

# みんなくりポジトリ

国立民族学博物館学術情報リポジトリ National Museum of Ethnology

## 自転車人気質 (私のスケッチ・ブック (10))

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2016-03-08 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 森, 明子 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10502/00005893">http://hdl.handle.net/10502/00005893</a>

# 自転車人気質

国立民族学博物館 助教授

森 明子

## □自転車人気

自転車がはやっている。スポーツ用品店の自転車売場の面積は増え、自転車専門店はおしゃれの最先端をいく。近頃では、商店街の景品などに折りたたみ自転車が選ばれるほどである。

折りたたみ自転車が流行の最先端をいくようになったのは、ここ1、2年のことである。ただし、この流行をささえる年齢層は比較的高い。というのも、折りたたみ自転車は、自動車や電車で移動した先で組み立てて楽しむもので、自転車を遊び感覚でとらえ、それなりの投資をする余裕のある人々が支持層となるからだ。さまざまなパーツやアクセサリ、ウェア類をそろえて、遊びのレベルをグレードアップする楽しみもある。

この自転車人気は、健康、おしゃれ、環境にやさしいこと、手軽であること等々の現代人のニーズと連動している。

現代人の遊びの一方の極に、テクノロジーの追求があるとすれば、他方の極に身体、自然、皮膚感覚への追求があり、自転車は後者にあたるといえよう。つまり、自転車はオトナの遊び心をもって楽しむ対象である。オトナの一人としてこの流行を迎えた私は、この流行に期待し

たいと思うこともできた。

## □自転車は自由

ベルリンの友人は、ほとんど毎日自転車で通勤している。自転車でなければ地下鉄を使うところで、地下鉄の年間切符も買っているのだが、それを使うよりも自転車で行くことを好む。たしかに緑が多く、起伏は少なく、自転車のための道路整備も整っているベルリンで、自転車に乗るのは快適である。「地下鉄で行くのは仕事だ、自転車は自由だ」という友人の言葉は、なかなか味があると思った。

通勤時間は、家庭と職場のどちらにも属さない過程である。サラリーマンにとって、この時間は二つの世界の境界領域であり、ラッシュアワーはさしずめ「襖」のようなものだ、という考え方である。たしかに、通勤というどっちつかずの時間、列車にあわせてゆれる人の動きに身体をまかせる時間は、一種表現のしにくい、曖昧な感覚を内包している。とはいっても、バスや電車を乗り継ぐために、階段を上ったり下ったり、押されたり踏まれたりを繰り返す通勤時間は、私たちの身体にも精神にも、かなりの負荷を与える。会社からもらう給料に通勤時間は計算されていないが、働く者にと

って通勤時間も仕事の内、という意識が少なからずあるように思う。

前述したベルリン在住の友人の通勤時間は、地下鉄にしても自転車にしても約40分である。その40分を、地下鉄は仕事にするが、自転車は自由にする、と彼女は表現したのである。通勤が「禊」の時間であることは、日本人にとってもドイツ人にとっても同じだが、苦行よりは自由のほうがよほどよい。

もちろん、首都圏のサラリーマンが、小旅行ほどもあろうかという距離を、毎日自転車で通勤するというのは実際でない。ここで注目したいのは「自転車は自由だ」といえる都市の環境である。というのも、東京や大阪で「自転車は自由だ」と私は即答できないからである。

#### □自転車専用路

ヨーロッパの大都市は、日本の都市とは違って、ごちんまりとまとまっていて、しかも、交通システムが合理的にできている。都市を歩くのは楽しいし、地下鉄や市電も整っている。だから私は、都市で自転車に乗るなどということは当初考えもしなかった。しかし、ふと思い立って、自転車を手に入れた。バスや地下鉄では見えないものが、自転車から見えるかもしれないと思ったからである。

たしかに見えた。街区の個性がしだいかわっていくさま、川や橋の存在、道路の起伏や空気においては、歩いていて感じるには大きすぎ、乗物に乗って感じ取るには小さすぎる。自転車で風を切って走ったり、ときに止まったりしながら、感じとることができるものだった。



図1 ベルリンの集合住宅の裏庭

自転車を立てて保管することでスペースを節約し、しかも他の自転車と接触しないで1台ずつ取り出すことができる。向こう側に、ゴミを分別収集する容器が並ぶ。ちなみに、正面に見えるいWEISS GLASは白ガラスの意味。

しかし、自転車に乗って見えてきたものは他にもあった。日本とは異なる都市の道路のあり方である。ベルリンでは、自転車の通る路は、自動車の通る領域とも、歩行者が通る領域とも明確に区別されている。歩道の一部が自転車用にあてられている場合もあるし、車道の一部があてられている場合もあるが、いずれにしても、自転車路を、自動車も歩行者も侵すことがないように工夫されている。歩道の一部にあった自転車路が、途中から車道へと移行する場合など、その指示は路面に明確になされている。

さらに、自動車を運転する者は、自転車走行者に十分注意して運転することが義務付けられている。最初、私は道路を走ることによる不安を感じたが、その気持はすぐに解消された。私の感じた不安は、自転車に配慮しない日本のドライバーに慣れていたためであった。

歩行者が自転車専用路を歩くことも許されない。歩行者としての私は、このきまりに慣れるのにしばらく時間がかかっ

た。歩道のマークに注意を払い、自転車走行者に配慮する習慣がなかったためである。私と同様、多くの日本人がこのルールに無頓着、あるいは無知である。日本人観光客の多いウィーンでは、自転車専用路をふさいで平然としている日本人に顔をしかめる人の姿をしばしば目にする。歩行者には歩行者の専用領域がある。自転車路を歩いていけないのは、自動車道路を歩いていけないのと同じ理屈で、考えてみれば当然のことであった。

ベルリンでは、自転車専用の信号機も多く見た。自転車専用路が整っている交差点のほとんどに、そなえてある。自動車専用の信号とも、歩行者専用の信号とも違って、細身のスマートな信号が、自転車専用路を走る運転者の視線にあわせて設置されている。その信号がかわるタイミングは、自動車用の信号とも、歩行者用の信号とも、微妙にかえてあって、自転車が交差点を渡るスピードに合っている。私は、こういう信号をつくる都市の心意気に、喝采したい気持ちになった。

ベルリンはよく整備された都市であるが、程度の多少はあっても、道路交通の基本的な考え方は、多くのヨーロッパの都市に確立しているように見える。

ウィーンでも自転車に乗ってみたが、道路を走る自転車への配慮はベルリンと同様だった。ウィーンで印象に残っているのは、自動車より自転車に優越権を与えた1本の道である。市電が通る主道と平行に走るこの道は、道幅からいえば主道と同じだけあるが、道の両側にカスターニエの並木が続いている。交差点のい



図2 自転車専用の道路と信号機

。自転車専用スペースが白線で確保されている。車道の上方にある自動車用信号に比べて、自転車用信号はひとまわり小さい。ドイツでは車は右側通行。

くつかに自動車の進行をさえぎるポールが立てられていて、この道路に入る自動車は、ポールとポールの間で出入りしなければならない。しかも、通行に際しては、自転車を優先することが義務付けられている。暑い夏、日陰の多いこの道を自転車で走るのは、快適だった。

## □無秩序の秩序？

このように自転車交通の市民権が確立していることは、自転車交通の規則も確立していて、その規則が意識的に守られ、違反を許さない社会常識が確立していることを意味する。たとえば、一方通行路は、自動車に対してだけでなく、自転車に対しても適用され、それを侵すことは許されない。自転車が、同じ車線で対向車とすれ違うことはない。自転車マナーは、自転車交通の設備と一体である。

これに比べて、日本の町を走っている

自転車はどうか。道路も整っていないから乗り手も気の毒だが、道路に市民権をもたない自転車は、道路交通の規則の対象外におかれて、無法者のごときふるまいを黙認されている。結局、しわ寄せは歩行者にきているのだが、その歩行者が自転車に乗るときは、同様のふるまいをしているわけで、日本の道路では、行動でも意識のレベルでも、歩行者と自転車の区別がついていない。たとえば自転車走行者には、左側通行とか、一方通行とかいう規則が適用されない。歩行者と同様に、歩道を好きな方向に走る。その結果、早く、衝撃にも強い自転車のほうが、歩道における優越を握っている。

一家をかまえた良識ある社会人と見える人が、狭い歩道をベルを鳴らしながら走り抜ける。前方からも後方からもやってくる。道を譲るのは必ず歩行者で、車道に出ることさえもある。自転車運転の技術が不足している人も少なくない。

なぜ、こんなことになってしまったのだろうか。佐野祐二氏によると、それは大阪府警の決断に端を発するらしい。「昭和40年代の終わり頃、大阪府警は緊急措置として、歩道のあるところでは、自転車は歩道を走ってもよいという決断をした」という。当時の車道で、トラックや自動車と自転車間に交通事故が多発し、かならず自転車側が死傷していた。これを回避するために、自転車に歩道を走らせたのだという。自転車と歩行者の接触事故も想定されたが、そのほうがはるかに軽い、と判断したという。道路交通法も「自転車および歩行者専用」の標

識があるところでは、自転車は歩道を通ってもよいと改正された。その後、なんの処置も講じられずに30年近くたった道路では、歩道を自転車が走り抜けていく状況ができあがってしまった。

これはやはりおかしい、と私は思う。私の住んでいる町のような状況が、日本全国共通とは思いたくないが、この人たちは、自転車を楽しんでいるのだろうか。

自転車で町を走る楽しみを私は最近になって知った。それは歩いたり乗り物に乗ったりした時とは違う、町の姿や空気を発見することだった。だが、歩行者の不快な視線を背中に感じながら曖昧な気持をやりすごして走るのでは、町の空気を「自由」に感じとることはできない。

ヨーロッパの都市は、日本の都市に比べると計画的である。しかし、一見無秩序に、計画性が低いように見えても、日本の都市には高いレベルの安全と秩序が保たれていて、このことは日本の魅力といってもよい。しかし、自転車に関しては、留保しなければならない。

私としては、このたびの自転車の流行が、おしゃれな自転車人口を増加させ、それによって自転車人のスマートなモラルを発達させることを期待したい。そういうモラルも含み込んだファッションが展開すればいい。そういうおしゃれな遊び心が、やがて快適で安全な都市の道路政策につながっていけば、なんと痛快なことではないか。

#### □参考文献

佐野祐二：『自転車の文化史—市民権のない5500万台』文一総合出版、1985