

「東京2020大会」「コンパクトシティ」は 駐車場、シェアサイクルの活用がカギ

神田昌幸

公益財団法人
施設整備調整局長
東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会



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】

神田 昌幸 (かんだ・まさゆき)
1986年京都大学大学院工学研究
科修了、同年建設省入省。建設省
土木研究所橋梁研究室主任研究
員、建設省東北地方建設局酒田工
事事務所長、国土交通省 都市・地
域整備局都市計画課企画専門官、
倉敷市助役、国土交通省 都市・地
域整備局街路事業調整官、同まち
づくり推進課都市総合事業推進室
長、富山市副市長、(株)まちづくりと
やま代表取締役社長(兼任)、富山
ライトレール(株)代表取締役副社長
(兼任)、国土交通省 都市局街路交
通施設課長などを経て現職

左ページの厚いプロフィール欄でキャリアの多彩さは一目瞭然。公共交通整備やコンパクトシティ構築に尽力、さまざまな実績をもち、パーキング業界にも深く関わる。2020年夏の東京オリンピック・パラリンピックまであと約3年半。私たちの悲願である30,000台の東京シェアサイクル実現に向けて、今後、どのような体制を整えていくべきなのか。東京2020大会に向けた東京の都市交通整備において、駐車場、駐輪場はどんな役割を担えるか。キーマンとなる神田昌幸氏に聞いた。(対談収録：2016年12月7日)

北陸新幹線開業に沸いた 富山市の都市整備に尽力

森井 まずはプロフィールからお聞かせいただけますか。

神田 大学では河川、土砂水理を研究しておりまして、建設省でも河川の仕事で入るつもりだったのですが、大学時代の専攻に固執しないという省の方針で、シャッフルされる形で道路の方に配属されました。入省一年目に新潟県の土木部に出身し、橋梁担当となりました。本省係長の後、土木研究所 構造橋梁部橋梁研究室で主任研究員をしています。1年間のアメリカ留学を含めて通算5年、橋梁研究室にいたものですから、橋梁の分野はかなり詳しくなりました。

森井 なるほど。

神田 アメリカ留学を終えて帰国した翌年には阪神・淡路大震災が発生しました。あの震災で私の人生は大きく変わったと言えます。

森井 どのような変化が起きたのですか。

神田 あの震災を象徴するひとつのシーンに、阪神高速道路が倒壊して、その先端に引っかかって辛うじて転落を免れたバスがありましたよね。何故あのように高速道路の高架橋が倒壊したのか、その被災メカニズムを解析する仕事を担いましたが、以降、耐震についての研究

が増え、基準づくりにも参画しています。落橋防止装置を新しく落橋防止システムに進化させる提案や、新しい支承部構造の提案なども行いました。

森井 橋梁のエキスパートとして活躍されていたと。

神田 そうなんです。このままいくと橋梁の仕事を極めることになるなと思っていたら本省から戻って来いといわれ、都市局の補佐を務めることになりました。都市土木系としては珍しいキャリアを積んできたと思っています。

森井 本省ではどんな仕事を。

神田 京急蒲田などの連続立体交差事業や、現在お台場を走っているゆりかもめなどの新交通システム、路面電車走行空間改築事業の創設などに携わりました。その後は道路局国道課から山形の酒田工事事務所所長、本省に戻って都市局都市計画課、倉敷市の助役、そして街路課の企画専門官、街路事業調整官として本省勤務をしています。

森井 パーキング業界とは、そのころから関わるようになられましたね。

神田 はい。その後に都市総合事業推進室の室長を務め、そこで「健康・医療・福祉のまちづくり」などを進めていました。

森井 どんな内容だったのでしょうか。

神田 かつては「福祉のまちづくり」などを掲げて、バリアフリーの推進などが行われていましたが、そこから発展させて、健康、医療、福祉と本格的に連携する都市政策が必要だろうと考えたのです。

森井 コンパクトシティの基礎になる政策ですね。

神田 はい。いまでこそ超高齢化社会の到来、それに伴う地域活力の低下、都市経営が厳しさを増しているなど、深刻なリスクがあることは一般常識となっています。しかし、私がこのプロジェクトを進めようとしていた時期は、まだ周囲があまりこうした施策を進めることの意義を認識しておらず、温度差を感じていました。それでもその仕事を粛々と進めていたのですが、2011年3月に富山市

の副市長を拝命することが内定したのです。同時期に東日本大震災が起きたので「この異動はストップするかもしれない」と思ったのですが、結局人事は変わらず2011年の春から3年9か月にわたって富山市で仕事をしました。主たる任務は2015年3月の北陸新幹線開業までに、諸々の都市整備を進めることでした。

森井 北陸新幹線に直接関連するものとしてはどんな仕事をされたのですか。

神田 新幹線開業に向けて富山駅周辺を全面的に作り変えました。北陸本線等を高架化する連立事業は県で行い、駅部を含む街区では市の区画整理事業等を行っています。新幹線の改札口を出て頂くと、自由通路、駅前広場、LRT空間はデザインを含めて私たちの作品のようになっています。

森井 富山駅に北陸新幹線の一番列車が到着したときは感無量だったでしょう。

神田 それについては後日談がありましてね。前任者の赴任は3年間くらいなので、私は副市長の仕事は2013年度までかなと考えていたんです。しかし森市長の「新幹線開業までやって欲しい」という意向もあり、4年目もやることになったんですね。

森井 すると北陸新幹線開業時には、副市長としてその瞬間を迎えたのですか。

神田 いえ、残念ながらそうではありませんでした。その直前、2015年1月1日付けで都市局街路交通施設課長を拝命して本省に戻ることになったからです。ですので、開業日の3月14日は来賓としてその場に立ち会っていました。

森井 そうだったんですか。北陸新幹線に加えてLRTにも携わったのですよね。

神田 連立事業に伴ってJR富山港線をどうするかという議論を経て、それがLRTになり、将来的には市内の路面電車と連絡させるといった業務を進めていったわけです。

森井 森富山市長との本誌対談で昨年5月に富山に参りました。その時点で新幹線が開通してほぼ1年経っていたわけですが、改めて富山市の進化ぶりに驚いた記憶がありますね。

神田 どのあたりに驚きがありましたか。



森井 私は金沢出身で富山市は正直、金沢に比べると田舎の街だという認識があったのですが、今の富山は本当に洗練された都市に進化していると感じました。いや、むしろ富山のほうが金沢より進んでいる面もたくさんあると思ったのです。

神田 どのあたりが進んでいると？

森井 例えばLRTは金沢にはありませんし、シェアサイクルは富山市の方が早く導入しています。金沢の山出前市長が悔しがっていましたね。

神田 富山、金沢いずれも都市の特性を活かした街づくりが進んでいると思います。金沢は空襲を免れ、戦後の区画整理がされなかったため道が今も入り組んでおり、至るところに加賀の文化が宿っている文化都市といった趣です。一方、富山市は空襲で99.5%が焼失してしまい、戦災復興で広い道路、歩道が形成されました。そのアドバンテージを活用して、LRT、シェアサイクルをスムーズに導入できたんです。

多士済々の事務局のなかで 東京2020大会成功を支える 輸送分野の整備を担う

森井 では、ここからは神田さんの現在の仕事に話を移しましょう。本番まで余すところ約3年半。施設整備調整局長とし

て主にどんな仕事をされているのですか。

神田 私が手掛けているのは主に輸送の分野で、都のオリンピック・パラリンピック準備局とも連携しながら進めています。

森井 大会組織委員会の人員規模はどのくらいなのですか。

神田 スタート時は44人、3つの局でしたが、いまは801人12局にまで規模が拡大しました。このところ毎月人数が増えている様子で、最終的には7000人くらいになると見込まれています。

森井 12局の内訳は。

神田 総務、企画財務、広報、マーケティング、国際渉外、スポーツ、大会準備運営第一と第二、警備、テクノロジーサービス、会場整備、そして私がいる施設整備調整局となります。局長は、東京都、財務省、文科省、電通等からの出向者や元NHKアナウンサー、さらにスポーツ局の室伏広治さんなど多士済々です。

森井 そして最高意思決定機関として森喜朗さんたちが仕事をしていると。

神田 はい。森会長、小池都知事、松野文部科学大臣、丸川五輪担当相、竹田JOC会長、鳥原JPC会長で構成される「調整会議」が中枢に当たります。全員が同じ方向を向けばスムーズに進みますが、意見が食い違くと調整には時間がかかる。ただし、東京オリンピック・パラリンピック大会開催日は既に決まっていますから問題の先送りはできません。この先はさらに高度な調整が必要です。

森井 私たちとしては、現在都心5区で相互乗り入れしているシェアサイクルや、

複数の競技会場、選手村がある臨海部と都心を結ぶBRTの整備、これらがどう展開していくのかが気になるところです。

神田 BRT導入については東京都の都市整備局が中心に動いています。日比谷線において2020年に暫定開業する予定の神谷町と霞ヶ関駅間の新駅の付近から、新虎通り、環状2号線を経由、晴海、有明方面へ向かう予定ですが、ただし築地市場と豊洲新市場の問題があり、ルートを計画通りに確保できるかどうかは今のところ不透明な状態です。これからさらに調整が必要になってくるでしょうね。

環境分野で豊富なキャリア 小池百合子都知事は 自転車に関心を寄せる？

森井 シェアサイクルについては。

神田 2015年2月に閣議決定された『交通政策基本計画』では「自転車の利用環境を創出するため、安全確保施設と連携しつつ、駐輪場・自転車道の整備、コミュニティサイクルの活用普及、サイクルトレインなどの普及」など「自転車の活用に向けた取り組みを推進すること」とされています。2020年までには全国でコミュニティサイクルを100市町村に導入する目標も掲げられています。したがって、シェアサイクルは東京2020大会に向けて一層整備されるべきものだろうと思います。

森井 私たちにとっては、やはり東京都のシェアサイクルはどうなるのかが焦点になります。目下は千代田、中央、港、江東、

新宿の5区ですが、私はやはり東京都がシェアサイクルを取って進めていくべきだと考えています。では都のどの部署がけん引するのか、となるとこれがハッキリ



富山駅の北陸新幹線高架下にあるLRTのトランジット空間。神田氏が富山市副市長時代に手掛けたもの（神田氏提供）



「全米一住みたい都市」と称されるコンパクトシティ・ポートランドを訪問し、大いに刺激を受けたという（神田氏提供）



りしていません。現在の担当の環境局なのか、シェアサイクル専門の部局を設置して進めるのか。そこを明確にする必要があると常々思っています。

神田 トップの意思決定が行く末を大きく左右しそうですね。

森井 そのとおりです。海外の例だとロンドンの当時のボリス・ジョンソン市長、ニューヨークならマイケル・ブルームバーグ市長の強力なリーダーシップがあり、自転車革命ともいうべき交通体系の変革が起きました。舛添前都知事は自転車に対して前向きに取り組まれましたが、その点小池さんはどうでしょうか。舛添さんは今年2月に日本シェアサイクル協会の特別顧問の任期が切れるため、その後を小池さんに継いでいただき、リーダーシップを発揮していただきたいと思っているのですが…。

神田 小池都知事はかつて環境大臣も務めておられ、自転車走行空間の確保にも運動する無電柱化実施に前向きです。現在は豊洲や東京2020大会会場などの諸問題で多忙を極めています。いずれは自転車に対して関心をもっていただくことに期待できるのではないのでしょうか。

森井 それは良い話ですね。リーダーが動かなければ自転車や環境に関する施策も動かないという定説がありますから。

神田 逆に言えば、リーダーが動きさえすれば環境施策は着実に前進するということ

ですよ。基本的には環境施策は都道府県単位の施策であって、区市町村単位で進めるものではないんです。その意味では、現状の区の連携ではなく東京都がイニシアチブを握るべきなのでしょうね。既に都心5区が運営している相互乗り入れのシェアサイクルはパイロット版ともいえるので、今後、都がそれをサポートしていくことに期待したい。2017年はその好機だと思います。

森井 そうですね。都にけん引していただくのに加えて、東京都は日本の首都でもありますから、国もサポートしていただくとさらに理想に近づくと。その意味では、2016年12月に「自転車活用推進法」が参議院本会議で可決成立したことは非常に大きな追い風ですね。

神田 はい。ご承知のとおり、自転車は環境施策として優れているだけでなく健康維持・増進にもつながる公共交通になり得ます。台北をはじめ、他のアジア諸国でもシェアサイクルは盛り上がっていますから、東京が今後、アジアでの存在感を高めるためにも自転車施策の推進はぜひ進めるべきだと考えます。

国交省において駐車場はより重要な施策対象に

森井 海外の話題が出たところで触れておきたいのですが、先日オーストラリ

アの駐車場視察に行きましたね。結論から言いますと「駐車場の運用に関して日本は20年遅れてしまった」と感じました。

神田 どんな点でそう感じたのですか。

森井 スマートフォンやクレジットカードが主な決済手段であり、現金は例外的な補助に過ぎません。また、路上駐車場すらほとんど予約制で、駐車場探しをする必要がありません。もちろんここもスマホやカードで決済できます。担当者に仕組みを尋ねると「タッチ&ゴー」としゃべっていると思ったのですが、よく聞くと「タップ&ゴー」であると。スマホ画面に軽く触れれば済むのです。

神田 日本の駐車場施策の遅れは会長がおっしゃるとおりです。駐車場施策が平成になって都市再開発課から街路課に移ったのはご存じのとおりで、現在も駐車場法は街路交通施設課で所管しております。ところで年間で改正できる法律には数に限りがありまして、行政の方から国会に出す「閣法」は絞らざるを得ないのが実情です。駐車場に関する法律は比較的優先度が低かったため、これまで抜本的に改正できていなかった経緯がありました。その一方で欧米では駐車場に対しての施策は充実してきていて、会長がおっしゃったようにICTに関しても進んでいます。

森井 そのとおりですね。

神田 ただし近年、駐車場が徐々に重要な施策対象になっているのは確かです。例えばトランジットモール^(※1)をつくる際は、駐車場の出入口をモール側に向けないようにするなど計画的な配置が必要になります。アメリカのポートランドが好例で、住人用、ゲスト用、商店街の買い物客用などユーザー別に駐車場の位置づけを分けるなど先進的な試みを実践しています。さらに車の出入口や料金、時間のコントロールもあります。ロンドンやシンガポール、北欧などではロードプライシング^(※2)も行われています。ただ、日本では道路は原則的に無料であり、ロードプライシングは一般化しづらい現状があります。そこで重要なのが駐車場の在り方なのです。

森井 駐車場をどのように活用すればいいのでしょうか。

神田 車は走るだけでなく、必ず駐車しなければなりません。それを考えると、料金施策や駐車可能な時間の調整、集約するのかが隔地にするのかという配置などが車の通行コントロールにつながると思います。そこに加えて自転車等の"遅い交通"を活かすためにトランジットモールを設ければ、より安全で快適な街づくりができるでしょう。

森井 オーストラリアで聞いたところでは、日本同様に駐車場の附置義務はあるのですが、設ける台数の上限が決まっているそうなんですね。もちろん車の

通行を抑制するのが目的で、これも先進的な施策だと感じました。いずれにせよ日本は、特にこの20年で遅れてしまったことを痛感せざるを得ませんでした。

神田 そもそも日本の現行の駐車場法は、駐車場が不足していた頃につくられたものですからね。今の時代に即しているとは言いつらい面もあります。抜本的な改正が必要な時期が来ているとも感じています。

「プランニング力の危機」を克服 マクロな視野の共有が 東京2020大会を成功に導く

森井 国際社会での遅れと言え、私がいま腕にはめているこのApple Watchもしかりです。内臓部品には日本製も少なからず含まれていると聞きます。ならば、部品供給にとどまらず、Apple Watchそのものをつくることはできないのか。日本の技術力をもってすれば不可能ではないはずですが、実現できないのは、残念ですが日本が世界に取り残されてしまった証左であると思います。

神田 その話に加えたい考えがあります。私は近年、国際社会において日本は「プランニング力の危機」を露呈していると感じているんです。

森井 詳しく教えてください。

神田 日本人は元々、全体構想、プランニングという分野をあまり得意としてい

ない半面、ディテールにこだわり、精密な部品、部分のシステムを開発するのは世界有数のレベルにあります。例えば、象徴的なのが空港です。海外には合理的で斬新な設計が行われ、円滑に運営されている空港が多くありますが、日本の空港は見劣りがします。ただその一方で、荷物預けや返却のシステムなど個別の機能は完ぺきで、そのオペレーションも高い精度を保っています。

森井 そうですね。私も利用者目線から同様の感想を持ったことはあります。

神田 これは民族性に根づくものであり、ある程度仕方ないかもしれませんが、それにしても最近、プランニング力が欠如しているなどというのが正直な感想です。先週もそれを裏付けるような出来事がありました。リオ大会の報告会が日本で開かれ、ブラジルやIOCからスタッフが来日して私たちにリオ大会の運営内容や成果についてレクを行ったときのことです。

森井 何をもって日本人のプランニング力の弱さを感じたのですか。

神田 そのレクにおいて、リオやIOCのスタッフは具体的な事実ではなく理念的なことの説明にかなり多くの時間を割いていたんですね。しかし、私たちからすれば東京2020大会の運営に役立つような、もっと個別の具体的な情報が欲しい。最初は辟易しながら聞いていましたが、でも考えてみればリオは人種、格差、宗教などの問題が渦巻く非常に多様な社会です。したがってまずは、ものごとの上流にある理念、コンセプトや事柄の整理というものを最重視し、慎重に対処しようとしていたんですね。だから我々にとっては退屈に聞こえてしまう理念を中心にプレゼンを行った。これこそが彼らのプランニング力を支えているのではな

※1 中心市街地や商店街への自家用車の通行を制限し、歩行空間（モール）として整備。バスや路面電車などの公共交通（トランジット）だけが優先的に通行できる歩車共存道路のこと

※2 特定区域への車の進入や、特定の道路の通行等に対し、課金して交通量を抑制、混雑緩和や排出ガス対策を図ろうとする施策



景観法や道路橋新耐震基準の作成などにも携わってきた神田氏。多忙な仕事の合間を縫って「健康まちづくり」「コンパクトシティ」などをテーマにした講演活動も行っている

特集

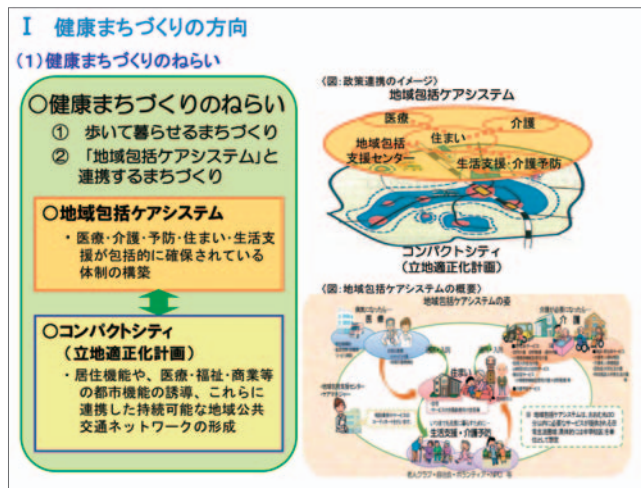
いかと気づいたんです。

森井 なるほど。

神田 私は、プランニング力の低下は、駐車場施策の遅れにもあるいは運動しているかもしれない…とも感じています。世の中はすべからく変わっていくものです。その点では、森井会長が自分自身も変わりながら、今必要なことは何かを追求する姿勢をもち続けていらっしゃることに敬意を表したいと思います。翻って私たちのような下の世代がそうした姿勢を忘れていないのか？ 個別の分野だけで勝負を続けるのではなく、もっと広い視野をもって頑張らなければならない、と実感しているんです。東京2020大会には「ダイバーシティ&インクルージョン」、すなわち「多様性と包摂」というキャッチフレーズがあります。改めて私たちはこの意味に向き合って組織委員会の仕事に臨むべきだと思っています。

森井 最後に、コンパクトシティづくりについての見解をお聞かせください。

神田 コンパクトシティは人口減少社会を迎えた日本にとって不可避な都市政策だと思います。具体的な施策は各都市、



神田氏が推奨した「健康まちづくり」はコンパクトシティ構築とも深く運動している。これはその概念図(神田氏提供)

地域の状況によって異なりますが、大事なのはカタチではなく"行動理念"です。人々の行動がよりコンパクトに、より環境にやさしい方向に、より健康志向に向かう。それぞれの行動が統合された結果、できあがる街がコンパクトシティではないかと私は考えています。

森井 その行動をサポートする手段のひとつが自転車になると。

神田 はい。そして徒歩や公共交通、もっと賢く使えれば車も含まれると思います。それに伴って駐輪場、駐車場、走行空間の在り方が問われますし、使われ方の提案としてはシェアサイクル、カー

シェアリングも有効な手段になります。

森井 これらがすべてセットになってコンパクトシティがえられるわけですね。

神田 さらに加えるべきは、先に触れた「健康・医療・福祉のまちづくり」です。現在、厚生労働省が「地域包括ケアシステム」という仕組みを進めております。コンパクトシティ施策とこのシステムは表裏一体の関係にあります。これもぜひ強調しておきたいと思います。

森井 分かりました。今日は実に多様な、まさにダイバーシティを感じさせる充実した90分となりました。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)、モー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、プリチストンモルトン他数台保有するも年齢を考え余り乗らない。
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。

