

# 特集

パーキング業界の明日 56

『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

## シェアサイクルを公共交通に定義づければ 成功の可能性は一気に拡大する

### ゲスト 古池弘隆

宇都宮共和大学シティライフ学部教授  
宇都宮ブランド推進協議会会長  
宇都宮市自転車のまち推進協議会会長  
宇都宮大学名誉教授・技術士(建設部門)

### [プロフィール]

東京大学、同大学院を経て、北米の大学、研究所で約20年の研究生生活を送ったことから、物事をグローバルな視点から多角的・長期的に検証することが信条。1985年に帰国後、宇都宮大学、宇都宮共和大学で教鞭を執る。地方都市におけるLRTなどの公共交通や自転車交通、コンパクトシティ、都市ブランドの推進などに注力。地球環境に優しく、少子高齢化の時代に持続可能なまちづくりを目指している。

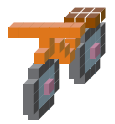
古池弘隆

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





古池弘隆教授と面識を得たのは、先月号の本誌で既報し、発行人もシェアサイクルに関する報告で登壇した「自転車利用環境向上会議2014in宇都宮」でのことだった。古池先生の豊富な海外経験と、その後の諸外国視察、さらに「自転車のまち・宇都宮」を強力に支援する数々の取り組みについてさらに深くうかがうため、再び宇都宮の街を訪ねた(収録: 2014年11月7日)。

## 長期の海外生活と 国際会議参加で グローバルな視点を体得

**森井** 古池先生は今の宇都宮共和大学に來られる前は、宇都宮大学で教えていらっしやったということで、もともと、宇都宮のご出身でいらっしやるのでしょうか。

**古池** いえ、私は福岡県の大牟田出身です。高校までは九州で、その後東京大学を経て、アメリカに留学したんです。当初は1年くらいのもりでしたが、気がつけば20年もアメリカ、カナダで研究生生活を送ることになりました。



2003年にパリで行われたVelo-cityの様子。サンゼンゼ通りで自転車パレードも行われた

**森井** 予定よりもかなり長引いたのは何か理由がおありになったのでしょうか。

**古池** 最大の理由が、日本で学園紛争が激化して帰国できなくなったことでした。タイミングを逸しているうちに、向こうでの研究生生活が軌道に乗っていった…というところですよ。

**森井** なるほど。そして帰国されたのが1985年で、日本でのキャリアは宇都宮から始まったのですね。

**古池** 宇都宮大学の土木工学科で人を探していて、私が適任ということで招聘されました。実はその当時、宇都宮がどこにあるかもちゃんと知らなかったのですが(笑)、時間が流れるのは早いもので、もう約30年経ちました。

**森井** 先生が自転車に関わるきっかけは何だったのでしょうか。

**古池** 仕事として関わるようになったきっかけは、2000年にアムステルダムで行われた自転車利用促進に関する国際会議「Velo Mondial」に出向き、当時の宇都宮市長の親書をアムステルダム市長に渡したことです。帰国後「自転車は未来を救う」をテーマに掲げてNHKの「視点・論点」に出演し、以降は自転車の普及、推進に関わる仕事を多く手がけるようになりました。

**森井** (古池氏の経歴書を見て)2003年からは国際的な自転車会議の「Velo-city」に数多く出席されていますね。パリ、コペ

ンハーゲン、ロンドン、バンクーバー、ウィーン、オーストラリアのアデレード…。

**古池** 海外での活動が目立っていますが、国内でも地元の宇都宮を拠点にした発表、報告などを行っています。11月29日には宇都宮で「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」を行い、そこでコーディネーター役も務めます。議題では宇都宮市が導入に向けて準備を進めている「LRT」と自転車を取り上げる予定です。私は土木工学出身ですが、分野としては都市計画、交通計画などが専門なんです。したがって私の中では、自転車とLRT(新交通システム)は、いわばセットの公共交通と位置付けて普及促進を行っています。

**森井** 自転車を公共交通として考える場合、シェアサイクルは不可欠な仕組みになってくると思います。

**古池** そのとおりですね。私も個人的に海外各地で体験しています。先ほど申し上げた2000年の「Velo Mondial」に参加した際は、アムステルダムで当時運用されていた「ホワイトバイク」に乗りましたし、2003年にはパリで現在のヴェリブの前身となったRATPのシェアサイクルに乗りました。その後もバルセロナ、ロンドン、ストラスブール、ニューヨーク等、各地で試乗、視察しています。

**森井** 実にさまざまな国で実際にお乗りになっているというのは本当に貴重な経



**Development of Bicycle Map Showing Safety and Comfort of Road**  
Hirotsuka Koike, Haruhiko Yamashita, Shinobu Hanamura and Akhiro Ochiai  
hankyo.yamashita@caj.co.jp | hirotsuka@caj.co.jp | Social Infrastructure Management Division, Kajuhachi Kogyo Co., Ltd. 2-3-1 Hamachi, Fuchu-city, Tokyo, Japan 183-0027

**1 Purpose of Bicycle Map**  
Bicycle usage in Japan is increasing in many occasions in daily life. For neighborhood and a short distance, the total length of bicycle road in Japan is only 7,330 km (0.9% of total road length) which is extremely low compared with countries in Europe. Under such circumstances, many cyclists ride bikes on the sidewalks and accidents with automobiles become serious traffic problem. The bicycle road development plan is formulated for the objectives where people can travel safely and comfortably and intended to assist the city the engineering and finance activities of bicycle.

**2 Safety Evaluation Process**  
Safety Level: S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10

**3 Map Features**  
Two evaluation criteria for a road section are safety level and comfort level.  
① Safety Level: Consider of road space where a bicycle can pass safely.  
② Comfort Level: Consider of road space, pavement condition and scenery.  
③ Analyze speed: Analyze speed of bicycle on road section.

**4 The Comparative Safety Level**  
Safety Level: S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10

**5 Bicycle Map Showing Safety and Comfort Levels**  
Map showing safety and comfort levels across a region.

**6 Two Evaluation Criteria**  
Table with columns: Road, Safety Level, Comfort Level, Overall Level.

2009年、ベルギー・ブリュッセルで開催されたVelo-cityではポスター・セッションで表彰され、受賞演説を行う





宇都宮大学在職中、赤いヘルメットを被って  
還暦祝いの電動アシスト付き自転車に乗る

験だと思えます。乗り比べてみて気が付いた点はありませんか。

**古池** 特に成功している例としては、ご存じのとおり、パリのヴェリブ、ロンドンのサイクルハイヤ、ニューヨークのシティバイクなどがあります。それらに共通しているのは、もともとは、市民の自転車普及率がかなり低かった都市で実施されていることです。

**森井** そうですね。パリ市民はさほど自転車を持っていないというデータは私も以前に見たことがあります。

**古池** ロンドンもそうですし、ニューヨークなどは最たるものです。しかし、ニューヨークは2013年5月にシティバイクが導入されてから、今年「全米で最も自転車に優しい街」に選ばれました。2年前は7位でしたから大きな躍進を遂げたわけですね。また、自転車の普及、活性化が大きな要因と考えられるマンハッタンへの経済効果も見逃せない数字です。49%～172%の小売の売上増、空き店舗が47%減少したという報告があります。

**森井** それはすごい。

**古池** この快挙を支えたのが、2007年～2013年までニューヨーク市交通局長として辣腕をふるったジャネット・サディク＝カーン女史です。彼女はシティバイク実現に加えて走行環境整備にも尽力し、2008年から2013年までの6年間で約480kmの自転車レーンと8000台分の駐輪ラック設置を実現しました。さらに75,000個の自転車用ヘルメットを無償配布するなどの支援も行いました。ちなみにタイムズ・スクエアを2009年に歩行者天国に変えたのも彼女の功績です。

## 世界の自転車利用状況は 「先進国モード」と 「途上国モード」に分かれる

**森井** 翻って日本の自転車普及についてお聞きしたいと思います。先般の「自転車利用環境向上会議2014in宇都宮」では日本各地の取り組みを知り、以前に比べれば格段に進化はしていると感じましたが、それでも日本は海外に比べれば後進国と言わざるを得ません。先生はどうお考えになりますか。

**古池** まずはこれまでの日本における自転車の位置付けからお話ししたいと思います。多くの途上国では「自転車は時代遅れで貧乏な人のための乗り物」です。しかし、自転車に乗っていた人々は少しずつ経済的にステップアップして、オートバイ、自動車へと移動手段を変えています。私はこれを「途上国モード」と呼んでいます。

**森井** なるほど。

**古池** かつての中国を思い出していただくと想像しやすいと思います。以前の天安門広場前は大量の自転車に乗った市民で溢れていましたが、いまではオートバイ、自動車に取って代わられています。

**森井** そのとおりですね。

**古池** 日本も残念ながらこれまでの自転車の位置付けは「途上国モード」でした。一方、ヨーロッパでは市民の自動車所有率は高いのですが、同時に自転車の所有率も低くはありません。郊外に行く時は自動車、都心部に向かう時は自転車と目的に応じて使い分けているのです。私はこれを「先進国モード」と命名しました。

**森井** 先進国では自動車と自転車が共存している。

**古池** はい。では、日本がこれから先進国モードへ切り替えていくにはどうすればいいのか。まずは、自転車利用者の安全、安心が確保される走行空間整備が必要です。自転車は車道走行が基本なのでから自転車レーンがいますし、同時に利用者のマナー、モラル遵守も不可欠です。**森井** ソフト、ハードの両輪ですね。

**古池** そのとおりでどちらも欠けてはいけません。その意味では前輪後輪が回り続けなければ倒れてしまう自転車は、この状態を自ら体現しているとも言えます。また、自転車のクオリティも考えるべき課題です。というのは、かつて日本の自転車問題といえば、駅前を中心としたおびただしい数の放置自転車を指していました。かなり改善はされてきましたが、まだ根強く放置自転車が残っているエリアも散見され、各自治体が対策に追われているのも事実です。私はその原因のひとつにあげられるのが、品質が低く、廉価な自転車が市場に出回っていることにあると思います。

**森井** 廉価な自転車がどんな弊害を生んでいるのでしょうか。

**古池** 1万円前後で買ってしまう廉価な自転車だと、仮に違法駐輪して撤去されてもさほど惜しいと思わない人が多い。そうした人は「2～3千円の返却料を払うくらいなら新しい自転車を買えばいい」という思考になりがちです。また、廉価な自転車は、盗難する人間もさほどの罪悪感を持たないものです。

**森井** なんだか100円で買えるビニール傘のようです。

**古池** おっしゃるとおりです。自転車の価格に関して付け加えますと、宇都宮市には興味深いデータがあります。総務省の2013年家計調査によると、宇都宮市の自転車購入額は1世帯当たり9,448円で、2位の神奈川県相模原市の8,315円を引き離しているのです。



**森井** さすがは「自転車のまち」ですね。餃子の購入額が1位であることは有名ですが、自転車購入額も日本一とは知りませんでした。地元密着型のプロチーム「宇都宮ブリッツェン」が活発に活動していることや、たびたび国際的な自転車レースが市内で開催されて、高価なスポーツバイクが身近な存在であることも要因かもしれませんね。

## 意識改革には「教育」が必要 習慣化すれば環境は向上する

**古池** 約3年前の2011年10月25日には、我が国の自転車普及において画期的な出来事がありました。実は10月25日は私の誕生日なので、特によく覚えているのですが(笑)、警察庁長官が「自転車は車両であり、車道の左側を走行する」ことを明記した「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を通達しました。さらにその翌年の11月には国土交通省道路局と警察庁交通局がとりまとめた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が周知されています。ご存じのとおり、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成や整備、通行ルールの徹底等を進められるようにすることを目的にしたもので、自転車利用環境の向上という点で、高く評価できるものでした。

**森井** 2011年～2012年は自転車普及において国の政策が大きく変わった、ターニングポイントとでもいうべき時期だったかもしれません。

**古池** おっしゃるとおりです。私は、2011年は「日本の自転車近代化元年」に位置付けられると考えています。

**森井** なるほど。しかし、こうして環境整備が進む一方で、いまだに歩道上を自転車で走行する人も少なくありません。この現状についてはどう思われますか。

**古池** 先進国の中では、日本に加えてノルウェーでも歩道上の自転車走行が、まか

り通っているんですね。私は日本の歩道を自転車が走行する現状を改善するための取り組みとして、2013年にウィーンで開催された「Velo-city」で「From Sidewalks to Main Streets」と題した発表を行いました。Sidewalksは歩道、Main Streetsは車道をそれぞれ意味します。文字どおり、自転車を歩道から車道へ移す試みという意味であり、もうひとつ、自転車はSide(脇役)ではなく、Main(主役)の交通手段である、との意味も込めました。宇都宮市の自転車普及の施策も含めて発表し、高い評価をいただきました。

**森井** 先ほどノルウェーも自転車の歩道走行が行われているとおっしゃいました。ノルウェーも日本と同じ問題を抱えているわけですね。

**古池** はい。日本でモータリゼーションが進み、自転車の安全確保の名目で暫定的に車道から歩道へ上げたのとはほぼ同時期の1970年頃、ノルウェーでも同様の施策が行われました。ノルウェーでは程なく車道に戻す取り組みを始めましたが、今でも、およそ半数の自転車が歩道を走っているといわれています。日本では、歩道→車道の動きを2011年10月の施策から顕在化させたばかりですから、歩道から車道へ自転車を戻すのは、これ

からまだまだ長い時間が必要になるでしょう。

**森井** とはいえ、粛々と取り組み続けるしかないわけですね。

**古池** そのとおりです。整備するのは、実験的な短い自転車走行空間ではなく、ネットワーク化して走っていける自転車レーンが理想的ですね。また「自転車利用環境向上会議2014in宇都宮」で三国成子さんが発表されていた金沢市の取り組みも良いモデルになると思います。三国さんが旗を振って実現にこぎつけたバスレーンを自転車とシェアする方法は、パリをはじめ、各国でも実施されています。

**森井** 自転車と車道をシェアしなければならない、自動車ドライバーの意識は改善されてきたでしょうか。

**古池** 以前に比べれば改善されてきたかもしれませんが、それでも車道を走る自転車に幅寄せする不埒なドライバーもいます。でも、実際には共存は可能なのです。昨年、宇都宮では国道4号線で車道左に自転車走行用の矢羽根をペイントし、自転車に車道を走ってもらう社会実験を行ったところ、現在に至るまで1件も事故は発生しておりません。

**森井** 私は毎日自動車を運転しております。自転車と共存しながらハンドルを



対談が行われたのは古池先生が勤務されている宇都宮共和国シティアライフ学部の校舎。ジャパンカップクリテリウムが行われた宇都宮市の大通りに面している





握っています。左側に自転車レーンや矢羽根がペイントされていれば、よりわかりやすく、安全に走行することができます。あれはドライバーにとっても注意を促す格好のサインになるんですね。

**古池** そうですね。意識のあるドライバーであれば、対向車線に自動車 coming がない場合、少し反対車線にふくらんでも自転車を避けますよね。ただ、私からすれば日本のドライバーは残念ながらまだ「途上国モード」です。「自動車が王様である」という意識が抜けず、本来一時停止すべき横断歩道で停車するドライバーは本当に少ないですから。ハードはお金を投入して整備することは可能ですが、自動車を運転する人はもちろん、自転車

に乗る人も含めて、ソフトとしての人間の意識はそう簡単に変えられません。

**森井** ではどうすべきでしょうか。

**古池** 即効性はないかもしれませんが、長い目で考えて「教育」をきちんとしていくことが大切だと考えます。例えば、宇都宮市では中学生から自転車乗車時にヘルメットの着用を義務化しています。ポイントは、そのヘルメットのデザインが流線型でカッコ良いこと。宇都宮ブリッツェンのメンバーがかぶっているような最先端のタイプです。これは無償ではなく、有償で購入するものなんです。多少は割引されているかもしれませんが、いずれにせよ、自ら買ったものは大切に扱うものですし、できるだけ長く使おうという意識も生まれます。

**森井** 確かに工事現場で使われているような武骨なヘルメットは、今の子どもたちは被りたがらないでしょうね。

**古池** あの洗練されたデザインだからこそ定着しているようですし、やがてヘルメットなしで自転車に乗るほうが違和感を覚えるようになるはず。自動車のシートベルトが好例ですよ。かつてはベルトをしない人は多かったのですが、今ではそんな人はほとんどいません。もう習慣化していますよね。自転車のヘルメットにも同じようなことが期待できると思います。

## 東京シェアサイクル 成功のカギは綿密な マーケティング・リサーチ

**森井** では最後に、私が専務理事を務めさせていただいている日本シェアサイクル協会の取り組みに話題を移していきたいです。既に先生には顧問に就任していただき、改めて御礼を申し上げます。2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、大規模なシェアサイクルを導入するためのアドバイスをいただければと思います。

**古池** 考えるべきことは3つあると思います。ひとつはシェアサイクルを走らせるエリアです。例えば、都心部全体で使えるようにするのか、あるいはオリンピック施設、競技場などを結ぶ地域に限定するのか。次に地下鉄、バスなどの公共交通において、シェアサイクルとの住み分けをどうするか。そして3つ目は、やはり走行空間です。車道を1車線シェアするか、あるいはバスレーンを共用するか。あらゆる選択肢を検討して空間を確保していくことが大切でしょう。

**森井** 駐輪スペースについてはどうでしょうか。

**古池** 自転車はそのサイズとフットワークの良さから、最も目的地のそばまで近づける公共交通です。したがって駐輪場はできるだけ人が集まる施設のそばに設けるべきです。どこか1ヵ所に巨大な駐輪場を確保しても、そこが目的地から離れていては無意味ですから。

**森井** そのとおりですね。

**古池** ハードとして使いやすい、乗りやすい自転車を用意するのはもちろん大切ですが、私が強調したいのは、いかに便利に、快適に使っていただくかを具体的にイメージしながら準備すること。その意味でマーケティング・リサーチは非常に重要な作業になるはず。

**森井** 現在協会では、駐輪場はホテル、コ



宇都宮市内の交差点に描かれた自転車走行用ピクトグラム。視認性が高いことも手伝い、事故は1件も起きていない。2013年、ウィーンで開催されたVelo-cityで古池先生が発表した「From Sidewalks to Main Streets」でも紹介された取り組みである



ンビエンスストア、歩道など小規模なスペースを多く確保し、分散することで対処しようと考えています。課題は、千代田、港、江東など区別のシェアサイクルをどのように統合していくかですね。利用者の利便性を考えれば、当然、統一されて同じ運用方法が採られていたほうがいいわけですから。

**古池** 確かに海外には、区毎に運用方法が違うというケースはありません。ヴェリブ、シティバイク、サイクルハイヤ、すべて統一されています。また、当初30分間は無料にするなど世界標準の料金設定に沿うこと、ICT技術の採用で操作利便性を向上させることも東京シェアサイクルに求められると思います。

**森井** 設備投資、インシヤルコストも検討項目です。仮に1万台~1万5千台のシェアサイクルを導入すると50億~100億円規模でかかる計算になります。これをどう捻出するべきか。

**古池** 確かに50億~100億というのは大金ですが、相対的に見ると別の考えも生まれます。対談冒頭で申し上げた宇都宮市が導入を目指すLRTは約15kmのルートでおよそ400億円かかる計算です。「高過ぎる」と反対する市民は少なくありませんが、一方で宇都宮市内の環状道路と高速道路を結ぶ約5kmの高架道路には約440億円をかけて建設した“実績”があります。このように公共交通を俯瞰していくと、LRT、シェアサイクルは決して高いものとは言えなくなります。さらに付け加えると、シェアサイクルを公共交通と正式に位置付けられれば税金を投入してもいいというのが私の持論です。事実、海外のシェアサイクルは利用料金収入だけでは不足しており、税金の補てんで運用されています。それでも市民の足として認知されており、不満の声を聴くことはありません。



**森井** なるほど。シェアサイクルをきちんと公共交通に位置付けることで、インシヤルコスト、ランニングコストの課題解決の糸口が見えてきました。これからも豊富な経験を活かした多角的なご意見を頂戴できれば幸いです。本日は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、来年1月14日15日、東京渋谷オーチャードホールでミュージカルウエスト・サイズ・ストーリーに出演予定)
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モ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買った仲。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)、ゴルフ(熱心に勉強するも、なかなかシングルにはなれない。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。

