



自転車社会の環境改善を目指して No.59

日本ならではの 自転車の関わる社会環境について



文

ポジティブサイクリスト

釘尾成美

自転車活用推進研究会 事務局：
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階
TEL 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803
URL <http://www.cyclists.jp/>

自転車との関わり

長らくオートバイ業界に関わって来た。スポーツサイクルに乗るようになって2年半となる。それまでの移動手段の選択肢は、オートバイまたは自動車その次に公共交通機関の順であった。優先される移動手段が「自転車」となっている現在、これまで垣間見える程度で気にならなかった「交通社会における自転車問題」に今後の日本を考える意味でも大変興味を持つようになった。

海外の自転車先進国の文化から学ぶべきという意見や風潮も良く見聞するが、その多くは模倣で始まり模倣で終わるであろうと類推している。自転車に歩道を走らせていた過去を悔いても始まらないし、欧州各国の取り組みをほぼそのまま輸入しても日本にしてみれば現状に即さないのである。自動車などは海外へ輸出される際には必ずその国の関連法規に準拠した仕様地への変更が行われ、日本へ輸入される自動車なども然りである。

「エコ・健康・ブーム」だとメディアなどの宣伝に乗せられサイクリストとなった方々も多数存在する。スポーツバイク専門のショップやブームに感化されたサイクリスト達も1980年代のオートバイブームと同様の様相を呈している。一例を挙げれば、サイクリスト(ユーザー)に対し「数多あるサドルから自分に適したサドルを迷わず選択する方法や手段」は、ブームとなって久しい現在においても、何ら周知も確立も成されていない。一方、その当事者たちは「サドル探しの旅人」「サドル難民」などと

称されながら、ひとつ2万円前後するサドルを自分に適合するまで複数(個)購入して模索する現実がある。ユーザーへ必要のない負担を形成する(売り手)市場は、永続も浸透もしないのである。つまり近い将来、このブームが醒めた頃には前述の専門ショップの多くは淘汰され、サイクリストの数も減少すると考えられる。

自転車活用推進法に基づき、全国的に様々な取り組みや施策が将来的になされるが、スポーツバイクや通勤・通学用などのジャンルに関わらず、「自転車乗り=サイクリスト」と定義したとするならば、サイクリスト人口の増減に伴い、比例したインフラの整備、理解しやすい自転車ルール、事故等における賠償制度も批准しなければならぬだろう。首都圏のみならず、各道府県の都市部とその他の地域では、交通量や道路環境などによって画一的ルールでは現状に即さない場面や問題も多いと予測される。一部では、2020年の東京オリンピック開催までに自転車関連のインフラを自転車先進国並みに充実させようという流れもある。

自転車規則の現実

自転車は、車道が原則、歩道は例外と「自転車安全利用五則」では謳われている。歩行者の速度は、時速4~6km、自転車は時速10kmを下回ると不安定となる乗り物。両者ともに後ろに目は無く、更にはイヤホンをしていることで、無音に近い乗り物の接近に気付くことは容易だろうか!? 自転車の運転技術に不安のある13歳未満のサイクリストが歩道を「い

つでも止まれる速さで徐行」しながら走るのは、物理に反しており走行安定性や利便性の面ではとても理解しがたい。

また、これから超高齢化社会を迎える我が国の歩道には、多くの高齢者が闊歩(利用)するであろうことが予測できる。少子化とはいえ(13歳未満の)サイクリスト達が人口比約3倍の「高齢の歩行者らと同一の歩道上で安全に共存して行く理想的な日本の交通社会」の実現はかなり困難ではなからうか。

親の視点で考えた場合、自動車VS自転車では分が悪い(=被害者になりやすい)しかし、歩行者VS自転車なら分がいい(=被害者にはなりにくい)となり、「なるべく歩道を走りなさい。その方が危なくないから」と多くの親は我が子に促すだろう。また、前述の発想が根底にあり「歩道走行を可」としている現状では、ほとんどの親は「差し迫った危険の予知や回避行動などの教育はさほど重要ではない」と考える。では、「歩道の走行は例外なく禁止」とした場合、親は「車道を走る上で差し迫る危険への予知や認知の方法から回避行動」に至るまで時間や手間暇を惜しむことなく教育するであろう。それは我が子の身を案ずるというある種「親の本能」である。

現在行われている交通教育は、原点に立ち返り、行政や学校などでは2次的教育、1次教育は親が日常生活の中で行うのが自然であると考え。親や保護者からの反論や不平が予想されるが、車道における我が子の自転車の運転が危険であれば自転車で乗せない(歩く)という選択もある。

昭和の時代、オートバイの三ない(乗らせない、免許を取らせない、買わせない)運動があった。高校在学中は規制するが、卒業後は一切関与しないという管理側の超ご都合主義の典型といえる(交通インフラが整い、その手段に選択の余地のある都市部においては効果的であったが、その他の地域では、交通手段が著しく制限されるといふデメリットが常在。結果、保護者による送迎、通学の利便性を優先した学校へ進学するなどの問題も多く生じた)歴史がある。

サイクリストの実情

スポーツバイクに乗るサイクリストにも何故だか「我は選ばれし者である」と誤った理解をしたまま、車道のみならず歩道上を速いスピードで走る輩が多い。赤信号であっても止まらない。複数車線には従わず、蛇行運転を繰り返す輩も多く存在するが年齢との関連性は少ない。これは、その昔オートバイの「カミナリ族と呼ばれた走り屋集団」と同類であると感じている。また、ある種特有のオートバイによる「騒音族活動」を見かけて少年少女期に影響を受け、成年となった後、憧れの「騒音活動家」となる成年も実在する。同様に前述の(サイクリストの)輩を見た若者は、感化され将来同様の違反行為を模倣するであろう。

私見では、泥よけ(フェンダー)を装着していない自転車は、どのジャンルのスポーツバイクであろうと公道を走るべきではないと考える。雨天時、泥よけを装着していない速度の速い自転車が、他の自転車の前に割り込んだ場合、跳ね上げた泥水や水しぶきは後方を走る自転車を直撃するのは安易に想像できる。被害を受けた自転車がその旨を伝える為に、より速い自転車に追いつくことは至難の業であろう。その被害の賠償請求や苦情などは、どこに矛先が向かうのであろうか!?

その賠償を公的に賄うこととなれば、それこそ本末転倒であろう。交通インフラの整備と共に自転車の個体単位での「装備の充実」と「整備の徹底」が必須となる。ここで一部のサイクリスト達が声高に「我は選ばれし者である」と利己的な主張をするとすると前述し

た輩と同カテゴリーの人々とせざるを得ない。

決して、欧州諸国の取り組みを模倣する愚策は講じるべきではなく、「日本ならではの自転車社会の環境改善」を全国レベルで取り組まなければ実現は難しい。となると東京オリンピックを迎えるタイミングでは、「自転車レーンのエリア拡大」と「歩道の走行は例外なく禁止の徹底」くらいではなからうか。

交通ルールの順守は、最低限のルール(義務)であり、その他の交通手段への理解と双方の思いやり、歩行者や他サイクリストへの配慮などによって成立するが、それにはマナーの徹底や底上げが急務となる。義務は果たさないが、権利のみを主張する愚行は、交通社会の環境改善と健全化を停滞させる主因である。

自転車社会の改善に関わるメディア

如何なる優れた取り組みであっても、周知徹底を怠ると国民の反感を買うことは歴史から学べる。テレビや新聞のみでは、年齢層によっては十分に情報が伝わらない時代となった昨今、その周知促進も同時に行わなければならないが、所轄官庁などにおいてもそれは模索中であろう。例えば、世代を問わず比較的浸透しやすく、自転車に関わり始める頃の幼少期に特に影響を及ぼしやすい“お笑い”の新ジャンルとして「自転車コント」などを確立させ、流行語になるぐらいの意気込みと熱意の伴った情報発信での工夫(アイデア)は必要ではなからうか。

また、自転車関連メディアにおいては、前述の「ルールの順守やマナーの徹底」や「自転車社会の環境改善に関する記事や情報」などは、連載に値する話題では無いようである。このままでは、自転車関連の雑誌もオートバイ雑誌同様に廃刊や統廃合など淘汰される時代も近づきつつある。

今後の日本における自転車との関わり方

自国開催のオリンピックは、老若男女を問わず、ほとんどの国民の関心事であり、来日する外国人のみならず、世界へ向けた情報発信の機会でもある。東京オリンピックを「自転車社会の環境改善」の一つの契機

と考えるならば、これに乗じて抜本的な改革を一気呵成に行うべきであると思う。しかしながら、僅かな期間で実施可能な施策は自ずと限られる。また、自転車に関わるインフラ整備においても、オリンピック会場を主体とする考えに基づいて最優先で行い、その後に段階的且つ計画的に実施することは可能であろう。全国の都道府県、区市町村において一斉に開始する「平等案」より、サイクリスト人口や地域の環境に基づいた段階的な整備を行う「優先度案」が有効であると考えられる。ここに来てインフラ整備の過渡期における多少の不便さを受容する気概も必要である。

これまで道路構造令で規定されてきた「自転車歩行者道」も「人車分離」を原則とした変更が必須となる。以前の都市整備や再開発などの道路整備に伴って、自動車道路と並行した歩道と自転車道を兼ねた幅員に余裕のある道路を採用した箇所も多くある。関連した法規に則しながら費用負担が少なく、利用者の混乱を招きにくい活用方法を同時に模索する必要性もある。現在、普及し始めた自転車用のピクトグラムやナビライン(通称:矢羽根)も「自転車走行レーン」の意識づけとして一定の効果が期待できる。しかしながら、自治体によるピクトグラムデザインの差異は、将来的に混乱を招く要因となる懸念もある。これを道路管理者や公安委員会が設置する道路標識と同等の扱いとすることで、国民の「自転車に関わる意識づけ」も同時に向上させるという考えもある。

自動車やオートバイが自動運転化される時代も確実に近づいている昨今、自転車のみならず、日本の交通社会の今後の変貌を十分に見据えた施策は必須となるが、「自転車に歩道を走らせていた過去」を教訓として、「法はお上が決めること」などと考えてしまっただけでは、同じ轍となろう。今後、日本の未来を担う上では、先見性に優れ、利害関係の無い、全人的なメンバーで構成されるべきである。

今後、「自転車活用推進法」が国民にとって真に有意義な法となるように望んでいる。