

「“青切符”を過度に意識せずとも……」

安心して自転車を利用できる環境実現のため 道路に対する考え方のアップデートを

『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

森井 清

大阪公立大学 大学院 工学研究科
准教授

吉田 長裕

【プロフィール】 吉田 長裕（よしだ ながひろ）

大阪市立大学大学院にて博士号を取得し、2000年同大学 工学部 助手。2003年より大阪市立大学大学院 工学研究科 都市系専攻 講師、2013年より准教授（2022年4月より大阪公立大学大学院 工学研究科 准教授）。学際的なアプローチで交通安全科学に取り組む。研究テーマは、交通弱者の交通行動、交通事故リスクの統計的モデリング、交通安全を中心とした交通政策、交通事故回避のための先端技術評価、都市交通のグリーン化など。

自転車活用推進に何らかのかたちで関わっている人ならば、大阪公立大学 吉田長裕准教授の名を知らない人はいないのではないだろうか。日本も今でこそ自転車は「活用すべきもの」というポジションを得ているが、その機運が醸成される以前から、海外の自転車先進都市を数多く視察し、自転車の価値や安全・安心な自転車通行空間のあり方を日本に浸透させ、今につなげた重要人物の一人だ。大阪公立大学 文化交流センターにお招きいただき、じっくり話を聞くことができた。

対談収録：2025年10月23日

聞き手：本誌発行人 森井 清

司会：本誌編集長 山本 稔

海外30都市を巡り 自転車政策を現地調査

——まずは吉田先生のこれまでの歩みについて伺います。現在の研究活動につながる原点やきっかけはどのような……？

吉田 私は中学、高校ともに自転車通学だったこともあって「交通」や「まちづくり」に強い関心をもつようになり、大学（大阪市立大学：現大阪公立大学）では土木工学科に進学しました。

森井 学生時代から自転車の通行空間や安全に関する研究を？

吉田 私が学生だった1990年前後は、都市の課題といえば「環境」で、ヒートアイランド対策に関わっていました。当時、大阪市では地下水を活用した打ち水で冷却を図るとか、今では一般的になった保水性舗装の研究とか、そういったことが研究活動のメインでした。それと同時に「交通安全」をテーマとして、警察署や自治体と連携して歩行者や自転車など、生活に密着した交通安全対策の検討にも取り組んでいて、それがライフワークになっていました。そんな中、岡 並木さんの講演を聴講する機会があったんです。

——岡 並木さん（1926-2002）は都市交通に精通する著名な評論家です。

吉田 ご講演を聞いて、交通がいかに人

の生活と密接に関わっているか、改めて気づかされ、大きな感銘を受けました。

森井 それが今につながるきっかけになったのですね。

吉田 移動が果たすべき役割の研究に携わりたいと考え、大学院に進学することになりました。私個人としては、身近な友人を交通事故で亡くしていたこともあり、研究の道を進むならこの分野だと思ったんです。

森井 吉田先生は都市交通や自転車の通行空間に関する専門家の中でも「安全・安心」や「事故防止」に資する提言を強く発信されているイメージがありますが、そういった背景があったのですね。

吉田 実は「交通安全」というのは、様々な要素が複雑に関係するの、関係しないのかわからない現象なので、研究の対象としてはとても難しいんです。それでも、誰かがやらないといけませんので。

——吉田先生は海外の交通事情にも精通されています。

吉田 2007年に海外の大学で学ぶチャンスがあって、ロンドンで9か月ほど、交通安全に関する政策を重点的に学ぶことができました。その頃はちょうど、日本でも自転車政策に真剣に取り組もうという機運が高まりつつある時期だったので、帰国すると英国だけでなく、世界中の自転車政策がどうなっている

のか調べてほしいということを各界から求められるような状況でした。

森井 それで実際に海外視察を？

吉田 ええ、30都市ぐらいですね。欧米各地の現地調査を行いました。今につながる大きな経験だったと思います。

森井 世界を回ってどのような印象を受けましたか？

吉田 感じたのは戦略的アプローチの重要性です。歴史を紐解くと、移動手段として自転車が当たり前だったところにモータリゼーションの波が来て、すべて自動車へと切り替わった都市と、そうならなかった都市があります。今もオランダのアムステルダムやデンマークのコペンハーゲン自転車利用が3～4割あります。

森井 自転車活用への戦略的アプローチの有無が、その違いを生み出したということですね。

——吉田先生は国土交通省道路局の自転車活用推進本部が設置する「安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する会議」の委員を務められています。自転車ネットワークの整備のあり方を検討する会議ですね。

吉田 自転車通行のあり方については、やはり欧米にはいろいろな先駆的アイデアが見られますので、それらの類似概念をうまく採り入れていくべきだと思います。



学生時代のライフワーク：自動二輪車を対象とした交通安全対策立案のための調査（1999年 兵庫県）。
写真提供：吉田長裕氏（以下同）



森井 安全で安心できる通行空間であれば、自転車の利用も増えそうです。

吉田 現在、国と共同で進めている研究があって、それは、自転車乗車中に後ろから来る自動車に追い抜かれる際、どれ

ぐらいの間隔と速度であれば危険・不快に感じないのか、というものです。

森井 それは興味深いです。

吉田 得られた結果をモデル化し、自動車側にプログラムとして組み込むことも考えられます。今までは人間の感覚にアナログ的に頼ってきた部分を、システムとして介入させようという取り組みを進めているところです。

特定小型原付と自転車が共存するために必要なこと

——特定小型原動機付自転車が登場し、自転車と同じ空間を走るようになりました。

吉田 欧州などでは、徒歩の6km/h程度より速く、自動車の30km/hよりは遅い、中間の速度域である20km/h台で走行する専用空間をつくらう、というコンセ

プトが確立してきています。

これにより近距離の移動は自動車ではなく自転車や特定小型原付が積極的に使われるようになる可能性があります。欧州では速度による道路の階層化が進んでいて、ほとんどは30km/h規制で、50km/h、60km/hが出せる幹線道路では、原則的に自転車と自動車を分離した空間となっています。

森井 それが理想ですね。

吉田 そのような整備にどれだけ情熱・制度・予算を割けるかが、国によって違

うというのが実情ですね。

——続いて、自転車活用推進本部が現在策定を進めている「第3次自転車活用推進計画」に対する期待や、これからの自転車活用のあり方について伺います。

吉田 現行計画では、各地域の自治体に地方版自転車活用推進計画を立ててもらおうということで、400自治体での策定が目標として掲げられていたのですが、今のところまだ200ちょっとなんです。

森井 目標達成にはまだちょっと遠そうですね……。

吉田 東京や大阪など都市部では自転車のニーズがあるのですが、地方部ではほとんどが中高生の通学利用で、大人はほとんど使いません。よって、自転車のために道路空間を再配分する必要性をそれほど感じていないのだと思います。自転車ネットワークの整備についても、道路の端に矢羽根を路面表示するだけというところが多く、自転車の通行環境が良くなったという実感は今も持てない状況です。先ほど触れたように、自転車が安全・快適に走れる「中速帯」をしっかりと確保していくことが重要です。

森井 「自転車は車道通行」と喧伝するだけでなく、利用しやすい環境の創出が必要ということですね。

吉田 自転車が安心して通行できる環境のため、交差点を中心に考え直していかないといけないと思っています。今は歩行者と自転車の通行帯を分けましょうということで道路上に線を引くなどして自転車道っぽく整備する事例が出てきていますが、交通管理者側から見ると、交差点部ではその分けをなくして、歩行者と自転車が「ぐちゃぐちゃ」になるようにしているんですね。あえて。

森井 あえて、ですか。なぜでしょう？

吉田 自転車が自転車道っぽい区分のまま高い速度で交差点に進入してしまうと、自動車の左折巻き込みの事故を誘発する恐れがあるからです。なので、たとえ自転車であろうと電動キックボードであろうと、交差点のところはとにかく徐行させたい、というのが現状です。

■ ロンドンの通行空間の“変遷”

2007



2018



2024



上：ロンドン「Oxford Street」。混雑税導入によりタクシーとバスがほとんど、自転車は少ない。

中：同じくロンドン市内。2010年より自転車高速道路を導入、その後道路空間の再配分が進む。

下：「Oxford Street」。道路空間の再配分により、歩行空間拡幅、車道では、自転車物流、シェアサイクル利用が進む。

森井 だからあえて「ぐちゃぐちゃ」にしている、と。

吉田 欧米では自動車と自転車を分離した専用空間・専用信号の設置などにより、安全に交差点を運用するコンセプトが出てきています。日本でも道路構造・平面交差に対する考え方をアップデートしていくことはとても重要だと思います。

森井 自転車信号は効果が高そうです。

吉田 交差点の運用をアップデートすべきというのは、自転車のためだけに限りません。例えば熊本では、バスが一番左の車線からそのまま右折できるようにしているところもあるんです。

森井 本来は右折の際は右側の車線に移動する必要がありますよね。

吉田 バス停は道路の左側にありますので、バスは常に左車線を走行したまま、つまり左車線から左車線へ右折できるようにしたのです。

森井 理に合ったアイデアですね。

吉田 はい。自転車についてもそういった工夫ができるはずですよ。

青切符制度スタート 自転車が安心できる空間を

森井 自転車活用のためには、駐輪場の整備も重要だと思っています。

吉田 おっしゃるとおりです。自転車の難しい点は、車両が規格化されていない点だと思います。フレームの形状やタイヤのサイズなどが時代によって変化し、電動アシスト仕様で重くなり……駐輪場側は常に対応に追われるわけですよ。原付バイクも150ccサイズに大きくなって、それにも対応しなければならず、すごく大変だと思います。

森井 今はさらに特定小型原付の受け



入れも求められていますので……。来年春にはいわゆる「青切符制度」が始まり、罰則が厳しくなって乗りづらくなる懸念もある中、駐輪する場所も使いづらになってしまったら、本当に悪循環に陥つ

■ コペンハーゲンの自転車利用環境



- ① 自転車通勤時間帯。幹線道路では1日1万台を超える自転車交通量のあるところも(2017)
- ② 子ども達も自転車で移動している(2019)
- ③ 2006年に開通した自転車専用橋Brygge(2017)
- ④ 2016年に開通した歩行者自転車専用のInderhavnsbroen橋(2017)
- ⑤ 2015年に再整備されたNørreport駅の駐輪場(2017)

てしまいます。

——「青切符制度」の導入についてはどのような見解をお持ちですか？

吉田 制度が始まるといっても、自転車の通行方法に関するルール自体が変わるわけではありません。自転車に乗る際には、(道路交通法に基づく)細かいルールがたくさんあるのですが、一瞬一瞬、厳密に正しい判断をしながら走行するのは現実的にはなかなか難しいといえます。

——警察庁から、取締りに関する考え方を示す「ルールブック」が公開されました。

吉田 軽微の違反と重大で悪質な違反とがちゃんと分けられ、青切符の取締り対象のガイドラインが示されたことは、すごく大きな意味があると思います。

森井 取締りが怖くて自転車に乗れない、という「誤解」が減りますね。

吉井 自転車に関与する事故では、信号のない交差点での出会い頭の接触が多いのですが、要は自転車側がしっかり一時停止していないんです。そういった明確な違反に対して取締りが行われれば、一時停止が必要だと気づくきっかけにもなりますし、ルールをしっかり守る方向に向かっていくという期待ができます。細かな課題はありますが、自転車通行空間をしっかりと整備して、ルールの面でも安心して走れる場所を作ることが大切です。

日本初開催 「Velo-City」への期待

——2027年5月、日本では初となる自転車の国際会議「Velo-City」が愛媛県で開催されます。意義や期待について、お話しただけですか？

吉田 日本や世界が抱える課題を解決するための新しい考え方や取り組みが一堂に会することになりますので、お互いに情報交換することで次のステージに進むことを期待しています。海外からの参加者は、日本の取り組みに対して大きな期待を持っていると思います。すでに関係者が愛媛などを訪れていて、松山で自転車通学の多さを目の当たりにして、非常に驚かれています。日本以外でこんな光景は見られないと。女性の自転車利用の多さにも驚かれていますようです。

森井 自転車通学も、女性の自転車利用も、日本では日常的によく見るシーンですが、世界的にはそうではないのですね。

吉田 ここ大阪を視察された際も「自転車専用道が未整備なのに、なぜこんなにたくさんの自転車が走っているのか。しかも女性の利用も多い。これはすごい」と。

森井 そうなんですね。

吉田 海外の専門家は「自転車のための

インフラを整備しなければ自転車利用は増えない」とずっと言ってきたわけです。なのに、日本はこんなに自転車が利用されていると不思議がっていました。やはり国や都市によって異なる特性があるので、「Velo-City」での情報共有は大きな意味があると思います。

森井 駐輪場も日本独自の発展をしてきた面がありますよね。

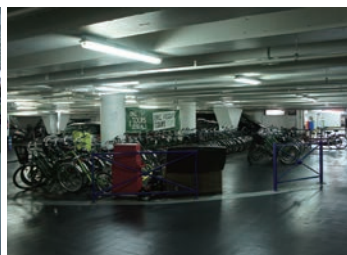
吉田 日本ほど駐輪場が多い国はほとんどありません。海外では、駐輪場がないから「自転車が盗難に遭うのが怖くて自転車を使わない」とか「週末にしか使わない」とか、そういうところが多いんです。

——日本ならではの自転車文化を広めるチャンスですね。

吉田 おっしゃるとおり、駐輪場に関する日本のノウハウを海外は求めていますし、逆に海外にも、例えばオランダにはICカードを活用した1万何千台という大規模かつ先進的な駐輪場もありますので、そういった情報の共有が期待されます。また、海外には例えば自転車専用の洗車機があったり、そういったものを日本も採り入れて、駐輪場に併設するというような展開も考えられますよね。

森井 お互いに学べるのが大いにありそうです。

■ モビリティハブ化したパリ市庁舎地下駐車場



シェアサイクルや小型EVなどのステーションが集約配置されているパリ市庁舎の地下駐車場(2015)

■ ユトレヒト 世界最大規模自転車駐車場



2019年オープンしたユトレヒトにある世界最大規模(1万2500台収容)の駐車場。場内には修理なども受け付ける自転車店もある(2019)

都市のスペースと 駐車場のあり方

——自動車の駐車場のあり方にはどのような見解をお持ちですか？

吉田 自動車という乗り物とその関連空間のあり方として捉えたと、効率化していける部分が多々あると思っています。都市部の自動車は止まっている時間が9割、走っている時間が1割と言われ、動かない時間のほうが長いんです。都市の中心部でそういう使われ方でいいのかということで、都市の生産性を上げるためにそういった「眠っているもの」の配置を変えていこうという考え方が出てきています。パリの市役所の地下駐車場に大変感銘を受けたのですが、そこでは電動の小型車や自転車など、あらゆるモビリティが全部そこにありました。

森井 まさに「モビリティハブ」ですね。

吉田 そのとおりです。それは2007年のことでしたが、その頃からすでに、駐車場に来てもうちょっと小さな乗り物にスイッチするとか、そういった観点で乗り換えをし、目的地まで適した移動手段で行こうとしていたわけです。そういったコンセプトが欧州では浸透していて、移動手段のシェアリングや、スペースの効率化といった方向にどんどんシフトしていっています。

森井 日本でもモビリティハブという考え方が浸透し始めているですね。最適な移動手段を選択することは、都市のスペースの効率化にもつながるわけですね。

吉田 おっしゃるとおりです。駅前のコインロッカーはあの小さなスペースで



自転車の交通安全に資する研究・論文も数多く発表している吉田氏。自転車乗車時にはしっかりとルールを守ることが大切だが、「通行空間がしっかりと整備されていれば、安心して自転車を走らせることができる」とも。（大阪駅すぐ近くの大阪公立大学文化交流センターにて）

1日数百円の料金が発生しますよね。スペースの価値はいろんな観点から見直されつつあって、どういう使い方が効率的なのか考える必要がありますし、車を置いておくより効果的な使い方も——例えば蓄電池を置いたほうがいいのか——あるかもしれません。交通に関しても、単一の車両を駐車するだけではなく、充電とか洗車とか、いろいろな付加機能が盛り込まれるなど、多様化していくと思います。

森井 現在も、時間貸し駐車場への充電設備の導入などは進んでいますね。

吉田 単一の機能ではなく、モビリティハブのようにいろいろなものをミックスしながら、必要としているところにサービスをパッケージ化して提供していくことになっていくと思います。今、この大阪の北区でもシェアサイクルを実験から本格導入へ移行していくことになっていますが、ここで考えたいのは、例えば公共交通機関は夜間はほとんど止まってしまおうという点です。

森井 電車や路線バスはそうですね。

吉田 早朝・深夜に働いている人たちは、公共交通機関は使えず、タクシーで帰らなければならないなど、利用可能な交通手段が限られています。

森井 確かに。昼間、公共交通機関によるサービスを受けている人と違うのは、働いている時間帯ですね。

吉田 例えば病院など24時間働いている方がいて、既存の公共交通機関だけではなかなかサービスを提供できなかったシーンに、交通サービスを提供することは、とても重要だと思っています。シェアサイクル・シェアモビリティには、そういった期待もあるのだといえます。

森井 駅前の駐輪場などでは、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、それが地域の人の移動を支える、確かな意義があるのだと改めて感じました。今日は道路空間のあり方から駐輪場・駐車場の役割まで、たくさんの“気づき”を得ることができました。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

