

小規模分散型駐輪場の推進で コンパクト+ネットワークに対応

石井喜三郎

公益財団法人自転車駐車場整備センター
理事長

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】

石井 喜三郎(いしい きさぶろう)

1955年岐阜県生まれ 1979年東京大学法学部卒業、同年建設省入省。英国オックスフォード大学留学、都市計画課長、国土計画局総務課長、東京大学公共政策大学院客員教授(都市経済)、都市再生機構住宅担当理事、内閣官房TPP政府対策本部内閣審議官、都市局長等を歴任。2015年7月国土交通審議官を最後に国土交通省を退官後、同年9月ルーマニア特命全権大使に就任。2019年6月に現職

1981年に約98.8万台でピークとなった全国の駅周辺における放置自転車台数は、2017年には約6.2万台と、実に約15分の1に減少した(国土交通省調べ)。

その原動力となったのが、公益財団法人自転車駐車場整備センター(以降:センター)である。センターがこれまでに建設した駐輪場の累計台数は約78万台。管理期間が満了し、譲渡したものを除くと現在は約44万台を管理しているという。

センターが設立されたのは1979年。今回ゲストにお迎えしたのは、奇しくもセンター設立の同年に旧建設省に入省し、以降、主にまちづくりの領域でキャリアを積まれてきた石井喜三郎氏である。昨年6月、つまり、センター創立40周年というひとつの節目に理事長に就任され、現在に至っている。

駅前の大規模駐輪場の整備が進み、前述どおり放置自転車の減少が一定の成果を見せている近年、センターは時代に即した新たな形態の駐輪場整備に取り組み始めている。石井理事長に今後の展望や課題などを聞いた。

(対談収録:2020年2月4日)

コンパクトシティ時代の 自転車政策が求められている

森井 理事長のここまでの人生のおよそ半分は、まちづくりに従事されてきたとうかがいました。また、都市計画法、景観法などの法律づくりにも携わられたとも聞いております。いままでキャリアを振り返った時、自転車に関する施策はどのくらいの割合を占めていたでしょうか。

石井 土地利用、産業政策、さらに自動車や鉄道、バスなどの公共交通に関する仕事を中心に、自動車駐車場は常に視野に入っていたのですが、正直申し上げて、自転車の割合は小さく、駅前放置対策などネガティブ対応が中心でした。

森井 しかし、理事長が国土交通省時代に深く関与された「コンパクト+ネットワーク」においては、自転車の存在意義は大きいのではないのでしょうか。

石井 おっしゃるとおりです。徒歩に比べると自転車は「速い」「行動範囲が広い」「より多くの物が運べる」上、自動車に比べると「安い」「健康的」「環境に優しい」といった特徴を備えており、コンパクトシティづくりを大きく支える存在です。特に高度成長期の急速なモータリゼーションに都市の道路整備が追い付かず、近距離交通を担うバスが定時制を維持しづらかった日本の都市では、自転車は自宅と駅間の通勤・通学の足となりました。実は高度経済成長を影で支えた担い手だったのかもしれませんが。

森井 なるほど、確かにそのような見方もできますね。

石井 コンパクト+ネットワークは、ご承知のとおり、人口減少・高齢化時代の中で活力ある地域づくりを確保するための取り組みです。広がり過ぎた市街地を、徒歩、自転車などで活動できる単位に集約し、公共交通や自動車網でネットワークしていかなければなりません。ただ、昨今の財政制約下において、かつてのように多額の費用をかけて道路を整備することはできませんし、人口が減少する地方では公共交通の拡充も難しい。それだけに、行動範囲が広く、低コストで健康にも良い自転車は存在感を高めるはずです。加えて、もっと速く、広い範囲を移動でき、お年寄りも使いやすくなった電動アシスト付き自転車は大きな役割を果たすことが期待できます。

森井 フレームが低くてまたぎやすい、軽いアルミ製車体など、シニア向けの電動アシスト付き自転車も目にするようになりました。

石井 最近では大都市で「都心居住」、地方都市で「まちなか居住」を進めた成果で都市中心部の人口が増え、医療、商業など都市機能が回帰してきています。こ

うした状況で短距離移動を助ける自転車の役割はますます大きくなるでしょう。ただ、その反面、駐輪場や安全な走行空間の確保にも配慮しないと、かつての駅前放置自転車の増加、交通弱者問題などを別の形で引き起こす恐れもあります。いわばコンパクトシティ時代の自転車政策が求められているように思います。

近未来のMaaSにおいて 自転車の存在感は向上する

森井 昨今盛んに議論されているMaaSにおいても自転車が果たす役割の大きさが指摘されています。

石井 そのとおりですね。自転車とMaaSの関係については、私が国土交通省時代に関わった「地理空間基本情報活用推進基本法」が関連していますので、少しお話をさせてください。

森井 承知しました。「地理空間～」というのは耳慣れない法律ですね。

石井 制定のきっかけになったのは、皆さんがご存じのGPS(Global Positioning System)でした。アメリカが軍事目的で開発した画期的な測位情報システムでしたが、あくまで軍事優先の仕組みなので、1991年1月に湾岸戦争が始まってから、精度が落ちることが懸念されたんですね。そこで「米国頼みではだめだ、日本独自のシステムを確立しよう」との機運が盛り上がり、議員間で研究されていましたが、法制化は遅れていたのです。

森井 そこで石井さんが尽力されたと?

石井 はい。2005年に国土計画局の総務課長を拝命し、その局に国土地理院を所管する地理情報室がありましたので、議員立法の取りまとめに全面的に協力させていただきました。法制化にあたってポイントは2つありました。ひとつは日本として365日24時間使える測位衛星を打ち上げ、地上に電子基準点を整備する



こと。もうひとつは、公共の地理情報をデジタル化し、一般公開することでした。

森井 そしてその2点の実現し、我々は恩恵に与れるようになったわけですね。

石井 「みちびき」と名付けられた高精度の日の丸測位衛星が打ち上げられ、国土地理院、都市計画、道路地図などの地理空間情報(GIS)が一般公開されたことで、精度の高いナビゲーションシステムを使えるようになりました。今では、車のナビ、ゴルフなどでもおなじみですよ。今後は農業や公共事業、さらには先ほど申し上げた自転車とMaaSの関係にも貢献してくれたいと考えています。

森井 自転車とMaaSの関係について、具体的な内容を教えていただけませんか。

石井 道路幅員、自動車の交通量、自転

車道の指定、区間の累積高度などを加味できるので、それによって2地点間の最適な自転車ルート探索が可能になります。将来、MaaSで「ここでは自転車が最良の移動手段」と位置づけられる場合、特に力を発揮するのではないのでしょうか。

自転車なくして語れなかった オックスフォード留学生活

森井 理事長の個人的な自転車体験について教えていただけますか。

石井 小学生、中学生の頃は徒歩で学校に通いましたし、高校も歩いていける距離にある寄宿舎から通学していました。さらに大学も徒歩でしたので、あまり自転車を日常的に使ってはいなかったのです。ただ、建設省入省後2年目、ちょうど40年前に英国のオックスフォード大学に留学した時は、自転車なくしては語れない生活でした。

森井 自転車が暮らしの足になったと？

石井 はい、当時のオックスフォードは人口15万人未満で、私の郷里の岐阜県大垣市とほぼ同スケールの地方都市でした。多くの学生が属する「カレッジ」と呼ばれる共同体で構成されており、教室、図書館、食事、寮などが街全体に散らばっていて、とても歩いて行き来できる環境ではなかったのです。そこで、先輩から日本なら誰も拾わないよ

うな非常に古い自転車を5,000円程度で譲り受け、毎日乗って移動していました。留学終了後、その自転車は日本からやって来た後輩に引き継ぎました。

森井 国土交通省を退職後、2015年からは

ルーマニア大使として3年間ブカレストに赴任されました。ヨーロッパには自転車先進国が多いのですが、ルーマニアはいかがでしたか。

石井 ブカレストは高低差の少ないフラットな地形で、戦前の王政時代の都市整備や、共産主義時代の都市再開発の結果、道路幅員は広く、自転車を導入するには最適の都市であるという印象を持ちました。ただ、他の元共産主義国家の首都と同様、安価で乗れるバスやLRTが発達していて、自転車がなくても移動にまったく不自由ないまちなのです。私は結局、赴任中の3年間、自家用車を持つことがありませんでした。家内も買い物にはすべて公共交通で出かけていましたね。

森井 ブカレストにはシェアサイクルがあると聞きました。試してみましたか。

石井 はい、あれは主に観光客向けでした。壊れないようにするためなのか、頑丈なつくりであるが故に重く、また、サドルが非常に固くて、すぐにお尻が痛くなったのは困りましたね。ちなみに、当時現地では爆発的に電動キックスクーターが流行していました。バスはもちろん、オフィスにも持ったまま来て、オフィスの電源で充電するのが一般的でした。

森井 日本でも電動キックスクーターのサービスを展開する企業は登場していますが、原付免許、ナンバー登録が必要で、まだ一般的ではありませんね。将来のモビリティとして期待したいところです。

石井 なるほど。日本ではセグウェイとほぼ同じ状態なのですね。

駅前放置自転車減少の影に “ゴクミ効果”があった!?

森井 ではここからは改めて、センターの実績、特徴などについておうかがいします。2017年には全国の駅周辺における放置自転車台数は約6.2万台にまで減少し、ひとつの峠を越した感がありますね。



オックスフォード大学にはかつて天皇陛下も留学された。石井理事長が帰国した翌年に渡英されたそう。天皇陛下も他の学生同様に自転車を活用されていた。ちなみにオックスフォード大学近辺は映画「ハリ・ポッター」シリーズの撮影地でもある
(写真：朝日新聞社提供)

特集

石井 おっしゃるとおりです。ただ、センターの役割のなかでは、駐輪場設置の技術基準など、業界のルールをつくることも大きな割合を占めています。従来、駅前には小さな「自転車預かり」あるいは「無法駐輪地帯」と揶揄された「無料駐輪場」ばかりでした。その状況のなかで、自治体、業界の関連団体、企業の皆様と有料駐輪場の基本的なシステムを確立してきたことは、大きな実績であると言っていいでしょう。有料駐輪場が増えるなかで、機械式ラックや定期駐輪券の発行など、さまざまなシステムも生まれてきました。

森井 そうですね。私達も、当社サイカパーキング株式会社や一般社団法人自転車駐車場工業会を通じて、センターの事業に長年協力をさせていただきました。

石井 ありがとうございます。ご尽力に改めて御礼申し上げます。また、センターの事業としては、1991年以来、東南アジア諸国を中心に日本国内の放置自転車を子どもの通学用に供与しており、現在、累計で約28万台近くに達しています。これは胸を張って誇れる国際貢献だと自負していますが、今まで一度も外務大臣表彰を受けたことがないと聞いて驚きました。私が理事長職を務めている間に、何とか表彰を受けたいものです。

森井 センターといえば、広報活動も欠かせませんね。特に、毎年新しいキャン

ペーンガールが登場するクリーンキャンペーンは、業界内外で注目されています。

石井 はい。広報活動絡みで言いますと、昨年末に観た映画『男はつらいよ お帰り 寅さん』に、久しぶりに邦画に復帰した後藤久美子さんが出演されていました。実は後藤さんは、センターの初代キャンペーンガール（編集部注：当時のポスターが残っている。28ページのトビラ写真ではそのポスターを挟んで撮影）で、以降、連綿と続く放置自転車クリーンキャンペーンの礎となった方なんです。

森井 駅周辺の放置自転車台数がピーク時の15分の1にまで減ったのは、元を辿れば「ゴクミ効果」だったわけですね。

石井 さらに、自動車に比べて自転車は、駐輪や走行時のマナーの悪さが指摘されるため、それを啓発するために漫画の『自転車交通ルールを学ぼう！』を累計25巻、約150万部作成し、学校や自治体に配布して参りました。

森井 最近の巻では『「ながら運転」はやめましょう！』『環状交差点での通行』など時代に即したルールを特集しておられ、より実用性を増しています。さらにこれまでの25回分を一冊にまとめた“合本”も発行されていますね。これは非常に重宝するでしょう。

石井 ありがとうございます。これらの事業を、公的資金ではなく駐輪場の収益から捻出し、それを継続していることは、誇れることではと考えています。



森井 おっしゃるとおりです。

石井 さらに放置自転車対策が一段落し、コンパクトシティやインバウンドへの自転車活用が叫ばれるなか、「都市における自転車利用とまちづくりセミナー」開催や、2014年には、日本唯一の専門シンクタンク「自転車総合研究所」の設置、加えて、累次にわたる「海外調査団」派遣なども継続しております。

センターとして何らかの形でシェアサイクルに関与

森井 駅周辺の放置自転車対策が一段落したこと、さらにコンパクトシティ構築に関連した理由で、近年は小規模分散型駐輪場に注力されていますね。



東南アジアを中心として、放置自転車の海外供与事業を継続している。これはカンボジアでの贈呈式



センター発行 「自転車交通ルールを学ぼう！」

石井 はい、確かに通勤通学の末端交通での問題は解決に近づいていると言えます。しかし、自転車の利用は自宅と駅間だけにとどまりません。買い物に行く、子どもを保育園に送る、お茶を飲みに行く、あるいはサイクリングなど多様です。これからは、このような多目的、分散型、短時間の駐輪場需要が広がると考えています。分散型ですから集中はしませんが、場所によっては商業活動や交通弱者、さらに景観の阻害を引き起こす恐れもあります。これは今後のコンパクトシティの課題のひとつだと思います。

森井 課題解消の策として、路上駐輪場の検討を発信されているわけですね。

石井 はい。歩道の占用許可の無余地許可基準は緩和される傾向が出てきましたが、一方でまだ理解の少ない自治体も多いようなので、根気強く話し合いを続けていくしかありません。また、分散型は大規模集中型に比べると、どうしてもコストが高みがちなので、決済システムのコストダウンも大きな課題です。シェアサイクル、eマーケットなどが普及したのは決済のプラットフォームが完成したことからこそ。我々が提案する小規模分散型の駐輪場も早く決済システムを整備し、爆発的な普及へつなげたいですね。

森井 路上駐輪場ならばデザインにも

注力する必要がありますね。私は以前から駐輪場、さらにコインパーキングの必須条件は、「きれい」「快適」「機能的」の「3K」と「安全」「安心」の「2A」が必要だと唱えてきました。特にこれからはどんなプロダクトでもデザイン性が重視されます。路上駐輪場もしかりですね。

石井 そのとおりです。景観に融合する路上駐輪場を目指します。現在の中期計画では全数の1割程度が路上型ですが、次期計画ではさらに増加させたいですね。

森井 シェアサイクル事業についてはどんなビジョンを持たれていますか。

石井 複数の自治体に協力してポートを一部お貸ししていますし、問い合わせも多数受けています。ただ、海外でも自治体が相当額の資金援助をしていたり、広告の特典など独占的プラットフォームがないと成功していないこと、日本でもNTTドコモやソフトバンクでも単体での黒字には到達していないこと、さらにビッグデータの利用方法がセンターでは確立していないことなどを鑑みると、センターとしては、目下は研究協力段階であると考えています。

森井 なるほど。

石井 ただ、センターの駐輪場は今も駅前に多いだけに、鉄道事業者が依然重要なビジネスパートナーであり、MaaS

に不可欠なIDの主力になると考えられる鉄道系ICカードがセンターのキャッシュレス決済システムの主力になることを勘案すると、近い将来、MaaSの一環として、何らかの形でシェアサイクルに関与することは必須である、とも認識しています。

地方の自転車活用推進計画に積極的に対応していく

森井 一昨年6月に閣議決定された、自転車活用推進計画には、センターとしてどのように関与、連携されていきますか。

石井 政府が自転車を規制するのではなく、利用を促進する計画であり、地方の自転車活用推進計画がつけられるというのは、正直、隔世の感があります。世界的なCO₂排出量の削減、国内の高齢化に対する健康志向の高まりのなかで、自転車が新たな価値を持ったのだと痛感しています。今後、地方の自転車活用推進計画が次々に決まり、いよいよ実施局面に入ると思います。既に一部の地方自治体から協力依頼もありますので、積極的に対応していきたいと考えています。

森井 センターが全面的に協力するとなると、日本の自転車利活用環境はさら



歩道を活用した小規模分散型駐輪場できめ細かく駐輪需要に対応



センターが整備する駐輪場は適切な設備・管理体制により防犯性、利便性、快適性などの向上にも寄与



センターが関与した東京・武蔵境駅北口第2自転車駐輪場。入口近くには、駅周辺の他の自転車駐輪場の満空情報も一覧できるデジタルサイネージを設置



昨年末に訪れた茨城県のつくば霞ヶ浦りんりんロードで。寒かったが爽快なサイクリングを楽しんだそうだ



「私が役人になった当時は答弁資料を走って国会へ届けていましたが、20年ほど前から自転車が導入され、今では皆が活用しています」。昔話にも花が咲いた

に向上することが期待できそうです。

石井 シェアサイクルに加えて、自治体管理の無料駐輪場を中心に老朽化が深刻な問題になっています。また、電動アシスト付き自転車など多様化する自転車への対応や、駐輪システムのIT化も大きな課題です。今年ちょうど次期の5ヵ年計画の策定年でもありますので、自治体や関係業界の方々のお知恵、ご意見をうかがいながら、事業計画とともに、これらの課題に対応する駐輪場のあり方を考えていきたいと思っています。

森井 理事長個人としての目標、抱負な

どはありますか。

石井 せっかく自転車という活動範囲を広げる移動手段を生業としましたので、個人的にも積極的に活用していきたいと考えています。実は昨年末、センターの若い職員達と茨城県のつくば霞ヶ浦りんりんロードにチャレンジし、自転車の魅力に浸ってきました。これからは琵琶湖やしまなみ海道、さらに夢は大きくハワ

イのホノルルセンチュリーライドにも参加したいと考えています。

森井 それは素敵ですね。理事長自ら自転車に親しめば、センター内外にも良い余波を与えたいと思います。本日は理事長としてのビジョンから、個人的な思い出、国土交通省時代のお話まで幅広くうかがうことができ、非常に有意義な時間となりました。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 自転車駐輪場工業会 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)、日本駐輪場救急サービス(株)、モ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。エージシュートは日増しに遠くなりけり。
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。年1~2回サントリーホール等で公演。
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:元テニスクラブ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。

