

2020年 東京オリンピック・パラリンピックに向けての 「コミュニティサイクル特区」実現を！

ゲスト 江東区長
山崎孝明

【プロフィール】

47歳で東京都議会議員当選。以降5期連続で当選を果たす。都議会自民党総務会長/政調会長/幹事長/百条委員会委員長/都議会東京オリンピック招致議員連盟会長/都議会東京オリンピック招致特別委員会委員長などを歴任。平成19年4月江東区長就任。平成26年6月東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会参与就任



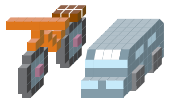
山崎
孝明

Yamazaki
Takaaki

森井
博

Hiroshi
Morii

自転車・バイク・自動車駐車場パーキングプレス誌 発行人



2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催が5年後となった2015年。本年最初の対談ゲストは、オリンピックの全37競技場のうち、半数近くが配置される江東区の区長、山崎孝明氏である。オリンピックとその後を見据えた区内交通システムの構想、さらにコミュニティサイクルや自転車・自動車の駐車場についてうかがった
(収録：2015年1月26日)。

累計利用回数約34万回でも コミュニティサイクルは もっと拡張の余地がある

森井 江東区の自転車施策といえば、真っ先に連想されるのが「江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験」です。2012年11月に開始されて1年あまりで利用者累計20,000人を突破し、24時間営業も続けられています。昨年11月の区長の定例会見では、累計利用回数は約34万回になったということでした。また、実証実験の期間を3年ほど延長して平成30年3月末まで続けていく計画をお持ちであるとも聞いております。首都圏ではいまだこそあちこちでシェアサイクルが運用されていますが、なかでも江東区はパイオニア的な存在です。開始から3年、シェアサイクルはどのような恩恵をもたらしてきたでしょうか。

山崎 報告を受けているのは、まず平日は通勤、ビジネス目的で利用される方が非常に多く、区民の好評を得ているということです。駅でいうと特に多いのが有楽町線・ゆりかもめの豊洲駅、りんかい線の国際展示場駅、東雲駅が目立っていると聞いています。

森井 豊洲、東雲には近年大規模なマンションが立ち並び、人口が増えていますからね。また、国際展示場の周辺は多くのビジネスユースがあることが推測されます。コミュニティサイクルがビジネスマンにとって非常に利便性の良い移動手段になっているわけですね。

山崎 もうひとつが土日休日を中心とし

た観光目的の利用です。臨海部には観光、ショッピングスポットが集中していますので、施設間の移動用に使う方が多いようです。

森井 通勤と観光という2本の柱で順調に利用者数を伸ばしているわけですね。ここまでの結果には満足していらっしゃいますか。
山崎 いえいえ、まだ満足はできません。
森井 具体的にはどの辺にご不満を感じていらっしゃいますか。

山崎 展開のスケールがまだ小規模だと思うのです。現在のステーション数は21カ所、自転車は計300台程。海外諸都市のコミュニティサイクルに比較すると、まだまだ少な過ぎます。シェアサイクルの理想である、誰でも、どこでも、いつでも気軽に使える状態を常に維持していくためには、もっとステーション、自転車台数を増やさなければなりません。

森井 おっしゃるとおりですね。
山崎 現在は主に豊洲や有明地区などベイエリアで展開しているわけで、江東区全体で見ると一部の地域に限られています。まだ、街中で地域の皆さんが日常的に使うまでには至っていないんですよ。

森井 確かに海外のシェアサイクルですと自転車台数は5,000台前後というのが珍しくありません。私の考えでは江東区のような環境があれば1,000台はあってもいいのかなと思います。

山崎 なるほど。現状のコミュニティサイクルの展開エリアの面積は、江東区全体から見るとおよそ5分の1です。そこでいま考えているのがエリアを門前仲町や森下、亀戸など旧市街地まで拡張することです。実現すれば、本当の意味でコミュニティサイクルと呼べるのではないかと考えています。

森井 具体的なスケジュールはもう立てていらっしゃるのでしょうか。

山崎 まだ詳しい日程は申し上げられないのですが、地域的にはベイエリアから北へ向かってステーションの場所を確保していく、という構想を持っています。

江東区からの働きかけで 千代田、港、中央と協働 “公共交通化”を目指す

森井 2020年の東京オリンピック・パラリンピックが5年後となりました。私も昨年4月に立ち上げまして、区長にも特別顧問にご就任いただいた一般社団法人日本シェアサイクル協会では、オリンピック関連施設、競技場が集中する江東、千代田、中央、港、新宿の都心5区に自転車計15,000台程度、ポート数3,000カ所の規模でシェアサイクルを展開する目標(東京全区では30,000台)を掲げ、先般、舛添知事との対談(本誌1月号)でもお願いを致しました。その点では、江東区がいま以上にポート数、自転車台数を増やす構想をお持ちということで非常に心強く感じます。

山崎 江東区にはオリンピックの全競技場37カ所のうち、半数近くが集まる計画となっています。そこでぜひご利用いただきたいのがコミュニティサイクルなのです。会場にいらっしゃる一般の方ももちろん、大会役員、ボランティアの皆さんにも乗っていただきたいですね。ベイエリアの競技施設はクルマに乗るほどの距離ではありませんが、とはいえ、歩いていくにはやや遠い場合が多い。となると自転車が最適な移動手段になります。もちろん、競技施設にはコミュニティサイクルのステーションを設けることが必要なのは言うまでもありません。そうする



江東区の北部にある代表的な歴史スポットのひとつ、亀戸天神。将来的にこの近辺までコミュニティサイクルのネットワークを展開する構想があるという

ことでオリンピックがシェアサイクルの普及を加速する好機になると思います。

森井 そのとおりですね。

山崎 そもそもオリンピック競技が行われるエリアでは環境への配慮などからガソリン車等の利用が制限されるわけですから、代替手段として自転車を活用しなければ、IOCのポリシーから外れる恐れもありますね。

森井 オリンピック関連エリアでシェアサイクル普及を推進するにあたり、ネックとなる課題を挙げるとすれば何が考えられますか。

山崎 先も触れましたが、やはりステーションの場所の確保が挙げられます。これは非常に難しい問題です。歩道上、公園の一角などを転用することは簡単ではないですからね。やはり、何らかの規制緩和が必要になるだろうと思います。

森井 なるほど。

シェアサイクル普及のため コミュニティサイクル特区」の 指定を

山崎 安倍内閣が成長戦略の柱の一つと掲げる経済特区として、集中的に規制を緩和する「国家戦略特区」がありますが、私は、あれの構想のコミュニティサイクル版、言うなれば「コミュニティサイクル特区」があってもいいのではないかと考えました。江東、中央、千代田、港などの一帯をそのコミュニティサイクル特区に指定いただき、規制緩和でステーションを設置しやすくする環境をつくれないう狙いです。警察庁、東京都、国土交通省など道路の管理に携わる機関と連携しつつ規制を緩和していただき、例えば、駅前、地下鉄の地上出口などちょっとしたスペースを、できるだけスピード感をもってステーションとして使えるようにしたい。そうしなければコミュニティサイクルはなかなか普及していかないと思います。昨年、千代田、港、中央の各区とは定期的に担当者の意見交換会をしているのですが、このような特区制度なども話題になっています。

森井 「コミュニティサイクル特区」というのは良い考えですね。私たちの日本シェアサイクル協会、さらにNPO法人の自転車活用推進研究会でも、コミュニティサイクルが「第三の公共交通機関」と認知してもらえれば、一気に規制緩和が進み、ステーションの場所確保がしやすくなるということで、関係機関に対して働きかけを行っています。

山崎 現在はまだ東京都がコミュニティサイクルを公共交通と見なしていないのですが、今後検討を重ねて、可能性があれば東京都にお願いして公共交通としてのお墨付きをいただき、特区指定を受ける方向に持っていきたいと考えています。幸いにして舛添都知事は自転車が社会にもたらすさまざまな効果や普及に対して意識が高く、熱心に取り組んでいることは追い風になると思います。

森井 本誌の前号の対談で、私が舛添都知

事にお会いした際、幹線道路の中央分離帯なども自転車を停める場所に転用できないか、といったアイデアを話されていました。

山崎 そういえば以前、ロンドンのポリスバイクを現地で視察した際、車道の一部をステーションに使っていたのには驚きましたね。あのレベルまでいけば、コミュニティサイクルの普及はスピーディに進んでいこうなと思いました。

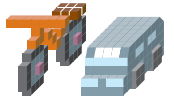
森井 海外では自転車は車両のカテゴリーに入るものという明確な位置付けがあります。したがって、車道の一部を割いてステーションをつくるのは極めて自然な感覚なのでしょうね。

自転車専用レーン設置へ向け 越えるべきハードルは多い

山崎 もうひとつコミュニティサイクル普及にあたっての課題は、自転車専用レーン



オリンピック競技施設の分布図。湾岸部のオレンジ色のナンバーが江東区内の施設を意味する。「東京ベイゾーン」のほとんどの施設が江東区内に設けられることになる(江東区作成のポスターより)
※⑱、⑲、⑳は江東区に含めています



通勤、観光などの利用目的ですっかり定着した江東区臨海部コミュニティサイクル



2012年12月のオープニングセレモニーの様子。写真中央右が山崎区長(資料提供:江東区広報広聴課)

が不足していて安全に走行できる空間が足りないということです。オリンピック施設間を結ぶ道路に専用レーンをつくりたいという考えはありますが、現実的には非常に難しいと言わざるを得ません。例えば湾岸地域の国道357号線は交通量が多くて危険ですし、他にも歩道の狭さ、区内に多く架かっている橋に専用レーンを導入することが難しいなど、越えるべきハードルは少なくないのです。

森井 海外の事例ですとバスレーンを自転車と共用にするケースがありますね。バスが停留所に止まっている間は自転車がバスを追い抜いてもOKなどフレキシブルなルールを設けて運用しているようです。あるいは、かなり幅の広い歩道なら、その一部を自転車用にシェアするといったことも考えられます。

山崎 豊洲辺りは車道が広く車線が多いので、できれば一車線は自転車専用レーンに転用したいとも思いますね。

森井 私は毎日クルマを運転しているのですが、歩道からいきなり自転車が車道に出てくるのが一番怖いですね。理想を言えば、最初から自転車が車道を走っていれば注意する意識が働き、リスクは減ると思います。そういえば金沢に良い自転車レーンの事例がありました。市街地に「自転車走行指導帯」というレーンを設けて、その上を自転車が走るというものです。

山崎 「指導帯」というのは？

森井 道幅約6m程度の生活道路の両サイ

ドに約2mずつの簡易レーンを設けて、そこを自転車走行用としているのです。となるとクルマが走れる空間が狭くなって走りづらそうですが、自転車が走っていないときは指導帯にはみ出ても構いません。自転車が走っている時は徐行して注意してもらえば良いという考えで運用されています。クルマ、自転車双方から好評で、成功事例といえますね。

山崎 なるほど、それは興味深い取り組みですね。

利用者の視点に立って 行政区を越えたシステム統一を

森井 コミュニティサイクル特区に関連しておうかがいしたいのが、システムの統一についてです。利用者目線で考えればステーションが置かれている行政区は違っ

ても、コミュニティサイクルのシステムは同じで、例えば江東区で借りて港区で返却できる、といった仕組みになれば理想的なわけですが。

山崎 それはもちろんそうです。昨年、江東区と近接している千代田区、港区さんでシェアサイクルが始まりましたが、導入を検討している段階で私たちのほうから「広域展開を念頭に置くと、各区のシステムを連携しやすくしておけば将来スムーズに進めることができ、お互いの区にメリットが生まれるのではないのでしょうか」という話をしていたのです。

森井 なるほど。

山崎 そして結果はご承知のとおり、千代田区、港区とも江東区と同じNTTドコモを採用しました。もちろん、これはあくまで両区とも客観的に検討した結果ですが、広域展開に向けて、はずみがつい



対談収録は区長室の応接スペースで行われた。写真奥の棚上に座っているぬいぐるみは「水彩都市・江東区」をPRする観光キャラクター「コトミちゃん」



たと感じています。

森井 そうでしたか。いずれにせよ、江東区の働きかけがひとつのきっかけになってシステムが統一されたわけですね。

山崎 やはりそうしないことには利便性が悪くなるのは確実ですし、ロンドンもニューヨークも統一されたシステムで運用されているのですから、東京も当然そうあるべきでしょう。ただ、千代田、港、両区とも運用管理のシステムは同じですが、自転車電動アシスト付き自転車を採用し、なおかつ自転車本体にGPS機能を搭載している点は、江東区とは違いました。江東区のコミュニティサイクルは

電動ではなく普通の自転車であり、機器類はすべてポート、ラック側に搭載されているのです。

森井 そうでしたね。

山崎 そこで江東区でも、現在の普通自転車を電動アシスト自転車に変えていくことにしました。さらにこれも千代田、港同様にGPS機能を自転車本体に搭載するシステムに変更します。そうすることでステーション設置場所の条件が緩和されて場所が見つけやすくなり、コスト的にも安くなることに期待できるということです。

森井 GPS機能を自転車本体に搭載するべきか、それともポート、ラック側にすべきかという技術についてはシェアサイクル協会でも重要な検討項目となっています。時間をかけて検討し、オリンピックに間に合わせていきたいと考えています。そういえばGPSのような先端テクノロジーがらみで言いますと、今年1月、台東区の浅草周辺で興味深い実験が行われています。

山崎 どのような内容ですか。

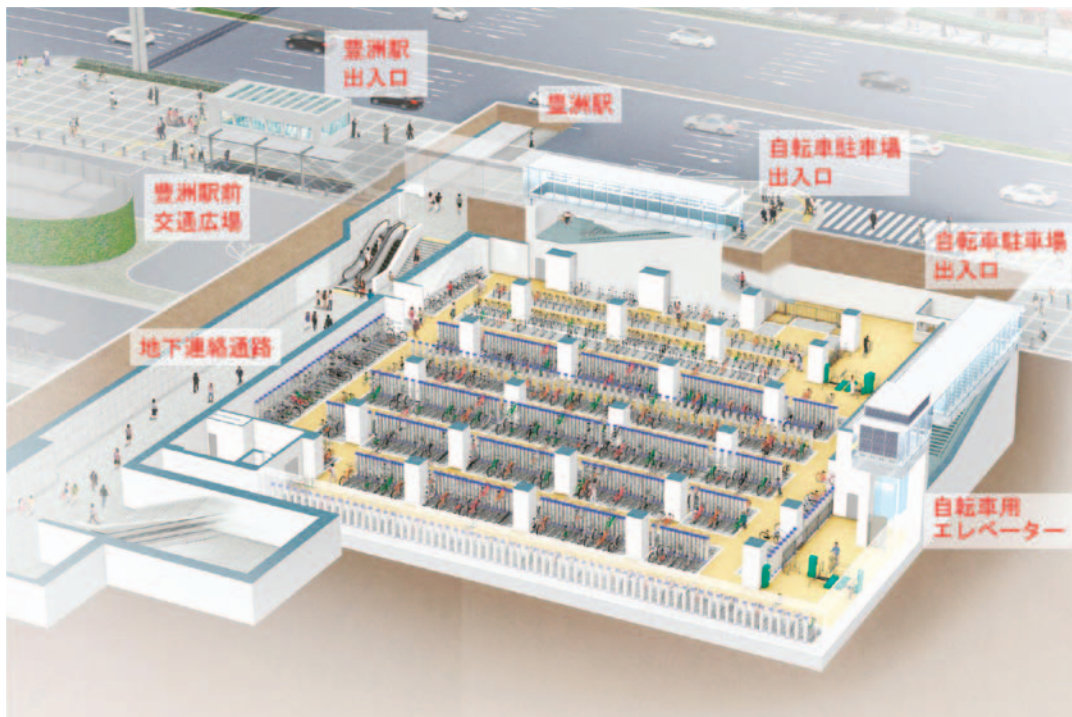
森井 交通計画、都市計画等を専門にされている名古屋大学の森川高行教授ら

によって実施されている、骨伝導ヘッドフォンとスマートフォンを利用した近未来型の自転車ナビゲーションです。1m程度の誤差で現在地をキャッチする最新のGPS機能が使われていて、利用者がスマホに目的地を入力すると「直進してください」「交差点を右折です」といった具合に音声でナビをしてくれるというものです。オリンピックまでに精度を上げて実際に使用できれば、ハイテク日本らしい素晴らしいコミュニティサイクルが完成するかもしれないということで、協会内で関心を集めています。

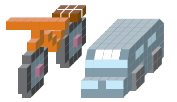
山崎 なるほど、それはすごいですね。いずれにせよ利用者の使い勝手が最優先されるべきですので、コミュニティサイクルのシステムは行政区で異なることなく、統一すべきなのは確かですね。

オリンピック施設の駐車場は大規模な避難場所としても機能

森井 では最後になりますが、江東区の自転車駐輪場、および自動車駐輪場に関する施策についてお聞かせください。



豊洲駅前交通広場の地下に4/1にオープンする豊洲駅地下自転車駐輪場。斜路付階段（オートスロープ）2カ所、自転車用エレベーター1基、出入口ゲート3カ所がそれぞれ設けられている（資料提供：江東区広報広聴課）



山崎 まず自転車駐車場については、区としてかなりの努力を続けており、放置自転車台数の減少を実現してきました。例えば、JR総武線の亀戸駅前の放置自転車数は平成12年度に3,000台以上で都内ワースト1となっていました。その後、駅北口に計3カ所の自転車等駐車場を設けて1,500台以上収容できるようにしたり、駐輪した回数に応じて駐輪代が無料になるポイント制の導入などで対応し、平成25年度には440台まで減少しました。直近の対策では今年4月1日に豊洲駅直結で2,000台駐輪できる大規模地下自転車駐車場もオープンします。

森井 自動車駐車場についてはいかがですか。

山崎 ご存じのとおり、区として公共の駐車場をつくるのは難しいのですが、オリンピックの競技場として新設される区内の施設には、ある程度の台数を備えた駐車場が求められるとは思っています。オリ

ピック後も存続し、活発に運用するためにも必要ですからね。ただ、オリンピックの試合観戦に訪れる一般客がクルマで来場することは制限されると思うので、それほどたくさんの台数を確保する必要はないでしょう。どのくらいの台数が必要になるかはオリンピックとその後の用途、両方の視点から検討していかなければなりません。

森井 各地域の附置義務条例等によって、建物の規模に応じて設置すべき駐車台数の目安もあります。

山崎 そうですね。ただ、附置義務が定める駐車台数は、個人的には少ないと感じています。少なくとも競技場レベルの大きな施設は附置義務が定める数字よりも多い台数を確保していく必要があると思います。というのはあのような公共性の高い建物は、万が一、自然災害が発生した場合、避難所として機能しますからね。施設内はもちろん、駐車場もある



程度台数が確保されていればスペースにゆとりがあれば、仮設住宅や救援チームの拠点の設置場所にも活用できます。

森井 おっしゃるとおりですね。本日はコミュニティサイクルの話題から自転車走行空間、自転車駐車場、自動車駐車場など幅広い話題に対して貴重な情報、ご意見をいただき、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、本年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。秋にはロシア・サンクトペテルブルクでの海外公演予定）
- サイバーキング(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(CEO)（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(遠洋航海は練習船日本丸で当時珍しいハワイへ航海)
 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140km/hr以上は出さない)

【遍歴】 野球(中学生までは本気でプロ野球選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・鉄腕 稲尾和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 長嶋一茂の先生 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(元テニスマスター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。

