがとうございました。 **PP**

**【パーキングプレス 発行人】森井 博のプロフィール**

- 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（実質設立者の一人のため）
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事（設立発起人、2020年東京オリンピック・パラリンピックで3万台走らせたい）
- 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）
- サイカーパーキング（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） 夫々代表取締役会長（信条は健康一番、仕事は二番）

**【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た）76才。  
 1957年（昭和32年）石川県立金沢泉丘高校卒（陸上競技部、やり投げ、短距離、インターハイ2回出場）  
 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）  
 1961～1979年 石川島播磨重工業（現：IHI）（パーキング営業部他）  
 1979～1991年 東芝（エレベーター事業部他）  
 1991年 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、あまり乗らない）、自動車（レクサス他数台所有、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・鉄腕 稲生和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 長島一茂の先生 淡河弘捕手は友人。原辰徳監督の父 故・貢氏からはボクサー犬を貰った仲。少年野球コーチ6年間）、陸上競技（大学生まで）、テニス（元テニ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）、ゴルフ（熱心に勉強するも、なかなかシングルにはならない。これをヘタの横好きという）

**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。

