

# シェアサイクル、駐車場、都市交通、MaaS… 私達が挑むべき イノベーションを考える

## 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



## 村尾 公一

東京都市大学客員教授  
一般社団法人日本シェアサイクル協会 顧問  
東日本旅客鉄道株式会社 技術顧問(建設工事部付)  
技術士(総合技術監理部門・建設部門)  
技術経営士

### 【プロフィール】

村尾公一(むらお こういち)

1978年北海道大学工学部土木工学科卒業後、東京都庁入庁 2000年建設局道路建設部計画課長、2002年都市計画局都市基盤部街路計画課長、2004年都市整備局参事(首都高速道路公団派遣・計画部次長)、2006年都市整備局企画・技術担当部長、2008年建設局道路監、2010年建設局長、2011年東京都技監兼建設局長。2013年東京地下鉄株式会社常務取締役を経て2019年より東日本旅客鉄道株式会社技術顧問(建設工事部付)

私が専務理事を務めている一般社団法人日本シェアサイクル協会の顧問の方々は多士済々だ。その一人である村尾公一氏が得意とされる領域は広く、本当に頼りになる人財である。技術広報や技術人材の育成、プロジェクトマネジメント、地方自治体行政、鉄道をはじめとする交通インフラなど多様な分野で経験を積まれており、折に触れて私達は貴重なご意見や情報をいただいていた。

今回はそんな村尾氏との対談とあって、幅広い領域の質問を投げかけたわけだが、いつものように明快で鋭い回答をいただき、非常に有意義な時間となった。今後、パーキング業界が取り組むべき数々の課題についてのご意見は、多くの人にとっても参考になるはずだ。

(対談収録：2019年9月6日)

## 法的な裏付けが 自転車活用の推進力に

**森井** まずは村尾さんのプロフィールからお聞きしたいと思います。北海道大学を卒業後、東京都庁に入庁されたという事で東京のご出身ですか。

**村尾** そうです。都庁で歩いてきた分野はほとんど道路系でした。都市計画部局も道路系でしたし、出向した建設省では街路課、その後は首都高速道路公団でも仕事をしました。自転車関係は建設局長のときに駐輪問題やシェアサイクルの話が出てきて、なかなか面白いなと思って関わるようになりました。

**森井** なるほど。では最初に自転車活用推進法についてお聞きします。2018年夏に閣議決定され、我が国も自転車先進国の仲間入りをするための第一歩を踏み出しました。どんな感想をお持ちですか。

**村尾** 自転車に限らず、ひとつひとつの移動手段が使いやすくなっていくように法律的に裏付けをして推進していくことは大きな意味があり、画期的な推進力に

なる気がしています。さまざまな方がいるので移動手段のメニューが多いほど利便性が上がり、それぞれが抵抗感なく動くことができると思っています。多様な移動手段が安全で使いやすく、安価に用意されることは国民にとってベターなことだし、国の発展のためにも重要です。

**森井** 閣議決定してからおよそ一年半になりますが、成熟の度合いはここまでのように受け止めていますか。

**村尾** 自転車の保険が話題になっていますね。自賠責保険を導入するとか、保険加入を条例で定めた自治体もあります。活用法の推進によって、それまで顕在化していなかった事故に対する責任の取り方や、それを支える保険制度の在り方が議論されるようになりました。自転車の走行空間や活用の仕方に積極的にチャレンジしていくようになったからこそ、ようやくそういう議論が始まったのだと思います。ただ、今も自転車の活用を危ないと批判的に見る人もいますので、それを調和させるにはどうすればいいかは課題ですが、振り子のように右に行ったり左に行ったりしながら、徐々にいい方向になっていくのではないのでしょうか。

**森井** 私は非常に複雑な気分で見ています。車の運転をしていると、時折、非常にマナーが悪かったり、危険な運転をする自転車も目に付きます。それはやはり法律で規制するしかないと思うんです。免許制度にするのか、あるいはナンバーをつけるのか、さらには違反した自転車をどう捕まえるかという問題もあります。一方で自転車側から見ると、安全に走れるスペースをちゃんと確保してくれ、という話になるでしょう。長い道のりになるけれども、双方の意見を反映させつつ、進めていくべきだと思います。

**村尾** よやく自転車が社会的にある程度認知されるようになってきた。だからからこそ、単なる「マナーの問題」と逃げず、森井会長がおっしゃるような法的な位置づけや、お互いの責任をどう分担

し合って利用していくのかは、これから自転車活用を成熟させていくために重要なことだと思います。

## 自動車・自転車駐車場には 相乗効果も期待

**森井** では次に、自動車・自転車駐車場について伺います。従来は単に「駐輪・駐車する場所」という認識でしたが、現在では「交通結節点」「人の流れの起点」「公共の施設・都市施設としての機能」「観光、買い物などの情報発信」など新たな付加価値を求めるトレンドが生まれ、そうした機能を備える駐車場が登場しています。さらには、非常用電源の設置など災害対応の役割を担うことも期待されています。こうした動きについては、どのような見解をお持ちですか。

**村尾** 自動車・自転車駐車場は、その場を使ってモードを変える、例えば自転車から地下鉄に、あるいはバスにといったモードチェンジの場になり得ます。

**森井** それらがまちの中に適正に分散していることが大切ですね。

**村尾** そうです。私は自転車、バス、タクシー、鉄道など移動モードの多様性と、それを変えるモードチェンジの利便性は車の両輪のようなものと思っています。交通結節点の議論は長く行われてきていますが、多種多様な施設管理者が多様な形態で関わり、単純な価値軸で調整するのが困難な状況が続いています。そうした中で、自動車・自転車駐車場が「停め



自転車活用推進法の閣議決定によって、各地で自転車走行空間の整備が進んでいる



る」以外の新しい役割を担い始めていることは、従来型の公共交通のあり方に刺激を与え、相乗効果の発揮に向け、変化の契機になるのではと考えています。

**森井** 自転車駐車場の場合、一般的には駅の周辺にあり、それは主に通勤・通学客のための施設と位置付けられています。したがって駅以外の街中の施設との結節点にはなっていません。これからまちづくりをする時には、そのアンバランスの是正を考えるべきでしょうね。

**村尾** 台湾を調査すると、台北はすごくよく考えていて、日本の10年～20年先を行っています。道路の真ん中をBRTが走り、BRTの停留所があって、その

そばに地下鉄の入口やシェアサイクルのポートもある。したがって、シェアサイクルで来てバスに乗る、地下鉄に乗り換える、あるいは地下鉄からバスやシェアサイクルに乗り換える各々のモードチェンジが非常にスムーズにできるのです。しかも地下鉄駅と駅の間にはBRTのバス停が2～3カ所もあり、セットで使うと割引になる制度も設けられている。我々が見習う点は多々あります。

**森井** 日本でそうしたインフラを整えていこうとすると、最初の課題は施設管理者同士の連携になりそうです。今後、進めて行けそうでしょうか。

**村尾** 物理的な問題はあるでしょう。でも、やろうと思えば実現できると思います。例えば、鉄道駅のそばで、指定場所ではないのだけれど個人の自転車が複数違法に停められている場所ってありますよね。あれは、停めやすく駅に近い、つまり需要があるから「いけないこと」と分かっているもつい停めているわけですからね。したがってあのような場所がシェアサイクルのポートにしてみんなで使うようにすれば、シェアサイクルと地下鉄の駅がスムーズに結び付けられるのではないかと思います。

**森井** 去年、上海の視察に行ってきました。中国のシェアサイクルはポート場所

などお構いなしに、至るところに放置されていると聞いていましたが、実際は全く違ってました。歩道上にきちんと区切りが引かれていて、皆が整然と停めていたんです。村尾さんがおっしゃる通り、需要のある場所に、自治体が上手に停めさせていると感じました。

**村尾** 都市交通は計画論で進めても、無理があると使われないものが出てきます。逆に、需要があっても危険だから使わせないという場合もある。そのバランスを取りながら上手に誘導して、使いやすい場所を確保することが大事ではないかと思います。

## シェアサイクル発展のため 都は積極的に介入を

**森井** 続いて東京のシェアサイクルについてお聞きします。現在、都心10区で実施され、認知度は上昇しています。将来性、課題などをお聞かせください。

**村尾** まず、その前段階として地方自治の話をしていただけますか。大阪府で「都」構想が語られ続けていますね。では「都」と「府」とは何が異なるのか。端的に言うと「都」とは中央集権に向かう方向、「府」もしくは「政令指定都市」は



台北市政府交通局が2009年から導入したシェアサイクル「YouBike」。私達が見習うべき工夫は多い



東京のシェアサイクルは2019年6月末時点でポート690カ所、自転車7,500台。今後順次拡大予定だという。都の積極介入がさらにスケールを大きくするかもしれない

特集

地方分権に向かう方向です。かつて東京都も、東京市と東京府に分かれており、東京市が今の23区をほぼ所管していました。1943年に東京都制が施行されて「東京都」になったわけです。以来、都は23区から権限の一部を吸い上げ、基礎的自治体の区域を越えた大都市行政を担ってきました。その点でいえば、東京都心の10区を走るシェアサイクルが、都ではなく、10区と民間企業であるNTTドコモが協力して運営しているというのは、異様に見えます。

**森井** 今の東京のシェアサイクルは各区の区長さんがやろうと言って始まっています。そして区長さんたちが必要だと思っ

**村尾** 本来なら、23区全体を見て、利用者にとってどこにどういうネットワークを築くことが最も便利で合理的なのかを考えるのは、大都市行政を担う東京都の役割です。しかしいまだに各区に任せて調整的なことしか行っていない。それでは「都」という名前に値しないのではないか。改善できないのであれば「東京都」を廃止して「東京府」と「東京市」に戻り、市が23区域の大都市行政をやればいいと思います。

**森井** ただ、運営体制に問題はあるもの

の、東京都心のシェアサイクルは確実に広がり、支持を集めています。

**村尾** 確かに、区や協会の方々のサポートにより、ここまで発展してきたことは刮目に値します。それだけ需要があるということでしょう。今後、さらに発展させていくためにも、積極的に東京都に介入してほしいと思っています。

**森井** 私もまったく同じ意見です。イギリスのボリス・ジョンソン首相は、ロンドン市長時代に辣腕をふるってシェアサイクルの革命を起こしました。その図式で言えば、東京都はやはり小池都知事にリーダーシップを発揮していただき、関係部署が足並みをそろえて取り組んでいくべきだと思います。

**村尾** ともあれ現時点で、大都市東京として、シェアサイクルという新たな交通モードをハンドリングできていないのは残念です。今のところは、単一的な決断でハンドリングが可能な、地方の政令指定都市のシェアサイクルに大きな期待を持っています。

**MssSには情報の囲い込みではなくオープンイノベーションを牽引する役割を期待**

**森井** もうひとつお聞きしたいのが、本誌先月号にご寄稿いただいたMaaS



についてです(10月号P.28-29参照)。国土交通省による民間企業、有識者を交えた懇談会や、鉄道会社、IT企業等による社会実験等が増加し、周知が一気に進んでいます。どのようにご覧になっているか、改めてお話しいただけますか。

**村尾** 今のMaaSは、基本的に危ういのではないかと思います。今後の都市交通はオープンイノベーションの場であるべき、というのが私の持論です。その点、現在のMaaSは一部の事業者同士だけが連携し、彼らにとって都合の良いモードチェンジを推奨するためのツールのように見えます。そこには利用者の行動や意見に基づく修正はあっても、利用者自身が中核となってオープンイノベーションを進める姿はありません。

**森井** 利用者が積極的に参画できる環境が必要ということですね。どうしたら実現できるでしょう。

**村尾** 本来、運行情報など都市交通の情報は国民が所有するべきだと私は思っています。その意味では、先程森井さんが言った、ロンドンオリンピック当時のボリス市長の取り組みが好例となります。彼は交通データを全部オープン化したんです。そこでさまざまな人が公開されたデータを使ってアプリケーションをつくって発信しました。便利で評価された



① ② 駅に近い違法な放置自転車の置場は、実は理想的な公共駐輪場・シェアサイクルポートに転用できる可能性を秘めている  
③ 日本でも順次路上パーキングに予約制が導入されることに期待したい

アプリケーションは当然多くの人がダウンロードしたわけです。ちなみに最大のダウンロード回数は、ハッカーが作ったアプリだったそうです。ハッカーだったんだけど、ホワイトハッカー（注：技術や知識を使ってセキュリティ対策を施したり、悪意を持つハッカーからの攻撃を防いだりする活動を行うエンジニアのこと）になってしまいました（笑）。

**森井** それは面白い話ですね。

**村尾** グーグルのマップはオープンにしていますから誰でも自由に使えます。日本のMaaSもベースをグーグルマップのようにして、そこに公共交通データやシェアサイクルデータを乗せられる仕組みにすれば、ロンドンのように皆が自由にアプリケーションを作ったり、利用したりできると思います。

**森井** データを提供する事業者はどうやって稼げばいいでしょう。

**村尾** まずアプリ作成者はポップアップ広告などを入れながら稼げるようにして、収入が増えたら累進課税的に所得税をかければ良いと思います。そして、データの提供者は、収入を得たアプリ作成者に課金する仕組みにすれば良いでしょう。これなら高校生でも中学生でも、MaaSを使って資本ゼロからアプリケーションの会社を興すことができます。MaaSが、日本の若い人たちが新しいことにチャレンジするためのベースとして活用されれば理想的だと思います。

**森井** MaaSは、個々の企業が利用者を囲い込むのではないのですね。

**村尾** そうです。おそらく10年を待たず、さまざまなデータがオープン化して、既存事業者が提供しているアプリケーションの陳腐化と、新たなエンジニアが開発した画期的なアプリケーションが普及する時代が来ると思います。こうした状況に備えて新たなビジネスモデルを作るための準備を整えるのが「令和」の時代ではないでしょうか。

## 予約制駐車場は歓迎すべき施策 効率的な利用が課題

**森井** 次は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に関する駐車場予約について伺います。国土交通省は、東京五輪大会期間中、会場周辺など重点的に交通を抑制するエリアにおいて、駐車場探しによる渋滞緩和のための事前予約システムの導入やパークアンドライドの促進などの対策が必要だとして、官民連携のもとで駐車場対策を推進する協議会を設置しました。また、テストイベント等で検証を進めてもいます。さらにポスト2020においても、予約制駐車場は普及していくことが考えられます。その期待感や課題をお聞かせください。

**村尾** 一利用者としては、予約制は探す手間が省けてうれしい仕組みだと思います。ただその一方で、借りられる時間が予め決められることは、予約時間を確定した後に臨機応変に行動ができず、制約を受けることには難点も感じます。その用事は1時間ぐらいで終わるけれど、余裕をもって2時間借りたので結果的に1時間ムダになった。その場合、余った1

時間はネット上で売れるとか、そのくらいできると面白いですね。

**森井** なるほど、その仕組みはフレキシブルですし、実現したら面白いですね。神宮の花火大会のときに、いくつか指定の駐車場を予約制にしたそうです。そうしたら料金設定は高めだったにもかかわらず、遠くから来た人を中心に予約で満杯になったそうです。ちなみに、一昨年視察したオーストラリアのシドニーでは、路上のパーキングメーターも予約システムが導入されていました。市の職員いわく「街中でうろうろされるよりは予約してサッと停めてもらったほうが街中の渋滞がなくありがたい」とのことでした。公共的な施設や人が集積する場所に近いパーキングスペースは全部予約制で、自由に停められるのは端っこにちょっとだけしかありませんでした。基本的にスマホで予約でき、料金決済もスマホです。コインが使える場所は一部のみで、集金に行く頻度が少なく済むそうです。

**村尾** なるほど。日本の予約制駐車場はどのように効率的に利用してもらうかが今後の課題だと思いますが、方向性としてはぜひ進めていただきたい施策です。



モノレールなどは早くから無人運転化が導入されたが、公道上の自動運転実現には技術もさることながら、日本人の心理面でのハードルもあると村尾氏は指摘する

## 自動運転の普及までには 超えるべき心理的課題がある

**森井** 最後に、自動運転と駐車場について伺います。公道とは明確に区別された駐車場は、自動運転の実現にあたり、理想的、現実的な環境にあると考えられます。今後の自動運転への対応と駐車場の関係について、見通しやお考えをお聞かせください。

**村尾** 我が国には、自動運転を普及させるまでには超えるべき心理的課題が多く残されていると思います。例えばスウェーデンには、街中にパイプを通じて、真空でゴミを吸い込むバキュームシステムが導入されている街区がありますが、安全装置は最低限です。万が一小さな子どもが吸い込まれ、重大な事故が起きたとしても「それは自己責任である」という意識を街の人間が共有していると聞きました。

**森井** 日本では考えられないですね。

**村尾** そうなんです。日本は世界の中でも、安全に対する自己責任性が非常に



対談は時折、ユーモアも交えて進行。あっというまの60分だった

薄い国のひとつだと思います。ですからどのレベルまで無人運転のリスクを容れつつ世の中に普及させてしていくかを、トレードオフで考えないとうまくいかないでしょう。

**森井** しかし、自動運転の車両が起こす事故の数と、今のように人間が運転して発生する事故の数では、たぶん自動運転のほうが少ないと思います。

**村尾** 私もそう思います。そこを国民がきちっと認識して、これで行きましょうとなるまでは、やはり時間がかかるでしょうね。

**森井** 駐車場、駐輪場、シェアサイクルにMaaS、自動運転など今日は幅広い話題にお答えいただき、大変勉強になりました。貴重なお時間をいただき、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
- 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
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 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) 夫々会長

**【略歴】** 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ81歳。  
1957年(昭和32年)石川県立金沢泉丘高校卒  
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:数台保有するも年齢を考え余り乗らない。  
歌:六本木男声合唱団で毎週1回練習に励む。  
仕事:健康のため平日は毎日9:00~17:00出勤。  
水泳:小学校に入る前から泳ぎは得意。  
野球:中学生までは本気でプロになるつもりであった。  
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。  
テニス:元テニス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断念。

## 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。

