

有楽町線延伸、区民目線の自転車利用環境整備 東京都江東区のまちづくり

大久保
朋果

江東区
長

山本
稔

本誌
編集
長

【プロフィール】

大久保 朋果（おおくぼ ともか）

1994年早稲田大学第一文学部卒業 1995年東京都入都 2012年都立駒込病院 医
事課長 2014年都立駒込病院 庶務課長 2015年政策企画局 政策担当課長 2017
年政策企画局 特別秘書担当課長 2020年福祉保健局 生活福祉部 統括課長 2022
年公益財団法人 東京都福祉保健財団 事務局長 2023年政策企画局 政策担当部長
2023年12月 江東区長選挙において57,029票を得て初当選、現在に至る
家族／夫、2女、マル（愛犬）
趣味／犬の散歩、夫との晩酌、ドライブ、フラダンス
座右の銘／なせばなる

国土交通省によると、シェアサイクルの導入都市数は2024年3月末時点で407都市。ポート数は全国で20,000ヵ所を超えている。東京都内に限って振り返ると、都心部で本格的に始動したのは2014年。その後、ドコモ・バイクシェアの運営によって拡大し、現在は都心16区の相互乗り入れが可能になった。今日、都心部であの赤い電動アシスト自転車を見ない日はないといっているほど、都心部の交通インフラのひとつに定着している。ほかにもHELLO CYCLINGなど複数のシェアサイクル事業者が事業展開しており、東京都在住・通勤者にとって、シェアサイクルは欠かせない移動手段となった。

都内のシェアサイクル普及の第一歩となったのが、2012年11月に江東区の臨海部で行われた実証実験だ。ここから隣接する区へ拡充していった。その時点で江東区は本誌とも縁の深い自治体といえる。かつて、本誌2015年2月号では、当時の山崎孝明区長に当対談企画のゲストとして登場いただき、シェアサイクルの未来や安全安心な自転車走行空間などについて、お話しいただいたこともあった。

さて、今回のゲストは2023年12月の区長選で当選し、現在第7代の江東区長を務められている大久保朋果氏である。公約に掲げているのは「全ての世代に責任を持つ」「区民生活最優先」「クリーンで公正」という3点だ。実現に向けてさまざまな施策を打つ一方で、東京メトロ有楽町線(地下鉄8号線)の豊洲駅~住吉駅間の延伸が決定し、2ヵ所の新駅開設を含めた沿線の新たなまちづくりの舵を取ることも求められている。新線開設には駅周辺の自転車駐車場や自転車走行空間の整備も含まれているはずで、本誌としても注目すべきエリアになりそうだ。江東区の自転車にまつわる行政、まちづくりを中心に話を聞いた。

対談収録：2025年2月4日
聞き手：本誌編集長 山本 稔

長女の言葉に背中を押され 政治の道を志す

山本 2023年12月に江東区長に就任される直前の11月までは、東京都の職員として主に福祉行政に携わられていたのですね。

大久保 大学で心理学を専攻してまして、両親が教員だったことも影響して、特に児童心理に興味があったんです。在学中は東京都の児童相談所でボランティアもやっており、卒業後もこの領域で貢献していきたいと考えようになりました。そして志した仕事の間が都庁だったわけです。どんな境遇であったとしても、そのお子さんに合った支援が受けられる、自分が進みたい人生に近づける環境づくりに携わりたいと考えました。

山本 都庁には約30年勤務されたとのこと。一貫して福祉の仕事をして？

大久保 主に福祉と、いわゆる政策立案部門、そのどちらかに在籍していました。

山本 そこから政治の世界に転身したきっかけは何だったのでしょうか。

大久保 実は父方の祖母が市川房枝さん(注：大正~昭和にかけて女性の労働環境改善や女性参政権運動の中心的人物として活躍)の秘書を務めていたこともあり、政治の世界に入って働くことへの漠然とした関心はありました。

山本 となると、具体的に一歩踏み出す理由があったと。

大久保 最も大きな原動力になったのは、私の長女の言葉「今の世の中、私たち若い世代は素直に子どもを産みたいって思えないんだよね」でした。ご承知のとおり、わが国における少子化の流れはなかなか止まらないわけですが、とはいえ、かつてに比べれば子育ての環境はかなり改善されていると思っています。育児休暇制度が整えられてきましたし、保育園の数も増え、入園しやすくなっている。にもかかわらずなぜ少子

化が止まらないのか。これを何とかしたいという思いがありました。

山本 全国的に少子化が進んでいるのは承知していますが、一方で、江東区は臨海部を中心にタワーマンションが次々に建てられて人口が増加し、それに伴って子供の数も増えている、ということはないのでしょうか。

大久保 確かにそのようなイメージを持たれる方は多いのですが、しかし近年、0歳児から小学校入学前の未就学児は減少しています。少子化の流れは江東区においても例外ではないので、これまで以上に子育て支援に注力してまいります。

山本 分かりました。ところでタワーマンションといえば昨年7月に、東京都がそのタワーマンションが建ち並ぶ江東区臨海部での注目すべき取り組みを発表しましたね。江東区臨海部、隣接する港区、品川区の一部も含めたベイエリアを自動運転の「推進区域」に設定し、2027年度末までに自動運転レベル4の社会実装を見込むということです。残すところ2年ほどですね。

大久保 アメリカの西海岸の方では、既に無人タクシーが走っているんですよ。

山本 はい。日本の場合は法整備に時間がかかりがちなこともあると思いますが、江東区から自動運転レベル4のムーブメントが広がってほしいものです。

大久保 そうですね。江東区はそうした先進的な実証実験が実施され、スポーツ、エンタメ施設も集まっている臨海部に加えて、伝統や文化が息づく下町の「深川」、商店街や大型商業施設があり、にぎわいある住宅街の「城東」もあり、3つの個性豊かなエリアで構成されているのが特徴なんです。

山本 確かにそれぞれ個性的で多様な魅力がありますね。ひとつの区にそうした異なる顔を持つエリアがそろっているのは珍しいかもしれません。

大久保 そうなんです。もともと江東区は、旧深川区と旧城東区が合併して生まれた



大久保 ありがとうございます。江戸切子は江東区を象徴する伝統工芸品のひとつですので、そう言っていただけるのは嬉しいです。江戸切子は赤と青だけじゃないんですよ。

山本 「黒」が難しいとか。

大久保 そうなんです。よくご存じですね！ 黒は光が透けないため、カットするラインが見えづらく腕が問われるそうです。

有楽町線延伸で求められる 自転車駐車場の拡充・整備

自治体で、そこに臨海部の新住民が加わり、以前にも増して活性化しています。私としてはすべてのエリアの特色を踏まえた行政サービスを実施して、豊かな区民生活の実現に力を尽くしてまいります。

山本 確かに、時代の先端を象徴するタワーマンションや商業施設がある一方で、古くから続く商店街もありますね。私にとって江東区は「江戸切子」のまちなんです。大手百貨店では手に入られない逸品に出会えます。

山本 ではここからは、自転車駐車場の整備、駐輪政策についてお伺いします。江東区のまちづくりにおける自転車駐車場のあり方について、どのようなお考えをお持ちでしょうか。

大久保 江東区は、1985年10月に「江東区自転車の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」を施行し、「放置自転車の撤去」と「自転車駐車場の整備」という2つの事業をメインに取り組んで

きました。現在、自転車の放置を防ぐために区内21ヵ所を放置禁止区域に指定し、公設の50施設と民設の4施設、合計54施設の自転車駐車場を整備しています。総収容台数は2025年1月現在で22,584台となっています。

山本 全国的に放置自転車の数は減少の一途を辿っていますが、江東区においても同様でしょうか。

大久保 駐輪政策の実績は、区内の放置自転車、原動機付自転車および自動二輪車の台数は、2000年度が約12,800台で最多でしたが、2024年度の調査（注・各駅周辺乗り入れ台数調査：毎年10月、平日の晴天時に実施）では558台となり、ピーク時の約5%にまで減少し、着実に成果を上げていると受け止めています。

山本 それは素晴らしいですね。そういえば以前、区内の亀戸駅東口自転車駐車場の建て替えを本誌で取り上げたことがありました。今後も自転車駐車場の整備は重視していく方針ですか。

大久保 そうですね。亀戸駅東口自転車駐車場の建て替えは施設の老朽化に対応し、また、それまで近隣で見受けられ



地下鉄8号線の延伸計画図。2024年11月5日に着工済み。開業後、区内の南北移動の大幅な短縮、周辺の既存路線の混雑緩和、輸送障害発生時の代替ルート確保など、江東区に多大な恩恵をもたらす。



① 2017年に建て替えられ、多くの区民に利用されている亀戸駅東口自転車駐車場。
② こちらは豊洲駅地下自転車駐車場。ゲート式でICタグの取り付けが必要。



た違法駐輪の削減に大きく貢献しました。今後の自転車駐車場の整備にあたっては、ラックや精算機などの駐車機器の更新や、また、お客様にご好評いただいているキャッシュレス決済に必要な回線の改修など、自転車駐車場の整備・更新を進めていきます。びっくりしたのは、担当者から聞いたのですが、未だに回線が「3G」だったそうです。

山本 3Gですか。現在は5Gの時代で、2030年代には6Gに移行するといわれていますから、隔世の感があります。そうした問題は他の自転車駐車場でも今後増えていくでしょうから、年月を経た施設の更新整備が求められることになるでしょうね。それともうひとつ、これからの時代の自転車駐車場のあり方として、東京メトロ有楽町線の延伸に伴う取り組みもお聞きしたいところです。2030年代半ばの開業を目指していると聞いています。

大久保 そのとおりです。新線開業に伴い、「(仮称)枝川駅」と「(仮称)千石駅」が開設される計画で、新駅周辺の自転車駐車場の確保が必要と考えています。また、同時に自転車の利用状況を踏

まえた自転車通行空間の充実を図りたいと考えています。新線が連絡する既存駅である東陽町駅についても利用状況が変化する可能性があるため、状況を注視しつつ自転車駐車場の拡充を検討していく考えです。

深川・城東・臨海部 地域に即した環境づくりを

山本 次に、自動二輪車の慢性的な駐車スペース不足は、どの地域においても長く続く課題です。江東区では区立の管理自転車駐車場でバイク・オートバイを受け入れる施策を打ち出されていますが、その意義や現在の状況、反響などを教えてください。

大久保 おっしゃるとおり、2021年度より一部の区立自転車駐車場で自動二輪車の受け入れを始めています。特に、原動機付自転車と物理的サイズが比較的近い原付二種(総排気量50cc超125cc以下の自動二輪車)から優先して受け入れられています。ちなみに2025年1月時点で



5施設・合計131台という状況です。ところで今年4月1日から施行される改正道路交通法施行規則において、最高出力を4.0kw以下に制御した原付二種が原付と同じ区分になります。この変更は、これまでの放置自転車対策、自転車駐車場の管理運営に影響を与える内容ですので、改正後の運用方法について指定管理者とも十分に協議した上で、区民の利便性向上につながるよう引き続き検討していく考えです。



① 深川エリア



② 城東エリア



③ 臨海部エリア



④ 伝統工芸・江戸切子

①富岡八幡宮。深川八幡祭りや深川めしなど江戸の文化が息づく深川エリアの象徴的存在。②歴史ある商店街や大型商業施設、神社仏閣などが身近な住宅地、城東エリア。写真は人気商店街・砂町銀座入口。③臨海部の名所のひとつ、東京ゲートブリッジ。定期的にライトアップされる。④写真の江戸切子をはじめ、江東区には江戸時代から受け継がれている伝統工芸品も数多い。(全4点提供：江東区広報広聴課)

山本 自転車駐車場の管理に関しては、人手不足も大きな課題です。対応策として、DXの推進や防犯カメラ併用の遠隔管理の導入などが進んでいますが、江東区ではどのような対応を？

大久保 江東区では区立自転車駐車場50施設すべてで指定管理制度を導入していて、2025年度からの新たな指定管理者の公募を3つのブロックに分けて2024年度に実施しました。しかし残念ながら、そのうちの1ブロックは応募事業者がなく、再公募する事態になったんです。

山本 そうでしたか。

大久保 要因のひとつに、近年徐々に自転車駐車場の管理員の採用が難しくなっていることが挙げられると思います。打開策としてはキャッシュレス化、オンライン手続化等による少人数での管理運営への移行が有効ではないでしょうか。現時点で、キャッシュレス決済が可能な施設では、交通系IC決済とQRコード決済を合わせた支払いが約75%となっていて、現金支払いを大きく上回っています。このため、キャッシュレス決済の導入は、管理運営の効率化だけでなく、利用者の利便性の観点からも進める必要があると考えています。

山本 確かにDXが今後自転車駐車場管理のトレンドになっていくのは確実にです。その一方で、管理員による人的管理

にも利点がありますね。

大久保 おっしゃるとおりです。特に朝の通勤時間帯、非常に混み合う時の空きスペースへの臨機応変な誘導など、管理員さんでしか対応できない業務は少なくありません。従来の人的管理とDXによる省力化、この両輪による管理運営を進めていくことが大切だと思っています。

山本 そうですね。今はまさに人的管理と無人・極少人数管理の過渡期にあるといえますね。

大久保 先に申し上げたとおり江東区は大きく3つのエリアに分かれていて、それぞれの地域性によって、自転車駐車場に対する要望も微妙に異なるんです。例えば下町の深川や城東では人によるきめ細かなサービスが求められる傾向が見受けられ、新住民が多い臨海部ではDXへの親和性が高いといえます。いずれのエリアでも均一で、利便性の高い管理運営ができるよう、引き続き方法を検討してまいります。

スケアード・ストリートで全世代の自転車安全利用を啓発

山本 2023年4月より、自転車乗用中のヘルメット着用が努力義務化されましたが、どのような対応をされていますか。

大久保 ヘルメットの着用促進を図る目的で、区内の自転車店に協力いただき、2023年度から「自転車用ヘルメット購入費用助成事業」を開始しました。2023年度の助成実績は5,044個となっています。また、近年の自転車事故の特徴として、単独事故が多いことが挙げられることから、自転車整備不良による事故を防止する目的で「自転車点検整備費用助成事業」も行っています。こちらの2023年度の助成実績は3,515台でした。

山本 いずれも自転車乗車中の安全性向上、そして安全意識の向上に寄与する有意義な事業ですね。では、安全に関してもうひとつ質問させてください。昨年11月に道路交通法の一部が改正され、自転車運転中の酒気帯び運転、および「ながらスマホ」に対する罰則が強化されました。これに関連して、江東区で行われている自転車の交通安全啓発活動などの内容を教えてください。

大久保 江東区内での交通事故全体件数は長期的に減少傾向にありますが、依然として交通事故全体に占める自転車事故の割合は高い傾向にあります。2024年は区内の交通事故1,246件のうち、49.9%にあたる622件が自転車の関与する事故でした。こうした背景もあり、自転車の安全利用普及啓発には力を入れています。

山本 具体的にはどのような取り組みを？



① 2027年4月のリニューアルオープンを目指している若洲公園の整備事業完成予想パース。未来に向けた新たなシンボルとなる都内最大の大型遊具を整備予定。
② 若洲公園に隣接する若洲海浜公園のサイクリングコース。1周約6kmで東京ゲートブリッジや東京ディズニーリゾート(R)、葛西臨海公園などを眺めながら走ることができる。(提供：江東区広報広聴課)

大久保 主な取り組みとして小学生向けには、正しい自転車の通行ルールを習得させ、こどもの自転車事故を減少させることを目的として、警察署・交通安全協会の協力のもと、区内全ての小学3年生を対象に、参加型の「自転車安全教室」を開催しています。そこでは、自転車実技講習・ペーパーテスト両方を完了した受講児童に対して「自転車運転免許証」を交付しています。そして中学生、高校生に対しては、警察署と協力し、スタントマンによるスケアード・ストレイト方式(恐怖を直視することで危険行為を未然に防ぐ教育法)を取り入れた自転車安全教室を開催しています。また休日の公園や商業施設など、一般の人が多く集まる場でも、年2回スケアード・ストレイト方式による自転車安全教室を実施し、自転車の利用ルール・マナーの啓発を行っているところ。今後も、未成年者だけでなく一般成人層などあらゆる世代に対しての啓発にも力を入れていきたいと考えています。

山本 小・中学校を対象にしたスケアード・ストレイトによる自転車安全教室はよく聞くのですが、高校生や一般の方も対象にして開催されているのは良い取り組みだと思います。

大久保 ありがとうございます。また、自転車が安全に走行するためには通行環境の整備を進める必要があると考えています。区が管理する区道は、深川・城東エリアの幅員の狭い道路が大半で、自転車道や自転車レーンを設けることは難しいため、ナビマーク・ナビラインの整備



対談中、山本の自宅と大久保区長のご実家が至近距離にあることが判明。ローカルトークでも話が弾んだ。

による自転車通行空間整備を行っています。2016年度から2021年度にかけ、約134km整備しています。

山本 道が広い臨海部はいかがですか？

大久保 臨海部は都道が多く、歩行者と自転車を分離する広幅員の道路が多いですね。いずれにしても、今後も自転車事故の減少に向け、安全利用普及啓発の取り組みを推進していきたいと考えております。特に来年5月に適用される「自転車等に対する交通反則通告制度(いわゆる「青切符」による取り締まりを行う反則金制度)」に向け、国、都、警察や民間関係者の動向を注視しながら、効果的な交通ルールとマナーの啓発に努めていきたいと考えています。

山本 分かりました。では、ここまでに話していただいたことに加えて、交通関連施策や計画、交通事情などで、訴求されたい取り組みがありましたら、ぜひお

聞かせください。

大久保 臨海部では、豊洲市場や有明アリーナを始め、観光、集客施設が増加したことによって、外国人観光客を含め多くの方々が訪れるようになってきました。もちろんこれは歓迎すべきことですが、一方で、都営バスの利用者が急増し、地元在住の区民がバスに乗れないという声や、路上駐車に対するご意見が多く寄せられています。インバウンド対策などについて、東京都、交通事業者、施設管理者と連携して取り組んでいきたいと考えています。

山本 確かに江東区は東京でも屈指の観光名所の集積地ですから、オーバーツーリズム対策も考えていかなければなりませんね。私としては、シェアサイクルがその一助になると見えています。本日は自転車駐車場や自転車に関する施策を中心に多様な話をうかがうことができました。ありがとうございました。 **PP**

聞き手：本誌編集長 山本 稔 (やまもと みのる)

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする(有)サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

過去の対談記事をWEBで公開しています

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

