

日本の放置自転車対策は 世界のロールモデルになっている

森井 清

『パーキングプレス』発行人
サイカパーキング株式会社 代表取締役社長

小林 成基

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会
理事長

【プロフィール】 小林 成基 (こばやし しげき)

1949年奈良県生まれ。大学卒業後コピーライター、雑誌編集者、通販会社取締役などを経て、衆議院議員公設秘書、政策担当秘書、大臣秘書官。退職後に自転車活用を提唱し、自転車活用推進研究会を創設。2006年7月にNPO化し、理事長兼事務局長に就任。2012年より理事長専任。国土交通省、警察庁、各地の地方公共団体の自転車関連会議の委員を務める。一般社団法人 日本シェアサイクル協会 顧問

今回は特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会の理事長として、文字通り日本の現在の「自転車活用推進」の潮流を生み出し、そして支える第一人者である小林成基氏をゲストとしてお迎えした。本企画への登場は2011年3月号以来、14年振りだ。2011年3月——東日本大震災が発生したのは対談取材を終えてほどなくのことだった。「本当に、いろいろなことがありましたね……」。そんな一言から始まった今回の対談では、この14年間の変化に触れながら、近年、氏が力を注いでいた自転車国際会議「Velo-city」の日本招致の意義、そして自転車駐車場業界が目指すべき今後の姿など、多岐にわたるテーマについて話を聞くことができた。

対談収録：2025年4月14日

聞き手：本誌発行人 森井 清

司会：本誌編集長 山本 稔

自転車に乗る機会がないまま、自転車通学が始まる

——小林さんは2011年3月号の本企画に登場いただいています。当時から14年が経ちましたが、その間、特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 理事長として精力的に活動を続けられてきました。

小林 もう14年にもなりますか。とはいえ私は相変わらずで、やっていることは何も変わっていません。でも、世の中は大きく変わりましたね。自転車活用がまちづくりの中にちゃんと位置づけられるようになってきました。でも、その一方で当時は想像できなかった変化もあります。

森井 それはどのような？

小林 今は自転車に乗れない子が増えているんです。例えば中学や高校に進学すると、自転車で通わなければならないことがありますよね。ところが、最近は自転車に触れないまま小学生になり、中学生になる子が増えているから、自転車通学することになって初めて自転車の練習をするというんです。

森井 生活の中で、自転車に乗る機会がないんですね。都市部では特にそうかもしれません。

小林 先日、小学校の先生たちと話したら、クラスの3分の1近くが自転車に乗れないとのことでした。

——とはいえ、「自転車教室」のような取り組みも行われていますよね。

小林 やってはいるんです。でも、自転車の乗り方を覚えるのは理屈じゃなく、実践ですよ。

森井 小さい頃に、何度も転びながら覚えるという。

小林 そうです。一方、学校などで行われる「自転車教室」はルールを教えるのが主で、乗り方そのものを教える場ではありません。

森井 もはや自転車は乗れて当たり前という時代ではないのです。

——14年前と比べれば、自転車駐車場の状況も変化していますね。

森井 そうですね。特に最近ではコロナ禍によって人の働き方が変化したことを実感します。以前の自転車駐車場は定期利用がメインで、一時利用は少しという割合だったのですが、今はそれが逆転して、一時利用のほうが多くなりました。

小林 それは、一時利用がしやすくなったことも関係あると思います。以前は手続きが煩雑でしたが、今はスマートフォンやICTの活用によって手軽に利用できるようになりましたよね。利用者から見るととてもいいことです。自転車駐車場の事業者さんが儲かるかは別ですが……。

森井 おっしゃるとおり、経営的な視点で言うなら定期利用が多いほうがありがたいのですが(笑)。地域を問わず一次利用の割合が大きくなっているのも、世の中のライフバランスが本当に変わったんだという実感があります。

小林 自転車というのはもちろん「走らせてナンボ」なんだけど、走らせる以上、ちゃんと止まることが大事だし、そして駐輪する場所があることも同じように大事です。だから、駐輪環境をしっかりと管理されている自転車駐車場の役割は非常に重要です。

森井 ありがとうございます。

森井 ありがとうございます。

自転車駐車場はまちの核になるべき施設

——世界ではコロナ禍の影響により自転車活用が加速した印象があります。

小林 その通りです。そしてそれによって浮き彫りになったことがあります。それは、日本が自転車駐車場の整備に関して、世界でも飛び抜けた成果を残しているということです。

森井 自転車国際会議「Velo-city」で、日本の放置自転車対策の取り組みが注目を集めたそうですね。

小林 そうなんです。一昨年の2023年にライブツィビで開催された際、我々がブースを出展し、自転車駐車場に関する取り組みをパネル展示したんです。かつ



(写真提供：小林成基氏)

「自転車活用推進」の第一人者として精力的な活動を続ける小林氏。最近は電動キックボードや自転車「青切符」導入をテーマとする報道番組への出演も多く、多忙な毎日だ。



て国内主要都市で合計98万台以上あった駅前の放置自転車が、今は3万台弱まで減ったことを知ると、「どんなマジックを使ったんだ」と驚くわけです。

森井 欧州は自転車先進国というイメージがありますが……。

小林 自転車大国であるオランダなどはしっかりしていますが、コロナ禍で増えた自転車がまちに溢れ出し、収容しきれないという問題が今まさに顕在化し始めているんです。

森井 現在進行形の問題なのですね。

小林 そのとおりで、我々の放置自転車対策に関する展示を見てこう言うんです。「今、我々はまさにこの問題に突入しているんだ」と。「我々の知らない間に、遠

く極東の日本がすでに答えを出しているぞ」というわけです。自転車駐車場になぜこんなお金をかけられるのか、とも聞かれましたね。駅前の2階建てとか3階建ての大きな立体駐車場もそうですし、地下式の機械式駐車装置もそうです。

森井 たしかに、実際に海外から日本に視察に来られることもありますね。

小林 ただ、あちらの放置自転車対策も見るべき点はあるんです。

森井 それはどのような？

小林 例えばイギリスのある駅では、駅の中に自転車駐車場があります。といっでも専用の施設が設けられているわけではなく、使われなくなった駅のホームがそのまま自転車置き場になっているんです。あちらは考え方が非常に柔軟です。それと、欧州は自転車販売店が自転車駐車場を運営する事例が多くあります。駅のそばにある自転車駐車場の受付が自転車店を兼ねていて、朝、もし通勤途中にパンクしてしまったら、そのまま自転車を預けておけば、夕方帰るときには修理が済んでいる、というわけです。

森井 自転車駐車場が「自転車を駐車するためだけの場所」ではないということですね。

小林 おっしゃるとおりで、自転車に関することが全部そこに集約されていて、自転車の本体や部品が購入でき、保険にも加入できる。小さな自転車販売店や自

転車駐車場単体では商売的に厳しくても、両方やれば成立する。利用者も非常に便利で、まさにwin-winです。日本の自転車駐車場が先進的であることは間違いないのですが、こういった意味での利便性には乏しく、単機能に留まっているのが惜しいところです。

森井 ご指摘のとおりですね……。一般社団法人 自転車駐車場工業会ではサイクルラックに関する技術基準を策定する際、基準となる自転車本体のサイズや重量の検討のため国内の主要自転車メーカーと連携した実績はありますが、業界外との連携に、もっと積極的に取り組むべきかもしれません。

交通ルールを 伝えたい人には伝わらない

—— 14年前の対談では、自転車が歩道を通行することの問題点を鋭く指摘されていました。自転車の歩道通行に関しては、今、どのように捉えていますか？

小林 歩道によっては自転車通行が法的に認められていますが、その場合も徐行しなければなりません。では、重量のある子乗せ電動アシスト自転車で本当に徐行ができますか、ということです。徐行の定義には幅がありますが、いずれにしても早足で歩く程度です。



2023年5月にドイツ・ライプツィヒで開催された「Velo-city 2023」では日本の自転車関連の取り組みをブース展示(写真右2点)。なかでも放置自転車対策に関する展示に参加者から大きな関心が寄せられたという(提供：一般社団法人 日本シェアサイクル協会)

森井 前後に子供を乗せた重い自転車で、それは難しい。一方、その自転車が安心して走れるような自転車通行空間の整備も大きく進んだとは言い難いのが現状ですね。

小林 まさにそのとおりで、この状態のまま、来年春までには自転車の「青切符」制度が始まってしまいます。

森井 このままでは多くの人が青切符の対象になってしまいますね。

―― 冒頭でも触れましたが、知らずに交通違反を犯してしまうことがないよう、しっかりとした教育の機会が今以上に求められることになりそうです。

森井 実は私は地域の「交通少年団」の団長を務めています。

小林 おお、そうですか！

森井 つい先日にも指導者向けの研修会に参加してきましたのですが、警視庁の方が指摘されていたのは、自転車乗車時に大人がヘルメットを被らないことの問題点でした。大人の女性に限ると着用率は僅か数%に留まるとのことです。その大人たちを見ているから、子供たちもヘルメットを積極的に被らないというのです。「大人が被っていないのだから僕たちも被らなくていいじゃないか」と言い出すそうです。自転車の乗り方は大人を見て覚えるという面もあるので、大人も子供もきちんとルールを学び、守ることが大事だと思います。私の地域では頻繁に自転車安全教室を開催してはいるのですが、それだけでは……。

小林 そういう教室に参加する人は問題ないんですよね。

森井 そうなんです！ 伝えるべき人に伝わらないんです。

小林 そこが関係者全員の悩みですね。細かなルールなどどうでもいいと思っているわけですよ、その人達は。でも、そうやって教室に参加してしっかり交通ルールを身につけた人たちが、みんなのお手本になっていけばいいと思います。

森井 私も微力ながら取り組みを続けていきたいと思っています。

学生と訪日客のまち京都は自転車事故を減少させた

―― 自転車活用推進法の施行や自転車活用推進計画の策定を受け、現在、各地で自転車活用推進に関する取り組みが積極的に行われています。小林さんが注目する取り組みはありますか？

小林 やはり以前から先駆的に取り組まれてきた金沢市、LRTを導入した宇都宮市、それから門川大作 前市長が熱心に取り組む、まちぐるみで対応した京都市ですね。

森井 京都は大きく変わりましたね。

小林 変わりました。京都市は人口150万人規模という大きなまちですが、そのうちの10%が学生なんです。

森井 学生だけで15万人ですか。それはすごい。

―― そして今は外国人観光客で溢れるまちでもありますね。

小林 そうです。京都は観光のために自転車で移動するのに適したコンパクトなまちですが、今は人もクルマも溢れています。その状況で、初めて京都を訪れる人たちに、どうやって不慣れな日本の交通ルールを守らせるのか。しかも、外国人観光客のほとんどは「右側通行」の国から来ています。

森井 ああ、それは混乱しそうだ。



小林 ではどうすればいいか。京都市は「初めて訪れた人でも、自転車はどこを走ればいいかを直接わかるようにしたい」と考えたのです。

森井 その実現のために具体的にはどのように……？

小林 地面に全部描いたんです。いくら事前に「左側通行です」と伝えても忘れてしまいますし、気をつけていてもいつの間にか自分の国と同じ側を走ってしまうものです。だから、地面に自転車のピクトグラムと矢羽根を描くことで、走るべき場所を示しました。

森井 呼びかけを「見える化」したわけですね。

―― 自転車の通行を示す矢羽根表示は京都



京都市では矢羽根マークを主とした自転車走行環境の整備を行い、2021年3月末時点で180kmに達している。細街路にも矢羽根表示があるため、左側通行に不慣れな海外からの観光客でも迷わない。矢羽根は京都を象徴するベンガラ色という点にも注目。

に限らず、全国的に見られますが……。

小林 おっしゃるとおりですが、京都では細街路まで徹底して描きました。

森井 角を曲がった途端に目印がなくなっている……といったことがないわけですね。

小林 そのとおりです。そういった取り組みもあり、実際に京都市の自転車事故の減り方は目を見張るものがあります（2004年のピーク時に比べ、2019年は1/3まで減少）。

どんな乗り物も 登場当初は叩かれる？

——では次に、日本におけるシェアサイクルの現状をどのように捉えていますか？

小林 世界的に見れば日本のスタートは遅かったといえますが、東京は今では世界一のシェアサイクル都市になりました。電動アシスト自転車を積極的に導入したのが大きかったのだと思います。

森井 世界でも珍しいアプローチでしたよね。

小林 東京が坂の多い都市であることが理由でしょう。名前の付いた坂が港区だけで300あるといいますから。森井さん、自転車駐車場を運営される立場からはシェアサイクルはどう捉えています？

森井 自転車駐車場内にシェアサイクルポートを併設する事例も増えていますが、自治体からそういった要望が届くことも多くなりました。我々としてもシェ

アサイクルとの連携は積極的に進めていきたいと考えています。

小林 そのような連携を進めることによって、自転車駐車場はまちの“核”となりうる施設だと思うんです。先ほども触れたように、欧州では自転車駐車場が多機能化していますし。

森井 我々としてもそういった意識を持つことが必要だと感じています。

——最近シェアサイクルだけでなく、電動キックボードといった新たなシェアモビリティも登場しています。

小林 森井さんは電動キックボードはどう思います？

森井 実はまだ乗ったことがないんです。バランスの取り方が難しそうで、ちょっと怖いような……。小林さんは？

小林 私は乗りましたよ。初めは確かに怖いです。怖かったけれど、まあ、あんなものでしょう。

——いいんですか、怖くて？

小林 自転車だって練習しなきゃ乗れないでしょう。初めは怖いものだし。

——自転車も電動キックボードも同じ、と。

小林 今は過渡期だからいろいろな意見がありますが、私は定着していくと見ています。同じ場所を走る自転車から見ると、異端として映るのはもちろんわかりますし、自転車活用推進研究会の中にも完全な否定派がいますよ。彼らは電動



自転車も登場当時は排斥運動を受けるほどの逆風があった。電動キックボードも定着すると小林氏を見る。

キックボードを痛烈に批判しています。

森井 それでも小林さんは定着していくと見ているのですね。

小林 なぜかという、実は自転車が登場した頃も、同じような扱いを受けていたという歴史があるからです。

森井 登場当初は否定派がいたということですか。自転車に対して？

小林 そうです。私は自転車活用推進研究会の立ち上げ準備の際に、仲間と2人で2か月間、国会図書館に閉じこもって明治以来の自転車関連の文献を調べ上げたんです。そこでわかったのですが、自転車が出てきた頃に、ものすごく排斥されているわけです。「あんなものは邪魔だ」「危ない」とね。

森井 今の電動キックボードと同じだ。そういう時代を経て、今があるのですね。

小林 自転車に限らず、汽車が登場した時も同じですね。排斥運動の結果、新橋—横浜間は海岸沿いを通すことができず、海を埋め立てなければならなかった。

新しいものが登場するときはだいたいこうなる、ということでしょうね。

——とはいえ現状を見渡すと、電動キックボードが受け入れられるためにはルールやマナーの向上が



自転車駐車場内にシェアサイクルポートが配置された「サイカパーク 大泉学園駐輪場」（東京都練馬区）

不可欠ではないでしょうか。

小林 そのとおりです。その点も、やがてはちゃんとしたものとして成長すると思います。例えば以前、自転車のメッセンジャーサービスが始まった時もそうでしたよね。とにかく走り方が乱暴、ルール無視でけしからんと。今はそういった声は聞かれなくなりました。

森井 最近で言えばフードデリバリーサービスでしょうか。

小林 そうですね。こちらはまだまだ評判が良くない面もありますが、それでも数年前から比べると格段に向上しているといっているでしょう。

森井 彼らはヘルメットもしっかり被っていますしね。

小林 電動キックボードについては、当然ながら人の命に関わることは慎重に考えるべきであり、不断の努力が求められますが、新たな産業としての取り組み自体は尊重したいと思っています。

自転車文化の「最後のピース」は日本が握っていた！

――先ほど「Velo-city」が話題に上がりましたが、小林さんが積極的に取り組まれていた「Velo-city」の日本への招致が実現しました。2027年、愛媛での開催です。

小林 「Velo-city」は自転車の価値を正に評価しようと1980年にプレーメンで開催されたのが始まりです。オイルショックを受け、これからの時代、エネルギー大量消費が持続可能なのかという意識が生まれ、来たるべき時代の一つの



海外の自転車事情にも精通する氏から「自転車駐車場に携わるあなた達は、世界から見たら凄いとやり遂げている」との言葉が。今後に向け大いに励みになった。(アイオス永田町応接室にて)

大きな柱として自転車政策を考え始めたわけです。

森井 それが今につながってるわけですね。

小林 欧州で始まった会議ですから、走る環境や使う環境、具体的にはサイクルツーリズムや走行空間の構築といったところに重点が置かれていて、駐輪環境については実のところそれほど積極的には取り上げられてきませんでした。

森井 だから今、日本の放置自転車対策に注目が集まっているということですね。

小林 日本の価値はそこにあると思います。自転車は「走る」「使う」があって、そして最後に「駐輪する」があってこそ、あるべき世界が完成するのですから。

森井 最後のピースを日本がもっていたというわけですか。自転車駐車場に携わる者としてそれは興味深いですね。

小林 当事者である皆さんは気づいて

いないかもしれませんが、世界から見れば凄いとところに到達しているんですよ。

――「Velo-city」で世界に向けて積極的にPRすべきですね！

小林 この6月にはポーランドのグダニスクで「Velo-city 2025」が開催されます。日本の自転車駐車場業界は積極的に打って出るべきですよ。製品の輸出といった直接的な話ではなくても、日本の自転車駐車場の文化が海外に認められることで、業界の社会的地位向上につながると思います。世界が悩み始めた放置自転車対策の時代を日本はいち早く脱し、駐輪マネジメントの時代へと移行している。これは世界に先んじている、本当に凄いことです。

森井 力強い言葉をありがとうございます。今日は世界的視点を含め、自転車に関する興味深い話をたくさん伺うことができました。ありがとうございました。PP

聞き手：本誌発行人 森井 清（もりい きよし）

1993年東海大学大学院体育学研究科修了後、外資系保険会社を経て2002年に日本駐車場救急サービス株式会社入社。2005年同社代表取締役社長就任。2014年モーリスコーポレーション株式会社代表取締役社長就任。2008年サイカパーキング株式会社監査役就任。2016年同社代表取締役社長就任。

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

