



自転車社会の環境改善を目指して No.11

欧州自転車事情

～ユーロバイクが見たオランダ・デンマーク～

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
株式会社石田商事 ユーロバイク 代表取締役 石田 博敏

事務局：〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-3 日本自転車会館3号館3階
TEL 080-3918-2932
URL <http://www.cyclists.jp/>

「日本の自転車カゴはなんでサイズが決まっているの？」

そう問いかけられた私は答えにつまってしまいました。なぜなら、よく日常で見ている自転車カゴは、スーパーのレジ袋が1つか2つ入る程度の黒いメッシュのものしか思い浮かばなかったからです。なおかつ、その彼はこう付け加えました。

「その袋以上のものを自転車で運ぶときはどうするの？」

またもや答えに困ってしまいました。袋以上のものを運んだりする習慣が無いと、勝手にカゴのサイズで運べるものが私の中での最大サイズになってしまっていたからです。

そもそもすべてのサイズというものに規格が存在する社会で生きていた私にとって、それらの問いかけがヨーロッパであり、オランダ・デンマークの国民性を垣間見る最初の一步でした。

自転車における欧州と日本の意識的格差を実感

前衛的と言われている欧州、保守的と言われている日本の意識的格差は当然ですが、私達がごく一般的に使用している自転車においてもその感覚差は大きく、形、用途に至るまで全く違う価値観で創造されている自転車に凝り固まっていたのです。

当時、スポーツ選手であった私は世界選手権参戦のためにドイツ南部のガルミッシュという片田舎に住んでおり、郵便局員が非常に面白い形の運搬車に乗って配達するのを毎日楽しみにしていました。そのユニークな形をした自転車は3輪自転車なのですが、前方にボックスが有り、非常に多くの積載が可能なカラフルで可愛いものでした。

そもそも環境に対して特別な敬意を払う社会である欧州において、排気ガスを出さずにオペレーション可能な自転車は市民に親しまれ、我が故郷の大阪と変わらない雰囲気満足していました。

その自転車の使用方法はかなりユニークで、運ばないものは無い・行けない場所は無いとばかりにいろいろなものを運び、自転車用道路を駆け抜けて行きました。「日本にこの欧州自転車文化を持ち帰ろう」、そう思ったのは自然の流れであったように覚えています。

私は大阪の製糖工場が立ち並ぶ街で生まれ育ち、幼少の頃から自転車に慣れ親しんだ生活を送って来ました。最初にも買った自転車はブリヂストンの“ドレミファ”という黒い14インチのもので、たいそう気に入って磨いたりしていました。映画『ET』で使われていたような、

憧れのBMXは買ってもらえませんでした。近所の自転車店に並ぶBMXのカタログを大事に持ち帰り、部屋の書棚に閉まっていたことが思い出されます。

小学校の時に、大事な自転車を盗まれてしまい、母親のお下がり黄色い自転車を自分で整備して乗ることになったのが、そもそも自転車と向き合うきっかけとなりました。

オランダ・デンマークを始めとする自転車先進国に見る自転車の整備状況は、日本のそれとは全く異なる常識が存在していて、女性でも道端でパンク修理ができるし、簡単な整備もしてしまえるほどの知識があります。そんな彼らの自転車販売店に求める意識は日本と比べると非常に高く、自転車を安全に運用するにあたっての、その“乗り物”としての位置づけは高い。もともと頑丈に作られているガゼール、バタバスを代表とするダッチバイクは非常にタフでエレガントに作られているがゆえの価格設定で日本の自転車とは異なります。

欧米と肩を並べられる自転車安全基準を目指して

なぜ、日本人は携帯電話やエンターテイメントにはお金を使うのに、なぜこんなに危ない安価な、ブレーキもまともに効かない自転車に



乗るのか？と問いかげられたことがあります。確かに、携帯電話は道路上で命を守ってくれませんが、自分の身を預け、毎日運用している自転車も安全に乗れてこそ当たり前に見えるものの、実際の整備状況は非常に悪く、お世辞にも安全とは言いきれません。心当たりのある方は信頼のできる自転車販売店に今すぐサービスを依頼、もしくはメンテナンスを習得されることをお勧めします。

ヨーロッパにおける安全意識の差は歴然で、我が国はまだまだ自転車文化においては意識レベルでも遅れをとっていると再認識させられます。昨今のスポーツ自転車ブームでかなり意識は向上したように見受けられますが、日本における自転車のスタンダードはやはり“ママチャリ”です。

オランダでもオマフィッツと呼ばれるママチャリ的な自転車が存在していますが、やはりタフに作られています。これらの自転車に同乗器(チャイルドシート)を装着して、さっそうと走り抜けるオランダママはたくましい。日本でも3人乗りが認められています、あまりに低い安全基準が故に、痛ましい事故が後を絶たないのが実情です。もちろん、前3輪自転車が広まれば、これらに

同乗している子どもたちの安全は確保されますが……。

TUVと呼ばれるその安全基準は世界でも最高峰の安全を誇るドイツ産業界のスタンダードであり、我が国も見習ってそのレベルの安全基準を社会に提供することが望まれます。

カーゴバイクが当たり前のように走り、住民全てと言っていいくらいの方が環境に対しての意識が高く、そのためには自転車道路が必要とする社会。幼稚園の送迎、引越し、牛乳配達、アイスクリームスタンド、もっと人と社会に溶けこむ要素のある、身の周りを楽しみながら過ごせるのがカーゴバイクです。

自転車にも市民権があり、しっかりと自転車道路が整備され、安全に運行できる環境があることも、今の日本に足りないことだと感じておりました。

カーゴバイクは環境国を代表するエコの象徴

7年ほど前のある日、自身が交通事故にあってしまい、スポーツ選手生命を絶たれた事故原因のひとつも自転車が走行していた場所・ルールが問題でした。この時に私はこれ以上、自転車を無法状態にしておくことはできないと痛切に感じ、本当に安全な自転車道路・通行帯の必要性を認識し、日本に普及させることを決心したのです。

オランダ・デンマークにある運搬

自転車の運用ができる社会も必要だと感じ、現地に滞在し多くのことを先人に学びました。その中で自転車とは、単なる交通手段ではなく、街の文化を成長させることができる中枢交通インフラなのだということ、かつデザイン性も備えた乗り物だということも理解しました。もちろん日本でも大きな問題になっている駐輪問題の答えもたくさんありました。市内での日本と変わらない住宅事情の中に溶け込んでいる駐輪システムは素晴らしく、利用者と街の双方の意見に答えたカタチで運用されていました。

カーゴバイク(貨物自転車)の社会運用率は非常に高く、車に変わる代替手段として広く運用されています。これはビジネスの場面のみならず、ごく一般的な家庭にも浸透しており、環境国を代表するエコのシンボルとしても愛されています。

日本での自転車道路の整備状況は120万kmの道路に対して、自転車道や自転車専用通行帯の設けられた道路はわずか3,000km。保有台数にすると6,900万台という自転車大国であり、重要な移動手段であります。これらの更なる自転車走行空間整備には欧州の自転車事情を盛り込み、駐輪問題を含めたマナー啓発に努めていくことが重要と考えています。

最後に、このコラムを作成するにあたってご協力頂きました自転車活用推進研究会：小林氏・杉浦氏に感謝致します。

PP



オランダの幼稚園前の様子



デンマークのカーゴバイク

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ<<http://www.cyclists.jp/>>からどうぞ。