

## 東京に合った自転車活用の追求が シェアサイクル普及の下地に

ゲスト

東京都知事

舛添要一

【プロフィール】

1948年福岡県北九州市生まれ。東京大学法学部政治学科卒業後、パリ留学を経て東京大学助教授。2001年～13年まで参議院議員、07年～09年は厚生労働大臣を務める。2014年2月に東京都知事に就任。特技・趣味は乗馬、ゴルフ、スキー、柔道（講道館二段）、クロスカントリー（4WD）など多彩。



舛添要一



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





年初を飾るにふさわしい豪華ゲストである。私たちが2020年の東京五輪までに導入を目指す「東京シェアサイクル」の成否に深く関わる東京都知事・舛添要一氏に、都の自転車走行空間づくり、シェアサイクル成功のための課題や要望などを聞いた(収録:2014年12月9日)。

## 126kmの自転車走行空間を2020年までには264kmに

**舛添** じゃあ森井さん、早速始めましょうか。

**森井** 承知しました。本日はあまり時間がないため、事前にメモをご用意致しました。それにもとづいて私のほうからお聞きしていきたいと思います。

**舛添** わかりました。

**森井** ご存じとは思いますが、現在、世界では約500以上の都市で本格的なシェアサイクルが実施されています。日本国内では50数都市、都内でも江東区、千代田区、港区などでシェアサイクルを実施しておりますが、規模は小さく、実験的な意味合いのほうが強いのケースも見られます。私たちの願いは、2020年の東京オリンピック・パラリンピックをひとつの契機として、東京で世界に誇れる内容と規模を備えた「東京シェアサイクル」を実現することです。そのため私たちは2014年の4月に、日本シェアサイクル協会という一般社団法人を立ち上げました。自転車に関係するメーカー、自転車駐車場の運営管理者など多くの方々にお集まりいただき、東京、ひいては日本中に本格的なシェアサイクルを普及させていきたいと考えております。幸いにも2013年9月に2020年東京五輪招致が決まりました。国内外から多くの方が東京にやって来るわけであり、交通ネットワークの整備が急務といえます。もちろんシェアサイクルも移動手段のひとつとなりますので、千載一遇の普及のチャンスと考えております。こうした前提を踏

まえて、知事としてのお考えをお聞きしたいと思ひまして、本日お時間をいただきました。

**舛添** わかりました。まずは、自転車が走る場所、走行空間の話から始めましょう。言うまでもなく自転車は一石二鳥にも三鳥にもなる乗り物です。健康維持に有効ですし、排気ガスを出さず、環境にも非常に優しい。森井さんがおっしゃった江東区のシェアサイクルは私も視察しております、課題もあるとは思いますが、都としてはそれを進める方向で動いております。現在、都道において総距離約126kmの自転車走行空間があり、2020年までに倍増する計画を立てています。具体的には総距離264kmを目標としています。また、都内には都道に加えて、国道や区市町村道があり、それらが網の目のように走っています。東京都が管轄しているのは都道になりますので、都道だけ自転車走行空間を整備してもなかなか増えません。そこで、他の道路を管理する国や区市等と連携して、国道や都道、区市道等の自転車走行空間をつないだ「推奨ルート」を整備し、連続した自転車走行空間を増やしていくことにしました。

**森井** なるほど。

**舛添** 先般、ロンドン、ベルリンも視察して参りました。以前にはストックホルムも視察したことがあります。ストックホルムは車道、自転車道、歩道と明確に分かれており、それぞれにゆとりがあったうえ、交通マナーもしっかり守られていてまして非常に良い印象をもちました。

**森井** ロンドンはどうでしたか。

**舛添** 「ボリスバイク」を導入されたボリス・ジョンソン市長にお会いしました。あのシェアサイクルの普及が、ロンドンオリンピック・パラリンピックを成功に導いたひとつのカギになったということですね。また、利用者はクレジットカードひとつで手軽に使えるということで非常に利便性も良いと感じました。

**森井** 走行空間の環境はいかがでしたか。

**舛添** 悪くはないのですが、ストックホルムほどは明確に自転車レーンが分けられていませんでした。ところどころバスレーンと自転車レーンを共用している場所もありました。聞いてみると事故も発生しているということで、国によって自転車の走行環境が異なると感じました。

**森井** そのとおりですね。

**舛添** では、東京はどうでしょう。私は個人的にも自転車が好きで、地元の世田谷で乗る機会があります。住宅街の生活道路のような細い道に青い自転車レーンが設けられている場所がありまして、もともとの道が狭いものですから、必然的に自転車レーンも細くなっている。あの上を走るのは多少“技術”が必要かもしれませんが、もちろん自転車レーンが設置してあることは評価に値します。

**森井** そうですね。そうしたレーンがあることで、少しずつマナー、ルールが浸透していくと思います。

**舛添** 東京の自転車の走行環境はベルリンと似ている気がします。というのは、ベルリンの一部で、自転車が走行できる場所として歩道を使っているケースが見られたからなんですね。その場その場の環境に応じて走行空間を設けていることがわかりました。

**森井** なるほど。

**舛添** 理想を言えば、自転車は車道を走るのが基本ですし、左側通行が基本であることもわかります。しかし、環境によっては、その原則に対応しきれない場合があるのも事実です。

**森井** おっしゃるとおりです。

**舛添** かつて2009年の3月、警察庁が自転車の3人乗りを全面的に禁止したことがありましたが、幼稚園、保育園に通う子どもが2人いる全国のお母さんたちから強い抗議の声が起きました。そこで警察庁は同じ年の7月、全面禁止の方針を転換し、安全基準を満たせば6歳以下の幼児2人の同乗を認めたとい

う経緯がありました。私もあれくらいのフレキシビリティはあっていいと考えています。

**森井** まさにそれが政治だと思います。

**舛添** いずれにせよ優先すべきポイントは「自転車を使う」こと。ですから、とにかく車道を走らなければいけません、このくらいの幅員がなければ自転車レーンをつくれません、と原理原則で進めようとすると、自転車走行空間を増やしていくことはできないと思うのです。

**森井** 大切なのは、自転車が走れる空間を断続的ではなく、連続してつなげていくことだと思います。

**舛添** そう、そうなんです。

**森井** 東京では国道、都道、区市町村道と管轄がわかれており、スムーズに自転車走行環境を整えるのはかなり困難だとは

思います。そこは知事の強力なリーダーシップで肅々と進めていただくことに期待したいところです。

**舛添** もちろん、なんとか期待に応えられるように努力します。しかし、自転車に乗っていて困るのは、せっかく車道の左側に自転車レーンがあっても、そこに駐車しているクルマがあるとそれを避けるために一旦車道に出なければならなくなることですね。この経験を持っている方はたくさんいると思います。それならば、仮にその近くに広い歩道があれば、その一部を自転車が走れるようにしたほうが、安全が担保されますし、歩行者との共存も可能になります。そうしたフレキシビリティを念頭に置きながら自転車走行空間を整備していくことが現実的ではないでしょうか。

## 日本社会の実情に適したシェアサイクル開発が急務

**森井** では、続いてシェアサイクルについてのお考えをお聞かせいただけますか。

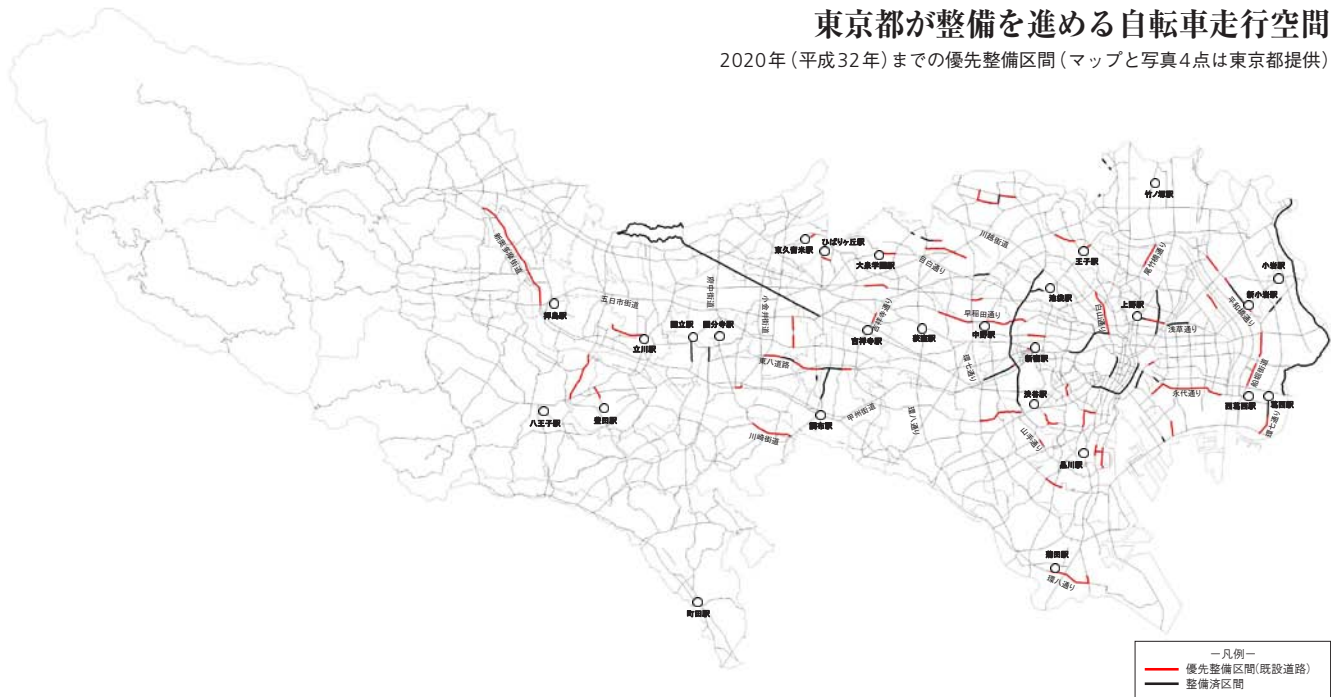
**舛添** 先ほど都内のシェアサイクルを視察したと申し上げました。森井さんがおっしゃるとおりいずれも規模は小さいのですが、利用者からは大変好評で9割は満足している、また使いたいという声寄せられていると聞いています。したがって、このシステムは今後も続けていくべきだと考えます。

**森井** 同感です。

**舛添** 課題をあげるとすれば、現在、異なるシステムのシェアサイクルが混在していることですね。例えば、江東区のシステムは江東区外に自転車に乗って行くこ

## 東京都が整備を進める自転車走行空間

2020年(平成32年)までの優先整備区間(マップと写真4点は東京都提供)



車道を活用した自転車レーン  
(旧玉川水道道路)



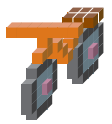
広い歩道を利用した自転車走行空間  
(東八道路：構造的分離)



広い歩道を利用した自転車走行空間  
(浅草通り：視覚的分離)



自転車歩行者専用道路  
(多摩湖自転車道)



とはできません、自転車を返却することまではできませんよね。結局は江東区に戻らなければなりません。それでは利便性が悪く、地域限定的な乗り物になってしまいます。後発でシェアサイクルを始める場合、先行しているシェアサイクルのシステムを導入すれば、技術上の違いはなくなりますから、区をまたいだシェアサイクルの運用も可能になると思われます。そのあたりの課題について、日本シェアサイクル協会さんでは何かお考えがありますか。

**森井** 私どもはそれぞれの区の事情も勘案し、その状況をなんとか調整したいと考えています。シェアサイクルの運用にあたっては、現在、あちこちでいろいろなシステムが採用されています。江東区さんのシステムは、地元のIHIエスキューブさんの設備をNTTドコモさんが運営したものです。

**舛添** そうだったんですか。

**森井** また、千代田区、港区で採用されたシステムは仙台市のDATE BIKE(ダテ・バイク)のシステムと同様のものです。NTTドコモさんのものですが、実績は件数も規模(自転車の台数)もまださほど多くはありません。これも含めて日本に最も適したシェアサイクルの運用システムはどのようなものが最も適するかを検討し、今から2年以内を目途に提案したいと考えています。

**舛添** すると、仮にそうやって一本化されたシェアサイクルが、先行しているシステムと異なった場合、問題が生じる可能性もありますね。そのリスクを念頭に置きながら検討をされているわけですか。

**森井** そうです。私どもでは国内外のさまざまな都市のシェアサイクルを視察し、日本の利用者の希望や社会の実情に沿うシステムを提案しようと模索をしています。例えば先日訪れた高松のシェアサイクルは、2001年に本格稼働した日本では比較的歴史の古いものでして、見事なシステムを構築していました。



舛添知事は自転車の健康維持効果も強調。「自転車は体への負荷が必要以上に大きくならず、程良い加減なんですよね。例えば今から5キロ歩くとなるとかなりきついのですが、自転車で5キロならそれほど疲れることはありません」と話した

**舛添** どのような内容ですか。

**森井** 国内ではトップクラスの約1000台の規模で運用されていることが特筆に値します。しかも使われている自転車は放置自転車を再整備したりサイクル自転車なんですね。もちろんメンテナンスには十分配慮されています。

**舛添** なるほど。

**森井** そして、一般の自転車駐車場とシェアサイクルのポートの出入口を共用し、スペースを効率的に使っています。もちろん高松のシステムがそのまま東京をはじめ他の都市に適しているとははいえず、研究しなければなりません。

**舛添** さまざまな都市のシェアサイクルを網羅して、理想的な仕組みを考えておられるわけですね。

**森井** おっしゃるとおりです。私どもの協会には我が国の都市交通、自転車交通研究の第一人者も多数顧問として名を連ねていただいておりますので、多様な先行事例を集め、研究し、その結果を提案できればと計画しています。

**舛添** すると、現行のシェアサイクルよりもさらに進化したシステムが登場する可能性が高いわけですね。仮に今後、システムが統一され、全エリアがそれに移行すると決まった場合でも、都内のシェアサイクルはまだ社会実験的な意味合いも多分にあるだけに、思ったほど抵抗なく進められるかもしれませんね。決済シ

テムについてどうお考えですか。

**森井** やはりカードでの決済が中心になっていくと思います。東京の場合はPASMO、Suica等の交通系ICカードを使えるようにすることは不可欠でしょう。冒頭に知事がおっしゃったとおり、ボリスバイクもそうですし、あるいはパリのヴェリブ、ニューヨークのシティバイクもクレジットカードで決済ができます。東京では、そこにPASMO、Suicaが加われば良いと思います。

**舛添** 例えばPASMO、Suicaで公共交通を利用して、そのままシェアサイクルも同じカードで使えればスムーズですし、心理的な抵抗もなくなりますね。

**森井** まだ不確定要素が含まれるのですが、パナソニックさんは海外からの来訪者を対象に飛行機内でカードを発行し、それ1枚で日本滞在中の公共交通や競技会場、コンビニ等で利用できるようにしようと提唱されているようです。そのカードで東京シェアサイクルも利用できるようにすれば利便性は一段と向上するでしょう。

**舛添** そのとおりですね。

## 成否のカギを握るのは「公共交通」としての認知

**森井** また、システムもさることながら、自転車そのものも重要な検討課題となり



ます。パナソニックさんは2017年から2024年までのオリンピックのワールドワイド公式パートナーになっていますので、オリンピックを見据えたシェアサイクルとなりますと、パナソニック製の自転車という流れになるかもしれません。しかし、日本には他にもヤマハやブリジストン、さらには小規模ながら良質な自転車メーカーが多数存在しています。私も英知を絞って、日本に適したシェアサイクル用の自転車を、しかるべきメーカーさんに開発していただけるように働きかけております。

**舛添** 諸外国と現在の日本の自転車を比べて痛感するのは、日本で流通している自転車の価格の安さですね。10,000円程度で買えるものも珍しくありませんし、安売りにすれば、それ以上に手ごろになる。それだけに故障して本格的に修理しようとした場合、新しい自転車を買うほうが安くつく場合もあります。

**森井** その価格の安さは自転車普及に貢

献した半面、放置自転車を生む要因にもなりました。撤去されたらお金を払って遠くの集積所まで取りに行くのが面倒なので、10,000円くらいでまた新しい自転車を買えばいいや、というわけです。**舛添** ポリスバイクは、盗難防止の意味もあって車体が極めて頑丈につくられていて、しかも車重もかなり重かった。正確な価格まではわかりませんが、かなり高価だと思います。

**森井** ちなみにヴェリブは、私たちが2007年に視察し、日本人として初めて試乗したのですが、ポリスバイク同様、かなりの重量がありました。聞けば車体価格は10万円以上と高価でしたね。

**舛添** 港区や千代田区のシェアサイクルで使われている自転車はおいくらくらいなんですか。

**森井** NTTドコモさんによれば、車体価格と、GPS通信などの機器を搭載すると最終的には10万円以上になるということです。

**舛添** おお、それはやはり高いね。

**森井** はい。通信システム自体と、それを載せられるような仕様にする必要があるため高くなってしまいうようです。数多く作ればもっと安くつくれますというお話もあるのですが。

**舛添** まあ、あまり廉価な自転車を採用するとメンテナンスにお金がかかったり、利用者の安全確保に問題が生じるかもしれませんからね。そのあたりは兼ね合いでバランスに注意しながら判断していかないとはいけません。

**森井** 自転車を駐輪するポート側に通信、管理のシステムを移せば、自転車自体の価格は低くできるかもしれませんが、ポートの設備投資にはそれなりの金額が必要になってきます。ちなみにポリスバイク、ヴェリブ、シティバイクはすべてポート側に通信機器を搭載する仕組みです。

**舛添** なるほど。

**森井** しかし、ドイツのシェアサイクル、「コール・ア・バイク」は、自転車に通信機器を載せているんですね。NTTドコモさんはこれを参考にして、ドコモ方式を完成させたと言えます。

**舛添** システムを自転車に搭載するか、それともポートに積むか、選択肢は2つというわけですね。日本にはどちらが向いているのでしょうか？

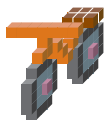
**森井** 難しい問題ですが、それ以前に、そもそも日本の都市部の場合、ポートを設ける場所を確保することが困難です。例えば歩道上や車道の一画が使えるケースが増えれば、シェアサイクルの普及には弾みがつくと思います。

**舛添** 確かに東京は土地の値段が高くスペースの確保が難しいですからね。

**森井** そこでポイントとなるのが人にも環境にもやさしい鉄道やバスとの組み合わせも考えて、「シェアサイクルが公共交通機関として認められること」です。実現すれば東京都の道路管理をされている部署もポートを設けることには協力的になっていただけたと思います。しかし、公共交通というお墨付きがなければ、



(左から)江東区、港区、千代田区で稼働中のシェアサイクル。(すべて東京都提供)



シェアサイクルはあくまで民間事業となり、行政の協力は得にくくなってしまいうでしょう。

**舛添** ポートの確保に対しては、いろいろな形で規制緩和を行うことが第一になると思います。また、「中途半端な幅の中央分離帯」も気になります。

**森井** といいますと？

**舛添** 低木などが植えられた中央分離帯がありますよね。広く、ゆとりがある中央分離帯に低木などを植樹することは、環境や景観の向上という点で意味のあることですが、例えば都内の幹線道路のある場所の中央分離帯は狭く、緑が申し訳程度に植えられていて、ともすれば空き缶などの捨て場になっていたりします。そのような状況であれば、そのスペースをポートとして活用できないかということを考えたりもします。

**森井** なるほど。

**舛添** 公園の規制緩和も考えているとこ

ろです。緑をできるだけ損なわずにシェアサイクルのポートをつくり、併せて保育所なども設けるといった発想があっても良いのでは、とも思っています。

**森井** それは魅力的な付加価値ですね。

**舛添** こうした形でポート場所の確保を都が支援するほか、利用者の利便性を損なうことのないよう、広域的な相互利用に積極的に取り組む区には財政支援を行うといったことも考えています。したがって日本シェアサイクル協会のほうでは、早く最適なシェアサイクルのシステム構築を進めていただければと思います。

**森井** 会員各社と顧問の先生方に早急に諮りまして、構築に全力を注ぎます。

**舛添** それと自転車本体にもリクエストがあります。できれば取り回しがしやすい小型のママチャリのようなスタイルが望ましいですね。海外の体格の大きな方なら、サドルを上げて調整してもらえればいいのではないのでしょうか。またぎや



すく、車重の軽いママチャリは若い人はもちろん、私や森井さんの世代にも優しいですからね。

**森井** わかりました。高齢化社会にも対応できるような、乗り手を選ばないシェアサイクルになるよう努力したいと思います。本日はお忙しいところ貴重な時間をいただき、ありがとうございました。今後ともよろしくご願ひ致します。 **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。

