

あまりに歪な日本の自転車状況

「世界に学ぶ、なぜ今、自転車なのか」

疋田 智(自転車ツーキニスト)

■要らないものを燃やして得るエネルギー

日本にはまだ未発掘の大きな油田がある。しかもその油は、燃やしても京都議定書に引っかかるような地球温暖化ガスを出さない。その油とは、多くの人が腹に抱える皮下脂肪である。

これは元バルセロナ五輪選手の江原政光さん(シマレーシング)が、口にした言葉です。

一年に一度行われる「サイクルモード」(国内最大の自転車展示会)の時に、私と立ち話をしている際に、ふと出てきた言葉ですが、これはなかなか含蓄がある、というか、二つの大きな意味を持っています。

もちろん話の骨子は「皮下脂肪を燃やして自転車に乗ろう」という意味なのですが、一つには、その皮下脂肪が、化石燃料を使わずとも効率的な都市交通のエネルギーになるということ。そして、もう一つが、その皮下脂肪を燃やすことで、メタボリックシンドロームの対策になる、つまり健康になるということです。

要するに「自転車は、皮下脂肪という大油田のエネルギーを活用することができて、そのことが環境と健康に役立つ」ということになるでしょうか。

これは本来要らないもの(過剰にあると健康を害しさえする)を、エネルギーとして有効活用する、というエコのお手本のような話です。まるでゴミ焼却でタービンを回して発電する最新鋭のゴミ処理施設みたいですね。ただしどんなに最新鋭のゴミ処理施設でも、皮下脂肪燃焼にはかきません。なぜならば、もちろん皮下脂肪を燃やすと人間は口や鼻から二酸化炭素を出すのですが、この二酸化炭素は食物由来の二酸化炭素なので、やがて稲や麦が吸ってくれて循環するもの、つまり地球温暖化ガスとなり得ないものだからです。

これが現在ヨーロッパ諸国で着々と進んでいる、都市交通自転車化の原点です。

■ヨーロッパで何が起きたのか

そもその動きはオランダで始まりました。

オランダという国は、土地が低く、おまけに海に面しているため、地球温暖化が進み、海水面が上昇すると、国そのものが沈んでしまう、という危機感がありました。そこで温暖化対策が一気に進むことになったのですが、オランダ一國がそれをやってもたかがしれています。

ところが、オランダ人は「たかがしれてるから止めよう」とは思いませんでした。彼らはその環境対策をディスプレイすることによって、世界各国に「今これが必要なことだ」とアピールしようとしたのです。

オランダ、特に首都アムステルダム市は、都市内のほぼすべてに自転車レーンを敷き、全道路の4分の1をトランジットモール(クルマが一切入れない通り)にするなど、かなり徹底した自転車化政策を始めました。

始めた当初は、市民からも「クルマが使いにくくて不便」という抗議の声が多数上がったといえます。

ところが、いざ自転車都市化を始めて1年も経てみると、意外な効果がたくさん出てきたのです。

この「意外な効果」については、オランダよりもむしろ、遅れて自転

車化をスタートしたドイツで顕著でした。特にミュンスター(ノルトライン・ヴェストファーレン州)という人口30万人程度の町で、効果ははっきり出ました。この町は地形的に周囲から隔離され、町の大きさが適当だったため(オランダの首都アムステルダムは、数字が顕著に出るには少々大きすぎたのでしょう)単独として数字が出やすかったのではっきりしたのでしょう。またミュンスター市が自転車を町の紋章にするまでに徹底して自転車に取り組んだということも見逃せません。

ミュンスター市は80年代の当初、環境というより、むしろ渋滞を解消するために自転車化に取り組みました。そして直径5キロ程度の城郭(ミュンスターは中世からの城郭都市だったために、周囲をぐるりと城郭が取り囲んでいました)の中から一般のクルマを閉め出し、自転車と公共交通、そして運搬(時間を区切った運用です)および障害者のため(ステッカーを貼って許可車を区別しました)のクルマなどしか走れなくなりました。

すると、その効果は渋滞解消だけではなくありませんでした。自転車化の果実は大きく分けて4つあったのです。

■自転車活用によって都市が得る4つの果実

一つ目は、渋滞解消によるビジネス効率のアップです。

クルマがないわけですから、渋滞が起きるわけがありません。その結果、町の中のA地点からB地点に行くまでの時間が大幅に短縮されました。従来はクルマで渋滞を我慢して1時間程度かかっていた距離が、自転車ですぐに15分程度、ということになったのです。都市内はクルマよりも自転車の方が速い。これは現在の東京でもそのまますの事実です。ましてやクルマがないわけですから、自転車は安全かつ速い。こんなに効率的な移動手段はありません。

二つ目は、交通死亡事故の激減です。

交通事故というものは、クルマが変わらない限り、おおむね人は死にません。1トン(またはそれ以上)にもなる重量物が40km/hも50km/hも出してぶつかってくる運動エネルギー(つまりクルマ)が人を死に至らしめる原因なのです。確かに自転車同士、または自転車対歩行者でも事故の際、人は死に得ます。ですが、クルマが関わった場合と較べると、桁が3つ違うというのが現実といえるでしょう。日本でも交通事故死が年間およそ7000人、そのうち自転車によるものが6~8人と言うところです。結果、ミュンスター市の交通死亡事故は激減しました。

三つ目は、市民の健康です。

これはミュンスター市に限ったことではないのですが、ドイツ全土で自転車熱が高まるにつれ、自転車は健康に資するということがクローズアップされ始めました。自転車運動というのは、マイルドに身体を動かして続けるエアロビクス運動(有酸素運動)ですから、運動自体に無理がありません。ジョギングなどのように膝に負担がかかるようなことはありません。

それなのに消費するカロリーは大きく、なおかつ心肺機能を活性化し、その結果、新陳代謝が活性化されます。つまり、身体がエネルギーを消費しやすい身体に転換するのです。

メタボリックシンドロームはなにも日本やアメリカだけの話ではありません。ドイツ人にとってもメタボとそれが引き起こす生活習慣病は大きな問題であり、そこに自転車が大いに効くということが分かって

きたのです。

「はじめに」にもあげたとおり、ドイツには有名な「トラック一台分の薬より、一台の自転車」という格言があります。この言葉がよいよ証明された、という格好ですね。

そして四つ目に環境問題がやってきました。

この環境問題というものは、一都市の取り組み、一個人の実感としては、なかなか実感にくいものではあるのですが、とりえず街を走るクルマが激減し、自転車が増えたことで、それまでも乗っていた人々にとっては、トラックの排ガスなどにまみれる機会が減りました。一説には鼻毛の伸びが遅くなったという人もいるそうです。またそれまでは白いTシャツ姿で一日を過ごす、それがグレーになっていたものですが、そういうこともなくなりました。ミュンスターという街は、そもそも緑が囲む学術都市ではあったのですが、それにふさわしい清浄な空気を手に入れたということなのでしょう。

こうした四つの果実以外にも「人間性の回復」や「街というものがより身近になること」、「中心街の復活」（これに関しては最終章でちょっと述べます）など、自転車がもたらしてくれた様々な「いいこと」は、枚挙にいとまがありません。

■自転車化はヨーロッパ全域に

このようなことは、ミュンスター市に限りませんでした。

自転車国家オランダの首都アムステルダム市は言うに及ばず、やがて自転車都市化は、ハーノバ市、ハウテン市、ミュンヘン市、さらには、近隣国のコペンハーゲン市、ヘルシンキ市などにも蔓延していき、その結果を知った多くの地域、多くの国々が、次々とそれを参考にするようになったのです。

もとより自転車に向いた都市の大きさというものはありました。

ミュンスター市のように人口三〇万人規模の街は、ある意味、理想的だったといえましょう。どこから手をつけたいか分からないほど巨大都市でなく（つまり街全体を改革しやすく）、都市の中心部がはっきりしており、街の範囲もある程度は手が届く。そして結果が分からないほどの田舎でもない。

あの「自転車首都」アムステルダム市にしても、実は人口七〇万人程度です。これを日本の都市に擬するなら、ミュンスター市は宮崎市や盛岡市、アムステルダム市は鹿児島市や金沢市、というところでしょうか。

しかし、今やその動きはヨーロッパ全土に広がっています。

もはやドイツやオランダの小さな都市だけではないのです。やがてその動きの中に巨大都市も含まれるようになりました。あのフランスもイギリスも遅れさせながら、自転車に手をつけ始めました。それは首都パリ（人口約二三〇万人）や、ロンドン（人口約六〇〇万人）にも及んでいます。ついにはヨーロッパは、以前ならば巨大すぎて無理だ、と思われていた街でも自転車を活かそうと思いついたのです。

理由の一番手はまず地球環境。

しかし、そこには各国それぞれの事情がありました。自転車を見直そう、自転車は人間社会にとって多くの果実をもたらす、と、向いている方向は同じですが、事情の違いによって自転車活用のあり方には多少の違いがあります。

まずは、これまで自転車が遅れてきたといわれるイギリスの例を見てもみましょう。

■医療費の削減

自転車の導入は、環境に良いからというだけではありません。

昨今、イギリスで都市交通の自転車化が急ピッチで進んでいるの

は、むしろ環境というより医療費の削減のためなのです。

もともとイギリス、中でもロンドン市で、自転車が爆発的に増えたきっかけは、2004年の過激派アルカイーダによるバステロからでした。

それまでも、ロンドン市はロードプライシングを実施し、クルマで市内に入るにはお金がかかるようになっていました（このロードプライシングの当初の目的は、ロンドン市を覆う排気ガスと交通渋滞をできるだけ削減しようとしたことでした）。ロンドン市に入る際には、邦貨にして約1000円が徴収されることになり、それをいやがった市民は、クルマでなくバスや地下鉄などに乗るようになっていたのです。

そこに起きた無差別・公共交通テロです。そうなると、残った選択肢は自転車だけ。ここでロンドンでは一気に自転車使用が加速したのです。

ただ、この時点では、私は「事件が風化したらまたロンドンっ子たちは自転車から離れるだろう」と思っていました。オランダやドイツなどと比べると、イギリスはインフラ整備も、乗る側のマナーも、法整備もまだまだだったからです。

ところが、ロンドンっ子は自転車から降りませんでした。ロンドン市当局と、英国政府が「自転車推進法」なる法律を作り、インフラ整備と法整備を急ピッチで行ったからです。政府の思惑はどこにあったか。

これがひとえに健康問題、つまり医療費の削減だったのです。

先ほども少し述べた話ですが、医療費問題は、何も日本に限った話ではありません。

欧米各国でも年々増える医療費の負担は、国家的大問題で、これは先進国が共通して抱える悩みといえるでしょう。たとえばアメリカでも90年に自転車政策を転換し、州ごと、都市ごとに自転車を推進するようになったのですが、この背後にも医療予算がありました。アメリカでも財政支出の4番目に医療予算が食い込んでいたのです。

その要因は、クルマに頼り切った生活で^{メタボリック・シンドローム}肥満が社会問題になり、肥満が社会問題になっていたことがあります。国防費や社会保障費は削れない、それならば、まず医療予算から削減しよう、それには自転車だ、という思惑があったのです（古倉宗治（財）土地総合研究所理事による）。

これが日本になると事態はもっと深刻です。

高齢化が進む現在、医療費は年々上がり、06年現在でおよそ32兆円にもなってしまいました。日本の国家予算が60兆円強なので、これはすさまじい数字です。しかも老人医療費はなかなか削減できません。

ただ、その32兆円の内容をつぶさに眺めてみると、そのうちのおよそ3割、10兆円がいわゆる「生活習慣病」に対して支出される医療費だということです。特に日本人はホルモンの関係から、糖尿病になる確率が高く、40歳以上の男性の実に4分の1が患者か予備軍であるとされます。

ここに自転車は効くのです。効率よくカロリーを燃やし、なおかつカロリーを燃やしやすい身体を手に入れることができる。糖尿病に関わる医師のすべてが一致して、自転車運動を推奨する理由がここにあります。

いずれにせよ、自転車は個人的な健康・メタボ対策に効く（ちなみに私は毎日の自転車通勤で84kgあった体重を67kgまで落とすことができました）ばかりか、国家としての予算削減にも効くのです。

■原油価格の高騰

こうした状況にさらに追い打ちをかけるように原油価格の高騰がやってきました。

現在の原油価格は、確かに先物取引のマネーゲームの中で暴騰

したという側面もあるでしょう。しかし、中国やインド、ロシア、ブラジルなどの巨大国が経済成長を続ける限り、原油はあってもあっても足りません。今まで合計8億人程度の「先進国人」ばかりが使っていた石油を、合計25億人の人々（中印だけで）が欲しがっているのですから、これは当たり前でしょう。

明らかにこのことこそが原油価格高騰の最大の要因です。つまり今後とも原油価格が20世紀並みに下がる見込みは薄いのです。

加えて、原油自体の枯渇という問題もあります。原油というものは言うまでもなくエネルギーというだけではありません。プラスチックをはじめとする様々な現代文明を支えるものを作る素材という側面があり、その貴重な素材資源を無邪気に燃やしてしまうのは、一言でいうなら、もったいないのです。

人類が選ぶべき道は、その貴重な原油をできるだけ無駄に使わず、もしも代用がきくならば、なるだけ別のもの代用する、という道でしょう。

そこに都市交通としての自転車は効いてくるのです。

現在の日本でいうなら、特に地方都市でそうであるように、何でもかんでもクルマ、たかが1km、2km先のコンビニに行くのにもクルマ、というような使い方は避けなければならなくなってくるでしょう。

しかし、自転車は苦しいものでも我慢しなくてはならないものでもありません。私はこの10年、片道12kmほどの通勤に自転車を使ってきましたが、何ともありません。楽しいことばかりでした。クルマどころか電車より速いくらいですし、ちっとも疲れません。むしろ新陳代謝が活発化し、夜眠れるようになり、良いことばかりでした。その程度、つまり10kmや20kmであっても実は自転車で十分なのです。自転車には都市交通の主役となれるポテンシャルが十分あります。

なによりこれ以上ガソリンの値段が上がってしまっ、たいしたことのない距離にクルマを使うのは、お財布にとっても痛いではありませんか。これ以上のクルマ依存は、環境に優しくだけでなく、個人のお財布にも優しくないのです。

■日本は歪な自転車大国

さて、そろそろこのあたりで日本の自転車状況がいかにおかしい状態の中にいるかを書いておかなければなりません。

現在、日本には、およそ8000万台の自転車が存在し（これは世界第3位の数字です）、形の上では、自転車大国と言えるのかもしれませんが、それは非常に歪な形の自転車大国なのです。

まず第一に言わなくてはならないのは、その自転車が、ほぼ例外なく歩道を通ることがスタンダードだとされていることです。

言うまでもなく自転車は「軽車両」という名前の車両ですから、本来、車道を走らなくてはなりません。これは道交法17条に明記してあります。ところが日本の場合、70年代の急激なモータリゼーションから、クルマと自転車の事故が増え、一時的に自転車を歩道にあげってしまった、という歴史的経緯がありました。

これが悪名高い「道交法63条第4項」という条項なのですが、この法律で、自転車は「指定歩道（＝自歩道）ならば、通ってもよろしい」と定められ、これがあれよあれよという間に拡大解釈され（本来ならば、自歩道は全歩道の4割程度に過ぎないのですが）、結果として、100%の歩道が自転車で走りた放題になってしまいました。

もちろん歩道には歩行者、車いす、ベビーカーをはじめとして、交通弱者がいますから、徐行運転が義務づけられています。しかし、現状としてそれを守るものはほぼおらず、自転車は歩道の凶器になってしまいました。特にこの10年、歩道上の自転車対歩行者の事故は7倍にも増加し、社会問題にもなっています。

しかし、考え直さなくてはならないことに、この自転車歩道政策は、そもそも暫定的なものであり、いつかインフラが整ったら車道に戻そ

うとされてきたものだったのです。

これは、道路行政には「弱者優先」という大原則があり、歩道は歩行者の聖域になってなくてはならないからです。そして車道を弱者以外のもの、すなわちクルマとオートバイと自転車でシェアしようというのが、本来の道なのです。

ところが、暫定的な法改正から30年以上経つ今であっても、自転車のインフラはまったく整いませんでした。あろうことが警察庁では「ならば、現状に即して、自転車にはこれからは歩道を走ってもらおう」という動きすらあるくらいです。

これがどんなに間違っているか。

これは交通安全という観点からだけではありません。

■速く走れないとエコでない

自転車というものはスピーディに走れなければ、環境にも貢献できないのです。

なぜならば、空気清浄機でも何でもない自転車は、クルマから乗り換えることで、その分の排出量を削減して初めてエコロジカルだからです。ならば、自転車はクルマの代用とならなくては意味がない。ここに自転車活用の肝心要の部分があります。

それはとりもなおさず、自転車はクルマの「代用たり得なくては」ならない、ということです。

ということは、自転車はスピードと航続距離を手に入れなくてはならない。せめてクルマの半分程度の性能を手に入れなくてはならない（これは「軽い自転車」が「車道通行」をすれば簡単なんですけど）。つまり現状のように、「歩行者に毛の生えた」ようでしかない低性能自転車が、そのような扱いを受け、「歩道を徐行するしかない」ようでは、まったく環境に貢献できないのです。

ある程度のスピードをキープするためには、車道を走るしかありません。なぜなら歩道は段差と障害物だらけだし、なにより歩行者がいるからです（歩道上をスピーディに移動する自転車は、暴走自転車ではありません）。

結論として、自転車は車道を走らなくてはエコではないのです。

さて、ここで言わなくてはならないのは、日本の自転車の9割以上を占める軽快車、いわゆる「ママチャリ」のことでしょ。あまり意識されていないことですが、ママチャリという自転車は、70年代の法改正を受けて、いわば「歩道専用車」として作られた日本のオリジナル規格です。ですから70年代以前にはママチャリはありませんでしたし、世界のどこを探しても日本と同じ意味でのママチャリは存在しません。

ママチャリは低速でも安定しているように重心が低く作られ、何かあったらすぐに足がべったり地面に着くように乗車姿勢が直立姿勢になりました。その結果、前カゴに重量物を載せても比較的安定し、ゆっくり漕いでも倒れにくいという、歩道を走るのには最適な自転車となったのですが、同時の二つの大きなものを手放してしまいました。

二つの大事なものは、一つにはスピードであり、もう一つは航続距離です。

車体が重く直立姿勢のママチャリは人間工学的にペダルを踏むのに向いていませんし、3、4kmも乗るとすぐにおりが痛くなってしまいます。この点、ヨーロッパで一般的な街乗り自転車「クロスバイク」や「ダッチバイク」は、いずれもママチャリよりはるかに軽く、若干の前傾姿勢をとるような設計になっています。これは彼らが車道を走る以上、当たり前なのです。

その結果、たとえば日本とオランダを較べると、トリップ量（一日一台あたりどのくらいの距離を走るか）は7倍もの差になって表れています。これはつまり自転車というものが、日本では「歩行者カテゴリ

一、オランダでは「車両カテゴリー」に入っていることをあらわしているのでしょう。

■「自転車≒歩行者」になって失われたもの

自転車が歩道を走るようになり「歩行者カテゴリー」になったことで、失ったものはまだあります。

最近よく見るようになりましたね。たとえば携帯のメールを打ちながら走る若い男の子、女の子。

また、夜間になっても灯火を点ける自転車は、むしろ少数派と言っていけます。さらには、多くの自転車には「右を走る」「左を走る」なんて意識は皆無であるかのように見えます。

要するに、自転車に関するルールは、完全に忘却の彼方になってしまいました。

本来、自転車のルールは存在するのです。法律の文言にもなっています。片手運転、夜間無灯火どころか、併走も、右側通行も禁止です。しかし誰も守りません。自転車が歩行者カテゴリーになってしまった今、自転車は「無責任」で「ルールを守らなくてもいい」という存在に墮してしまっただけです。

これでは自転車の有効活用などできょうもありません。

全国の小学校などでは、今日もどこかで「自転車教室」のようなものが開かれています。地元の警察官が学校を訪れ「横断歩道は自転車を押して渡りましょう」「ヘルメットをかぶりましょう」「右折、左折する際は手信号を出しましょう」などと指導しています。

そのこと自体を悪いと言うつもりはありませんが、現実として、大人の誰もがそれを守っていない今、小学生にそれを教えて何の意味があるのでしょうか。「横断歩道は押して渡りましょう(これは自転車通行帯のない横断歩道に限りませんが)」など、誰が守っているのでしょうか。

こうした誰も守れないような規則を、建前だけ強制することの愚かしさもさることながらですが、最も大切な自転車教育は「まず大人が範を示す」ことなのでしょう。さらにいえば「警察官が範を示す」ことなのではないのでしょうか。

日本全国どこに行っても、警察官乗車の自転車(通称「白チャリ」などといいますね)が、きちんと車道の左側を走っているところなどありません。あろうことか警察官は「これこれ、自転車は歩道に上がりなさい」などといいます。そのこと自体が道交法違反です。

自転車は歩行者の仲間にカテゴライズされたせいで、ルールも、マナーも、都市内の有効性も、可能性も、つまり何もかもがスポイルされました。チャリンコなどというありがたくないニックネームを押し戴き、車道では邪魔にされ、歩道では危険視されるようになりました。

それもこれも自転車が歩行者と同じになってしまったからです。

本来、軽車両としてのキャパシティを持つ自転車が、歩行者というカテゴリーに押し込まれたのですから、結果として軋轢を生むに決まっています。このことは本来は「システムの問題」なのですが、「自転車そのもの」が悪者にされてしまうことになってしまいがちです。

この日本では、自転車の可能性を言いつのるよりも、自転車の迷惑を声高に言う方が簡単です。あまり考えもなく、そういう言説が、今日もテレビのワイドショーや新聞の家庭欄にあふれています。

■なぜそれをあなたが言う？

見ていて本当に腹立たしいのですが、ブラウン管の中や、新聞紙面で「自転車の迷惑」を声高に言う人にかぎって、必ず「通常、自転車に乗らない人」です。

テレビに出てくるコメンテーター様、識者様、キャスター様などは、大抵の場合、日常的に自転車に乗りません。局が出すハイヤーに乗って自宅と局を往復するだけです。その後席に座りながら、最近増えてきた「車道の自転車」を見つ「邪魔だな、チャリンコは歩道を走れよ」とも思っているのでしょう。

本当は、自らが実際に自転車に乗った上で言って欲しいのです。自転車の可能性に思いをはせつつも、自転車のあまりの走りにくさにイヤな思いをし、そうした経験をふまえた上で、お考えを述べて欲しいのです。この国のインフラと、法律と、ドライバー&自転車乗りの意識が、いかにダメかを理解し、そこではじめて自転車に対して物申して欲しいと思います。

しかし、なかなかそうはなりません。

テレビでモノをしゃべる皆様は、自分が実際にはまったく知らないことについて(微塵も!)、印象オンリーでコメントすることに、何の躊躇もありませんから(私の知る限りこれは概ね本当です)。

また、もう一つ絶望的なことは、実際に自転車に関する法律を作る人、そして自転車行政に携わる人々が、これまたほとんど自転車に乗らないことでしょう。もしかしたら「大人の大人が自転車に乗るなど恥ずかしい」などという意識があるのかもしれませんが、なんとも発展途上の意識ではありますが、現実として日本人の考え方の中にそういう部分があることは否めません。

実際に私なども「自転車を活用するための自治体主催のシンポジウム」「同・会議」のような会合に招かれたりすることがありますが、その際に、毎回、必ず思い知るのが「この会合に出席した人の中で、日常的に自転車に乗っているのは私だけだ」ということです。

多くの人がきちっとスーツを着込み、冷房をびんびんに効かせた部屋で「自転車活用会議」などをやっているのです。「環境のために自転車を」などと言っているくせに。

ですが、もはや私はそれ自体を非難することはしません。そういう馬鹿馬鹿しさ、矛盾には、願わくば後になって気づいてくれ、と祈るばかりです。

それより何より、少なくとも自転車を語るなら自転車に乗った上でにしてくれ、と思うばかりなのです。

ですが、結果として、こうした会議から出る結論は(ある意味当たり前かもしれませんが)「歩道に自転車レーン」とか「共有自転車を」とか「都市内の自転車の総数の制限を」とかのとんちんかんな話ばかりです。

たとえば自転車を活用するために、なぜ「歩道上のレーン」がダメか。これなどは後の章で詳述していきますが、これらの話は、いざれも自分で自転車に乗りさえすれば、すぐさま「ダメだ」と気づく話ばかりなのです。

ここでは、ティピカルで分かりやすい例を一つだけ申し上げますと、昨今多い「石畳の自転車レーン(多くの場合、歩道上にあります)」です。これは見た目にはちょっとカッコいいし、ちょっと“伝統ある町並み”みたいに見える、街おこし、観光用にも有効に見えるのでしょう。ただ、乗ってみれば一発で分かります。石畳のレーンは、自転車で走るとガタガタと乗り心地が悪いばかりで、何らいい点がありません。それどころか、石畳の段差は転倒の危険を生み、石畳の素材は、スリップの危険を生むばかりです。パンクの可能性だって格段にアップするでしょう。

アスファルトで何がいけないのでしょうか。そっちの方が安くすむし、はるかに自転車のためになります。それもこれも実際に自転車に乗らないで決めるから、こういうとんちんかんなことになるのです。

■エライ人こそ自転車に乗るべき

現代のような民主社会の中で、エライ人こそ自転車に乗るべきだと

私は考えています。たとえば政治家、たとえば官僚、実際に国民の福祉にタッチするべき人ほど自転車に乗るべきだ、と。これは私のデビュー作「自転車通勤で行こう」(1999年刊・現「自転車ツーキニスト」光文社知恵の森文庫)の頃からずっと唱えてきた論です。

その考え方は今でも変わっていません。

なぜならサドルの上からは、一般の市民生活がリアルな意味で見えてくるし、この国のどこが歪か、どこが間違っているかが、肌で分かるからです。このことは、政治家の人々も、選挙民も薄々知っているようで、その証拠に、選挙戦に突入するなり、候補者たちは一斉に自転車に乗り始めるではありませんか。

まあ、選挙対策として、単に庶民イメージをアピールしようとしているだけなのかもしれませんが、やり方は、それはそれで間違いではありません。選挙が終わった後も、そうして自転車に乗り続けて欲しいと望むばかりです。でも、多くの候補者はそうはしません。選挙が終わったなら、元の木阿弥。だからこそ毎回の選挙で、彼らは常にふらつきながらママチャリに乗っています。そのふらつき具合は、私などには一目瞭然です。

頼みますから、一度、まともに自転車に乗っていただきたい。1ヶ月程度、頑張ってください。

自転車にまつわるインフラがどんなに貧しく、どんなに野蛮かを知っていただきたい。その上で、自転車政策(いや、対策でもいいのです)を考えていただきたいのです。そしてはじめて環境や健康を語っていただきたい。現在のように「自転車はいいですね、自転車が増えるのは大歓迎。でもクルマの邪魔は絶対にダメです」というのでは、本当に困るのです。

もっとも単純化して言うと、自転車はCO2を減らすための「手段」に過ぎません。結果としてクルマが減らなければ環境としての意味はないのです。自転車活用の目的として、環境があり、健康があるというなら、その「手段としての自転車」を活かす方法を考えて欲しいのです。

ちょっと自転車に理解のありそうな政治家や地方行政マンに限って、次のようなセリフを口にすることがあります。

「おお、ヒキタさん、ご著書を拝見しました。自転車はいいですね。我が町にも自転車は多いんです。我が町は『日本の北京』と呼ばれていますからね、わっはっはっ」

違うのです。日本の北京などと呼ばれていては、正直言って、ダメなのです。

そのセリフの中には、自転車あふれる我が町に対する「謙遜」というか、ちょっとした自転車への「蔑視」があり、その奥に、自転車というものの可能性をまったく考えていない「勉強不足」と「えせ庶民主義」とがあると私は考えています。その証拠に「日本の北京」を口にすることで、実際日常的に自転車に乗る人に、私は一度たりとも会ったことがありません。

同じ「わっはっは」で言うならば、堂々とこうでしょう。

「我が町は『日本のアムステルダム』を目指しているんですよ、わっはっはっ」

残念なことですが、こういうセリフを口にしている行政マンにも、私はまだ一度も会ったことがありません。

■パリの共有自転車「ベリブ」に「学ぶ」

ヨーロッパの中では、かなり遅れて……、とはいうものの、昨年、自転車政策が著しく進むパリ市で、2006年7月「画期的な」自転車が登場しました。

市民が誰でもいつでも乗れるレンタル自転車「ベリブ」というものです。

調べてみるといろいろ面白いんですが、ただ、この「ベリブ」には、

まだ自転車に慣れていないフランスという国の、プラス面とマイナス面が非常にわかりやすく表れていると思われまので、ここでちょっとこのシステムについて考えてみることにしましょう。これは日本の自転車政策にも大いに参考になると思うのです。

「ベリブ」とはフランス語で自転車をあらわす「ベロ」と、自由をあらわす「リバルテ」を掛け合わせた造語。どこへでも自由に自転車で行くぞ、というような意味合いから命名されました。投入された自転車の数は、市内に1万台。レンタルステーションは市内に750か所。しかも24時間稼働です。

これまで各国各市が試してきたいわゆる「共有自転車」プロジェクトの最大のものといえるでしょう。

1960年代にアムステルダムが試し、以後、日本を含め、各地で死屍累々を積み重ねてきた「共有自転車」というプロジェクトでしたが、しかし、今回「共有自転車」としては、今までと一線を画する上出来なプランとなっています。パリ市はこれまでの失敗例について、かなり研究したことが伺えます。

共有自転車がなぜ絶対に失敗するかというならば、簡単な話、結局、自転車がステーションに戻ってこないからです。駅の置き傘と同じ理由で、人間というものは匿名になると無責任になる。これは洋の東西を問わず変わらないのです。

単純な話、わずか10%の不心得者がいるだけで(あらゆる社会には、一割程度の不心得者は、必ずいます)、一〇〇台の共有自転車は一巡目で九〇台になり、二巡目で八一台、三巡目で七三台となり、四巡目で六六台……、そして七巡目に至り、はやくも半分を割ってしまうのです。

なくなってしまった自転車は、どこかに乗り捨てられていたり、誰かに私有化されていたり、と、いずれも放置自転車を増やし、無責任を助長し、税金を無駄に使うだけの結果となりました。

■ベリブの画期的システムとは

ところが、ベリブの場合、そこに工夫があるので。

ベリブは、利用するために「パスカード」を必要とします。これでベリブを借りる本人の特定が可能になりました。

パスの値段は、年間登録で29ユーロ(約5000円・08年10月現在のレート(以下同様))、1週間パスが5ユーロ(約800円)、旅行者などが使う1日1回限りのパスが1ユーロ(約160円)です。このパスカードと、クレジットカードを併用するのが、このベリブシステムの画期的なところでした。現金決済はいっさいきません。

さて、パスを持った上で、クレジットカードを差し込み、ベリブをレンタルします。

最初の30分は無料ですが、それを超えると、以後の30分ごとに1ユーロずつがクレジットカードに課金されていきます。案内高いですね。つまりステーションに戻さず、丸一日24時間借りっぱなしにするならば、パス代とは別に47ユーロ、つまり日本円にして7520円もかかってしまうのです。その金額はクレジットカードから容赦なく引き落とされていきます。この容赦ない課金こそが、ベリブの大きな特徴です。

となると、利用者たちは自転車を使い終わったら、すぐに自転車ステーションに戻さなくてはなりません。

最初の30分以内ならタダですから、すぐに返せばパス代だけですみます。「天国ユース」です。その代わり、借りっぱなし、どっかに置きっぱなしにしてしまえば、引き落とし額がじゃんじゃんかさむだけです。「地獄ユース」でしょう。だからベリブを借りた人はきちんと返すようになります。

理論的には、無責任に放置してしまう人は今後も出ないでしょう

(盗んだクレジットカードで借りるなんてことがない限り)。これは確かに画期的なシステムです。

2007年7月中旬のサービス開始以来2ヶ月で、ベリブの利用者はのべ370万人を超えたといひ、パリ市のベルトラン・デラノエ市長は、今回の自転車政策にかなりの自信を見せました。その自信を裏付けるように、07年末までに、ステーションが1451か所、自転車台数は2万600台までに増えました。

ベリブは今やパリの風景の一部となっています。

■しかしながら、このシステムに疑義はないか？

確かに気合いが入っていると言えるでしょう。

日本の「共有自転車」とやらが、乗り捨ててに対して何の対策もとらず、最大200台程度、ステーション5か所程度、安物再生ママチャリでスタートし「結局ダメでした」と1年内外で放り捨てられるのに較べると(これまでのところ100%の確率で、そうなっています)、パリ市からは「このプロジェクトを成功させてやろう」という思いがひしひし伝わってきます。

何しろプロジェクトにかけたお金が違います。自転車の台数も桁違いですし、クレジットカードとパスを使った自動システムも見事なものです。メディアも今のところは好意的に報じています。AFP通信によると「滑り出しは上々」で「シカゴ市長が視察に来て、シカゴ市も近い将来このシステムを導入する」ということだそうです。しかし、本当にそうでしょうか。一見、夢のシステムに見えるこのベリブですが、そこに若干の疑義はないでしょうか。

実のことをいいますと「自転車的な交通社会」を作るにあたって、ベリブはそれほど劇的な効果はもたらさないだろうと、私は見えています。

理由は大まかにいって次の言葉に尽きます。

「このベリブはいったい何のため、誰のためのシステムなのだろうか」。

その疑問点をもっとも分かりやすく表しているのが、このベリブのスタイルでしょう。気鋭の若手デザイナー、パトリック・ジュアン氏がデザインしたのですが、写真を見てみてください。

トップチューブとダウンチューブが一本化されたスタイル。前かご付き。24インチ程度と思しきホイールサイズ……。これは紛う事なく「ママチャリ」です。

ベリブがヨーロッパに初めて登場したママチャリであったという不幸な事実。

実際にジュアン氏は日本のママチャリを「キュートでユニーク」なものであるとして、大いに参考にしたという話も聞くのですが、これについては真偽のほどが定かではありません。しかし、重要なのは、本当に日本のママチャリを真似たかどうかではなく、ベリブのスタイルが、結局、なぜかママチャリになってしまったことなのです。しかも重い。日本のママチャリも20kg程度の重量がありますが、ベリブは22kgにもなってしまいました。

ここまでにも述べてきた通り、このママチャリという自転車は、長距離移動およびスピーディな移動にまったく向いていません。乗車姿勢が立ちすぎ、重心が低すぎるからです。要するに、ペダルを踏む力が入らず、すぐに尻が痛くなってしまいます。これはママチャリというスタイルが、日本の「自転車歩道政策」の中で生まれたからであって、歩行者を避けながら、低速で走らざるを得ず、移動距離も自宅からせいぜい2~3km程度にしか想定されなかったことによります。

このことが日本の自転車状況を混迷状態に追い込んでしまっているのですが、都市交通に自転車を組み込んだ経験のないフランスが、このママチャリデザインをベリブに採用したのは、非常に象徴的

だと言えるかもしれません。しかし「この自転車には果たしてクルマから乗り換える人がいるかどうか」という最も大切な部分が、分かってなくなってきます。

■クルマからベリブに乗り換える人は

フランス(中でもパリ市)は「環境のため」「渋滞をなくすため」に、クルマを減らすべく一連の自転車政策をはじめたといひます。ヨーロッパの中ではかなり遅れをとっていた自転車政策。それをパリからドラスティックに変えはじめたのです。最初はバスレーンを自転車と共用し、そこから一般車両を掃することから始めました。そして、その次に企画されたのが、このベリブ=共有自転車システムなのです。

最初のバスレーン政策は、かなりの整合性を持っているといひます。バスのスピードを最高25km/h程度におさえ、一般車を締め出し、自転車と共有しました。その結果、自転車にとっては、バスにだけ注意していれば安全で、バスにとっては、レーン内に他の車両がいなくなるから、渋滞による時間ロスがなくなりました。自家用車に乗る人にとっては一時的に渋滞が増えて不評でしたが、市の回答は「渋滞がイヤなら、バスか自転車に乗りなさい」という素っ気ないものでした。正しいと思います。

結果として、環境面で、かなりの成功を収めたといひます。実際にパリを走る自動車がかかり減りました。「クルマから乗り換えることで始めてエコ」という自転車の特質を具現化することができたのです。

これは日本の行政にとっても大いに参考になる政策だと思ひます。

ところが、ベリブはどうでしょう。

考えてみていただきたいのは、この自転車に乗るのは誰かということです。それまで歩行者だった人、メロを利用して人、というに過ぎないのではないのでしょうか。そもそも30分程度の利用を推奨するシステムです。さらにはママチャリポジション、ママチャリ重量……。

クルマからベリブに乗り換える人どころか、ちょっと長距離の自転車通勤をベリブで、という人すらいないと断言できます。

ベリブはクルマ利用の代用にはなり得ないし、自宅から会社までの「自転車通勤の促進」などについても、想定される利用の埒外です。要するに「クルマの代用としての自転車」など、ハナから想定に入っていないのです。実際、フランスの交通政策に詳しい首都大学東京の鳥海基樹准教授によると「ベリブは特にクルマの削減を目指した政策ではない」とのことでした。

しかし、クルマを削減しないことには、パリ市が目指す「環境への貢献」も「渋滞の解消」も不可能なのです。

■ベリブシステムはあくまで「サブ自転車政策」でしかない

まだこのベリブが最終的に成功するか失敗するか、つまり、市民生活に有機的に組み込まれたものになるかどうかは分かりません。正直なところ私には疑問です。自転車そのものをママチャリではなく、クロスバイク化する、また、30分刻みの課金法を見直す、などと、やるべきことはあると思ひますが、少なくともこのままの存在であるならば、ベリブの効果は「歩行者にとって少し便利になった」というに過ぎず、市当局が言うように「クルマの劇的な減少」「交通革命」にはいたらないでしょう。

少なくともベリブは自転車政策の中の枝葉末節なものではないと思ひます。やはり「自転車政策」というものは地道に努力するものでしかないと思ひます。

自分の自転車に乗って、家から出て行き、色々なところに自らの脚

でペダルを踏んで移動し、そこには駐輪場があり、もちろん自転車レーンが整備されており、自転車の性能が高い、と、そういうことを人々が日々繰り返し、インフラを少しずつ整備していくしかないと思うのです。

その結果として初めてクルマの数が減りCO2が減る。そうした「地味だけれど確実な努力」しか、クルマ削減には効かないのではないのでしょうか。

といいますのは、実はベリブの効果には、実例があるからです。パリのベリブは、同じくフランスのリヨン市での都市実験を範としたものでした。そして、そのリヨン市では、ベリブの導入後も、いっこうにクルマの量は減らなかったのです。

ついでに言うておきましょう。

自転車先進国として知られるオランダやドイツでは、この試みについて、静観、もしくは、無視の構えです。彼らは自転車利用の本質を知っているのです。自転車化が日本並に遅れている街、シカゴ市の市長(そのほかにもNY市長、中国・武漢市長なども)が「絶大なる興味を示した」(AP通信)のとは対照的であるといえるのではないのでしょうか。

■行政だけではない

さて、日本の自転車状況の問題点は、行政やメディアだけにあるわけではありません。

ユーザー側のモラルのなさ、ルール遵守意識のゆるさ、その他その他が相まって、路上の自転車状況の混沌を作っているのは事実でしょう。なにより日本の自転車ユーザーには、信号機を守らない人が多すぎます。

自転車というものは、スピードの維持は楽なのですが、GO&STOPが連続する道は得意ではありません。いったん停まるとこぎ出しに力が入るものですから、できることならば、なるだけ停車したくない。その気持ちはよく分かります。しかし、その(信号を守らないという)行動が、万が一の事故を呼び、周囲に「やっぱり自転車ってヤツは……」とのイメージを生んでしまっているのです。

クルマはもちろん交通ルールを守りますし、オートバイだってスクーターだっておおむね守っています。なぜ自転車だけが特別だと考えるのか。自転車だって軽車両という名前の立派な車両なのです。守るべきはきちんと守らなくては、永遠に自転車が交通社会に組み込まれる日などこないでしょう。

あの「エー加減な」オランダ人だって、信号機や進行方向はきちんと守るのです。

そうそう、進行方向で思い出しました。これは第三章で詳述する予定ですが、このところの自転車ブームの中、車道右側を走る自転車が増えたこと増えたこと。本当に迷惑で、危険です。

腹立たしいのは、この車道逆走自転車、自分を危険にさらすのみならず、きちんと交通ルールを守っている自転車をも危険に巻き込むことです。

オートバイが同じようなことをしたならどんなに危険か、と考えてみればすぐに分かります。

自転車というものは、路上の責任というものをしっかり意識した上で、乗らなくてはなりません。車両であるということは、そういうことなのです。

また、昨今、都心で若い世代を中心に流行中した「ノーブレーキ・ピスト」。これなどは本当に論外といえるでしょう。

ピストというのは、分かりやすく言うと競輪選手などが乗る、トラック競技用の固定ギアの自転車のことなのですが、この自転車で一般公道に出て、恵比須や渋谷などを疾走する若者が増えました。これはニューヨークなどでの、いわば「オルタナティブ・カルチャー」の

流行がそのまま日本上陸したものなのだそうです。ですが、ピスト自体は、別段、悪いものではありません。ブレーキを付けてくれれば、と思うだけです。そもそもブレーキが付いていない自転車は、道交法違反(整備不良)です。

ところが、本家ニューヨークでは、ノーブレーキで乗ることが「クール！」ということになり、日本でもそのスタイルで乗ることが流行りました。メーカー側は売る際にブレーキを付けていても、ユーザーが後で外してしまうのだそうです。

自分自身はかっこいいつもりなのでしょうが、停まらない(固定ギアだから理論的にはペダルを停めれば停まるのですが、そんな力はいれられないし、もし力が入れられても後輪がロックしてしまうだけです)、曲がれない(固定ギアだと常にペダルを回している状態になるので、曲がるときに内側のペダルが地面に接触してしまいます)、と、突出して危険な自転車になってしまいました。実際に事故も頻発しています。

困ったことなのは、周囲の何も知らない人には「ノーブレーキ・ピスト」と「まともなロードバイク(またはそれ以外のスポーツ自転車)」の区別がつかないことです。ああいう(ドロップハンドルの)自転車はやっぱり危険なのね、と思われてしまいがちです。困ったものです。

■一部のメーカー、商社にも

実は一部のメーカー(商社)側にも言いたいことはあります。

昨今の自転車ブームで、確かに「かっこいい自転車」が売れるようになりました。特に最近売れ筋にあるのが「クロスバイク」と呼ばれる、街乗り用でありながらスピードの出る自転車です。

このこと自体は決して悪いことではありません。長い間我慢してきた自転車業界によく訪れた春だとすらいえます。

ただ、この自転車の有用性を世間に認めさせるため、これまで必死に頑張り、自転車っていいよ、こんなに可能性があるんだよ、と言いつけてきた人々にとって腹立たしいのが、このブームに乗っかっ

て、^{まがいもの}紛い物^を売ろうとする会社が後を絶たないことです。

自転車の性能というものは、もっとも単純化して言うなら、重量に反比例するといえます。

要するに、重ければ重いほどダメな自転車で、軽ければ軽いほど性能の高い自転車なのです。ママチャリが性能的に非常に低いのは、ポジションの問題だけではありません。ママチャリ(だいたい20kg前後あります)は、重いから性能が低いのです。強度を保ったまま、自転車の総重量を軽くする。ここにこそメーカー各社の努力があります。まともなクロスバイクは10kg前後というのが当たり前なのです。

ところが、そこに「格好だけクロスバイク」「格好だけマウンテンバイク」がやってきました。格好はそれなりなのに、重量はママチャリレベルにある、という紛い物自転車です。そういう自転車をリリースするメーカー(商社)が増えました。そうした会社は、フレームに「外車のメーカー」のロゴステッカーを麗々しく貼り付けた自転車を2、3万円程度で売りさばっています。一見オシャレに見えますが、自転車本来の快適性能はまったくありません。スピードも出ない、距離も走れない、なんだ、結局、自転車ってこんなものか、という結果になってしまいます。

繰り返しになりますが、オランダ人やドイツ人が買う自転車は(マニアのものではありませんよ)、平均で七万円程度するのが当たり前なのです。そのくらのコストを払わなければ、まともな自転車は手に入らない、ということを彼らは知っているのです。

ところが、この日本。せっかく訪れた自転車のムーブメントの中、3万円、カッコだけの自転車を売る。結果、自転車の間違ったイメ

ージを植え付ける。そういう人々がいるのです。これまで一〇年も「自転車はこうあるべき」と言い続けてきた私などにとっても、腹立たしくてなりません。ようやくここまでできた、ようやく自転車が認められるきっかけができた、と思うのに、横からしゃしゃり出てきて「これかっこいいでしょ」と言いながらニセモノを売る輩。

せっかく自転車ワールドにやってきたユーザーに、わざわざ馬鹿馬鹿しい間違いを押しつけようというのです。そこには「悪しき儲け主義」しかありません。まともな自転車を作っているメーカーにとっては歯ざりするような思いでしょう。

ご承知の通り、最近、増えてますよね。アメリカなどのクルマメーカーの名前を冠して作られた自転車。全部が全部とは言いませんが、あれらが紛い物です。

ですが、ちょっと分かりにくいんですけど「プジョー」「ルノー」「フェラーリ」「ベンツ」「ボルシェ」「BMW」などはこれには当たりません。

もともと見極めやすい基準は値段がもしれません。前者は安いし、後者は高い。しかし、ちゃんとした自転車は、ちゃんとした値段でないと思えないのです。

こうした紛い物メーカー(商社)は、かなり控えめに言っても、自転車文化の敵だと思います。

特にまだ「ホンモノの自転車」というものが理解されていない日本の社会の中で、こんな紛い物売って、結局、失望を生み、自転車文化の進歩を遅れさせる、憎むべき敵です。

彼らは自転車メーカー(商社)でありながら「たかがチャリンコ」と思いつつ、今日も紛い物の自転車を売っているのです。

■問題点はさまざまで……

かくして日本の自転車状況は、今日も困難と絶望との間を揺れ動いています。

ですが、何度も申し上げてきたように、自転車を有効活用しなくてはならない時代はやってきたのです。エネルギーの消費効率、航空機やクルマはもとより、馬や牛よりも優れている自転車は、環境、原油高、健康問題、交通渋滞などが叫ばれる昨今、必ず未来を切り開くキーワードの一つになり得ます。

絶望だ、困難だ、と言っているばかりでは始まりません。自転車は「有効活用しなくてはいけない」のです。

では、日本の自転車はこれからいったいどうあらねばならないのでしょうか。どうすれば、真に有効な自転車活用は可能なのでしょうか。

不思議なことに、この日本においては、自転車にまつわる誤解と、日本だけの特殊事情(ネガティブな)に関してだけは、枚挙にいとまがありません。ということは(困ったことではありますが)この日本では「自転車を使おう」と言いつつただでは、絶対に理想的な自転車の将来像はみえてこないのです。「使おう」の前に「このように使うべき」という方向を示す必要があるのです。

そこには「インフラ」と「法整備」と「教育・啓発」のあり方が大いに関わってきます。

そして、その方向性を正しく指し示すことこそが、まさに現在の日本の道路交通に求められていることなのです。