

みんな
てら

2009

SUMMER

31 夏号

◎特集

鉄道と端末交通の充実

[鉄道+都市型レンタサイクルの可能性]





「第3回『私とみんなつ』 小学生新聞コンクール」を実施

(社)日本民営鉄道協会は、7月1日(水)より、「第3回『私とみんなつ』小学生新聞コンクール」を実施します。鉄道や民鉄を題材に新聞を作成してもらうことで、その必要性についてより理解を深め、さらに関心をもってもらいたい——全国小学校社会科研究協議会の後援を得て始まった小学生新聞コンクールも第3回を数え、今年は「くらしと鉄道」をテーマに作品を募集します。



応募要項 (概要)

- 募集対象——小学生(全学年)
- テーマ——「くらしと鉄道」 毎日の生活を通して鉄道・駅について興味や疑問に感じたことを題材に、自分で調べてまとめ、新聞形式で発表してください。
- 募集期間——2009年7月1日(水)～9月30日(水)
- 審査委員——全国小学校社会科研究協議会、(社)日本民営鉄道協会 ほか
- 表彰
 - <個人賞部門>
 - ・最優秀作品賞 1名/賞状楯・副賞 (10万円相当の賞品)
 - ・優秀作品賞 5名/賞状楯・副賞 (3万円の図書カード)
 - ・審査員特別賞 7名/賞状楯・副賞 (1万円の図書カード)
 - ・佳作 20名程度/賞状・副賞 (3千円の図書カード)
 - <学校賞部門>
 - ・最優秀学校賞 1校/賞状楯・副賞 (10万円相当の賞品)
 - ・優秀学校賞 2校/賞状楯・副賞 (5万円の図書カード)
- 審査員特別賞 2校/賞状楯・副賞 (2万円の図書カード)
- <記念品> 作品の応募者全員
- 発表——2009年12月中旬:入賞者には学校を通じてご連絡いたします。
2010年1月9日(土)予定:表彰式を行います。
最優秀作品は2010年2月頃、ポスターとして協会加盟会社71社の約3000の駅に掲出いたします。
- 応募・問い合わせ先
〒100-8171 東京都千代田区大手町2-6-1 朝日生命大手町ビル16階
社団法人日本民営鉄道協会「私とみんなつ」小学生新聞コンクール事務局
TEL 03-5202-1402 (広報課)
<http://kids.mintetsu.or.jp/>
応募用紙に必要事項を記入のうえ、ご応募ください。
応募用紙は、日本民営鉄道協会のホームページ内にあります。

主催：社団法人 日本民営鉄道協会 後援：全国小学校社会科研究協議会

応募要項など、詳しくは日本民営鉄道協会ホームページをご覧ください。

<http://kids.mintetsu.or.jp/>

② **みてつだより**
第3回「私とみてつ」小学生新聞コンクールを実施

④ **みてつインフォメーション**
社団法人日本民営鉄道協会 第87回定時総会を開催

⑥ **基調報告⑩ — 鉄道の未来学**
都市交通計画における「自転車」の今日的役割
●京都大学大学院工学研究科教授 藤井 聡

特集／鉄道と末端交通の充実
[鉄道＋都市型レンタサイクルの可能性]

INTERVIEW

⑩ **鉄道＋都市型レンタサイクルで
お客さまの移動を
完結させる。**

●阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部長 上村 正美

REPORT

⑭ **レンタサイクルで
所有からシェアリングへ。**

●阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 調査役 山西弘剛
●阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 調査役 九後順子
●株式会社阪急レールウェイサービス 関連事業部 施設営業課 課長 寺西康祐

CLOSE UP

⑳ 「歩くまち・京都」の
自転車政策とまちづくり。

●京都市建設局 土木管理部 自転車総合政策担当部長 二木久雄

World Report

⑳ **第1回
パリのレンタサイクル
「ヴェリブ」の人気と実力**

連載⑫ — リレーエッセイ

⑳ **「線路脇の家」**
●作家 宮下奈都

連載⑬ — 鉄道と映画

㉑ **「セントラル・ステーション」**
●財団法人運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

連載⑭ — 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

㉒ **東武鉄道線路案内**
●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



みんてつ

夏号
SUMMER

CONTENTS

No. 31

2009

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立され、71社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を回り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入しておりません。

みんなつインフォメーション

社団法人日本民営鉄道協会

第87回定時総会を開催

日本民営鉄道協会は、平成21年5月29日(金)に、東京都千代田区の経団連会館において、『第87回定時総会』を開催、総会決議を採択するとともに、役員を選任しました。



第87回定時総会では、平成20年の事業報告及び収支決算、平成21年度の事業計画及び収支予算並びに会費について承認した後、総会決議を審議し、採択しました。また、役員を選任では、新会長に上條清文東京急行電鉄会長を選任しました。

——決議項目——

1. 安全・安心対策の推進
2. 民鉄関係予算等助成制度の拡充および民鉄関係税制の改善
3. 環境対策の一層の推進
4. バリアフリー化等鉄道サービスの更なる向上
5. 鉄道整備の円滑化および鉄道とまちづくりの連携施策の推進
6. 地方民鉄再生・活性化の推進

——新役員——

会長	上條 清文	東京急行電鉄会長 (新任)	副会長	明松 亮一	神戸電鉄会長 (再任)
副会長	石渡 恒夫	京浜急行電鉄社長 (新任)	副会長	桑名 博勝	富山地方鉄道社長 (再任)
副会長	木下 栄一郎	名古屋鉄道社長 (再任)	副会長	大田 哲哉	広島電鉄社長 (再任)
副会長	坂井 信也	阪神電気鉄道社長 (新任)	(役職については5月29日現在)		

安全輸送を確保し 環境負荷の低い社会づくりに貢献



社団法人 日本民営鉄道協会 会長

かみ じょう きよ ふみ

上條 清文

(東京急行電鉄株式会社 会長)

本日の総会におきまして、日本民営鉄道協会の会長に選任されました東急電鉄の上條でございます。今後二年間、民営鉄道業界の発展のため、会長としての職責を全うする所存でございますので、どうかよろしくお願いいたします。

民営鉄道の輸送実績は、近年ようやく全体として向上きに転じたところでしたが、昨年来の急激な景気後退に伴い、需要の伸びが鈍化するなどの影響が出始めているところでもあります。さらに人口減少や高齢化が進行していることを考慮しますと、今後の輸送動向は樂觀できないものとなっております。

鉄道事業者におきましては、安全輸送の確保が最大の使命であります。日々の列車運行の安全確保に万全を期することはもとより、技術基準の見直しに伴う安全施設・設備の整備を着実に進めるとともに、鉄道事業法に基づく全社的な運輸安全マネジメント制度の定着等を通じて、安全性の一層の向上に努めて参りたいと存じます。

輸送サービスの向上につきましては、通勤・通学の利用客をはじめ、高齢者、幼児、また日本を訪れた外国人にも、快適で便利な鉄道であるよう、混雑路線の輸送力対策、乗り継ぎ利便性の向上、駅施設のバリアフリー化など様々な取り組みを引き続き進めていく所存であります。

地球温暖化対策も、大きなテーマとなります。年末には、ポスト京都議定書問題について合意を目指す国際会議が予定されていますが、鉄道は旅客一人当たりの二酸化炭素排出量が小さい、「環境にやさしい」交通機関であります。事業者自ら省エネ車両の導入等の対策を推進するとともに、鉄道の利用促進を通じて、経済社会の活力を損なうことなく、環境負荷の低い社会づくりに貢献して参りたいと存じます。

さて、地方の中小民鉄は、おしなべて厳しい経営状態が続いています。事業者の経営努力はもちろんですが、地域の皆様のご理解のもと、国や地方公共団体の支援制度を活用しながら、事業再建や利用促進に努めていくことが何よりも重要であり、協会としても可能な限りの応援をしていきたいと考えております。

私ども民営鉄道を取り巻く情勢は決して樂觀できるものではありませんが、事業者として経営上の諸課題に着実に対応していくとともに、業界全体として、利用者や地域社会の期待に応え、公共的な使命を果たして参りたいと存じますので、報道各社の皆様方には、一層のご理解、ご支援をお願いいたしまして、就任の挨拶いたします。

(総会後の記者会見より)

1. 自転車という存在の「曖昧さ」

長い間、自転車は日本の都市交通計画の中で、「脇役」として扱われ続けてきた。そしてそれ故に、自転車については十分に検討されることもなく、長らく「曖昧」な存在のまま放置されてきた。そしてその結果として、道路交通法上は「車両」と明記されているにもかかわらず、現実の人々の意識の中では車両というよりはむしろ「歩行者」により近い存在と認識されて続けてきた。

さらに言うなら、自転車の曖昧さは、自転車が「よい」存在なのか「わるい」存在なのかという価値判断においても存在していた。自転車はクルマと同様に出発地や出発時刻を自由に選ぶことができるような「高い利便性」を持ち、しかも「健康的」で「環境に優しい」交通手段と目されている。ところがもう一方において、都市交通における重要な問題の一つが「自転車の駐輪問題」であり、円滑な歩行を妨害するばかりではなく、無秩序な駐輪が景観の悪化に大きく貢献し続けている。また、「安全」の観点から考えれば、自転車は被害者にも加害者にもなり得る。車道を走れば自らが事故の危険にさらされる一方で、歩道を走れば歩行者を事故の危険にさらすこととなる。

すなわち、自転車は一面では社会的に望ましいものであるが、別の一面に

おいては社会的に望ましくないものなのである。自転車がこのように「両義的」な存在であるが故に「自転車交通の重要性」がしばしば主張される一方で、場合によっては自転車が「邪魔者」であるかのように扱われてきたのである。

2. 自転車の本来的意義

しかし、自転車には、都市交通において他の手段では代替できないような重要な役割を担い得る重大なる意義を持つている。自転車の都市交通計画上の意義——それは次のような極めて単純な考察から浮かび上がるものである。

「人間の移動の基本は歩くことである。しかし、それだけでは遠くに行けない。したがって、クルマや鉄道などが必要とされる。

ところが、徒歩とクルマ・鉄道だけでは、人々の移動を全て保証することはできない。それ故、徒歩でもクルマでも鉄道でも行けない場所への移動を保証する交通手段が必要となる。そして、その交通手段として、例えばバスやタクシー等が重要となる。しかし、バスや路面電車は路線が限られているし、タクシーは料金が大きい。

それ故、クルマほど速くなくてもいいが徒歩よりは早く、トリップ距離もさして長くはなくてもよいが徒歩よりは遠くに行くことができ、出発時刻や

鉄道の未来学

基調報告——30

モータリゼーションに伴うエネルギー問題や環境問題、脱クルマ社会の大きな流れを受けて、「自転車」が最も身近でクリーンな乗り物として注目されている。しかし「自転車」を交通手段として活かすためには、都市交通計画の中に、「自転車」を明確に位置づけることが必要だ。

京都大学大学院工学研究科教授

藤井 聡

Satoshi FUJII

京都大学工学部卒業、同大学大学院工学研究科修士課程修了。京都大学助手、同大学大学院助教授、東京工業大学大学院助教授、同教授を経て、2009年4月より京都大学大学院工学研究科教授。専門は土木計画、交通計画、交通工学。03年土木学会論文賞、05年林知己夫賞、07年文部科学大臣表彰・若手科学者賞を受賞、また06年に『村上春樹に見る近代日本のクロニクル』にて表現者奨励賞を受賞。著書に『社会的ジレンマの処方箋』『合意形成論』（編著）等。

都市交通計画における「自転車」の今日的役割

目的地を自由に選択できて、しかも、料金がほとんどかからない、というような交通手段がもしもあるのなら、人々はその移動手段を頻繁に使い続けるであろう」

言うまでもなく、その交通手段こそ「自転車」である。こう考えれば、自転車を利用する都市生活者が一定以上存在するという事態は論理的必然なのであり、それ故に、自転車を都市交通計画に極めて重要な存在のだと結論づけることができるのである。

3. クルマと自転車の排他的関係

このように、自転車は、都市交通計画の中で重要な意義を担う存在となり得る。しかし、それはあくまでも「可能性」の次元の議論にしか過ぎない。なぜなら、いかに自転車が重要な存在と「なり得る」としても、自転車の存在が重要な存在として取り扱われず、些細な問題として扱われ続けるという「シナリオ」も十分に考えられるからである。

実際、もしも人々がクルマに依存し続けている都市であるならば、自転車が活用される見込みはほとんど無い。なぜならクルマは、いつでも、どこへでも、どのような状況でも、活用できる手段であり、自転車が入り込む余地の全てを剥奪してしまうからである。観光地

へも、会社へも、そして近所のスーパーへも、いずれもクルマ「だけ」で訪れることができる。ところが、人々がクルマ以外の手段を活用して暮らす都市であるならば、自転車は非常に重要な交通手段として浮上することとなる。例えば、買い物や通勤等の短距離、中距離のトリップにおいても、駅への端末トリップにおいても自転車が活用されることが期待されることとなるのである。つまり、クルマ依存型都市においては自転車の重要性は低下せざるを得ない一方で、鉄道などの公共交通を重視する非クルマ依存型の都市においては、必然的に自転車が重要な手段となるのである。

4. コンパクトシティと自転車

以上の議論はすなわち、「自転車交通を明確に都市計画に位置づけるか否か」という問いがそのまま「クルマ交通を都市交通計画の中でどのように位置づけるのか」という問いと表裏をなしていることを意味している。クルマを必ずしも唯一の交通手段と位置づけない都市交通計画を考えるのなら、必然的に公共交通と共に、自転車交通も重視せざるを得なくなるからである。

ここで、まちの賑わいのためにも、景観や環境のためにも、そして人々の健康的で豊かな暮らしのためにも「都市」なるものはクルマに依存しないも

のへと変容していくことが重要なのだ、と議論されることが近年特に強くなっている点に着目してみよう。具体的に言うならば、郊外化が無秩序に進展した都市ではなく、きちんと有機的なまとまりを持つ「コンパクトシティ」、あるいは「持続可能な都市」の実現が多く都市交通計画者の共通の願いとなってきた。この点を踏まえるならば、自転車交通の問題はただ単に重要な問題で「あり得る」というばかりではなく、重要な問題として取り扱う「べき」なのだ、という結論を導くことができよう。

5. 自転車はモーターシフトに

おける強力な武器

ただし残念ながら、現状の多くの都市はコンパクトでも持続可能でもない「クルマ依存型の都市」である。それ故、現実にも求められているのは、過度にクルマに依存する都市からの「変容」である。

そしてこの「変容」はマクロにみれば、クルマ依存都市からの「都市変容」を意味するが、ミクロにみればそれは一人ひとりのクルマに過度に依存するライフスタイルからの「行動変容」を意味する。そしてそのクルマからの「行動変容」(あるいはモーターシフト)を目指した取り組みのなかで、「自転車」はきわめて重大な役割を担うこととなるのである。

るのである。

事実、クルマからの転換を目指した「モビリティ・マネジメント」と呼ばれるさまざまな取り組みによって交通手段を変えた人々が、クルマの代替手段として何を利用しているのかを調査したところ、多くのケースにおいて自転車は、公共交通と並んで最も人気のある交通手段であることが示されている。具体的には、モーターシフトをした人々の半分弱から3分の1程度が自転車をクルマの代替手段として利用していることが示された。この水準は公共交通に転換した人々と同程度である。さらに、公共交通に転換した人においても「端末交通」として自転車を利用しているケースも多く考えられることから、実質的にモーターシフトにおいて「最も利用されている手段」は、鉄道でもバスでもなく、自転車であることが示されているのである。

考えてみれば、クルマを利用する人は、好きな時に好きなところへ移動することに慣れ親しんだ人々である。それ故、待ち時間があり、駅やバス停まで歩くことを要請される公共交通にいきなり転換するにはそれなりの抵抗感がある。しかし、自転車は(雨さえ降っておらず、かつ勾配がなければ)、クルマと同様に待ち時間もなく駅やバス停まで歩くことも不要である。それ故自転車は、クルマに依存する人々がクルマ以外の生活に馴染むためのいわば「リ

「ハビリ」の手段として重要な役割を担い得るのである。事実、交通手段の転換に伴う心理的抵抗感についての研究からも、自転車への心理的抵抗感は公共交通へのそれよりも小さな水準であることが学術的に明らかにされている。こう考えれば、クルマから他手段に転換した人々の中で自転車に転換する人が「最も多い」という結果が得られたことも、必然だったのだということができよう。

以上の議論はすなわち、クルマからの行動変容、モーダルシフトを目指すにあたって、自転車は「最も強力な武器」である、ということを示唆しているのである。

6. 自転車のあり方を

今一度考えてみる

このように、自転車を都市交通計画の中で明確に位置づける必要性は、あるべき都市の形を考える上でも、そしてとりわけ、クルマ依存型の都市からの転換を考える上でも、非常に大きなものである。

しかし、冒頭でも指摘したように、これまでの都市交通の議論の中で自転車は常に「脇役」の地位に甘んじてきた。それ故、われわれ関係者の精神の中には、自転車をいついっしょに軽くみてしまふ精神的な習癖のようなものができあがっているように思う。しかし、そ

の習癖故に、自転車は相変わらず重視されずに、適切に活用されたのならば発揮されたであろうその潜在的な効力を、公共交通の活性化に対してもコンパクトシティの実現に対しても発揮することができないままに終わってしまふことが多々あるに違いないのである。それは何とも、もったいない、不合理なことではなからうか。

だとするならば、例えば鉄道関係者であるならば、それぞれの駅の駅端末交通を考えると、自転車を十二分に活用しているか否かを見直してみる価値はあるに違いないのである。場合によっては、レンタサイクルシステムを導入し、それによって鉄道の利用促進が大いに進展するような駅が見つかるかもしれないし、あるいは、放置駐輪問題が大いに軽減、解消するような駅も見つかるかもしれない。あるいは、今までの地域の勾配が強いためにレンタサイクルを導入することを控えていた駅でも、「電動アシスト」の自転車を導入すれば、十二分に事業が成立するような駅があるかもしれない。事実、筆者は現在、長い坂の上の職場に通っているが（これがまた、本当に長い坂なのである）、最寄り駅のレンタサイクルで貸してくれる電動アシスト付き自転車を駅から毎日活用している。少なくとも筆者の見立てでは、利便性、経済性の点からも、そして自分自身の健康維持の観点からも、この手段が最も合理性

の高い通勤手段であると感じている（なお、面白いことに、その駅には4台しか導入されていないのだが、あまり借りられておらず、筆者はほぼ毎日活用できてしまう。経済性に敏感な学生が多く利用するこの駅で、これほど経済性・合理性の高いこの手段が活用されていないのは、一重に「広報不足」が原因であるように思う。ここでもやはり、モビリティ・マネジメントの重要性を個人的に体感しているところである）。

いずれにしても、都市交通の関係者は今一度、「自転車」というキーワードを巡って、もう少し真剣に、あれこれと柔軟に考えてみるべきなのではなからうか。例えば、前に述べた筆者の通勤について言うならば、その駅に電動アシストの自転車をもっと多数導入し、然る後に、大学で効果的にモビリティ・マネジメントを展開すれば、大学へのモビリティの質も向上し、自動車アクセスも減少し、駅利用者も増進する見込みは大いにあるように思う。こうした検討を、それぞれの駅で展開すれば、まだまだ公共交通と地域の双方が改善していくことがあり得るのではないかと思うのである。

7. 都市交通手段としての

自転車の役割

このように、鉄道を含めた都市交通を考えると、自転車の相対的な位

置づけを、より向上させていくことが、強く求められているのである。

しかしだからと言って、自転車の地位を極限にまで高めさえすればそれでよい、というような単細胞的な話はない。なぜなら少なくとも都市においては、自転車よりもより優先すべき存在、例えば「歩行者」があるからである。

例えば、まちなかの、歩行者天国を考えてみよう。人々が集いゆったりと歩くその賑わいある風景は、都市交通計画者の理想とする一つの形である。しかしそこでもしも、その人々が全て自転車を利用していたと想像してみよう。それはすでに「賑わい」などではなく単なる「混雑」としか言えぬ状況である。この簡単な想像を行うだけで、少なくとも人々が集う場所には、自転車はふさわしくない手段であるということがわかるだろう。

もう少し理論的に考えるならば、次のように考えることができる。

まず、都市という場所は、多くの人々がさまざまな活動を行おうとする場所のことを言う。したがって、必然的に、一人の移動に割り当てられる面積が限られたものとなる。そして、一人あたり割り当てられる移動中の面積が最も小さい移動手段は「徒歩」である。その一方で、自転車はいかにクルマよりは小さな車両とはいえ、歩行者の数の倍の面積を必要としており、都市で許



容される水準を超過してしまう危険性が高い。だからこそ、徒歩を自転車よりも優先すべきだと結論づけることが可能となるのである。

さて、この考え方をさらに拡張するならば、公共交通と自転車のいずれを優先すべきか、という問題にも一定の決着をつけることができる。結論から言うなら、十分な公共交通利用者が見込めるような場合には公共交通を、そうでない場合には自転車を優先すべきであろう、というものである。

まず、十分な公共交通利用者を見込める場合には、公共交通利用者一人あたりに割り当てる移動のための面積が十分に小さなものとなる。さらに、公共交通の車両は皆で「共有」するものであり、必然的にまちなかに駐車場は不要であるが、自転車交通は常に駐輪場を必要とする。しかも、駐輪場ほど、

何ものをも生み出さない土地利用はな。そうした無駄な土地利用は、都市部以外の郊外などでは許容されるものではあるが、さまざまな形で有効に活用できる都心部においては、純粋な「空き地」を除けば、最も「もったいない」土地の使い方である。かくして、公共交通の需要が一定程度見込める状況であるなら、自転車よりも公共交通に優先権を付与することが適当だと言うことができるのである。

しかし、こうした諸点を勘案してもなお、公共交通の利用者が十分に望まないならば、無理をして公共交通を運営するよりはむしろ、自転車を有効利用することが望まれる。例えば、郊外のショッピングセンターや人口規模の小さな地方都市などでは、人口密度の低い広い地域からの来訪者を受け入れているため、必然的に、バスや軌道を

整備することが難しい。仮に公共交通を整備したとしても需要は一定水準以下となり、一人あたりに必要な移動面積も自転車のそれよりもより大きな水準となってしまう場合も考えられる。したがって、自転車を有効利用することが必要となる。

以上のように考えるなら、少なくとも一定程度の公共交通需要が見込める都市においては、

徒歩V公共交通V自転車V自動車

という優先順位で、都市交通計画を進めていくことが必要であると論理的に結論づけることができる。なお、一台の車両を共有するレンタサイクルは、一日トータルで考えれば移動のために必要とされる面積は個人所有の自転車よりも格段に小さなものとなるのであ

り、それ故、必然的に、公共交通と自転車の間に位置づけることができることとなる。

さて、ここであえて言うまでもないが、これはあくまでも優先順位なのであって、都市にクルマや自転車が一切いらない、と主張しているわけではない点にご留意いただきたい。繰り返しとなるが、例えばクルマからのモーターシフトにおいては自転車こそが最も強力な武器となり得るのである。しかしそれと同時に、公共交通が十分に成立するような都市においてあえて軌道の代わりに自転車道を整備したり、さまざまな公共施設や商店を配置して魅力ある駅前空間を創出できる状況にあるにもかかわらず巨大な（そして、おそらくは無粋な）駐輪場を建設するような愚を避けることもまた、求められているのである。

いずれにしても、われわれは自転車の「両義性」を十二分に理解し、いわば「自転車原理主義」とでも呼ぶような精神に陥ることを避ける一方で、自転車を無視し続けてきた愚かなる不条理をこれ以上繰り返さない柔軟な態度と決意を携えることが必要とされているのである。そうした調和あるバランス感覚の下、自転車を適切に、かつ、強力に都市交通体系の中に位置づけていくことが、今こそ求められているのである。



特集
鉄道と末端交通の充実
[鉄道 + 都市型レンタサイクルの可能性]



鉄道+都市型レンタサイクルで お客さまの移動を 完結させる。

阪急電鉄が都市型レンタサイクル事業を開始して、今年で10年目を迎える。
鉄道事業者として、末端交通を整備し、出発地から目的地まで乗客の移動を完結させる。
その末端交通手段として阪急電鉄は自転車を選択、
2000年3月に神戸線西宮北口駅を第1号に「阪急レンタサイクル」を立ち上げた。
以降、駐輪場と一体化した事業展開で、着実に拠点を増やし続けている。
阪急電鉄株式会社都市交通事業本部 上村正美都市交通計画部長にお話をうかがった。

文●茶木 環 (ジャーナリスト) 撮影●織本知之

阪急電鉄株式会社
都市交通計画部長
都市交通事業本部
上村正美
Masayoshi UEMURA



メンテナンスされた自転車が整然と並ぶ阪急レンタサイクル営業所。

レンタサイクルは都市の合理的なシステム

自転車を端末交通手段に

——鉄道事業者がなぜレンタサイクル事業を手掛けたのか、事業導入の経緯からお聞かせいただけますか。

上村 レンタサイクル事業の検討が始まったのは1998年頃です。

鉄道事業者にとっては、鉄道を利用してもらうことが第一義ですが、鉄道サービスだけではお客さまの出発地から目的地までの移動を完全にカバーすることはできません。鉄道をより多くの方々に利用していただくためには、鉄道がカバーしきれない部分、いわゆる「端末交通」を整備して利便性を高めていくことが必要です。

出発地から駅まで、駅から目的地までの移動をどのような交通手段でカバーするか。グループ内にはバス会社やタクシー会社もあり、それらが重要な端末交通手段であることに変わりはありません。けれども、97年の京都會議以降、交通にも「環境」という視点が強く求められるようになっており、当時はちょうど自転車が環境にやさしいと注目され始めたときでした。

バスやタクシーと同じように、端末交通手段の一つに自転車を活用することはできないか——行き着いた答えがレンタサイクルです。当時、鉄道計画室長だった角和夫 現阪急阪神ホールディングス代表取締役社長の指揮の下、事業化の検討を重ね、2000年

3月、神戸線西宮駅北口に最初の「阪急レンタサイクル」を開業しました。

現在は、阪急沿線に「阪急レンタサイクル」営業所を12駅に、小規模型の「阪急レンタサイクルStyle」営業所を6駅に展開しています。さらにグループ内の能勢電鉄沿線の1駅でレンタサイクルを運営しています。

——自転車を都市交通の一端を担うものとして位置づけられたわけですね。

上村 都市交通というジャンルでみると、鉄道もバスもタクシーも自転車も全部ひっくるめて、それが都市交通であるという考え方ですね。当社は早くからそういう意識を持っていましたから、バスやタクシーと同じように自転車も事業として取り組むことができたのだと思います。

鉄道を「幹」とするならば、端末交通手段は「枝葉」です。枝葉が大きく豊かに繁れば、幹もしつかり太くなる。端末交通手段を整備して駅勢圏を広げることが、鉄道のお客さま増加につながり、ひいては沿線価値を向上させると考えています。

——その自転車事業ですが、立ち上げから、赤字を出さない仕組みで始められたとお聞きしています。

上村 持続的な運営のためには、ビジネスとして成り立つことが基本です。指揮を執った角社長は、赤字の出ないレンタサイクル事業の立ち上げを目指していました。ポイントは、有料駐輪

場の活用です。

もともと駅までの交通手段として自転車を利用するお客さまが多く、放置自転車対策が課題になっていたことから、当社では早くから駐輪場の整備を進めてきました。高架下あるいは高架化で新設された駅施設に、有料の駐輪場を設置してきたのです。

レンタサイクルは無人化が難しいサービスですが、係員が常駐する有料駐輪場の一部スペースを利用してレンタサイクルを設置すれば、初期投資も人件費も最小限に抑えられます。係員には双方の施設の管理、運営を担ってもらう。レンタサイクル単体で収支のバランスを取るのには難しいけれども、駐輪場・レンタサイクル事業全体でなら採算が取れるという考え方ですね。

——自分の自転車で利用できる有料駐輪場があると、レンタサイクルを利用するお客さまに影響は出ませんか。

上村 自分の自転車を持つのとレンタサイクルを利用するのと、どちらが得かという点に言えば、開業時からレンタサイクルの定期利用料金を駐輪場の利用料金より数百円程度安価に設定してきましたし、営業所によって異なっていた料金を、この2月からは一律1700円に引き下げています。

料金以外でのメリットも大きいと思いますよ。有料駐輪場は契約時に指定された区画に止めなければなりません。レンタサイクルなら駐輪スペースに

置いておけば係員が整理してくれます。自分でメンテナンスをする必要がなく、常に手入れが行き届いたきれいな自転車に乗ることができずから、非常にラクだし合理的です。

所有するからシェアする自転車へ

——所有せずに使用する、たいへん合理的なシステム、というわけですね。

上村 レンタサイクルとは言いですが、自転車を借りるというより、1台の自転車を複数人で使用する、シェアすると考えていただいた方が適切でしょう。

例えば、昼間は買い物や通院する人、得意先回りの営業マンなどビジネスマンが使い、返却する。その自転車を、夜は通勤通学で駅から自宅に帰る人が使い、翌朝返却する。1台の自転車を無駄なく活用できるので環境にもやさしい。きわめて合理的なシステムです。

また、有料駐輪場の場合、規格が異なる自転車を容易に入れ込めるようにするため、相応の広さが必要ですね。これに対し、レンタサイクルは車体規格が均一で通路が不要なため、限られたスペースに詰めてたくさん自転車を収容することができ。駐輪場の収容台数には限りがありますから、一人でも多くの方に自転車を利用していただくためには、個人所有している利用者にレンタサイクルに切り替えてもらい、限られたスペースをより有効に活用す

ることが望ましい。それが、放置自転車のないきれいな駅周辺の実現につながっていきます。

いま、さまざまなシェアリングシステム



阪急レンタサイクル（定期利用）の貸し出し・返却は端末に会員カード（定期利用）をタッチするだけ。



阪急宝塚線三国駅の阪急三国駐輪センター。2001年、駐輪センター内に阪急レンタサイクルが開業した。

ムが話題になり、車を共有するカーシェアリングが注目されています。同じ流れて、自転車もシェアリングしようという流れが生まれつつあり、レンタサイクルのニーズは今後、増大していくだろうと思います。

自転車にかかわるサービスの一本化

——レンタサイクルの営業所展開は、駐輪場の整備が重要なファクターになりますね。

上村 連続立体交差事業で高架化した豊中駅で改札北側の駐輪場を計画していたとき、角社長から「改札近くの便利などところに商業施設ばかりをつくるのではなく、できるだけ改札に近い場所に駐輪場をつくるように」との指示があり、それ以降、当社では、できるだけ駅の近く、便利な場所に駐輪場の整備を進めてきました。レンタサイクルは、

大都市交通センサスでの端末交通調査などで一定以上の自転車利用があった駅のなかでも、こうした好立地の、営業所を併設できるだけの広さがある駐輪場で、かつ管理者が常駐していることを条件にオープンしています。加えて、駐輪場の中でも駅が一番近いポジションにレンタサイクルのスペースを確保してもらおう。利用していただくためには、少しでもレンタサイクルの方が安く近くて便利、にしなければいけませんから（笑）。

——駐輪対策についてはいかがですか。
上村 駅周辺に、コイン式時間貸し駐輪場の整備を進めています。

駅周辺の放置自転車には、二つのタイプがあります。一つは、自宅から駅までの交通手段で自転車を使い、夕方までそのまま止めておくという人。もう一つは、駅周辺に短時間の用があり、その間だけ止めているというケースです。

放置自転車の台数分の駐輪場を確保するには、駅から離れた場所に設置するしかありません。けれども、駅から離れば離れるほど、利用者は減っていきます。自転車に乗ってきた人は駅の近くに止めたいから、駐輪場が駅から遠いと、いけないと分かっているにもかかわらず、違法駐輪してしまつた。

駅から歩いて5分の駐輪場に1日100円で止めるより、1時間100円かかっても駅前に駐輪したい——多少お金がかかっても、駅に便利な駐輪機があれば使いたいというニーズがあるのです。コイン式時間貸し駐輪機はこれに使えるもので、現在14駅19箇所を設置しています。どこの駅でも非常に高い稼働率を示していますね。

われわれ鉄道事業者サイドとしても、これまで駐輪場が設置できなかった場所でも、このコイン式時間貸し駐輪機なら設置できますから、徐々に増設していく方針です。

——利用者には選択肢を提供することですね。



放置自転車の解決は、 きれいに並べることから

上村 ええ。自転車の利用については、1カ月・3カ月の定期利用、1日利用、時間利用が選べるレンタサイクルを提供する。自転車を自分で所有したい方には有料駐輪場をご契約いただく。駐輪場については、長時間あるいは少し遠くても料金が安いほうがいい方には駐輪場を、利用時間が短い人や駅から近い場所に止めたい方にはコイン式時間貸し駐輪場をご利用いただく——それぞれのニーズに合うメニューがあれば、お客さまに自分の価値観で選んでいただくことができます。駐輪場とレンタサイクルが一体となった「サイクルサービス」ですね。これらのメニューをフルスペックで提供できる駅を増やしていきたいと思っています。

放置自転車対策は連携が重要

——放置自転車対策にも熱心に取り組まれているところかっています。
上村 放置自転車は、まち全体の問題であり、鉄道事業者である当社としても問題解決の取り組みに積極的に協力する義務があると認識しています。主体となる自治体、道路や交通を管轄する行政機関、駅や周辺の土地を所

有するわれわれ鉄道事業者の連携が重要です。啓発活動を行うかたわら、放置禁止区域を設定して、放置自転車を撤去する。受け皿として駐輪場を整備する。法整備を進める。こうした対策をシステマチックに実施していかなければ、効果は期待できないでしょう。時間がかかるし、難しいことではありますが、自治体や行政機関と連携して取り組んでいきたいと考えています。

——放置自転車対策はきれいなまちづくりに通じます。

上村 「自転車が悪魔だから撤去してくれ」という声がわれわれのところにも届くのですが、撤去しても、その自転車はどこかに移動するだけです。最もシンプルで根本的な解決策は、いきなりなくすというのではなく、きれいに並べることかと考えます。

ヨーロッパ、例えばコペンハーゲンの駅前広場には駐輪場があり、自転車が整然と並んでいます。景観上、何の問題もありません。日本でも、まずは自転車を邪魔者にならない感覚を持つてもらおうようにして、駐輪機や駐輪場を計画的に導入していく。雑然と放置してあるから汚いのであって、整然と並べたらきれいな端末交通です（笑）。地

域のコンセンサスが必要ですが、そうした取り組み方も可能ではないかと思えます。

——自転車事業にビジネスチャンスはありますか。

上村 放置自転車だって考え方によっては「宝の山」です（笑）。あの膨大な数の自転車を、きちんと駐輪場に入れているだけのようになれば、収益が上がりそうです。こちらからの働きかけ次第で、その持ち主が自転車所有からレンタサイクル利用にシフトする可能性も十分あります。

レンタサイクルの新しいサービス開発にも、精力的にも取り組んでいきたいと思っています。当社がレンタサイクルの事業モデルを組み立てる際には、既に「駅リンクくん」の名称で事業を展開していたJR西日本さんに多くのことを教えていただきました。現在は、レンタサイクルのPRキャンペーンなどを共催したりしていますが、将来的には、JR西日本と阪急、共通のレンタサイクルネットワークの構築なども考えてみたいですね。

——個社だけではない、レンタサイクルのネットワークは理想的ですね。

上村 例えば、JR駅と阪急駅の間地点に目的地があつて、お客さまがJRの駅からそこへ行き、帰りは阪急を利用する。レンタサイクルのネットワークが構築できれば、それも可能です。結果的に、それぞれの鉄道のお客さま

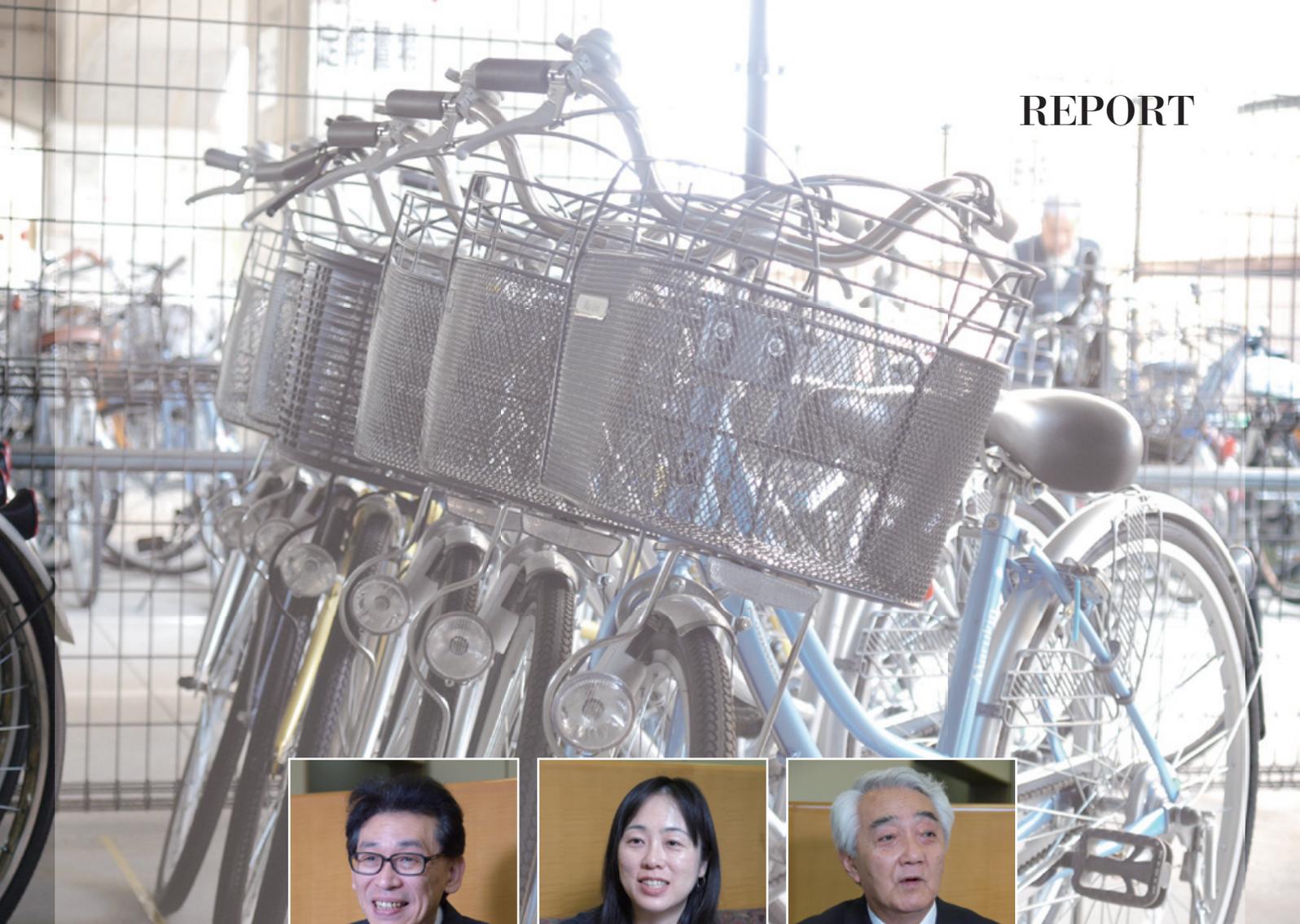
が増えることにもなります。

われわれは企業ですから、事業で採算を取ることが必要ですが、駐輪場・レンタサイクル事業として何ができるか、その可能性を追求していきたいと考えています。レンタサイクルを端末交通手段として発展させる、お客さまの出発地から目的地までドア・ツー・ドアの移動を完結させる——そのために、この事業スキームで何ができるのかを考えていきたいと思っています。

幸い現在、自転車には追い風が吹いています。市民権を得てきた印象があります。政策的にも、自転車を都市の機能として位置づけていこうという動きがあります。鉄道+自転車の仕組みが都市の交通インフラとして確立できれば、より環境にやさしい社会をつくることができる、そう信じています。

阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部
都市交通計画部長
上村 正美
Masayoshi UEMURA





阪急電鉄株式会社
都市交通事業本部 都市交通計画部
調査役

山西弘剛
Hirotake YAMANISHI



阪急電鉄株式会社
都市交通事業本部 都市交通計画部
調査役

九後順子
Junko KUGO



株式会社阪急レールウェイサービス
関連事業部 施設営業課
課長

寺西康祐
Yasusuke TERANISHI

阪急電鉄が展開する新しい自転車サービス

レンタサイクルで 所有からシェアリングへ。

自転車を重要な末端交通手段の一つとして位置づけ、

駐輪場とレンタサイクルを一体化、鉄道利用者のための自転車サービスに取り組む阪急電鉄。

特にレンタサイクルは、自転車を共有することによって、駅に近い便利なスペースを多くの人に利用してもらえるなどメリットが多い。

違法駐輪を抑制する効果も期待できる。

所有からシェアリングへ、借りるほうがお得な仕組みでレンタサイクル利用者を増やし、
自転車の新しい利用スタイル普及に取り組んでいる。

文●茶木 環 (ジャーナリスト) 撮影●織本知之



特集
鉄道と端末交通の充実
【鉄道+都市型レンタサイクルの可能性】

やし、利用客数を伸ばし続けている。

10年目を迎えた阪急電鉄の阪急レンタサイクルは、4月にオープンした水無瀬駅を加えて18営業所を数える。

営業所の増設と大幅値下げ

鉄道利用者のための端末交通手段の充実に取り組む、阪急電鉄の姿勢がみてとれる。

「阪急駐輪センター」のページを開き、トップページの「路線図・駅情報」をクリックする。各駅の「阪急タクシーのりば」「阪急バスのりば」「阪急レンタサイクル」「阪急駐輪センター」の有無をマークで示した路線図が画面に現れる。駅からの交通手段が一目で分かる路線図だ。

トップページ「駅サービスのご案内」から「阪急レンタサイクル」に進む。阪急レンタサイクルの営業所一覧が掲載されており、利用料金や営業時間がくわしく案内されている。有料駐輪場を案内する「阪急駐輪センター」のページも同様だ。

事業者がレンタサイクル事業を手掛けるには運営でつまずき、撤退を余儀なくされてきた中で、着実に営業拠点を増やしている。

うち6カ所が今年2月、一斉にオープン（一部リニューアル含む）した小規模タイプの阪急レンタサイクルS-styleだ。全保有台数は合計約2300台。急成長とは言えないものの、自治体をはじめさまざまな団体や事業者がレンタサイクル事業を手掛けるには運営でつまずき、撤退を余儀なくされてきた中で、着実に営業拠点を増やしている。

営業所の増設と大幅値下げ

1回利用は、初回貸し出し時に本人確認書類を提示して、スタンプカード式の紙製会員カードをつくる。会員カードの有効期限は6カ月または20回。どこの営業所でも利用できる。自転車は翌朝10時までに返却する。

阪急電鉄の子会社でレンタサイクル事業運営を受託している株式会社阪急レールウェイサービス 関連事業部施設利用は通勤通学に、1回利用は阪急沿線得意先回りをするビジネスパーソンに特に人気「だと言う。

阪急電鉄の概要をみてみよう。阪急レンタサイクルの利用方法は、大きく分けて定期利用と1回利用の2種類がある。いずれも借りた駅の営業所に返す往復利用で、定期利用は1カ月と3カ月がある。定期利用を希望する場合は、本人確認書類、保証金5000円（退会時に返却）と定期利用料金を用意し、利用する営業所で手続きをする。入会手続きを終えると、ICカードの会員証が発行される。利用時には、ICカードを専用の端末にかざして貸し出し、返却する仕組みだ。阪急レンタサイクルS-styleの会員証は紙製で、係員に会員証を見せて自転車を借りる。

駐輪場・レンタサイクル配置図

	駐輪場	40駅 88カ所
	コイン式時間貸し駐輪機	14駅 19カ所
	阪急レンタサイクル	12駅 12カ所
	阪急レンタサイクルS-style	6駅 6カ所

● サービスセンターのある駅



転車も扱っている。サイズは車輪が大きい方が走りやすいことから、26インチの自転車を中心に、サドルの高さは高・普通・低の3段階を設定している。色はスタイリッシュなブルーとシルバーの2種。

また「より安全な自転車を提供するために耐用年数より早めの3年で更新している」。

係員がタイヤの空気圧チェックなどに加え、自転車専門店に依頼して定期的にすべての車体検査を実施するなど、自転車の品質管理は徹底している。

料金は定期利用の場合、今年1月



①メンテナンスは万全、レンタサイクルの魅力だ。
②貸し出し・返却時に使用する端末（阪急レンタサイクル定期利用）
③三国駅の阪急レンタサイクルでは、ビジネスパーソンの利用率が高い。



「通常の営業所を開設するには相応のスペースが必要だが、小規模のS-styleなら開設しやすいというメリットがある。S-styleを新規開設してより利用しやすく、料金を値下げしてユーザーメリットをより明確にした」と山西調査役。

その期待どおり、定期利用者は順調に増えていると言う。

多様なニーズの利用者たち

阪急宝塚線の三国駅。駅を出て、文字通り目の前、高架下にある阪急レンタサイクルの営業所を訪ねてみた。

平日の午後1時半。60歳代の女性が自転車で戻ってくる。

「お帰りなさい」

係員が声をかけながら出迎え、女性が自転車を止めて降りるのをサポートする。利用後の車体を丁寧に拭いて保管スペースに戻す。

女性は電車で三国駅まで来て、毎回、自転車を借りて通院しているのだと言う。入院していたとき、見舞いにかけていた娘さんが阪急レンタサイクルを利用し、勧められて、退院後は自分も利用しているのだそうだ。

ほどなく30歳代のビジネスマンがやってきた。営業で付近の会社を回るので、この日は夕方6時までレンタルすると。慣れた様子で駐輪場を後にする。その後姿に係員が「行ってらっしゃい」

と声をかける。

三国駅の阪急レンタサイクル営業所は2001年1月と、草創期に近い時期に開業している。駅周辺には大きな病院や学校があり、中小規模の事業所も多い。この特色が利用者の傾向にも表れている。

定期利用（09年4月18日現在）は、休会者も含め契約者数280人。男女比は女性が約6割と多い。

昼間の利用者は196人。職業別内訳では、学生7人・会社関係130人・学校関係（教職員など）15人・病院関係11人・その他33人となっている。

夜間利用者はぐっと減少し84人。うち学生17人・会社関係46人・学校関係4人・病院関係10人・その他7人となっている。

アクセス（自宅・駅間）で自転車を利用する人は、夕方以降に借りて翌朝返却する夜間の利用者として数えられる。一方、昼間の利用者は、イグレス（駅・目的地）で使う。三国駅では、アクセス利用よりもイグレス利用のニーズが高いことになる。

「通院する、買い物に行く、営業で得意先を回る。年齢、職業にかかわらず自転車で利用できる。土日だけなのか、平日だけなのか、まだまださまざまなニーズを掘り起こせる可能性が高い。お客さまの利便性を優先して対応していきたい」と寺西課長は意欲的だ。

まで、隣接する駐輪場の利用料金より数百円程度安いという利用者心理をよくとらえた設定となっていた。しかし、駐輪場料金が地域相場に準じているため、営業所ごとに料金が異なることになる。そこで、今年2月、定期利用料金を一律1700円（3カ月は4800円）に統一、改定前と比較すると最大で800円、平均500円の大幅な値下げを敢行した。

都市交通事業本部 都市交通計画部

の山西弘剛調査役は「さらに多くの方に気軽にご利用いただくために踏み切った料金改定。グループのSTACIAカードでクレジット決済いただく」と、さらに100円割引になり、現在はキャンペーン期間中のポイントも付くので実質1520円になる」と説明する。

この料金改定は、小規模タイプの阪急レンタサイクルS-style6営業所の開設と同時に実施した。



三国駅営業所では、この4月に自転車を30台増やしている。しかし、この時点での同営業所の稼働率（全車が貸し出されたときを100%として、昼間・夜間それぞれの数値を足したものの最大が200%となる）は133%だった。全営業所の平均が125%だから、際立って高い数字とは言えない。また、昼間と夜間のバランスがとれていないところが無駄がないのだが、同営業所はおおよそ2対1とバランスが悪い。

それでも台数増加に踏み切ったのは、寺西課長が言うように「サービス向上が第一。数字も大切だがお客さまの満足があつてこそ」という確固たる方針があるからだ。

三国駅に続いて、3駅隣の曾根駅にも足を延ばしてみた。

ここ曾根駅の営業所は、自転車40台を保有。3年前から1回利用だけのレンタサイクルをテスト的に行っていたが、2月から阪急レンタサイクルS-styleとして本格稼働、定期利用も開始した。勾配がきついエリアであることを考慮して配備した電動自転車が好評だ。

駐輪場は明るく見通しがよく、女性でも安心して利用できる」と定評がある。駐輪場の鉢植えには色鮮やかな花が咲き、柱には市内の中学校生徒の絵が飾られている。その上、毎回、係員に挨拶してもらえれば、利用者は気持ちよく出発できるだろう。

「営業所の雰囲気づくりは、現場の係員の努力が大きく反映する。鉄道がほとんど自動改札になってしまった今、レンタサイクルの営業所・駐輪場は、お客さまとコミュニケーションできる貴重な場でもある」と、上村都市交通計画部長もその雰囲気づくりと魅力について語っていた。

「営業所の雰囲気づくりは、現場の係員の努力が大きく反映する。鉄道がほとんど自動改札になってしまった今、レンタサイクルの営業所・駐輪場は、お客さまとコミュニケーションできる貴重な場でもある」と、上村都市交通計画部長もその雰囲気づくりと魅力について語っていた。

「自転車が環境にやさしい乗り物だということを意識して積極的に利用してもらえようになれば」と、都市交通事業本部 都市交通計画部の九後順子調査役は、その主旨を説明する。

3社の各レンタサイクル営業所のうち、異なる2カ所を利用して、スタンブ2つを集めて応募してもらおう。応募者には抽選で鉄道乗車カードをプレゼントした。

「レンタサイクルを体験してもらおうというチャンスになったようだ。また、鉄道事業者3社による共催は大きな意義がある」と九後調査役は語る。

それぞれの鉄道事業者が運営するレンタサイクルをネットワーク化できれば「鉄道+自転車+鉄道」の都市交通体系を整備することもできるだろう。

環境にやさしく最も身近な乗り物の自転車には、負の側面もある。放置自転車だ。

実際、取材に回った三国駅、曾根駅周辺には、歩道などに自転車がいっぱいと止められていた。「駐輪禁止」の看板の前にさえ、堂々と並んでいる。向きもバラバラで、持ち主の身勝手な心持ちを表しているかのようだ。

「どうにか対応したいと思っはいるが、鉄道事業者だけでは根本的な解決はできない。まちの問題は、地元や行政、警察と一緒に対処していきたい」と山西調査役は語る。

駐輪場の整備、放置禁止区域の設

「どうにか対応したいと思っはいるが、鉄道事業者だけでは根本的な解決はできない。まちの問題は、地元や行政、警察と一緒に対処していきたい」と山西調査役は語る。

駐輪場の整備、放置禁止区域の設

利用者の要望に応じて電動自転車も揃えている。

利用者の要望に応じて電動自転車も揃えている。



曾根駅に2月オープンした阪急レンタサイクルS-style。



明るくオープンな雰囲気に定評がある曾根の駐輪場。



利用者の要望に応じて電動自転車も揃えている。

定、監視と取り締まり、放置自転車の撤去——違法駐輪と取り締まりのイタチごっこが繰り返される中、地域と鉄道事業者、自治体や警察など、関係者の連携がカギとなる。

啓発活動も重要だ。取材日の朝も、九後調査役は、南方駅前で阪急駅職員や地元自治会、大阪市サイクルサポートと共に啓発活動を行っていた。放置自転車のカゴに違法駐輪防止を呼びかけるチラシを入れていく。

「地道な活動だが、継続することで徐々に効果も出ている。ここに置けば

撤去されるということを意識づけていく」と九後調査役は話す。

自治体とも啓発活動に取り組んでいる。特筆されるのは2007年に実施した尼崎市・阪急電鉄・阪神電鉄主催、日本民営鉄道協会協力のプロジェクト「尼崎市域における自転車問題を切り口としたまちとの連携」だ。公共交通を中心として自転車をうまく使うことで人や環境にやさしいまちづくりを進めることをテーマに、イベントやシンポジウムを開催。地元の放置自転車問題に取り組む協議会の参加協力を得

て、違法駐輪防止を訴える駅前啓発活動を3カ月間行なった。

九後調査役は「最終的には自転車を利用する人、一人ひとりに訴えていかなければならない問題。関係者と連携し、継続して啓発活動を続けていきたい」と抱負を語る。

駐輪メニューを提供する

最後に、阪急電鉄が違法駐輪抑止策の一環として整備を進めているコイン式時間貸し駐輪機を紹介したい。「エコステーション21」と名付けられた駐輪機は、駅前を中心に現在14駅19カ所に設置している。料金は場所によって異なるが、最初の1時間1時間半は無料、最大6時間まで100円、以降6時間ごと100円が相場。買い物など短時間の駐輪に対応するものだ。限られたスペースに設置でき、入庫した自転車は整然と並んで、歩行者の妨げにならない。

「放置自転車をなくすのは難しいが、駐輪したいというニーズに対してメニューを提供することはできる」と山西調査役は話す。

駐輪場の「家族割」もその一環として始めたものだ。定期利用契約者は土日に関わり、家族の自転車を何台でも1台分の料金で駐輪することができ、土日に違法駐輪がさらに増える実態があるからだ。

利用者側の「事情」に細やかな心遣いで提供する独自のサービスは、沿線地域の魅力づくりを大切にしている。阪急ならではの試みかもしれない。

所有からシェアリングへ

駐輪場の整備、阪急レンタサイクルの事業化、コイン式時間貸し駐輪機の設置——さまざまな工夫とともに取り組んできた阪急電鉄の駐輪場・レンタサイクル事業。特に阪急レンタサイクルは、稀有な成功例として注目を集めている。そして、所有からシェアリングへ、新しい自転車の利用スタイルを提案しながら阪急電鉄が目指しているのは「鉄道が利用しやすい便利なまち」放置自転車のないきれいなまちの「阪急沿線であり、環境にやさしい社会の創造だ。

「レンタサイクルの利用は順調に伸びており、放置自転車についてもレンタサイクルがいくらか役立っている」（山西調査役）

「さまざまな取り組みを通じて、毎日の足代わりになる強力なツールとしてレンタサイクルを普及させていきたい」（九後調査役）

この4月には京都府・淀川三川と西国街道の関連自治体と連携してレンタサイクルと観光のキャンペーン「ツール・ド・三川・西国街道」を実施した。レンタサイクルの活用シーンは、さまざまに広がっていきそうだ。



①②コイン式時間貸し駐輪機「エコステーション21」が整備された曽根駅前。自転車が整然と並ぶ。
③エコステーション21の精算機。
④ポスターなどで利用を呼びかける。



Column

自転車交通が欠かせない土地柄。 特性を理解し、うまく共生していきたい。

駐輪対策の主体となる自治体は、
自転車をどのようにとらえているのだろうか。
放置自転車のワーストランキングに上がり、
早くから自転車対策に取り組んできた尼崎市に聞いた。



尼崎市都市整備局交通安全課
主任

東新 均

尼崎市域には、鉄道駅が13駅あり、高低差のない平坦な土地柄もあって駅までの移動手段としては自転車利用が非常に多いのが特徴です。自転車事故も多く、人身事故の約4割を占めており、最近では自転車が加害者になるケースや60歳以上の事故が増えています。

自転車の事故防止対策としては、ソフト、ハード、両面からの施策が必要となりますね。警察と協力して交通安全指導の「さわやかサイクル運動」を進めています。学校や老人施設で自転車のマナー指導や実地訓練を行ったり、幼稚園や保育所では人形劇を行うなどの安全教育。またハード面の対策では、自転車道の整備を進め、道路拡幅や整備の際には、歩道を広く取るようにしています。

何といっても大きいのが違法駐輪の問題です。特に駅周辺がひどい。内閣府の放置自転車の実態調査(駅周辺)では、平成7年、JR立花駅が約4000台と全国ワースト2位でした。

昭和58年の放置防止条例制定以降、駅周辺については「取り締まり撤去」「駅周辺や商業地における一定以上規模の施設・店舗の駐輪場の付置義務と駐輪場整備」「利用者に対する啓発」の三本柱で対応しています。現在は市内に4万2000台分(3分の1が市営、ほかは鉄道事業者など民間)の駐輪場が整備されて、ワースト2位だった立花駅でも500台程度に減りましたが、まだまだですね。

阪急園田、阪急武庫之荘、阪神尼崎、阪神武庫川、JR尼崎の5つのエリアでは協議会を立ち上げ、地元関係者や鉄道事業者、警察や行政が協働で放置自転車防止に取り組んでいます。一例を紹介すると、阪神尼崎の中央商店街で

は、商店街が受け皿としての駐輪場を整備し、市と警察は徹底した取り締まりを行いました。自転車で来るお客さんが多いパチンコ店は駐輪場の整理に協力し、お客さんには無料駐輪券を配る。商店街の従業員も駐輪場にきちんと止める。地域ぐるみで徹底して取り組むことが必要なんです。地域が粘り強く続けないと解決しない。

地域や商店街から提案があれば、行政はサポートします。市に任せるといってではなく、一緒にやっていただきたい。中には不可能なこともあるかもしれない。そうしたら、次を考える。地味ですが、この繰り返しで成果につながります。

一昨年、阪急電鉄・阪神電鉄・尼崎市の共催で「公共交通とまちづくりの連携を考えるシンポジウム」を開催しました。大阪大学大学院の新田保次教授にコーディネーターをお願いし、阪急電鉄の角和夫社長、阪神電鉄の坂井信也社長、白井文尼崎市市長、落語家の桂小米朝さん(現在、米團治)でパネルディスカッションを行ったんですが、大変評判がよかった。このときは、「なくそう、迷惑駐輪」のキャッチコピーをつけたジャンパーや幟のグッズをつくり、駅前で違法駐輪防止を呼びかけるキャンペーンも実施したんですが、市民に広く訴えるこうした啓発活動を今後もやっていきたいと思います。

行政としては違法駐輪を厳しく取り締まっていますが、自転車を敵視しているわけではないんですね。尼崎は自転車と公共交通という交通体系が便利なまち。市民のみなさんにマナーを守って活用していただいて、自転車と共生していきたいですね。



尼崎市でも時間貸し駐輪機や駐輪場が設置されている。それでもなくならない放置自転車は強制撤去や駐車指導整理業務を行っている。

CLOSE UP

「歩くまち・京都」の自転車政策とまちづくり。

自然環境に負荷をかけない乗り物として再評価される自転車。これまで放置自転車対策が主だった行政も、自転車利用の環境整備に動き始めるところが増えてきたようだ。

「歩くまち・京都」をテーマにまちづくりを進めている京都市では、徒歩と公共交通機関・自転車を中心とした交通体系の確立を目指している。地理的にコンパクトで細い街路が多い京都のまちは、もともと自転車移動に適しているが、駐輪場の整備やマナーの向上などハード・ソフト両面での課題もある——京都市の自転車政策、その取り組みについて話をうかがった。



取材・文◎茶木 環(ジャーナリスト) 撮影◎織本知之

京都市の自転車総合計画の推移

京都市四条通。観光客でにぎわう中心街も、朝は通勤の市民が急ぎ足で行き交う。何台もの自転車が風情ある小路をさっそうと走り抜けていく。しかし、歩道に駐輪された自転車はほとんど見かけない。

「京都市では市内73カ所で放置自転車・原動機付自転車の撤去を行っており、特に市内中心部ではほぼ毎日、徹底した取り締まりを行っている」と自転車政策課が置かれる京都市建設局土木管理部の二木久雄自転車総合政策担当部長は説明する。

昭和60年、京都市は自転車放置防止条例を施行、放置自転車の撤去を開始した。当時、放置自転車の数は2万4600台。活動の成果で2年後には8100台にまで減少したが、その後、増加に転じ、自転車法が改正された平成5年には再び2万台を超えていた。

これを受けて京都市では、平成8年度から11年度の4年間で新たに着手、



京都市建設局 土木管理部
自転車総合政策担当部長

二木久雄

Hisao NIKI



充実する施策・事業として「自転車総合計画の策定」と「自転車放置防止条例の改正」に取り組んだ。

平成10年には、市長の諮問機関となり総合的な対策を検討する組織として、行政、市民団体、鉄道事業者や商業関係者、学識経験者で構成する「京都市自転車等駐車対策協議会」を設置。翌11年、協議会での審議を踏まえた総合計画案を取りまとめ、その計画案について市民から広く意見を募集。寄せられた市民の意見を反映し、平成12年に「京都市自転車総合計画」を策定した。

この総合計画は、改正自転車法に基づいて策定されており、鉄道事業者と連携した駐輪場整備、集客施設の駐輪場設置義務、放置自転車の撤去、利用マナー・ルールの確立、走行空間の整備等のほか、自転車等駐車対策協議会と連動して活動できる地域ごとの協議会の設置などの諸施策が盛り込まれている。

総合計画は10年間にわたって取り組まれるもので、今年度が最終年度となっている。

都心部集中型のプログラム

二木部長は、この総合計画の成果として市内全体の放置自転車の台数は大幅に減少したと評価している。

「しかし今度は都心部に、駐輪場の

収容台数をはるかに上回る量の自転車が流入してきた。総合計画策定の前年である平成11年と17年を比較すると、放置自転車は全体で40%減少している

が都心部は逆に15%増加していた」

「都心部」とは、先斗町通・綾小路通・両替町通・押小路通に囲まれたビジネス・商業の中心的地域であり、観光客の往来も多い。そこで市では平成18年10月、「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」を策定。平成22年度まで都心部の放置自転車問題に集中的に取り組みメニューを推進しているところだ。

「放置自転車の増加は、駐輪場不足と自転車利用者のマナー不足に起因する。駐輪スペースの確保とマナー向上を目標に、5つのアクションプログラムを打ち出している」と言う。

まず、公共の駐輪場の整備だ。放置自転車防止の受け皿として、小学校のプール跡地や公園地下などの公共空間を活用し、計2500台の駐輪場の設置を目指す。「現段階では、その80%を確保している」と言う。

平成21年10月からは、集客施設の駐輪場の設置義務を強化する予定だ。基準となる施設面積を従来よりも引き下げ、対象となる施設の種類もこれまでの小売店・遊技場・銀行等の3種から、飲食店・病院等・映画館・レンタルビデオ店・官公署など14種に拡大。これにより、今後、新築・増築するすべて

の施設で、駐輪需要に応じた規模の駐輪場が整備されることになる。

さらに、民間地の活用や事業者の参入を促進するため、平成20年度には駐輪場整備の費用を助成する「民間自転車等駐輪場整備助成金制度」も創設した。制度運用初年度となる平成21年度は、6月の一カ月間を

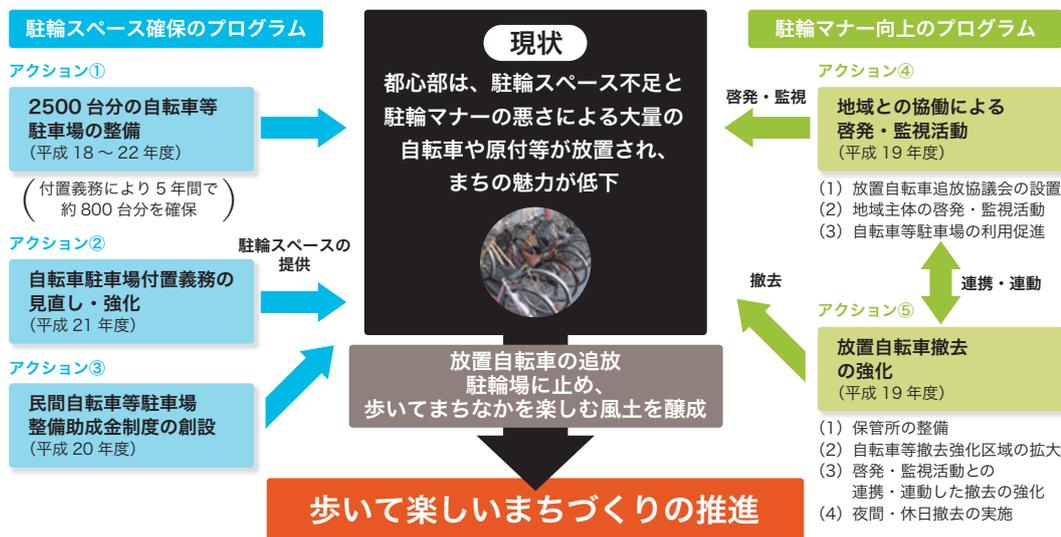
申請受付期間としており、申請状況に応じて第2回の募集を行う予定だ。

自転車利用者のマナー向上については、

地域と協働し、啓発・監視活動を展開している。市内数カ所の駅において、地域の自転車等駐車対策協議会を設置し、地域住民が主体となって日常的な啓発・監視活動を行ってもらう。市は、そうした取り組みと連携・連動しながら、啓発・監視活動に傾注する。自転車利用者への駐輪場利用促進は、地域の取り組みがなければ実現するのは難しいからだ。

一方で、自転車の撤去もさらに強化している。強化区域の拡大や

京都市 都心部放置自転車対策アクションプログラムによる 取り組みのイメージ図



臨機応変な撤去、夜間・休日における実施。保管所も整備され、一定の体制は整った。

「放置自転車は地域が直面する、地域の課題」。地域の住民や事業者が自らの問題として行政と取り組むことがカギになる。京都市長は常々、地域と

行政が連携して共に汗する「共汗」を強調するが、まさにそれを実践していきたい」と考えている。

こうした市の取り組みについて、市民はどのような考えを持っているのだろうか。

駐輪場付置義務の強化について、昨年6~7月に市民の意見を募集したところ、おおむね賛成だったようだ。「放置自転車は都市の景観を損なう」「駐輪された自転車によって歩道が歩きにくい」「安心、安全に歩ける環境を守ってほしい」などの声が多く、また「駐輪する場所がなく不便」「人の集まる商店街は率先して駐輪場整備をしてほしい」など駐輪場付置義務を支持する意見が寄せられた。

「放置自転車対策を市に要望する住民や団体は多いが、全員が当事者意識を持ち、共に取り組むことが必要」と、連携強化の重要性を二木部長は訴えている。

「歩くまち」の中で存在を明確に

人口147万人の京都市は、年間5000万人の観光客が訪れる国際観光都市だが、中心市街地はコンパクトで、自転車を利用すればどこへでも行ける。昔ながらの細い街路や小路が多く、自動車より自転車を使った方が便利な場合も多い。自転車と似合うまちと言われる所以だ。



公共交通優先の「歩いて楽しいまち京都」の実現を目指す京都市では現在、同市で初めての交通マスタープランである「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定に向け、「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会」において、①公共交通の利便性向上②未来の公共交通まちづくり③公共交通優先のライフスタイルへの転換、を柱に審議が重ねられている。本年夏に戦略を策定する予定だ。

「自転車は環境にやさしい交通手段だと言われながらも、歩道を走れば歩行者を脅かし、車道を走れば車に邪魔にされてしまう、曖昧な存在。自転車とは何なのか。もっと存在意義や必要性を明確にし、うまく活用してまちづくりに生かしていきたい」

自転車ユーザーの視点、市民の感覚を取り入れた施策であることも重要だ。京都市では自転車政策課が事務局となつて、昨年6月から12月にわたり毎

月1回、自転車交通のあり方について自転車ユーザーが自由に意見を交換する「自転車・京都街角セッション」を開催。大学生や大学教授、NPO法人、鉄道事業者、市場関係者などの参加を得て、毎回、プレゼンターによるテーマ発表とフリー討論を行った。全7回の日程で、終了後に、街角セッションで話し合われた提案・意見を「京都市への提言」としてまとめる取り組みだ。

提言では①自転車のための「道」づくり②使える、使ってもらえる「駐輪場」③「行儀良く」自転車を使う人づくり④京都から自転車文化を世界へ、の4つのテーマに沿って具体策が挙げられた。

「自転車レーンの必要性や短時間止めることができる小さな駐輪場の整備など、利用しやすさ」を考えた具体策が提案されており、施策に反映させていきたいと考えている」

まちかど駐車場の社会実験

一方、街角セッションで評価され、提言にも組み込まれた、市の取り組みもある。小規模分散型の駐輪場「まちかど駐輪場」だ。これは、都市計画局歩くまち京都推進室が社会実験として、スタートさせたもので、都心部の新京極公園に88台、御池通に3カ所計83台を開設した。大規模な駐輪場が確保できない地区における新たな駐輪対策で、駐輪ラックと精算機を分散配置するシステム。料金は1時間までは無料、2時間まで100円、その後は1時間ごとに50円が加算される。

「自転車の使い方の基本はドア・ツー・ドア。駐輪のニーズがある場所に、駐輪設備が整っていることが望ましい。特に都心部は買い物など短時間利用し



御池通に設置された「まちかど駐輪場」。



自転車で観光する外国人観光客。観光ポイントを効率よく回るには自転車が最適だ。

たいというニーズが高い。需要と利便性と照らし合わせながら駐輪設備を考えていく必要があるが、この形式なら地域の要望に応えることができる」と二木部長も「まちかど駐輪場」を評価する。自転車政策課も、放置自転車を撤去して駐輪場に誘導し、その存在の認知に務めるなど、この社会実験を側面からサポートした。

京都市に限らず、自転車については担当部署が細分化している場合が多い。京都市では、駐輪マナーは自転車政策課の担当だが、走行マナーは文化市民局、走行環境の整備は建設局の道路計画課が担当。自転車関連の社会実験は、歩くまち京都推進室が手がける。「われわれが進めているのは放置自転車の撤去と駐輪場設置、駐輪マナー向上がメインになるが、他の部署と連携して、全体で考えていきたい。合同会議を開くなどして、取り組んでいく方針」だ。

京都らしい自転車のまちづくりを

総合的な視野に立って、自転車に関する施策に取り組んでいる京都市だが、早急に検討したい課題も残っている。

一つは街角セクションでも提言された、自転車のための「道」づくりだ。京都市内には自転車レーンがまだない。提言では、自転車は「車道を走る」を徹底し、車道の左側1mを自転車優先

帯にする。バスレーンと重なる場合でも自転車マナーとバスドライバーの配慮で共存は可能、としている。

「専用がいいのか、兼用がいいのか、警察や地域と十分に検討し、決定したい」

また、平成12年の総合計画では都市型レンタサイクルの検討を行うとし、市でも準備を進めていたが、現状ではコスト面で実現が難しいと言う。現時点では、阪急電鉄が低価格でのサービス提供を行っており、大手旅行代理店もレンタサイクルシステムを導入したい意向を示している。

「しばらくは民間の力で取り組んでもらう」と二木部長は語り、京都らしい施策は何かを考えながら「自転車と京都」を形づくっていき続けたいと続ける。

「コンパクトな都市に147万人が暮らし、これだけ長い歴史の中で繁栄し続けている。空港も港もなく限られた公共交通しかないにもかかわらず、多くの観光客が訪れる。これはある意味、奇跡だと思う。この土地柄、このまちに適した京都らしい施策をたてていきたい」

「京都市自転車総合計画」と「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」は、それぞれ今年度、来年度までの施策だ。来年度以降を推進期間として今年度中に策定予定の新たな自転車総合計画も、おそらく「京都らしい」ものになるに違いない。

World Report Paris

第1回

パリのレンタサイクル 「ヴェリブ」の人気と実力

2007年7月15日、パリ市でスタートした公営レンタサイクル・システム「ヴェリブ (Velib)」。パリ市の交通政策の一環として、自動車利用の削減による「温暖化防止と大気汚染の改善」のため導入されたものだが、その利用状況は予想をはるかに上回る成功を収め、フランス国内のみならず世界の各都市でレンタサイクルを導入する動きが広がっている。ヴェリブ導入に至るまでの経緯やシステム、システム導入後の効果と今後の課題、パリ市の交通政策の動向などをシリーズで紹介する。

文・写真●芝原 隆 (時事通信社パリ支局)



2007年7月15日、ヴェリブのオープニングセレモニーに臨むドラノエ・パリ市長 (AFP=時事)。



(写真提供: JCDコー社)

パリ市の交通政策転換

2007年7月15日、公営レンタサイクル・システム「ヴェリブ」の運営開始式典に出席した社会党のドラノエ・パリ市長は、「大気汚染解消、自然保護に貢献する上、市民にもう一つの形態の交通手段を提供できる」と述べ、早速自ら自転車にまたがってみせた。

自転車交通促進により環境保護と渋滞解消という都市交通の2課題に同時に回答を提供しようとするこの発想転換は、しかしドラノエ市長の独創ではない。都市交通政策の転換点は、右派のチベリ市長下にあったパリ市が初めて自転車都市交通機関として認定した1996年1月にさかのぼる。その背景には、80年代後半から始まったパリにおける自転車復権の意識改革や、95年12月に公務員年金改革反対ゼネストで一カ月間パリ市内の公共交通が麻痺した時、多くの市民が自転車の効用を再発見し自転車店の在庫が完全に払底した経験などがあった。パリ市、警視庁、地域議会、国鉄、パリ交通公団、サイクリスト連盟等の代表からなる自転車交通独立委員会が設置され、直ちに自転車専用路設置が提案され、2年間でサンマルタン運河沿いなど100キロ近くの専用路が実現した。

01年3月、ドラノエ社会党市長に率いられ、緑の党が与党の一翼を担うパリ初の左派市政が誕生した。新市政は2020年までの自動車交通量40%削減を目標に掲げ、路面電車復活・公共バス網改善・自転車促進などの代替手段への転換をその交通政策

の根幹に据えた。同政策は「自動車放逐」として当初一部ドライバークルや業界ロビーの強い反発を招いたものの、一般市民の反応は特に路面電車復活の成功後はおおむね好意的だった。その背景には、パリ在住家庭の57%は自動車を所有しておらず、ラッシュ時交通手段全体に占める自家用車利用率が20%に過ぎないというパリ特有の現実がある。

しかし左派市政は当初、自転車促進に関して、03年までの2年間の専用路新設がわずかにキリなどと振るわなかった。サイクルリスト連盟の突き上げを受けた左派市政は03年から、サイクルリスト代表等関係者からなる自転車交通指導委員会を設置して本腰を入れ、08年の任期1期目終了までに専用路140キロの新設を約束したのだった。

パリの試み以外に国レベルでも2000年以降、自転車通勤を促進するため、従業員用自転車、駐輪場、シャワー室、整備用具などを設置する企業に、環境省管轄の環境・エネルギー制御局が補助金を交付する「企業交通計画」制度が導入されたという背景もあった。

ブーム火付け役となったリヨンの成功

セルフサービス形式の公営レンタサイクルの先駆には、1974年に運営を開始した仏中西部ラロシエル市があるが、ヴェリブの直接のお手本は、米広告代理店クリアール・チャンネル社が案出し、98年に仏北西部レンヌ市が採用したレンタサイクル・システム「ヴェロ・アラカルト」である。

屋根付きバス停や広告塔などを自治体に無償で提供する代わりに、それに付設する広告パネル運営権を獲得するという同社の営業戦略は、実は同社のライバル企業である仏広告代理店JCDコー社が創出したアイデアだったが、クリアール・チャンネル社はレンヌ市からの契約獲得を有利に進めるため、「ヴェロ・アラカルト」の無償提供を補充サービスとして加え提案したのだった。

レンヌ市の広告パネル運営契約をクリアール・チャンネル社に奪われたJCDコー社は、対抗し得るレンタサイクル・システム開発に乗り出し、02年に8個の特許で保護される「シクロシティ」システムを開発した。同システムはウィーンやスペインのコルドバ、ヒホンで一定の成功を収めており、パリと同じく01年に左派市政が誕生したリヨンの広告スペース運用契約獲得を絶対に逃したくなかったJCDコー社は「シクロシティ」の売り込み攻勢に出た。社会党のロン・リヨ市長はこのシステムの可能性を見抜き、設置自転車数900台のウィーンのケースを上回る当初2000台の規模で採用を決め、05年5月に「ヴェロ」の名で運用を開始、4カ月後には定期利用者2万5000人、現在は6万人を集める大成功となった。

リオンにはサンフランシスコ、バンクーバー、香港などからも行政関係者が視察に殺到し、その中にはパリ市関係者もいた。仏公営レンタサイクル・ブームの火付け役となった形のリオンだが、市の担当者ヴェスコ氏は「フランスでもリオン以前に小規模ながらレンヌやラロシエルに似たシステム

が存在しており、我々は創始者ではなくシステム成功の現実性を証明したにすぎない。ただ当時あの規模で導入するのは大きな政治的賭けで、皆から『うまくいくはずがない』と言われたものだった」と振り返る。

自由をもたらしたヴェリブ革命

リヨンの成功を目の当たりにしたドラノエ・パリ市長は06年初め、同システムの導入を決め、08年3月パリ市長選での再選をにらみ突貫工事で街中の専用路整備を進め、07年7月15日の「ヴェリブ」運営開始にこぎ着けた。夏休みの開放的雰囲気とさわやかな気候に後押しされ、設置された1万台の自転車は初日からあっという間に

出払い、街角ごとにヴェリブ争奪戦が繰り広げられた。さっそうと街を走り抜けるパリジェンヌ、うらやましうに見送る通行人の姿が笑みを誘い、ヴェリブは瞬間にパリ市民の生活の一部となった。

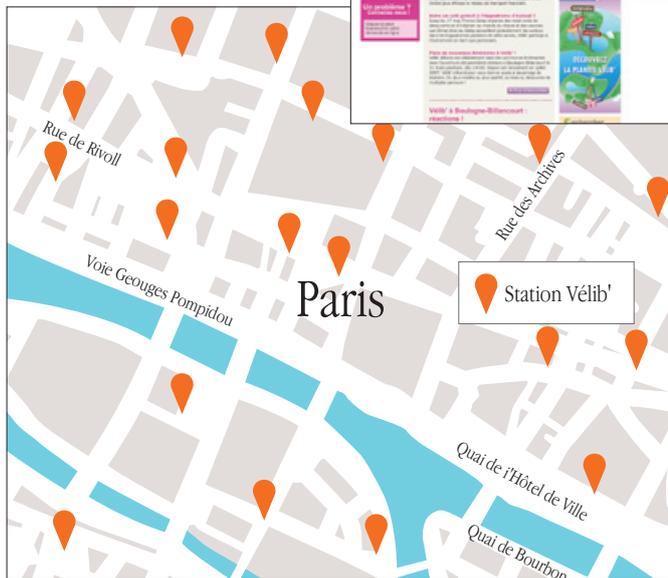
オランダ人、ドイツ人などに比べ環境意識や自転車への愛着が自明のものとは思えないフランス人の突然の自転車熱はフランス人自身にも驚きだったようで、「ヴェリブ革命」が巷の話題となった。成功の大きな要因は、至る所で安価で簡単に借りられ乗り捨て自由、気分・天候に応じて思い立ったら盗難・渋滞・車内混雑を心配することなく利用できるため、この上ない自由さの感覚をもたらしてくれるところにあったようだ。ヴェリブは自由と軽やかさの感覚を増



ヴェリブの公式サイト。



「自由さ」が人気を得てパリ市民の日常的な交通手段になっているヴェリブ。



公式サイトではステーションの場所検索などさまざまな情報が入手できる。



① 24時間、いつでも利用できるヴェリブのステーション（写真提供：JCドコー社）。②各ステーションに設置されたボルヌ（Borne）と呼ばれる装置を操作する利用者。登録、支払い、レンタル依頼、返却や残りの時間の確認など、すべてこの機械で。③ヴェリブを日常的な交通手段として活用するパリ市民。④耐久性を重視して頑丈なつくりになっている。ハンドル部分にはホットラインの電話番号やその他注意点が書かれている。⑤自転車固定棒。緑のランプが点灯していれば利用可能。下のボタンを押すと自転車が解放される。

す」と交通問題を専門とする社会学者マルズ口フ氏は述べている。

07年7月、ステーション約750カ所、配置自転車数1万648台で出発したヴェリブは、当初から1日平均利用回数7万回を記録した。09年4月末時点でステーション1451カ所（約300mごと）、自転車数2万600台、年間券保有者約20万人、1日当たり利用回数6万4000〜15万回、運営開始以来の延べ利用回数は4800万回にも達している。

パリでの大成功の結果、パリ近隣市在住者からもパリ市内との往復にヴェリブを利用したいとの希望が高まり、09年末までに近隣30市がパリ市のヴェリブ・システムに参加し、300のステーションと3300台の自転車が新規配置される予定だ。

ICクレジットカードで決済

ヴェリブを利用するには、まず基本利用券を購入する。利用券には、有効期間に応じ1ユーロ（130円・24時間）、5ユーロ（650円・1週間）、29ユーロ（3770円・1年間）の3種類がある。

24時間券、1週間券はステーションにある端末装置「ボルヌ」を操作し購入する。フランス語のほか英・ドイツ・イタリア・スペイン語表示を選択できる操作指示に従い、利用券悪用防止のための暗証番号を自分で設定する。利用券はボルヌが紙に印刷して自動発行するが、パリ地区の地下鉄・バス・路面電車共通電子定期券「ナウィゴ」を持っている場合は、それに端末で電子処

理を施し、ヴェリブ利用券として使うことも可能だ。

支払いはクレジットカード利用のみで、注意すべきは、フランスのクレジットカードにはすべてICチップが装着されているため、日本発行カードは国際決済機能に加えICチップを備えたものでないと利用できないことだ。カード払い手続きの過程で保証金150ユーロ（1万9500円）の支払いを承諾しなければならないが、自転車をきちんと返却している限り保証金が実際に引き落とされることはない。

年間券の購入はネット・サイト、地下鉄窓口などで入手できる申込書を記入して市の担当部署に送る必要がある。カードが送られてくるのは約2週間後になる。形式上は14歳未満の利用は認められておらず、14〜18歳未満の未成年者の利用には保護者の承諾が必要となる。

利用券取得後、自転車を借りるには、24時間券、1週間券ならボルヌの番号選択パネルに印刷されている番号を打ち込み、ナビゴならカードを端末に接触させた後、表示される指示に従って本人確認の暗証番号を打ち込み、希望の自転車を選択して、自転車固定棒の解放ボタンを押す。年間券なら、こうした端末操作は不要で、カードを自転車固定棒に直接接触させれば解放できる。ただ、バンクやチェーン・サドル高調節器の故障、かご紛失などの不良車が多いのが現状なので、あらかじめ自転車を注意して選ぶ必要があるようだ。ヘルメット着用は義務付けられていない。

レンタル料金は最初の30分まで無料、次

の30分は1ユーロ(130円)、続く30分は2ユーロ(260円)、それを超えると30分ごとに4ユーロ(520円)と漸増する。30分以内なら無料だが、2時間だと7ユーロ(910円)がカード口座から自動引き落としされる計算だ。大半のパリ市内移動は30分以内で済むとの判断に基づき、レンタサイクルの利用目的を娯楽サイクリングではなく移動手段に集中させるために設定された料金だ。ただし同じ自転車も30分ごとに借り直して無料で利用し続けることは可能で(ただし返却後2分間経過しないと同じステーションでの借り直しはできない)実行している利用者も多い。

返却は希望のステーションで自転車をしっかりと固定棒にはめ込むだけで完了する。満車で固定棒の空きがない場合は、端末装置を操作すると15分間の追加猶予時間が与えられる。近隣ステーションの残車・満車状況も参照可能だが(インターネットでも参照可)故障車の問題などもあり100%は信頼できない。また端末操作で時間・料金など自分の利用履歴を確認することもできる。トラブル相談用の電話番号もあるが、待ち時間が長いことが多い。料金トラブルなどについては、メールを送ればだいたいは解決するようだ。

ヴェリブの自転車は重くてごついのが特徴で、あだ名は「灰色ネズミ」。リヨンで自転車の破損が予想以上に多かった経験からJCDコー社は耐久性重視で設計、鋼板で保護され、重さ22・5kgのずんぐりした自転車となった。重いほうがスピード過剰防止にもよいとの判断も働いた。JCDコー

社から製造委託を受けた仏企業シクルラビエール社がハンガリーで製造し、タイヤはドイツ製、内装変速機は日本の自転車部品大手シマノ製だ。年間保全経費を加えた原価は1台約2500ユーロ(32万5000円)という。3段変速でハンドル前にかごが付いているが、後方の荷台はない。ベルは備わっているがバックミラーはない。固定棒から外すと自動的に前方ライトが昼間でも点灯する。仏自転車の常で駐輪スタンドは付いておらず、駐輪時に道端の柵や柱などに固定するためのワイヤー状の力が備わっている。

納税者の負担はゼロ

財政的には、ヴェリブの設置・運営は納税者負担ゼロで実現したのが特徴だ。すでに述べたように、JCDコー社は、パリ市から市内1600カ所の広告スペース10年間運用契約取得と引き換えに、ヴェリブの設置・保全・運営を全費用同社負担で請け負い、8500万ユーロ(110億5000万円)を投資した。年間総額2000万ユーロ(26億円)の基本利用券料やレンタル料はすべてパリの収入となる。市は同社の運営実績を自転車保全、コンピューター・システムの機能度、利用者への対応などの基準に応じて評価し、最高で基本利用券料・レンタル料収入の12%相当の報奨金を支払う約束だが、実績不十分として現在まで支払われたことはない。

同社はこの契約をライバル企業クリアーチャンネル社と入札で競い勝ち取ったもの

の、当初から採算を疑問視する向きもあった。実際、同社はヴェリブと引き換えに獲得した広告スペースの運用収入が08年、5700万ユーロ(74億1000万円)に上ったと発表した。予想をはるかに上回る規模の自転車破損、盗難により巨額の保全費用が掛かっている模様で、当初見込んだ利益は上がっていないようだ。

通勤通学に毎日利用

ヴェリブ利用者に利用の仕方について尋ねてみたところ、通勤時間帯の利用者の大半が年間券を所有しており、毎日通勤通学の往復に使っているとの答えだった。「大学への通学往復に毎日計40分、その他遊びの外出やあらゆる移動に利用」(ウルボンヌ大経済学部男子学生マチュールさん(20))「職場まで雨の日以外毎日往復計50分」(女性ジャーナリスト・エマニュエルさん(40))「毎日職場への往復の他、週末は気晴らしにも」(映画配給会社勤務パトリックさん(39))「通勤往復は基本的にヴェリブだが、自家用車、メトロも併用している」(パリ在住イギリス人男性(36))。

昼間・休日利用者を中心に「気候の良い季節だけ週1回30分程度」「帰宅時バスの混雑がいやな時、気が向くと使う」「夏の週末ブローニーの森で1時間くらい」「夜中タクシー代節約のため」など、気分、天気、交通状況などに応じて臨機応変に利用しているという人も約3分の1を占めた。利用者の大半は10〜40歳代で、22〜6時の夜間利用が全体の4分の1を占める。年間券

を購入し、メトロ・バスに替わる通勤通学の定期的交通手段として利用している人も多い一方(年間券を交通費として払い戻す企業もある)、「自由」の感覚を与えてくれる随意的補助的交通手段としての側面に引かれて利用する人も少なくないと言える。既存交通機関を補完する端末交通機関として利用していると答えた人はいなかった。「鉄道駅、地下鉄駅近辺設置のヴェリブは利用度が高く、故障していない自転車が残っている確実度が低いので、定時に到着するためには当てにできない」(銀行勤務のロランさん(42))。

話を聞いたすべての利用者がヴェリブに一定の満足度を表明していたが「通勤時間帯に空き自転車・返却場所を見つけるのが難しい」「故障車が多い」「自転車専用路が少なく、バス・タクシー専用路が自転車で併用されているのは無謀」などの不満の声も上がった。安全面では、現実に運営開始以来6人のヴェリブ利用者が事故死している。保険については、自転車運転者が加害者となった場合の賠償は、仏住民が強制的に加入している住居保険に含まれている民事責任保険でカバーされる。自動車事故の被害者となった場合は相手側の保険の負担となり、自転車運転者自身の不注意による転落等でのけがは通常の社会保険で一部だけだが払い戻される。以上を補うための民間のヴェリブ保険も存在している。

「自由」の感覚を与えてくれるが故に、パリ市民から熱狂的に迎えられたヴェリブは、定期的代替交通手段としても確実に定着し始めているようだ。

(金額表示は1ユーロ=130円として計算)

線路脇の家

生まれ育った家は私鉄の線路沿いに建っていた。私の部屋からは、細い道を隔てた線路を通っていく電車のひなびた背中が見えた。

福井駅が始発で、一本は東尋坊の海へ向かい、もう一本は永平寺や勝山へ向かう、どちらにしてものどかな線だ。三十分毎に一本、それも朝と晩の通勤通学時間帯に二両編成になる以外は一両だけでゴトゴト走ってゆく。線路脇には菜の花が植えられ、またあるところは耕されて畑になったり、犬たちの散歩道となった。やがて港に出るか、山に着くか。それまでの景色の和やかさはちよつと他では味わったことがない。

小学校の遠足では、よくこの旧京福電鉄（現在はえちぜん鉄道）を使った。最寄りの西別院という駅まで列を組んで歩く。無人駅である。ここから電車に乗って遠足に出発するのだ。何日も前から楽しみにしていた行程なのに、私の足はほ



イラスト・岡林玲生

んの少し重い。今でもオレンジ色の体操服を着た小学生たちがリュックを担いで西別院駅の前の小さな公園に整列しているようすが目に浮かぶ。幼かった自分の気持ちも手に取るように思い出すことができる。これから遠足だ、と浮かれています。でも、胸の奥には小さな不安が蠢いてもいる。

西別院から海の方へ向かうときは通らないが、山の方へ向かうと見ええてくる。線路際に建つ、赤い瓦の家。カーブで速度を落としたその先にわが家が現れるのはわかっている。

電車は駅を出てすぐに通りを横切る。胸がどきどきしはじめる。どうしよう、

と思う。小さな踏切を過ぎ、カーブに差しかかる。と、カーブの内側に見慣れた景色が広がる。見ないでおこうと思っているのに、やっぱり見てしまおう。うらだ！私の家だ！そのとたん、猛烈なホームシックに襲われるのだ。遠足なんかもういい、このままここで降りてほしい。今朝出てきたばかりの家に帰りたくてたまらなくなってしまう。いつもの光景なのに、どうして電車の中から眺めるわが家は特別な顔をしているんだらう。

当時、友達遊びに来ると、皆ときどきハツとするようだった。遊びの手を止めて、顔を上げた。

「今の、何？ 地震？」
ああ、と私は答える。

「地震じゃないよ、電車だよ」

電車を通るたびに家が揺れていたらしい。気づかなかつた。電車のリズムが身体に刻まれていたのだから。結婚前に初めて家に挨拶に来て泊まっていた夫も、電車の音と揺れが気になったと漏らしていた。私は気にならなかった。実家を出て久しいのに、私の身体には慣れ親しんだリズムがすっかりと記憶されていた。

今年になって引越した。実家の隣だ。線路際に戻ってきてしまった。うちの子どもたちも遠足のたびにホームシックにかかるだろうか。将来、結婚相手を連れてきたとき、地震かと思ったとこっそり耳打ちされたりするのだろうか。

文・宮下奈都
Natsu MIYASHITA

1967年福井県生まれ。2004年文壇新人賞佳作に入選してデビュー。著書に『スコレNo.4』『遠くの声に耳を澄ませて』がある。

RAILWAY & CINEMA

今回は、ブラジルの映画「セントラル・ステーション」を紹介する。この映画は、ヴァルテル・サレス監督が一九九八年に撮ったものであり、ブラジル映画として初めてベルリン映画祭で最高作品賞の金熊賞、主演女優賞（フェルナンダ・モンテネグロ）を受賞している。アメリカでもゴールデン・グローブ賞（外国映画賞）を取ったり、モンテネグロがアカデミー主演女優賞の候補になるなど世界的に大変評判の高かった映画である。特に出だしの三十分は、リオデジャネイロの中央駅を舞台に、発展途上国の大都市の鉄道駅の模様が胡散臭い人間も含めてその利用者とともに生き生きと撮られ、ブラジルに新たなネオ・リアリズムが生まれたかと思わせるほどである。

フェルナンダ・モンテネグロ扮する主人公のドーラは、駅で代書屋をやり、細々と生計を立てているが、金をもらって代書した手紙を投函せず、家で開封し、友だちと笑いの種にし、拳句の果て、捨ててしまうという性悪でひねくれた初老の女である。ドーラのところへ別れた夫と再会を望む手紙

鉄道と映画 — 25

リオデジャネイロ中央駅を舞台に始まる
父を探す少年とちょっと性悪な初老の女の物語。

Central do Brasil

「セントラル・ステーション」



文・羽生次郎

text by Jiro HANYU

1946年東京生まれ、69年東大経済卒、同年運輸省入省、人事課長、運輸審議官等を経て、2002年8月国土交通審議官を退官。現在は財団法人運輸政策研究機構・会長を務める。フィルム・コミッション（FC）への取り組みなど、映画へ深い情熱を注ぐ。

の代書を依頼した子連れの女性が、ある日事故で死んでしまい、残された孤児がドーラの手を借りてまだ見ぬ父のところへ旅をするというのが物語のあらすじである。こう書くとブラジルの広大な自然を背景にした典型的なロードムービーと思われる方も多いと思う。しかし、一味違うところは、前半にドーラの小悪人振りが良く描けており、単なる人情ものにとどまらず、厚みのある映画になっているところにある。ドーラは、最初この小生意気な孤児を売り飛ばし、儲けようとするが、売り先が臓器移植目当てとわかると一線は越えられず踏みとどまり、子どもに小金を渡し、旅の途中で置き去りにしようとするが失敗する。この辺りが大変良く出来ており、状況設定は全く異なるが、一人で人生を生きてきた女性が急に面倒を見る羽目になった孤児に振り回される様子は、ジーナ・ローランズが主演したアメリカ映画「グロリア」を思い起こさせる。

「セントラル・ステーション」の見所は、父を探して、広大なブラジルをバスで旅行し、さまざまな人たちとつかの間の交流をする間に、都会生活でささくれ立った女性と母をなくした子どもとの間に理解と愛情が育って行く様子が巧みに撮られていることを挙げる批評が多い。確かにバス旅行の間に見られるブラジルの広大さは圧倒的であり、筆者も、このような評価に頷けるところは多い。しかし、もし映画の価値がそれにとどまるなら、状況設定の差はあっても、せいぜい良くできたロードムービーの一つという評価になってしまう。やはり、この映画を魅力的なものにした最大の特徴は、冒頭に書いたように、主人公役のモンテネグロの存在感のある演技と、リオデジャネイロ中央駅の利用者と生活者が、リアリティをもつて撮られているところであり、これが後半の情感あふれるバス旅行との対比を効果的にしている。もちろん、中央駅は、美しいとか機能的とは縁遠く、こんな駅は、危なっかしくて絶対に利用したくないと思わせるほどであるが、世界の大都市のターミナル駅の少なくとも半分はかかる状況であるのが事実であると思う。色々と考えさせられる映画であり、一見の価値は十分にあるので、ご覧いただきたい。



東武鐵道沿線名所圖繪

東武鐵道線路案内

東武鐵道沿線名所圖繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

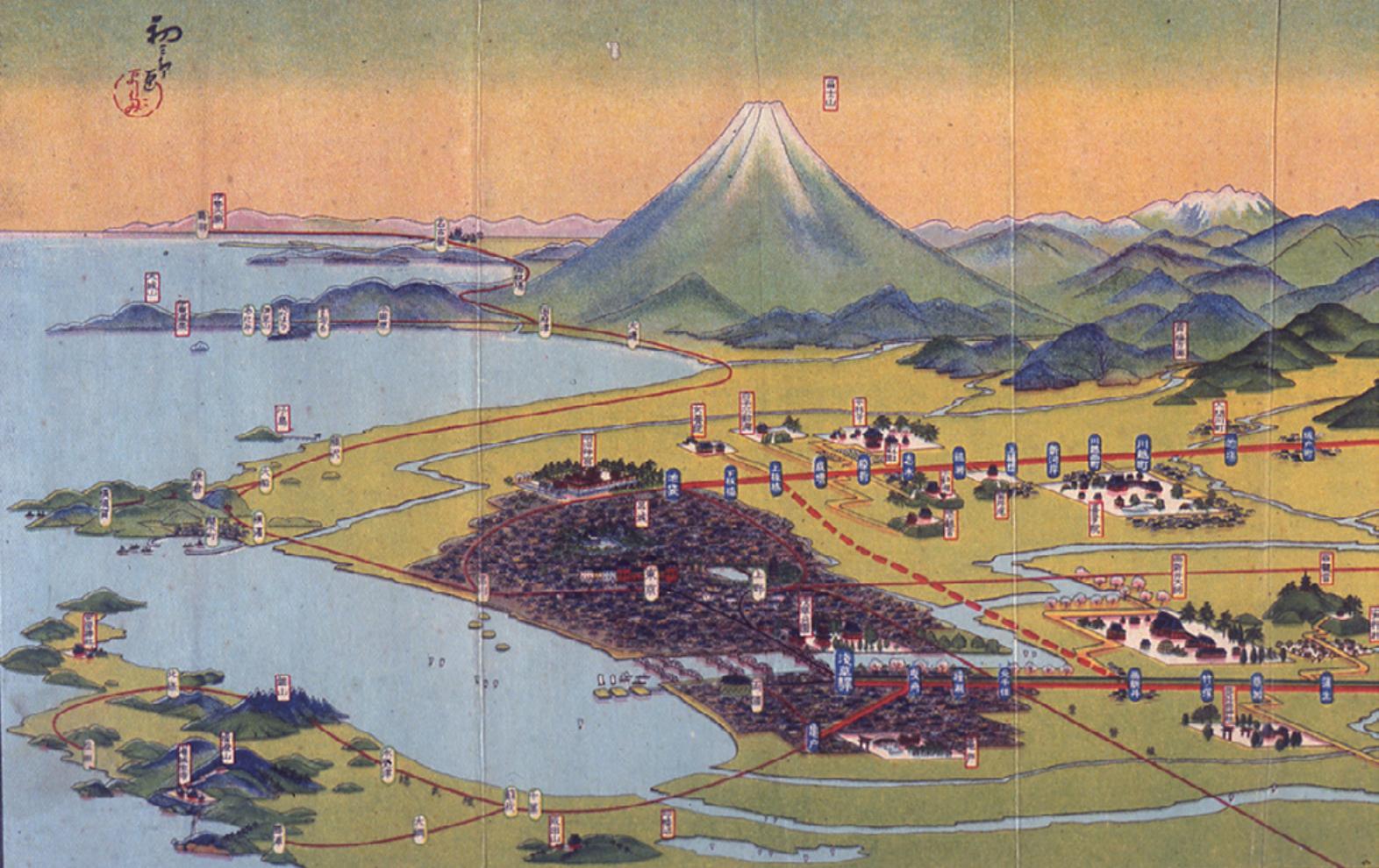
初三郎創案の横に長い折り畳み式鉄道沿線案内名所図繪鳥瞰図の大正期における代表作のひとつである。

図繪は関東平野を圍繞する富士山を大きく描き、武甲山の右手奥に怪異な岩峰群の妙義山と噴煙の浅間山、さらに榛名山腹の伊香保温泉の湯煙や赤城山へと続き、右端に日光連山の主峰・男体山を配置している。

広々とした平野部には、四方に延びる赤く太い東武鐵道の路線および破線の予定線が複雑に拡張している。まず、鐵道史に言及してみると、明治三十年十一月一日設立。二年後に初路線となる伊勢崎線北千住〜久喜間開業。四十五年には現在の佐野線を運営していた佐野鐵道を合併。大正二年、現・桐生線の太田輕便鐵道を買収。九年、現・東上線の東上鐵道と対等合併し、東武鐵道の名で存続していく大正十四年にこの図繪作品が刊行されている。

藤本一美

首都大学東京(都立大学)非常勤講師。日本國際地圖学会常任委員。鳥瞰図・展望圖資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰圖繪師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に「旅と風景と地図の科学II」(私家版2006年)、最新刊に「展望の山50選 関東編」(東京新聞出版局)がある。



『東武鉄道線路案内 [東武鉄道沿線名所図絵]』
 (大正 14 (1925) 年 10 月 7 日発行
 京都の大正名所図絵社代表 大瀧新之助発行人
 大正名所図絵社 印刷)
 右頁/日光 (下の全体図の右端部分)
 左頁/富士山 (下の全体図の左端部分)

東武鉄道株式会社
 TOBU RAILWAY CO., LTD.
 設立: 明治 30 (1897) 年 11 月 1 日
 本社: 東京都墨田区押上 1-1 丁目 1 番 2 号



**お客様に安心を
 地域に新たな輝きを**

1都4県に総営業キロ数 463.3kmの鉄道路線と 205 の駅を有している。浅草を起点として埼玉県東部を通り、栃木県、群馬県、千葉県に広がる本線は、伊勢崎線、日光線、および野田線の三つの幹線とその支線からなり、池袋を起点とする東上線は埼玉県の中央を西北に伸びる。東武鉄道と東武鉄道指定の 99 社で構成される東武グループでは「お客様に安心を 地域に新たな輝きを」もたらす企業集団を目指し、住宅・流通・レジャー・交通の各分野で安全安心な商品・サービスの提供に取り組んでいる。



ただ、それだけではなく、昭和二年買収の伊香保軌道線(三十一年廃止)を表示したり、昭和四年十月一日に全通した日光線を予定線に入れ、バックグラウンドとしての一大観光地、日光東照宮や華厳滝と中禅寺湖を立体絵画風に表現して楽しい。

この図絵にはないが、昭和十八年から十九年にかけては、戦中の「陸上交通事業調整法」により、周辺の小規模な下野電気鉄道・越生鉄道を買収し、また総武鉄道を合併、近鉄に次ぐ総延長路線になっていく、大東武の萌芽がみられるようだ。

ただし寄居〜高崎間、上板橋〜西新井間の路線構想は実現していない。浅草駅に始まる本線沿線には、西新井大師、牛島の藤、館林つつじ、田沼唐沢山、出流観音、足利文庫、太田の金龍寺、新田神社など。東上沿線には川越喜多院、吉見百穴、岩殿山、箭弓神社などを絵的に表現して、途中下車の誘惑に駆られそうなほどの巧みな案内図である。

気になるのは、東京にあった初三郎経営の大正名所図絵社は、関東大震災を契機に本拠地を犬山の日本ライン蘇江仮画室に移した大正十二年九月以降、会社名義を大瀧新之助に譲渡し、自らは観光社を興しているが関連社からの出版であることだ。

※藤本一美「東上沿線から見える山々」
 (11 枚の沿線車窓展望図入り 東上線開業 75 周年出版 東武鉄道株東上業務部営業課発行 1989 年 9 月) 参照。



2009
31
SUMMER
夏号

●発行所 / 社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-0004 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL : 03-5202-1402 FAX : 03-5202-1412

URL : <http://www.mintetsu.or.jp>

●発行人 / (社) 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集 / (社) 日本民営鉄道協会広報部会 (東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道)

●企画編集協力 / 時事通信出版局「みんてつ」編集室

●写真 / 織本知之 / PANA

●アートディレクション・デザイン / 浜田修司 / 大島恵里子

●印刷 / 大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。