

自転車活用推進法の本格運用開始で 2018年は重要なターニングポイントに

太田
昭宏

公明党議長
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】

太田昭宏（おおた あきひろ）

1945年10月6日生まれ、京都大学大学院修士課程修了。1993年に衆議院議員当選以来、衆議院予算委・商工委・建設委・議院運営委の各理事、教育改革国民会議オブザーバー、党憲法調査会座長、党総合選対本部長、党幹事長代行、党国会対策委員長等を歴任。前公明党代表、前国土交通大臣。現在、党全国議員団会議議長を務める

前国土交通大臣であり、パーキング業界にとって重要な人物であることはここで言うまでもないだろう。しかも、昨年5月に施行され、今年の夏までに自転車活用推進計画の閣議決定予定で本格的に運用が開始される「自転車活用推進法」を、国交大臣時代、実質的にとりまとめた方でもある。それだけに対談中は我が国が自転車先進国への第一歩を踏み出すことへの期待感も強くうかがえた。ほかにも昨今話題の予約制パーキングや東京2020大会での渋滞緩和策、近未来に登場する自動運転自動車などトピックスは多岐にわたり、実りある60分となった。

(対談収録：2018年3月6日)

高校～大学～大学院 私の青春は自転車とともにあった

森井 太田先生は自転車に関して何か個人的な思い入れやエピソードなどをお持ちでしょうか。

太田 高校までは愛知県の豊橋市、大学から大学院まで7年間は京都で暮らし、その間ずっと私の青春は自転車と共にあったと言っても過言ではないと思います。通学はもちろん、休日友人と遊びに行くときも移動手段はほぼ自転車でした。京都でも学校と下宿の往復や創価学会の活動などで京都市内を自転車で走り回っていましたね。

森井 なるほど。

太田 翻って現代から未来にかけての街づくり、コンパクトシティの構築を考える時、自転車の果たす役割は非常に大きいと言えます。

森井 その点では、先生にとって昨年5月に施行された自転車活用推進法に対する期待感も非常に大きいというわけですね。

太田 もちろんそうです。谷垣禎一さんや井上義久さん達によって第一歩を踏み出したこの法律は、私が国土交通大臣を

務めていた間に国交委員会で引き受けて審議されました。その後、今の石井国土交通大臣の時代になって昨年、法律として産声をあげた経緯があり、非常に深い思い入れがあります。そして、この計画が今年の夏によいよ閣議決定される予定であり、その後いよいよ全国で本格的な運用が開始される。今年には自転車関連産業にかかわるすべての人、また、自転車に乗る一般の利用者にとっても非常に重要な一年になるはずですよ。

人手不足の構造と似ている 太田氏が唱える「渋滞学」

森井 さて、東京オリンピック・パラリンピックの開催まで残すところ2年あまりとなりました。今年の1月、東京オリンピック・パラリンピック大会組織委員会が、大会開催中の首都高の渋滞が平常時の2倍になるという予測を発表しています。大会成功のためには、もちろん、こうした事態はできるだけ避けなければなりません。先生はどのような対策を講じるべきだとお考えですか。

太田 渋滞が2倍になる、という予測なのですが、そう聞くと全国から東京に人が集まってきたり、ひんぱんに選手や関係者が移動することで車の量が2倍になるから渋滞も2倍になると考える人もいるかもしれませんが、しかし、もちろんそれは誤解です。私は“渋滞学”という学問を創出して、その論文を書きたいと思っているくらい、渋滞の回避については持説を持っているんですよ。

森井 渋滞学というのは非常にユニークですし、パーキング業界にとっても重要なテーマです。お考え

をお聞かせください。

太田 例えば2015年に首都高速中央環状線が全線開通したことで、都心環状線を通行する車の量が約5%減少し、渋滞が従来よりもおよそ50%緩和されたという報告があります。

森井 わずか5%で渋滞が半分程度になるというのは興味深い数値ですね。

太田 そうなんです。車の通行はある一定のレベルまでは何の問題もなくスムーズに進むのですが、その一線を越えると途端に車がつまり、渋滞が発生します。実はこのメカニズムは、我々が“人手不足”だと感じる状態と非常によく似ているんですよ。

森井 渋滞と人手不足が似た構造を持っているというのは初めて聞きました。ぜひその理由を教えてください。

太田 例えばある企業が、あと5名の人が加われば業務がスムーズにまわる状態にあったとします。そんな時に3名辞められてしまったら、かなりの人手不足感が生じる。わずかな人数の差でかなり残された人の受け止め方が変わるわけで、車の渋滞とよく似た図式なんですよ。

森井 なるほど。

太田 かつて建設業界は平成9年に455万人いた技能労働者が平成22年には約331万人にまで減ったんです。当時は人手不足が叫ばれましたが、平成26年には約341万人まで増え、現場における人手不足の感はかなり軽減した経緯があります。



太田議員が唱えた「渋滞学」は、私達が人手不足を感じる心理にもよく似ているという点でも興味深いものだった



森井 平成22年と26年の差はわずか3%程しかありませんが、現場で働く人にとってはかなり大きく印象が異なるわけですね。

太田 車も同じです。坂道を上がりきった直後の下り坂で、ドライバーが少しブレーキを踏んだだけで車が詰まり、渋滞の原因になるんです。そうした事象を防ぐため、私は実際に首都高速の中野長者橋付近に自動車の走行を促す誘導ランプを設置したり、合流部の車線を増やすなどして渋滞を起こしにくくする工夫を施しました。ほかに打つ手はいろいろ

あるはずです。例えば料金所のゲートを増やす、左折の指示線を少し伸ばす、時間帯によって通行できる車を制限する、社用車を減らす、等々が考えられる。場所別の環境や事情によって工夫を施せば、東京2020大会期間中の首都高の渋滞も十分軽減することは可能です。もちろん、コインパーキングの設置場所やシェアサイクルの併用も大きな意味を持ってくるでしょう。

森井 パーキング業界も東京2020大会でお役に立てることがありそうですね。

太田 オリパラに関連した話題でもうひとつ申し上げます。「オリンピック・パラリンピックのレガシー」という言葉、よく聞きますよね。今回は多数の競技施設がそれに相当するのですが、私はそうではなくて「世界一のバリアフリー都市・東京」の構築こそが東京2020年大会の、真のレガシーになると思っています。それに、渋滞がなく、車がスムーズに移動できる高速道路も加えられれば理想的です。

森井 ハードだけでなく、人間の工夫というソフトも活用していくわけですね。

太田 そうです。この先、東京都心部に新しい道路をつくれるようなスペースは

ほぼありませんからね。工夫でもうひとつ思い出したのですが、およそ2年前、中央高速の調布インター付近ではほぼ必ず渋滞する箇所があったんです。そこで、その路肩を約3km、走行できる特例を設けたところ、見事に渋滞が緩和されました。**森井** そうしたフレキシブルな対応が功を奏するわけですね。

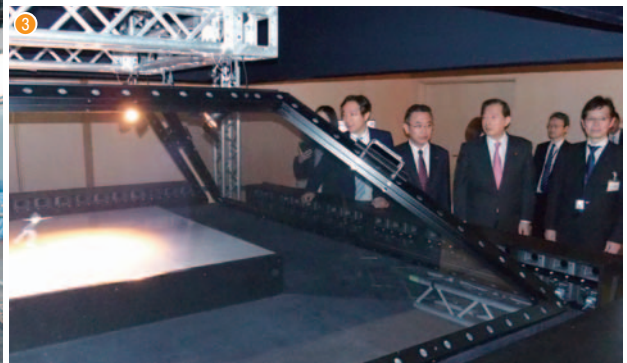
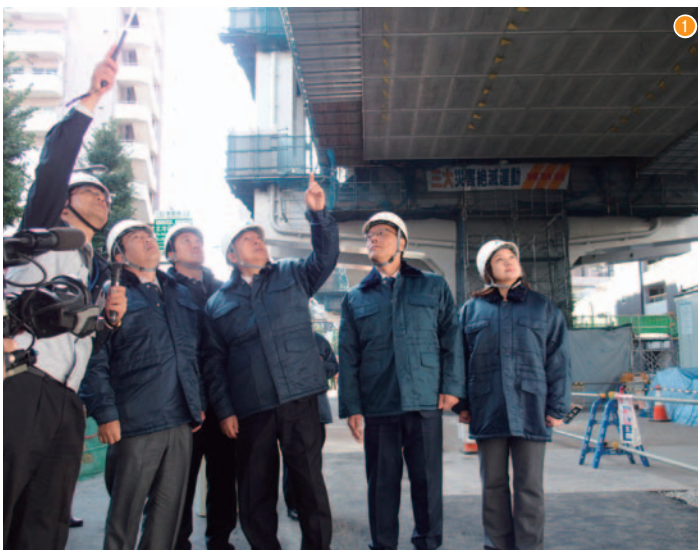
太田 そもそも高速道路で入口と出口の数がほぼ同じであることも再考してもいいかもしれませんが、出口の数をもっと増やすことができれば、車の流れはスムーズになるはずです。

予約制パーキングの活用で物流業界にもメリットが

森井 渋滞解消に関連して申し上げますと、ここ2~3年で少しずつ増えてきた「予約制パーキング」も注目に値する仕組みです。これはPCやスマホで予め目的地のそばで駐車しようとするパーキングを予約できるシステムです。

太田 予約制パーキングはどの程度普及しているのですか。

「生活現場主義」に立ち各地を視察



① 高速道路の渋滞解消・老朽化対策のため、板橋・熊野町ジャンクション間の改良工事の現場を視察 ② NTT武蔵野研究開発センターで開催中の「デジタル技術が彩る未来へNTT R&Dフォーラム2018」にて、自動車などのマイコンへの不正なアクセスを防ぐサイバーセキュリティ対策を視察 ③ 同フォーラムでは臨場感をもって見れる3D映像音響システムも見学した

森井 相対的にはまだほんの一部ですが、それでもakippaや軒先パーキング、トメレタといった新進企業から、さらに異業種からのソフトバンクや楽天など中小～大手まで参入する業者は増えており、近未来に成長が見込まれる市場になりつつあります。

太田 予約してしまえば当然、空き駐車場を探してウロウロするドライバーは減るわけで渋滞の発生要因が減ることになるわけですね。

森井 はい。この予約制パーキングは海外の方がはるかに普及しています。一昨年、私が理事長を務める日本パーキングビジネス協会でもオーストラリアのシドニー、ブリスベンの駐車場事情を視察したのですが、予約制パーキングが随所に普及していました。日本はこの予約制の分野では20年遅れてしまったと痛感しましたね。

太田 なるほど。そうしたITを駆使したパーキングのシステムは、当然、今後増えていくのでしょうか。昨今、物流業界における道路上の荷捌きが渋滞を引き起こすひとつの要因であると指摘する声もありますが、予約制のパーキングをうまく活用できればそうした汚名は返上できるかもしれません。

森井 あるいは時間帯で分けることも有効かと思います。配送先の事情も考慮しなければいけません。例えば荷捌きを夜間に集中させることができれば、渋滞の要因とはならなさそうです。ともあれ、予約制パーキングのIT分野でオーストラリア、あるいは中国、香港等、アジアのなかでも後塵を拝している状況だけにこれを何とか打破したいところです。

太田 その予約制パーキングの分野で何故日本が遅れてしまったのか。私は、我が国が築いてきた世界一安全な交通環境や現金の信頼性の高さが一因ではないかと思っています。カード決済の仕組みは加速度的に普及していますが、それでも日本はまだ現金払いが多くを占める国です。これは日本において現金が信頼に

足るものという証。海外では現金の信用が低い例が少なくありません。しかも現金のやり取りをしても環境が安全だから、誰かに強奪されるような心配も少ない。ことほどさように現金のやり取りに適した条件が整っているだけに、これを改革する理由がなかったのです。したがってIT分野へのシフトが遅れてしまったのではないのか、と考えるわけです。

森井 なるほど。世界一安全で、現金が信頼できる故にIT化が遅れたというのは皮肉な話ではありますね。

太田 それだけに今後、パーキング業界でIT化を進めるには、世界一安全な国・日本ならではの事情を考慮すべきだと思っています。

森井 なるほど。日本型のIT化パーキングということですね。

近未来に導入される自動運転 世界一安全な国・日本だからこそ 万全なセキュリティ対策を

太田 私が国交大臣だった時代からIT、あるいはIoTは重要なキーワードでした。これには4つ課題があると唱えてきました。一つ目は自動運転、二つ目はドローン、三つ目は民泊、四つ目はシェアリングエコノミー。これらを、「白タクはダメ」など日本型のシステムをつくるために考え抜いて制度設計を行うようにと申し上げてきました。最初の段階で間違えてしまうと、いわゆるボタンの掛け違えとなってしまい、時間の経過とともに修復が難しくなりますからね。

森井 それら4つの課題の制度設計で、特に大切なものは何ですか。

太田 ずばり、セキュリティです。IT、IoTを駆使すれば確かに利便性は向上しますが、反面、万が一何か事故やトラブルが発生した場合、責任の所在が明確にならないケースも考えられます。

森井 人間が直接的に介入しないため、責任者が見えにくいということですね。



太田 自動運転などは象徴的かもしれませんが、そもそも自動運転を導入していくとする目的が安全性の向上にあるわけですが、万が一、ある一台の自動運転車両がハッカーに乗っ取られて遠隔操作されたら大変なことになる。つまりはサイバーテロですよ。安全とは真逆の結果をもたらす恐れもあるわけです。もちろん、メーカーはそうしたことが起きないように高度なセキュリティを張り巡らせるのですが、ともあれそうした先端技術と重大なリスクが表裏一体にあることを念頭に入れておかなければならないと思います。

都心シェアサイクル網拡大は歓迎 課題はポートの増設と設置場所

森井 続いて先ほど先生が触れられていたシェアサイクルなどに関してお聞きしたいと思います。まず東京のシェアサイクルですが、現在は江東、千代田、港、中央、新宿、文京、渋谷の7区で相互乗り入れできるようになっており、4月からはさらに品川、大田も加わって計9区で運用されることとなります。もう、都心部のほとんどの場所をシェアサイクルで行き来できるようになったと言っているでしょう。また、カーシェアリングも

大手企業が次々に参入していること、特に若い世代の車離れなど価値観の変化もあって普及が進んでいます。先生はこの事象をどのようにお考えですか。

太田 まずシェアサイクルについてですが、その前に申し上げたいのが、放置自転車の減少に尽力されてきた関係各位への感謝です。従前は多くの駅の周辺で見られた放置自転車ですが、近年は大幅に減少しました。私の地元である北区の赤羽駅前もかつては放置自転車の多い駅だったのですが、花壇をつくる、清掃して美観を保つなど心理的な側面からの工夫も奏功して、見事に放置自転車台数が減りました。

森井 シェアサイクルの普及も放置自転車の減少に役立っていると思います。

太田 シェアサイクルについては一ユーザーとして申し上げたいことがあるんです。国会の議員会館の隣にサイクルポートがあるんですが、党本部近くの四谷や南元町のほうの適切な場所にポートがないものだから、うちの秘書にとってシェアサイクルは使いにくいものになっているんですね。もうすぐトータル9区で相互乗り入れが始まるということだから、以前、各区が独自にシェアサイクルを行っていた時代に比較すれば格段に便利になっているのでしょうけど、それでもポートの場所にはまだ偏りがある気がします。もっとサイクルポートが増えれば、利用者数や回転率は向上すると思うのですが。

森井 おっしゃるとおりで、シェアサイクルがいま以上に普及する最大のカギはポートをいかに確保するかということです。2007年、世界におけるシェアサイクルの先駆都市であるパリの「ヴェリブ」はノリエガ市長の指導で当初から約2万4000台のシェアサイクルを投入しました。当然ポート数もそれに応じた数が用意され、約300mピッチで確保されました。また、ロンドンでも2012年のロンドンオリンピックに向けて当時の市長ボリス・ジョンソンのリーダーシップで8,000

台が投入され、たくさんのポートが設置されています。さらにはニューヨークでも同様にマイケル・ブルームバーグ市長によって約6,000台が投入されました。いずれも当時の市長が強力な旗振り役となり、トップダウンで一気にシェアサイクルを普及させた経緯があります。

太田 なるほど。

森井 対して東京は現在7区で各々の区長さんの頑張りでもトータル5,000台超にはなりませんが、先生が感じているようにポート数も少なく、すべての人が便利と感じるレベルには達していません。諸外国の事例から割り出せば東京は3万台は必要です。やはり、海外諸都市の成功事例にあるように、東京でも都知事、小池さんのリーダーシップによる普及が待たれるところです。

太田 この4月からさらに拡大して9区で相互乗り入れが始まるということは、自転車走行環境もより良くなければならないということですよ。そうならないと冒頭申し上げた、この夏に閣議決定が予定される自転車活用推進計画が大きな意味を持ってきます。今年も東京や国内各都市のシェアサイクル普及の点で重要な年になるのは間違いありません。

カーシェアリングを採り入れた「働き方改革」の提案 「働き方改革」にも配慮を

森井 カーシェアリングが普及していることについてはどんな見解をお持ちでしょうか。

太田 都市部が中心とは思いますが、この5年で17万人から109万人にまで利用者が増えたと聞いています。地方はまだ一人一台といった状態で、車を所有することが根強く残っていますからね。

森井 都市部は車を持つにも駐車スペースを探すのも難しかったりします。

太田 だからこそ共有ですよ。働き方改革にも関係しますが、企業が社用車をもたずに必要に応じてカーシェアリング、あるいはシェアサイクルも併用できれば小回りが利く上、コスト的にもメリットがあるでしょうし、ひいては渋滞の緩和にもつながります。

森井 事実、カーシェアリングを法人契約して活用している企業は増えていきますね。話は少しそれるかもしれませんが、期間限定型の人員採用も、雇用する企業から見ればある意味「人のシェア」かもしれませんね。この期間は当社



都心で拡大中のシェアサイクル。相互乗り入れによる利便性向上は結構だが、サイクルポート数をまんべんなく増やしてほしいとの指摘も



今夏に閣議決定が予定され、本格的に自転車活用推進法の運用が始まる。自転車走行空間のさらなる整備に期待したい

でこの人たちに働いてもらい、次の期間は別の会社で移動してそこで働いてもらう、というわけです。

太田 働き方改革は、一方で企業側に「働かせ方改革」を求めているとも言えます。今の働き手には多様な価値観が生まれていて、例えば同じ場所で一定の期間だけ働きたいといった考えを持つ人も増えています。その主体性をどれだけ企業が実現して働いてもらうか。かつての労働環境にはなかった働き方・働かせ方が登場しています。そこにIoT、AIが加わって働き方の選択肢はさらに多様化します。いずれにせよ難しい時代になったと言えるでしょうね。

森井 では最後になりますが、先生から我々パーキング業界への要望、メッセージなどがあればいただけますでしょうか。

太田 動いている車は全体で見れば一部で、停まっている車のほうがはるかに多いわけですよね。ということは駐車場という存在がいかに重要であるか、私たちは認識を新たにしなければならないと



対談は衆議院議員会館内の太田議員の事務所で行った。精力的なおかつフランクな口調が印象的だった

思います。自転車については、先ほども触れたとおり、放置自転車問題はひとつの山を越えていますが、次なるステージとしてシェアサイクルのポート増設、走行空間の整備など新たな課題が生まれています。

森井 おっしゃるとおりですね。

太田 また、これも先に触れましたが、自転車活用推進計画の閣議決定によって日本の自転車に関する行政は今年、正念場を迎えます。2018年は日本が自転

車先進国への道を歩み出した最初の年として歴史に刻まれるよう、皆が努力を重ねなければいけない。森井さんをはじめ、これまで現場で汗をかいてきた関係者の皆さんにも改めてエールを送りたいと思っています。

森井 ありがとうございます。これからも更なる努力を続けていこうと思います。本日はお忙しいところ多様な質問に答えていただき、大変勉強になりました。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、プリチストンモルトン、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: 元テニ杯選手 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。

