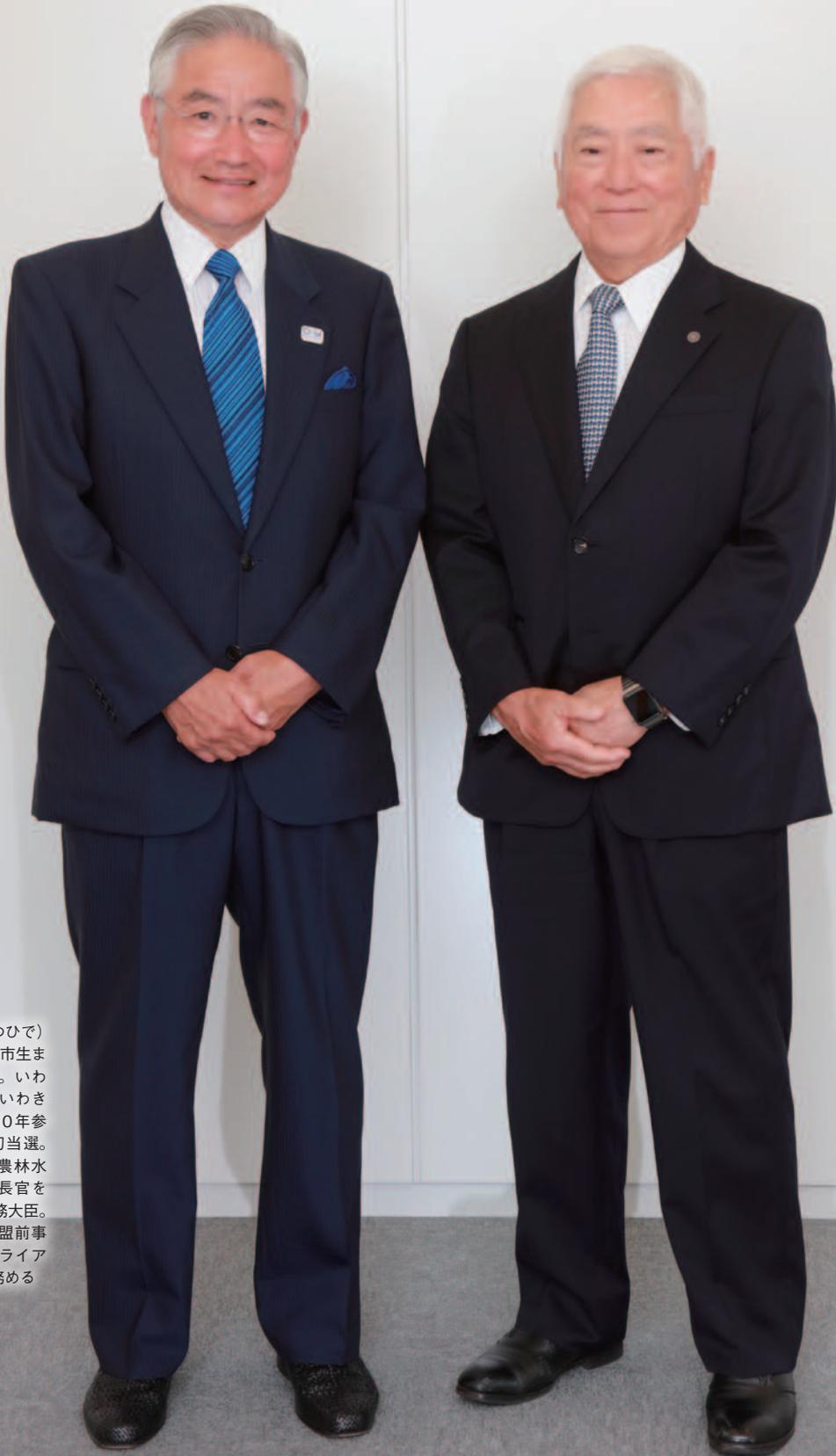


自転車を活用した施策で 復興加速の流れを止めない

岩城光英

元法務大臣



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】

岩城 光英（いわき・みつひで）
昭和24年福島県いわき市生まれ。上智大学法学部卒。いわき市議2期、県議2期、いわき市長2期を務め、平成10年参議院福島選挙区にて初当選。国土交通大臣政務官、農林水産委員長、内閣官房副長官を歴任し、平成27年に法務大臣。自転車活用推進議員連盟前事務局長、（公社）日本トライアスロン連合会長なども務める

今年5月、遂に「自転車活用推進法」が施行され、我が国も欧米の自転車先進国に追いつくための第一歩を踏み出した。今回の対談ゲストは、この画期的な法律制定の立役者となった、元法務大臣の岩城光英氏である。超党派の自転車活用推進議員連盟の事務局長として成立までの道筋づくりに尽力されたのはご存じの方も多はずだ。自転車活用推進法に対する期待や課題、東京2020に向けたシェアサイクルの役割やライフワークとされている岩城氏の故郷・福島県の震災復興など、幅広い話題について聞いた。(対談収録：2017年7月31日)

いわき市長時代の活動が 自転車との出会いを導いた

森井 一昨日、昨日は福島県の相馬地方の伝統行事である「相馬野馬追」に出陣されたそうですね。

岩城 はい。相馬野馬追は甲冑競馬や神旗争奪戦などが繰り返される、大変勇ましい祭礼です。

森井 時間的にはどのくらい乗馬されたのですか。

岩城 一昨日は約一時間半、昨日は約一時間でした。これまでも出陣した経験があり、ある程度慣れているつもりではありましたが、行列が動き出す前から準備のために馬に跨っているのです、実際にはかなり長時間乗馬することになります。おかげで少し腰が痛くなりました。自転車の方がはるかにラクですよ(笑)

森井 相馬野馬追というのは、かなり歴史の長いものなのですか。

岩城 鎌倉幕府開府以前に起源があるとされ、非常に長い歴史があるのですが、2011年の震災発生以降、原発事故で避難区域に指定されていた小高地区では武者行列が行われていませんでした。それが今年、7年ぶりに行列が巡ったということで、小高地区の方々には本当に喜んでおら

れましたね。相馬野馬追を通じて故郷への愛着をより深めていると感じました。

森井 それは何よりだと思います。相馬野馬追をひとつのきっかけにして福島復興が加速していくことを心からお祈り致します。さて、今日は自転車を中心にいろいろとお話を伺ってきたいのですが、まずは、そもそも先生が個人として自転車に親しむようになったきっかけを教えてくださいませんか。

岩城 平成2年の10月、40歳の時に故郷のいわき市長に就任したことが始まりでした。いわき市には以前から「いわき平競輪場」という施設があります。市にとっては安定した税収源にもなる大切な存在ですが、一般市民には「ギャンブル場」のイメージが強かった。ひいては自転車自体にもネガティブな印象を抱いていたんですね。私はそれを何とか変えたいと思っていたんです。

森井 なるほど。

岩城 そんな折、日米市長会議に出席するため、私はカリフォルニア州のサクラメントに向かいました。その会議で私の隣にカリフォルニアのデビス市の市長が座られて名刺を交換したのです。名刺を見ると自転車のマークが描いてありまして、これはどういうことかと聞くと「学生が多く公共交通として自転車が活躍している、自転車レーン整備をさらに進め、より快適に自転車を使える街を目指しています」と説明してくれました。そこで会議の後に、デビス市を視察してみたのです。

森井 どうでしたか。

岩城 感銘を受けました。安全なレーンが整備され、市民の足として自転車が定着していました。このような仕組みをいわきでも実現したい。そんな思いを胸に帰国したのです。その後、いわき市でトライアスロンの大会を開催したいと考え、私も出場しようと自転車を買って練習していたのですが、一人だとつまらない。そこで市役所に自転車のクラブをつくったのです。

森井 先生自らが立ち上げたのですか。

岩城 はい。その後はクラブのメンバーと市内を走ったわけですが、そこで自転車走行には適していない危険な箇所があることを痛感するようになりました。これはもっと正面から向き合って、本当にいわきを自転車活用できる街にしなければいけない。そう思って今度はヨーロッパのいくつかの自転車先進都市を視察したのです。

森井 どちらを視察されたのですか。

岩城 ドイツのフライブルク、エアランゲンなどです。20数年前のことですが、当時から非常に自転車活用が進んだ都市という印象をもちました。

森井 そこで得たアイデアをいわきでも活かそうと？

岩城 そうですね。「自転車」と「循環」の両方の意味を込めて「サイクルシティいわき」というキャッチフレーズをつくり、市民も巻き込むためさまざまなご意見をいただきながら、取り組みを進めました。



精力的に視察を行っている。①②ヨーロッパの自転車先進都市にて。サイクルトレインなども見学 ③地元福島県「相馬野馬追」に出陣



森井 なかでも特に思い出深い取り組みを教えてくださいませんか。

岩城 平成7年に磐越自動車道のいわき・郡山間が開通したのですが、開通直前の高速道路をつかって、全日本プロ選手権自転車競技大会のロードレースを行い、成功したことです。これによっていわき市民の自転車に対するイメージが良くなっていったと思います。

森井 開通前の高速道路イベントといえば、ウォーキングやマラソンなどをよく聞きますが、プロのロードレース開催というのは珍しいですね。

岩城 はい。それまでいわき市内ではトラックの自転車レースは前述したいわき平競輪場をつかっていましたが、ロードレース開催コース探しはいつも難航していたのです。そこで私の頭にひらめいた

のが「開通前の高速道路はどうか？」というアイデアでした。

森井 すんなり実現…とはいかなかった？

岩城 はい、ここでもやはりプロの自転車乗り＝ギャンブルといった先入観が根強く、道路公団幹部の理解を得るのは大変でした。私自ら出向いて説明し、最終的に開通数日前に実施の運びとなったのです。また、その時はプロレースに加えて一般市民も自転車で高速道路を走ろう、というイベントを付け加えました。さらにその後には、いわき平競輪場を開放して、バンクを市民に走っていただいたり、1周約1.4kmのサイクリングロードなどを備えた夏井川サイクリング公園も設置する取り組みも行いました。これらが、いわき市民の自転車に対する意識を良い方向に変えたのではないかと考えています。

国は早く「自転車活用推進計画」をつくらせて方針を明確に示すべき

森井 続いては自転車活用推進法についてお聞きしたいと思います。施行から既に3ヶ月が経過しました。今改めてどのような思いでいらっしゃいますか。

岩城 超党派の自転車活用推進議員連盟の事務局長として、当初から関わってきただけに成立を見て、まさに感無量です。ただ、今はスタートラインに立っただけであるとも言えます。この法案に基

づき、国、地方自治体も自転車施策を確実に進めることを願っております。

森井 おっしゃるとおりですね。勝負はこれからですよ。

岩城 いままで自転車に関する施策を行うセクションは各官庁に分散していましたが、この法案施行時には国土交通省の中に「自転車活用推進本部」が設置され、そこに関連施策が一本化されました。実は私たちとしては、当初内閣府に設置したいと考え、官房長官をはじめ要請を行ったのですが「集中していた諸権限を他の官庁に移し、内閣府をスリムにしよう」という方針が打ち出されていたため、国土交通省内の設置になった経緯があります。

森井 目標が達成できなかったのは残念でしたが、ともあれ推進法が日の目を見たのは画期的な出来事に違いありません。

岩城 そうですね。これから求められるのは国が早く自転車活用推進計画をつくらせて指針を明確に示すことです。それも漠然としたものではなく、例えば自転車専用レーンを〇〇年までに〇〇km延長、自転車駐車場整備を〇〇エリアに〇〇カ所設置、シェアサイクルは〇〇カ所の都市で実施、等々の数値目標が必要です。

森井 具体的な方向性が示されれば、すぐに手を動かすことができますよね。自転車活用のスピードが加速しそうです。

岩城 そして国の計画に基づいて、地方自治体もぜひ積極的に取り組んでいただきたいです。ただ、そこで少し懸念されるのが自治体によって取り組みの内容に温度差が生じる場合があることです。

森井 特に首長さんの姿勢が如実に反映されますよね。首長さんが頑張っている自治体は整備が進むのだけど、そうでない自治体はあまり進みません。

岩城 そのとおりです。道路は自治体をまたいでつながっていますので、仮に整備が進んでいる自治体とそうでない自



46歳からトライアスロンに挑戦。現在は年にトライアスロンレース4〜5回、他、自転車レースやロードレースに出場。68歳の鉄人だ

治体が隣接していたら、サイクリストにとっては残念なことになります。ずっとしっかりしたサイクルレーンがあったのに、急になくなってしまいますのでからね。

森井 事実、そうした場所がありますね。

岩城 東京2020に向けて、これからは外国人のサイクリストが、国内の景勝地やサイクリングロードを走ることも増えるでしょう。分かりやすい標識も含め、自治体の垣根を越えた自転車走行環境の整備が求められます。

森井 私は自治体による温度差の問題は、東京から是正していくべきだと考えています。区市町村によって自転車施策に臨む姿勢は結構違いますからね。統一していくためには東京都がもっと強力なリーダーシップを取る必要があります。

岩城 東京都がうまくいけば波及効果も高いですね。

森井 ただ、私は、都の姿勢にやや疑問を感じています。シェアサイクルを取り仕切っているのは現在、都の環境局なのですが、シェアサイクルと密接に関係する道路行政は建設局が担っているんです。本来なら建設局にすべてを集約すべきだと思います。小池さんに期待するところ大ですね。

岩城 そうですね、頑張ってくださいませ。ところで首長といえ、日本では首長が変わると自転車行政に対する熱が急速に冷めるといった残念な話がありますが、ヨーロッパは違いますね。首長が交替しても自転車に対する取り組みは変わらずに維持されます。だからこそ先進都市であり続けられるのでしょうか、日本もそれに追いつきたいものです。

森井 そうですね。誰がリーダーかは問題ではなく、文化として根付いているのだと考えます。そういえば先頃、イギリス、フランスの政府が2040年までに化石燃料車の販売を禁止することを発表しました。ヨーロッパはこのように環境に対する意識が高い。自転車も同様の観点で活用されてきたと思います。日本も基本に

立ち返り「何故自転車を使う必要があるのか」を考えるべきです。

岩城 おっしゃるとおりだと思います。

「自転車の駅」展開で普及促進に拍車を

森井 先ほど私が触れた東京都のシェアサイクルの現状についてはどんな見解をもたれていますか。

岩城 2012年のロンドン五輪で相当数のシェアサイクルが活用され、話題になりました。私たち自転車活用推進議員連盟も推進法案のたたき台をまとめる段階で、東京都も五輪に向けてシェアサイクルを推進すべきとした要望書を、当時の舛添都知事に提出した経緯がありました。その後、都心の区を中心に展開していたシェアサイクルが相互乗り入れできるようになったのは、本当に素晴らしいことだと思います。

森井 6区の相互乗り入れはやはり評価されているわけですね。

岩城 はい。そしてさらにそれを普及させるためには、自転車活用推進議員連盟の国会議員自らがシェアサイクルを使う、ひいては、国会のなかにシェアサイクルのステーションをつくるべきだろうと考えたのです。

森井 なるほど。そうなればより求心力が高くなりそうですね。

岩城 手を尽くした結果、一昨年の10月、参議院にオープンしました。国立国会図書館脇の参議院別館前の道路に面した場所です。職員をはじめよく利用されているようでして努力したかいがありました。こうした動きを永田町や霞が関から発信していけば、国民の皆様にもシェアサイクルの快適さ、利便性が伝わるのではないのでしょうか。

森井 そうですね。シェアサイクル普及において最も重要であり、なおかつ課題でもあるのがステーション、ポートの設



置です。特に東京ではスペースを確保するのが非常に難しい。転じてフランスやイギリスのシェアサイクルがなぜあのような規模に拡大したかという、ポートを道路上に確保できていることが大きな要因でしょう。日本は現状ではまだヨーロッパのようにはいきませんが、これからは自転車活用推進法を背景に確保しやすくなるのではと期待しています。

岩城 昨年のリオデジャネイロパラリンピックでは、パラトライアスロン選手団団長としてリオに行ったのですが、シェアサイクルは想定以上に整備されており、ポートも多く、利便性の高い公共交通手段として活用されていました。やはり五輪はシェアサイクル普及の契機になるようです。東京2020でも法案を追い風にしてポート数を増やし、より高い利便性を提供できるようにしたいものです。

森井 ポート増設もさることながら、多言語での観光情報発信など、付加価値をもたせることも必要ですね。

岩城 そうですね。駐車場・休憩施設・地域振興施設が一体となり、全国に展開している「道の駅」という施設がありますが、あれの自転車版として「自転車の駅」というような場所があってもいいかもしれません。

森井 「自転車の駅」というのは印象的なネーミングですね。良い考えだと思います。

ます。私は、かつていろいろな場所で見かけた、街の自転車屋さんの現代版を提唱したいと思います。サイクリストをはじめ多くの人々が気軽に集えるカフェテラス、シェアサイクルのポートも設置する。修理に対応できる機能があってもいいかもしれませんね。

岩城 あとはファッションを重視することもポイントではないでしょうか。最近、カラフルなサイクルジャージはサイクリスト以外の方からも注目されていると聞いています。サイクルファッションが手に入るようなショップも併設されると、さらに大きな話題になりそうです。

森井 なるほど。ファッションといえばファッションナブルな自転車グッズの販売、最新自転車の展示やショップ主催の自転車ポタリングなど多角的に自転車の魅力を発信している港区南青山の「OVE」を思い出しますね。

岩城 あのような施設が全国に増えていくと良いですね。

自動運転、予約制など最新テクノロジーで駐車場問題に対応

森井 では今度は、自転車から離れて自動車の駐車場についてお伺い致します。自転車駐車場同様に情報発信、休憩施設などの付加価値や渋滞解消の役割など、いろいろな役割が求められていると思いますが、先生はどうお考えでしょうか。

岩城 そうですね、実はあまり自動車に

乗らないもので自転車ほど詳しくはないのですが…自転車駐車場同様に人が集まる場所ですので、多機能が求められるのは確かだと思います。地方はクルマ社会で自転車だけでは移動し切れず、自動車に頼らざるを得ない実情があり、駐車場不足が問題になっています。東京、大阪、名古屋などの都市部も駐車場が不足している印象を持っているのですが、いかがですか。

森井 全体を俯瞰すると自動車台数よりも駐車場の方が多いと思います。

岩城 そうだったのですか。

森井 ただ、余っているエリアと不足しているエリアが混在していて不足エリアでは駐車場を探すドライバーが多く、渋滞の一因にもなっています。最近ではそれを解消する駐車方法も登場しています。

岩城 どのような方法ですか。

森井 ひとつはバレーパーキングです。車を係に預け、その人に駐車場まで運転して行ってもらいます。帰りは時間を指定してまた運転して持ってきてもらうので、ドライバーは自ら駐車場を探したり、駐車する必要がありません。近未来に導入されるであろう自動運転でバレーパーキングが可能になれば人件費の抑制もできます。

岩城 なるほど。

森井 また近頃登場してきた予約制駐車場なら、文字どおり空き駐車場を予約でき、行けば確実にそこに停められるので、渋滞を防ぐ要因にもなります。昨年11月、

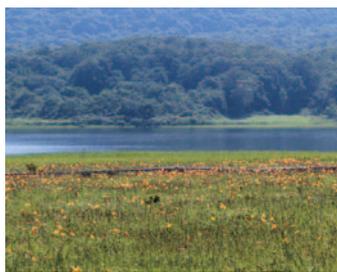
日本パーキングビジネス協会の視察旅行で訪れたオーストラリアのシドニー、ブリスベンの市街地のほとんどはこの予約制駐車場が導入されていました。ただ、日本では全国を走る新幹線予約のシステムがあれば自動車の予約駐車もスムーズに一般化できると思います。一方、クルマ社会の地方では、先ほど少し触れた自動運転技術技術に期待したいです。例えば高齢者の移動では、自動運転車をシェアして、タクシーのように使っても良いかもしれません。それぞれの目的地に高齢者を運び、帰りも各地点からピックアップして家に送り届けるわけです。カーシェアなら駐車場の数も少なく済み、不足問題も解消できそうです。私たちは、自動運転、ひいてはIT、IoT等々についてもっと研究を重ねていくべきですね。

岩城 自動運転、ITなど良いお話を聞かせていただきました。肝に銘じて、今後、いろいろな場所で話題にしていきたいと思います。

防潮堤を活用した総距離約56キロのサイクリングロードが登場

森井 最後に、先生のライフワークともいえる、福島の大震災からの復興について聞かせてください。先生は自転車を有効に活用した復興を提唱されています。見通しはいかがでしょうか。

岩城 震災からはや6年経過しましたが、風評被害や修学旅行生の減少などもあり、復興はまだ道半ばです。そうしたときにスポーツ、芸術、文化などの催しは県外から多くの方に足を運んでもらいやすく、なかでもスポーツは気軽に参加していただきやすいため、復興促進の呼び水になり得ます。特に自転車は人を呼べる重要なアイテムになっておりまして、喜多方市や白河市では自転車を活用したイベントやレースが好評を博



左／県内有数の自転車都市・白河市の「白河小峰城」 右／喜多方市も自転車振興が盛ん。市民に愛される景勝地「雄国沼」

しています。とりわけ白河市は、2004年のアテネ五輪で日本代表として活躍した競輪選手の伏見俊昭をはじめ、複数のオリンピック選手を輩出するなど自転車が大変盛んな街です。サイクルロードレース「城 d' 白河(ジロ・デ・シラカワ)」も多く選手や観光客を集めており、福島県の自転車振興をけん引する重要な都市になっています。

森井 現在のいわき市での自転車振興はどのような状況ですか。

岩城 今年11月で開催4回目となる「ツール・ド・いわき」など復興を促進するアイテムとして積極的に活用されています。最新のトピックとしては、震災の津波で被災した海岸に建設中の防潮堤にサイクリングロードが併設されることになっています。防潮堤自体の長さは約17キロですが、全体で総距離56キロほどのサイクリングロードが完成する予定です。先日、現場を見てきたのですが、眺めの良い素晴らしいコースでした。自転車専用ではなく、ウォーキングやジョギングなどもできますので、多くの人に訪れて



岩城氏は「自転車、電動アシスト付き自転車は災害時の避難手段としても有効です。また、障がいをもって人が交通手段として使える自転車、例えばハンドサイクルやタンデム自転車を増やすことや走行空間整備も進めるべき」と語られた

いただけると思います。平成31年度中に完成予定で、メディアに大きく取り上げられるだろうと期待をしています。

森井 それは画期的な施設ですね。

岩城 また、平成28年6月に原発事故による避難指示が帰還困難区域を除いて解除された葛尾村でもサイクリングイベントが開催され、大いに盛り上がりました。この秋にも「ツール・ド・葛尾」として開催される予定であり、今後、復興を

促す起爆剤のひとつとなることに期待しています。

森井 復興を促進するには、何か目玉になるイベントが継続して行われることがとても有効です。それがスポーツであり、特に自転車であるというのは、私たちの業界にとっても有意義であると思います。本日は自転車から自動車に至るまで幅広い話題をたっぷりうかがうことができました。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79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、プリチストンモールドン、プロンプ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延岡市立港小学校。野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。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買った仲。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: 元テニ選手 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。

