



自転車社会の環境改善を目指して No.24

自転車が歩道を走り始めた日



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
フリーランス・デザイナー

橋本 慎一

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 080-3918-2932
URL <http://www.cyclists.jp/>

はじめに

用あって目黒駅前の自活研を訪ねたら小林理事長に何か書くように手配されてしまった。あとから編集部より送られてきた過去の連載に目を通すと、立派な方々の大変、ためになる寄稿ばかりではないか。私はといえば一介の自転車の愛好者に過ぎず、交通問題の専門家でも法律の研究者でもない。自活研に顔を出すようになって3年ほどの新参者で独自の理論などあるはずもない。私に出来る精一杯として、自分が自活研に参加するようになったきっかけでもあり、何十年その状況の中に身をおいていてもなお違和感を拭えずにいる、歩道を走る自転車のことを書いてみようと思う。

幼少時の記憶

手元に1枚の写真がある。セピア色に退色し、端のほうは千切れ、上辺は焼け焦げてしまっている。私が持っている数少ない自分の幼時の写真だ。



1995年(平成7年)放火され実家を焼失し

た私には子供時代の思い出となるような品も写真もほとんどないのだが、この写真は火事の翌日辛うじて焼け残った桐タンスの引き出しから母が見つけ出してくれたものだ。

私は1955年(昭和30年)生まれで、写真が撮られたのは3歳頃、つまり1958年前後だと思われる。撮影場所は東京都目黒区鷹番(当時は碑文谷といった)の自宅前の歩道でカメラマンは父親である。後ろに半身が写り込んでいるのは母だろう。私の祖父と父が材木商を営んでいた店舗と生家は同じ敷地であって、環状6号線と環状7号線の中程の広くてまっすぐな(当時は)コンクリート舗装の目黒通りに面していた。

まだマイカーブームがやって来る前の目黒通りは交通量も少なく信号も街路灯も疎らだった。私にとってこの歩道はろう石やチョークで絵を描いたり三輪車に乗ったりする遊び場だったが、ここを自転車で走る人間はいなかった記憶がある。その当時は子乗せのママチャリも登場していないから、自転車といえば新聞配達や牛乳配達、米屋さんとか大工・植木職人などの真っ黒で頑丈な「商用車」が大半で、絶対数も少なかった。それでも、歩道を走るものではないという知識は共有されていたのだと思う。

道路交通法の改正

生家近くの交差点に横断歩道橋が設置されたのは1964年のオリンピックより少し前だった気がするが、元気で好奇心旺盛な子供はともかく大人たちには不評で初めから利用する者も少なかったようだ。信号機のある交差点が少なかったから遠回りを嫌ってクルマの切れ目に所構わず違法に横断する人たちが後を絶たず、夜間街灯の少ない区間を無理に横断しようとしてクルマにはねられる事故も頻発していた。小学生の頃は週に1度や2度はパトカーや救急車が慌ただしく駆けつけるサイレンが響いていたものだ。1964年から供用が開始された第三京浜道路や67年に完成した首都高速2号線へのアクセスで目黒通りは交通量が増大しつつあった。

警察庁の統計によると交通事故死亡者数は1959年(昭和34年)に年間1万人を突破して以降増加の一途を辿り、1970年(昭和45年)に16,765人のピークを迎えている。正しく私の子供時代に重なるので、その頃には交通戦争という言葉を盛んに耳にした。時代を代表するマンガである「鉄腕アトム」の、アトム誕生のきっかけは天馬博士が交通事故で愛息トビオを亡くしたことにあり、その代わりに製作したというエ



ピソードも、そうした状況を反映したものでしょう。親に限らず周囲の大人に毎日何回となく「クルマに気をつけて」と言われ続けた子供時代を送ったのはもしかしたら私たちの世代くらいからではないか。

こうした交通状況の悪化を憂慮し「路上の弱者を保護する」目的で自転車の歩道通行を認めた道路交通法の改正は1970年8月に行われ、青地に白で自転車が描かれた自転車専用道路の標識と、同じく歩行者と自転車が描かれた自歩道の標識もその時に制定されている。当時の新聞は無批判に歩道上に自転車道を新設と報じていて、歩行者の聖域であった歩道に車両(自転車)が乗り入れることの不自然さを指摘するような視点は完全に欠落しており、むしろこれで事故が減少するという期待感が滲む。自転車を歩道通行させれば、歩行者は歩道上でさえ安心して歩けなくなるという事態に対する認識がまるで甘いのだ。

国民皆ドライバー時代

自転車活用推進研究会の講演を拝聴し、ヨーロッパの進んだ交通施策や道路環境を聞き知っている現在の自分から見ればこの年の道交法改正は、その発想の貧困さに頭を抱えてしまうものだ。なにより多発する交通死亡事故の元凶は自動車の存在そのものであり、これの台数を減らし市街地での平均スピードを落とさせて歩行者・自転車を保護するマネジメントや規制をするのが本来の方向性のはずだ。にもかかわらず、そのことには触れず被害者を隔離してこ

と足れりとする『はじめにクルマありき』の発想を見てしまう。

今ここで(交通事故で)ヒトの命が奪われ続けていて喫緊の対応を迫られていたという事情、そしてもう1つの巨大な問題としての大気汚染(公害)を軽減するためにはクルマを滞留させずスムーズに通行させる必要があったことは理解できてもやり切れなさには変わりがない。

例えば当時の新聞記事は、クルマ削減策として好評な歩行者天国を都心の目抜き通りのみならず裏通りや各地の駅前商店街まで拡大する方向を打ち出した警察の方針を歓迎している。だが、書いた記者の頭の中には週末の日中だけ歩行者に『天国』が提供されれば後の週日・夜間は排気ガス、騒音、交通事故の危険に晒されるのも止むを得ないという考えがあるように思えて仕方がない。

そこにはクルマとその関連産業は多くの国民がそれで潤い生活している日本の基幹産業だから豊かさを手に入れるためには多少の犠牲は不可避だという発想はなかったか。崇拜する豊かさの象徴たるアメリカの自動車社会に憧れるあまり車道はクルマの都合を最優先に、クルマの邪魔になるものは排除して当然だ、国民皆ドライバーで全員がクルマに乗る社会になれば「危険な自転車」などおのずと一掃されるといった安易で偏った未来像はなかったか。自分はタバコ1箱買いに行くのもクルマだから1歩も歩かないと豪語する人間

が、実際に当時の私の周囲にはいた。

新しい社会に向けて

その後の石油ショック、公害被害のさらなる深刻化とクルマに課せられた幾度ももの排ガス規制、経済の高度成長からバブルとその崩壊、失われた20年の経済停滞と少子高齢化などの日本社会の歩み、あるいは3.11の大震災などの災害も経験した私たちは、あの頃とは随分違うエコロジーや健康に目を向けた価値観を持ち始めている。

私も大学生になって以降は御多分に洩れずに、あれほど愛好していた自転車を忘れ、クルマやオートバイに心を奪われる期間を経て、30年後ようやく自転車という素晴らしい乗り物を再発見した。今後は道路という限りある社会的な資源が乗用車・商用車・公共交通とともに自転車にも再配分されるよう自活研ほかの活動でアピールしていきたいと思っている。

しかし一方で、いまだに自転車は歩道を走れと怒鳴るドライバーや、白い自転車で警らと称して歩道を走る警官の姿を目にするにつけ、クルマを頂点とする路上のヒエラルキーを信奉する『クルマ脳』の根強さに44年前の法改正の影響力の大きさを改めて感じてしまう。

自転車が走っていない歩道で子供が安心して遊べる社会は、暮らしやすい社会だと思うのだがいかがだろうか？

PP

「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。