

都心シェアサイクルと公共交通の相互補完で 少子高齢化社会に**明るい**道筋を

辻
清人

衆議院議員

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

【プロフィール】辻 清人(つじ きよと)
昭和54年東京都生まれ。4歳でカナダ、バンクーバーに移住。17歳で帰国後、京都大学経済学部入学。卒業後、株式会社リクルートを経て、渡米。米コロンビア大学公共政策大学院修了。ワシントンDCのシンクタンク、米戦略国際問題研究所(CSIS)にて小泉進次郎 衆議院議員と共に日米関係の発展に尽くす。平成24年、衆議院総選挙において自由民主党公認候補として東京二区から出馬、初当選。平成26年の衆院選で連続当選、現在二期目。

日本勢としては史上最多のメダル獲得ラッシュに沸いたりオデジャネイロ五輪が終わり、次はいよいよ東京の出番——2020年の東京五輪に向けて、我々が導入を目指している「東京シェアサイクル」実現に向けての環境整備も急がれる。そんな折り、東京二区(台東区・文京区・中央区)選出の衆議院議員、辻清人氏にお目にかかる機会を得た。少子高齢化社会をふまえたコンパクトシティの実現やお年寄り向けの交通ネットワーク構築などを特に重視しており、計およそ20年にわたるカナダ、アメリカ生活の経験から、海外の都市交通と日本のそれを比較する視点もお持ちとのこと。どんな話が聞けるのか、楽しみにしながら永田町の衆議院第一議員会館の辻事務所を訪ねた。(対談収録：9月27日)

移動手段を持たない生活弱者を作ってはいけない

辻 まずは本日、貴誌巻頭の対談記事ゲストに私を選んでいただいたことに感謝を申し上げます。先日、この記事に登場された中央区の矢田区長(注：2015年12月号に登場)ともお話しする機会がありました。今日はよろしくお願い致します。

森井 こちらこそよろしくお願い致します。さて、先生が掲げている数々の政治的信条の中に私たちの業界に近いものとして「移動手段を持たない生活弱者を作ってはいけない」とのお考えがあるとうかがっております。その背景にあるものは何でしょうか。

辻 ご承知のとおり、高齢化社会の急激な進行で増えつつある、体の不自由なお年寄り、生活弱者をどうケアするかは国の大きな問題となっています。その図式を東京に落とし込むと、公共交通を使ったお年寄りの移動の支援、ネットショッピングをスムーズにする物流網の構築、

さらに暮らしに必要な商業施設や公共施設などを徒歩や自転車で移動できる生活圏内に集積させるコンパクトシティづくりなどが目前的課題といえます。報じられているとおり、現在、日本ではおよそ4人に1人、ほぼ27%が65歳以上のお年寄りですし、2025年には団塊の世代の層が後期高齢者となります。

森井 そのような事実に向き合うと、改めて日本が世界的にも稀な高齢化社会に突入していることを実感します。

辻 社会保障の観点からも取り組むべきことは多いのですが、私が重視したいのは、お年寄りが元気に人生を全うしていただける東京、そして日本をつくらなければならないということです。その最小単位が家、あるいはコミュニティだという考え方に沿っていくべきではないでしょうか。2020年の東京オリンピック・パラリンピックは、その整備を進める上で起爆剤になることが期待できます。

森井 そのとおりですね。2020年に向けてハードの整備はもちろん、満足度の高い暮らしをサポートできるようなソフトの構築も欠かせません。後期高齢者を過ぎた78歳の私の目線から申し上げますと、いかに健康に暮らせる街であるかが大切なポイントになると思います。健やかな社会生活のためには、先生が先ほどおっしゃった「移動」が欠かせませんので、徒歩、自転車、あるいは超小型自

動車などを使いやすい走行環境を整備する必要がありますでしょう。コンパクトシティ構築の際は、スムーズな移動を支援する交通ネットワークにも配慮してほしいものです。

辻 会長の意見に賛成です。日本は世界一「平均寿命」の長い国ですが、ただし、元気で自活できる「健康寿命」となると順位は下がってしまいます。健康寿命を延ばす適度な運動の手段としても徒歩、自転車での移動は有効ですし、環境面でのメリットもあります。

森井 おっしゃるとおりですね。

自転車走行時のヘルメット着用はお年寄りにも定着させるべき

辻 私は選挙区内の下町エリアのほうに自宅がありまして、自分でもよく自転車に乗って買い物に行ったりします。うちのほうはバイクでも入りづらいような狭い道路が多いので、小回りが利く自転車は非常に便利な移動手段になっています。ただ、そこで問題になっているのが、自転車の接触事故です。

森井 交通事故発生件数、および自転車交通事故件数は、共に減少していますが、それでもまだ昨年は自転車交通事故が全体の約18%を占めるなど、割合は決して低くありません。自転車事故は先生の住



選挙区内はもちろん地方でもシニア世代と触れ合う機会が多い辻氏。このことが体の不自由なお年寄りや生活弱者の移動手段確保に目を向ける契機になっているという(辻事務所提供)



んでいる東京の下町に限らず、全国的な問題です。

辻 せめて幹線道路には、自転車の安全な走行が担保されるレーンを整備していく必要があると思います。

森井 私たちが生まれてから最初に自分の能力で乗りこなす車両は、自転車だと言えます。そして、その後に自動車や自動二輪の免許を取得してそちらにシフトしていきますが、人生の終盤にはまた自転車に還っていく、と考えていいと思います。それだけ長くつきあう身近な乗り物だと言えます。

辻 そのとおりですね。

森井 ですから自転車の安全は当然しっかり守られなければなりません。都市交通において第一に保護されるべきは歩行者で、第二が自転車であると社会全体が認識する必要があります。世界的にもトップクラスの大きな規模を誇るシェアサイクル「ヴェリブ」があるパリでは、一車線を自転車用にしている地域が多く、自転車が安全に走れる環境が充実しています。日本ですぐにこれを導入するのは難しいと思います。しかし、これを見習って大胆な施策を考えても良いのではないのでしょうか。

辻 パリといえば世界的な観光都市ですから、市民だけでなく多くの観光客も

ヴェリブを利用していると想像できません。翻って、今後ますます海外からの観光客誘致を目指す日本でも、自転車が安全に走れる環境の構築は不可欠になるでしょう。自動車と違って国際免許も要らず、日本に着いてすぐに乗ることができますからね。また、同時に会長の専門である自転車駐車場整備も大切になってきます。自転車は常に走り続けているわけではなく、どこかに停める必要もありますから。

森井 ここ数年、自転車駐車場の整備が進んだことも奏功して、昭和56年に全国で約98万8000台あった放置自転車は、平成25年には約12万3000台まで減少しました。ただ、それは主に駅前の放置自転車台数で、近年では駅ではなく街中、商店街など商業施設が集積するエリアでの放置自転車増加が問題になっています。したがって今後は、街中の自転車駐車場を増やすことが重要になってきます。

辻 おっしゃるとおりですね。

森井 もうひとつ、自転車の走行環境構築に関して申し上げるなら、将来的には自転車専用の信号を実現したいものです。昭和53年の道路交通法の改正で、交通事故を減らすための緊急避難措置として「自転車を歩道に上げる」ことになった影響で、いまだに自転車は歩行者用の信号に従うことが一般的になっています。ただ、その一方で、道交法上はあくまで軽車両であるし、今年7月に国交省と警察庁が発出した自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定などもあり、自動車用の信号に従うことも正しいことになっています。つまり、現在の自転車は、自動車用と歩行者用、どちらの

信号も都合よく使い分けられる立場にいます。これは自転車事故の元ですし、何より、ルール、マナー遵守の面からも決して良いことではありません。その意味でも国、行政の力で自転車専用の信号を設けていただけると良いのですが。

辻 確かにそうですね。軽車両であることから基本的には自動車用の信号に従うというルール、マナー啓発が必要ですし、将来的には会長がおっしゃっている専用信号があったほうが、自転車走行の安全性の向上につながると思います。標識なども含めた見直しが必要になりそうですね。また、ルール、マナーの点で言いますと、ヘルメットの着用もさらに普及させたいことのひとつになります。

森井 ここ数年、都市部では幼児、小学生の自転車ヘルメット着用がかなり定着しているようですね。

辻 平成20年6月の道路交通法改正によって、幼児および13歳未満の児童にヘルメットの着用努力義務が施行され、浸透していますね。それはもちろん良いことですが、私はお年寄りが自転車に乗る際にも、ぜひ、ヘルメット着用をしていただくように啓発を進めるべきだと考えています。事実、私の周囲でお年寄りが自転車走行中に転倒して頭を打ち、ケガを負ったという事例もありました。仮にヘルメットを着用していればかなり軽減できたはずのアクシデントです。ちなみに私が暮らしていたカナダは子どもだけでなく、大人、お年寄り、全世代がヘ



幼児～小学生のヘルメット着用はかなり定着した感がある。今後は自転車に乗るお年寄り世代も啓発して普及させていきたいものだ

ルメット着用を義務付けられていました。カナダ式が即日本に導入できるわけはありませんが、できるだけ啓発を行い、ヘルメットを着用する世代が広がると良いと思います。

都心シェアサイクルと公共交通の融合が理想形に

森井 続いて東京のシェアサイクルに話題を移したいと思います。現在は先生の選挙区である中央区、さらに港、千代田、江東と計4区で相互乗り入れ、乗り捨てが可能なシェアサイクルが稼動しており、この10月からは新宿区も加わって、都心部のシェアサイクルネットワークがますます充実することになりました。これについて先生はどんな感想を持たれますか。

辻 実に素晴らしい取り組みであり、調整に従事した各区の担当者に賛辞を贈りたいと思います。そして近い将来には、この輪に隣接する自治体も加わってさらにネットワークが拡大していけば良いですね。例えば、私の地元の台東区もシェアサイクルを稼動させれば、浅草で自転車を借りて乗り、虎ノ門ヒルズまで走って、そこで返却することもできるわけです。

よね。場所が都心なのでビジネスユース、観光客ユース、あるいは住民ユースと多様なユーザーが使うことも考えられます。

森井 課題を挙げるとすれば、何を想定されますか。

辻 もう少し認知度を上げることでしょうか。街中でシェアサイクルを使っている人を見かける回数は増えていますが、それにしても一般の認識は低いのではないのでしょうか。

森井 かつてに比べれば利用者数は増えていますが、まだ一般に広く知られるレベルにまでは至っていないかもしれませんね。

辻 ただ、都心5区シェアサイクルではいずれも電動アシスト自転車を導入しているのは良いですね。私が平成23年に帰国した時、電動アシスト自転車の性能の素晴らしさにいたく感動したものです。力をさほど入れなくても推進力を得られますからお年寄りに最適ですし、子どもを保育園に連れていくために若いお母さん、お父さんたちが前後に乳幼児を乗せて走っているのもよく見かけます。

森井 ご存じのとおり東京の都心部とはにかく起伏が激しく、したがって坂が多い。電動アシスト自転車が活躍する地形です。



辻 都心のシェアサイクルを見て感じるのは、自転車と既存の公共交通がうまく融合すれば理想的なのだろうなということです。海外は日本よりも自転車走行空間の整備が進んでおり、自転車で行ける範囲は広いのですが、ただしすべてを自転車だけで移動しているわけではありません。自転車とバス、鉄道、自家用車などをうまく組み合わせて使いこなし、自由に移動しているのです。

森井 そうですね。「融合」はこれからの交通ネットワーク整備を考えていくうえで重要なキーワードになると思います。

辻 日本でも郊外では最寄駅まで自転車、車で行って鉄道に乗り換え、都心のオフィスへ向かうパークアンドライドが定着しています。そこに加えて、例えば都心に移動してからシェアサイクルを活用すれば、公共交通と自転車がより密接に相互補完することになります。都市交通のあり方としては理想的ではないでしょうか。

都心シェアサイクル 活性化のカギは「公設民営」

森井 相互補完の形をさらに完成形へ導くために最も大きな課題になるのが、都心部シェアサイクルの自転車台数で



今年7月に一部改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、このような従前の自転車歩行者道は今後の自転車道整備の選択肢から除外されている。対談で話題にのぼった「自転車事故の減少」の点からも評価できるポイントだ



今後はこのような左端をブルーにペイントした自転車専用通行帯や、矢羽根、ピクトグラムを描く車道混在の自転車レーン整備が進む見込み。東京五輪や都心シェアサイクル普及に向けて、有効な都市交通整備のひとつになるだろう

す。先に私がお話ししたパリのヴェリブは24,000台、2012年のロンドン五輪に向けて導入し、成功をおさめたロンドンの通称「ボリス・バイク」は約8,000台、さらにカナダのモントリオールは6,000台、ニューヨークは6,000台、バルセロナは6,000台、台北は5,000台です。対して東京は5区すべて合わせて2,000台を越えたところです。この数が数千台規模に達すれば相互補完はより確かなものになりますし、存在感も向上して、より利用者数が増えることに期待できます。当然、観光客の皆様にも使っていただきやすくなるでしょう。

辻 東京の台数が海外に比べて少ないのは、どのような理由があるのですか。

森井 やはりコストの問題が大きいですよ。イニシャルコストが高くつきますし、ランニングコストもそれなりに必要です。全体的に見れば利用者数がさほど伸びていないため、利用料金だけではそれらをペイすることができません。

辻 海外都市のシェアサイクルでは、コストについてはどのように対処されているのですか。

森井 先に申し上げたとおり台数は多いのですが、利用料金のみでペイできるケースはないようです。行政、あるいは民間企業からの支援、広告、ネーミングライツなど多様な手段で資金を集めてまわしているようですが「利用料金だけで運営できる仕組みではない」というのは各都市の共通認識のようです。

辻 なるほど。

森井 したがって日本でも「シェアサイクルは他の公共交通機関と相互補完ができ、小回りが利く機動力の高い移動手段であるが、利用料金収入だけで運営できるものではない」と認識するべきでしょう。シェアサイクルはいわばコミュニティバスと同じで、その地域に必要なから導入されている交通手段であると考えべきです。

辻 現在、東京都心のシェアサイクルは行政区の主導で運営されているわけでは

から、税金の使い方を注視しなければなりませんね。今の時代、税金は熟慮に熟慮を重ねて投入する必要があります。税率を低く抑えながら皆さんに同等以上のサービスを提供するためには、まず行政が制度を設計し、続いて民間企業がその仕組みを継承してメリットを享受できるスキームを構築していくべきだと考えます。つまり「公設民営」が理想的な形ではないでしょうか。

森井 「公設民営」。そのとおりですね。

辻 教育施設、保育園なども同様ですが、民間のノウハウ、資金力は非常に有効に作用しますし、そこに企業同士の競争原理が働けばさらに良いものができる可能性が高くなります。

森井 おっしゃるとおりだと思います。

辻 これは私がニューヨークに住んでいた頃に見聞して印象的だったのですが、市内の再開発にあたり、それを担当する建築デザイナーを行政が公募していました。選ばれた人が1年くらい時間をかけて実際にテナントを探して運営し、最終的にどのくらい売り上げが上がったかをチェックして街づくりを進めるという手法だったのです。仮に街づくりに失敗したらまたやり直せば良いという発想で、極めて実験的であり、大胆でした。ニューヨークの街づくりの一部を担えるとあって世界中の建築デザイナーが手を挙げ、知恵を絞って良いものをつくろうと競争するので、おのずとクオリティの高いプロジェクトになるようです。もちろん、このやり方を日本にそのまま持ちこめるわけではありません。環境や歴史、国民性な

ども異なりますからね。ただ、東京は日本の首都で多様性のある都市であり、人、モノ、金が集まって動いています。都心部には日本を代表する法人も集積していますから、彼らの知恵、経験、ノウハウはもっと活用できるはずです。

森井 そうですね、その中にシェアサイクルも取り込んで街づくりが実現できれば我々としては理想的だと思います。

辻 そのとおりですね。

東京の物流を支える トラックにはもっと 荷捌き用のスペースが必要

森井 さて、最後は自転車から離れて、自動車を使った物流について話をうかがいたいと思います。先生はかねてから東京の物流を円滑に進めるためには、業者用の荷さばき拠点を増やすべき、といったお考えをお持ちとお聞きしました。その理由をお聞かせください。

辻 東京はさまざまな物資の多くを都外からの供給に頼っているだけに、物流が途絶えると一気に都民の生活が脅かされることになります。これは災害対策にも通じることです。それだけ物流会社の役割は重要なわけですが、一方で、荷さ



自らも自転車に乗って移動する機会も少なくないという。それだけに生活者目線からの要望も多く、貴重な気づきをいただくことができた(辻事務所提供)

ばきのために停車しておいたトラックが駐車違反と認定されて違反切符を切られるという事態も多く発生しています。都市交通を阻害するような悪質なものならともかく、大切な物流を担うための一時的な停車であるにもかかわらずペナルティを課されるのはおかしいことです。したがって、物流業者が心置きなく停車できるようなスペースを確保する必要があります。

森井 一定以上の規模を持つ建物などは付置義務としてトラックの荷捌きスペースを設けていますし、一部のコインパーキングには荷捌き用の駐車時スペースが設けられてもいるのですが、まだ不足しているのが現状です。物流会社からすればトラックを停めないことには荷捌きができないわけですが、自転車やほかの自動車から見れば一時的とはいえ、路肩に大きなトラックがあると事故の原因になりかねません。時間帯別に優先的に物流トラックが停車できるレーンを設定するなどの施策が必要かもしれません。

辻 そうですね。海外の片側だけで4つも5つも車線があるような環境は日本に



対談は辻氏の事務所がある衆議院第一議員会館内で行われた。当日は臨時国会が始まって2日目。多忙中、時間をいただいて辻氏の東京都政、国政にかける思いを聞いた

ほとんどなく、せいぜい1～2車線であることが一般的です。会長がおっしゃった「時間のシェア」は、日本の道路事情に適した有効な解決策と言えそうです。

森井 ありがとうございます。

辻 私は「三すくみ」が最も良くないと考えています。つまり、歩行者、自転車、自動車それぞれが移動する空間や停車、駐車する場所をうまくシェアできず、都市交通が滞るような状態です。その点、会長がおっしゃった時間のシェアはひとつの解決策になるのではないのでしょうか。

ちなみに海外では、ナンバーの末尾が奇数か偶数かによって自動車を運転できる曜日が決められている街もあります。時間シェアの考え方に基づいて行われた施策ですね。

森井 分かりました。本日の対談では、高齢化社会を見据えたコンパクトシティや自転車のマナー、ルール、都心シェアサイクルに物流等々、実に幅広い項目について話すことができ、大変有意義な時間となりました。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
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男性合唱団 団員
- 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CEO

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市生れ78歳。
1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉ヶ丘高校卒
1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒
1961～1979年 石川島播磨重工業(現: IHI)
1979～1991年 東芝
1991年～ 現職

【趣味】 現在: ゴルフ・車・自転車・歌・仕事
過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス

【遍歴】 ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1～2回練習場通い。
車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。
自転車: マツダレベル、ブリヂストンモルトン他数台保有するも年齢を考え乗り廻さない。
歌: 六本木男性合唱団でロクに楽譜も読めないのに毎週(?)練習に励む。
仕事: 健康のため平日は毎日9:00～17:00出勤、社員に迷惑をかけている。但し、土、日、祝日は絶対に出社しない。
水泳: 漁港で漁師の子供達と一緒に育ったため、小学校に入る前から泳ぎは得意。ちなみに小学校の名前は港小学校。
野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。少年野球町田玉川チームコーチ6年間。元西鉄ライオンズ 故・稲尾和久投手、完全試合投手 田中勉、元巨人 淡河弘捕手は友人。元巨人監督 原辰徳氏の父 故・貢氏も友人でボクサー犬を貰った仲。
陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。東京陸協元会長でオリンピック3回出場の大串氏とは友人
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歳時アキレス腱断裂でプレー終了。

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。

