

＜H24年度第4回自転車セミナー＞報告書

日 時：平成 24 年 10 月 12 日（金）18:00～19:30

場 所：日本自転車会館 3 号館 11 階 （一財）日本自転車普及協会会議室
（東京都港区赤坂 1-9-3）

講 師：河口 まなぶ 氏（モータージャーナリスト／有限会社 Lucca）

テ ー マ：「ともに生き、ともに走る」～日本の路上におけるモビリティのプライオリティ～

＜要旨＞ 今回のテーマは、「ともに生き、ともに走る」～日本の路上におけるモビリティのプライオリティ～ということで、モータージャーナリストでもある、(有)Luccaの河口まなぶ氏 にご講演いただきました。

河口氏は、1970年茨城県の出身で、日大芸術学部文芸学科卒業後、自動車雑誌アルバイトを経てフリーの自動車ジャーナリストに、現在は、2010年に設立したweb上の自動車部「LOVECARS!」（<http://lovecars.jp>）（部員1,770名）を主宰し、メーカー／ユーザー／メディアの垣根を超えて”クルマを愛し楽しみ考える”を提唱し、様々な自動車イベント等を手掛ける。他に、スバルBRZのオーナーズクラブ『CLUBRZ』（<http://clubrz.jp>）し、450名以上の会員を擁してこちらでも様々な活動を行っている他、自動車専門誌、web、TV、ラジオ、新聞、一般誌等様々なメディアへ寄稿／出演などドライビングレッスンやインストラクターとしての活動も精力的に行っています。

本日の講演内容は、以下の3点です。

- 自転車と自動車の比較
- 私と自転車の出会い
- 大人の自転車部の設立

今回は、自身の体験談を踏まえながら、雑談を交えて、ご講演いただきました。

●自転車と自動車の比較

日本の交通は、産業的にも自動車が主役であり、業界意識も強く、かつ交通体系でも主役である。私は、最近、自転車に乗り始めるまでは、歩行者のことは考えても、自転車のことは考えていなかった。安全の啓蒙活動は、基本的に自動車が主であるため、自動車の世界では、車両本体のハードウェアのみならず、イベント・ミーティング等の各種ソフトウェアが充実している。このことは、自転車にも共通するのでは？

しかし、自動車と自転車を比較すると自転車利用者の方が、そのものの世界を楽しんでいる。例えば、自動車の場合、車を購入すれば、その時点で満足だが、自転車は、ネット上への掲出やパーツの取り揃え、ツーリング場所の選定など、楽しみ方が多岐に及ぶ。

最近、自動車のボンネットが柔軟になっているが、背景として、歩行者との事故の場合、歩行者保護の観点からボンネット上に載せる工夫が施されている。しかし、自転車に対しての、配慮はされていない。自転車の場合、正面衝突より側面での事故が多いためである。

●私と自転車の出会い

私と自転車の出会いは、今年の3月4日であり、まだ半年しか経過していない。

最初は、片山右京氏に自転車に乗らないかと誘われ、荒川チャレンジスクールに参加した。当日は、プロ選手も凍えるほど寒く、初めてロードバイクに乗り、秋ヶ瀬から葛西臨海公園まで80kmを走破した。借用した自転車は、滑らかな走りと転がり、おもしろい機械だと感じた。その後も、右京氏に誘われ、富士スバルラインでヒルクライムに挑戦した。これは、TV番組の初級者の挑戦として放送された。実際は、1km地点でへばり、1合目で走行不可能となってしまったが、暫時休憩後、再トライすると、心地よい感覚と共に、意外と登坂できるのかなという気持ちになった。

しかし、自転車に乗る程に疑問を感じるようになった。日本の道路では、序列が逆ではないかということ。今までは、基本的には歩道走行をしていたため、それが当然だと思っていた。

歩行者>自転車>オートバイ>自動車 ⇒モビリティのプライオリティが逆？

自動車を運転していると気づかないことを発見した。横断歩道で歩行者が横断中なのにクラクションを鳴らす不思議さ、自転車運転中は、更なる不思議さを感じた。

原点に回帰し、「ともに生き、ともに走る」というタイトルを思いつき、この精神をもって道路に触れることが大事なことはないかと。

⇒早朝の銀座での風景だが、道路の主役は、誰なのか？

自動車は、自分が主役と主張

歩行者は、自分が主役と主張

つまり、皆が主役では？

事実、自動車の独占状態

全て、人間が動かす物なのに

人間が動かすため、たまたま、異種の乗り物に乗っているだけなのに

つまり、道路は、「ともに生き、ともに走る場所」であるということ

道路は、誰のものであるということではなく、皆でシェアするもの

生身の人間>自転車>オートバイ>自動車 ⇒モビリティのプライオリティ。

これが大前提。なのに・・・

自転車運転中は、自動車が疎ましい⇔自動車運転中は、自転車が疎ましい

道路利用者は、せっかちである

ある程度の忍耐と余裕を保持しないと ⇒行きたい欲望を抑制

道 路



この幅に、何故自転車が進入してくるのか？



自動車運転中は、近辺の物体を認識できるためではないか？

また、センターライン寄りを走行せず、自転車通行可能な部分が減少

▽人間は、乗車する物体により、立場が変動する

・歩行者は、全てが疎ましい

横断歩道中、右折車を睨む→ゆっくり歩行したい

・自転車 →トラックに幅寄せされる

・ドライバー→左側通行の自転車が邪魔

・ランナー →ジョギンガーやサイクリストに舌打ち

何故か？ ⇒各々が 自立できていないから。 (狭い道での譲り合いをしない)



責任転嫁をしたい

●大人の自転車部の設立

右京氏に誘われてから、まだ2回しか乗用しておらず、7月7日に、筑波（茨城）のリンロードへ行った。途中、転んだり、パンクしたりと学生の部活のようで、まさに大人の部活であった。⇒こうして、「大人の自転車部」が誕生した。



(シンボルマーク)

これって、大人に見えませんか？

現在（10/12）、メンバーは、800人を超え、Facebookの公開グループとして設立
「大人の自転車部」として設立：

<https://www.facebook.com/groups/151555314968932/>

2,000枚近い写真が投稿されている

大人の自転車部員は、路上においても大人である⇒大人＝自立

↓

路上でも自立

↓

自分がどのモビリティを使用しても、交通
体系の中で自身の行動をマネジメントする。

例) 公道使用中、タクシーが疎ましいは、他のモビリティと同等以下

↓

ドライビングが苦手→大人でない

大人→自身のモビリティをコントロール

歩行者→プライオリティが最高

↑

他のモビリティは見守る→幹線道路では横断歩道が無設置でも
停止する心がけ

自転車は、本来、歩行者以外からは優しく見守られる立場にあるはず。

プライオリティ ⇒自動車<オートバイ<自転車<歩行者

自転車は、中間から弱者側

自動車⇔歩行者（両社の位置は両極）

以上をもって本日の講演終了後、質疑応答となり、以下の質問が寄せられた。

▼自転車利用者に対して、どう大人になるべきか？逆走も多いが・・・

→何も進言せず、浅い啓蒙が必要 ⇒ルールがバラバラのため

▼葛飾で自転車の講座及びサイクリングマップの作成をしている者だが、最近、マナー
の悪い歩行者や自転車利用者に対して、警官による対処方法の要請を聞くが・・・

→大人の自転車部でルールとマナーを普及したいが、町内会レベルでの啓蒙も必要。

▼警察庁の有識者会議にて飲酒運転、危険運転行為を自転車に対して規制する動きがあるが、規制で解決するのか。(自動車運転者の立場として)

→一定の拘束力がある。また、自転車ナンバープレートの導入も？

しかし、皆さんが希望しているのか不明。

他に質疑はなく、次回のセミナーは、11月19日(月)18時から 順天堂大学大学院 スポーツ健康科学研究科 先任准教授の鈴木良雄氏による「ドーピングとサプリメントを考える」の予定です。次回の参加もお待ちしております。

<セミナーの様子>



「この事業は、競輪の補助を受けて実施しました。」

「RING!RING!プロジェクト」 リンク先:<<http://ringring-keirin.jp>>

