



自転車社会の環境改善を目指して No.22

今、求められる役割とは



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 藤本 典昭

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

私は自転車に乗ること、そして旅をすることが大好きだ。

ところが、旅のスタートは決まって自転車を折り畳み、専用ケースに納めて運ぶ、いわゆる「輪行」がほとんどである。車で溢れかえった道路を延々と目的地まで走り続けるストレスから逃れるためだ。

自転車に乗るのは好きだが、家の周りは走りたくない。そんな想いの中で自転車について色々考え、巡り会ったNPO自転車活用推進研究会(以下「自活研」と略)。

地元地域に向け市民として、そして自活研として何が出来るのか、そんな想いを書いてみたい。

自転車乗りのつづき

私を含め多くの自転車乗りは大好きな自転車に乗る時に、時として同じ自転車でありながら、無秩序な運転をする自転車の存在に心を痛める。「また逆走か」「携帯見ながら走るなよ」「歩道爆走、危ない」。同じ自転車という仲間としては見て欲しくはないが、まぎれもなく世間からは同じ自転車として見られている。「変えていかなきゃ」「このままではダメだよ」「教育がなってない…」

と多くの自転車仲間が口にする。だがその声に力はなく、いつもつぶやきだけ、私も同じだった。

このどうしようもない現実を前に「自分たちだけは何が何でも交通ルールは守るぞ」と行動しても、車が来ないのに何故停まっているのかと赤信号を無視して走り去って行く自転車がいる。自転車は自分勝手だと言われてもしかたがない。

思えば、自転車で旅をして知り会えた多くの仲間たちがいて、旅先では地域の風土や郷土料理を楽しんだ。時には容赦なく吹き付ける雨風の中を走って、突然のパンクに泣いた。でも、そこには自転車でしか味わえない感動があった。たとえ普段は生活上の移動手段であったとしても、自転車はこんな楽しさを与えてくれる素晴らしい乗り物だ。だが、こんな想いや声はどこにも届かない。何とかならないのか! と思いつつも、サラリーマン生活を続けていた。

ある時、ネットの検索で「自転車」「教育」「道路環境」をキーワードとして見ていた時、そのサイトの中から「自転車利用者による団体」が見つかった。そしてそこには同じストレスを抱えた自転車仲間の共感できる文字が並んでいた。また、今の自転車利用者側の問題と同時に多くの道路環境や交通政策についての問題

も提起されていた。「どうして…何が問題なんだ」。読むにつれてますます興味が湧いてきた。ウェブ上には講演会やイベントのお知らせもあり、読み続けているうちに参加してみようと気持ちが動いた。

自活研との出会い

イベント当日、「自転車まちづくり交流イベント」と書かれた入口で資料を手渡され席に着いた。会場には誰一人として知る人はいない。イベントの第一部は講演会「成功する自転車まちづくり」。講師は古倉宗治先生だった。講演会が始まり大好きな自転車の話が進むと、一人でいることも忘れてすぐに夢中になり、講演会終了後の懇親会にまで参加していた。冷えたビールを飲みながら、今日初めて来たという同じ様な仲間とも出会い、今まで聞いたことのない専門用語が飛び交う中、心地よい時間を過ごしたことを覚えている。今思えば、この一歩は大きかったと実感する。

道路のこと、法律のこと、おかれている現状と矛盾、知れば知るほど複雑だが、もっともっと知りたい気持ちになっていった。

講演会やイベントに参加する機会が増え、少しずつではあるが専門用語や課題の中味が分かり始めてき



た頃、東京の自活研の総会の記事をウェブで見つけ、ワクワクドキドキしながら東京まで行ってしまった。その結果は案の定、小林理事長の講演に感銘を受けた。

その後、自活研の勉強会が私の地元である関西でも開催されることになり、記念すべき第一回「自転車王国・大阪の復権を考える」が行われた。大阪駅前の会場では受付を手伝った。この頃には会場に知った顔ぶれも多くなり、回を重ねる毎に問題意識を共有する仲間との交流も広がりだした。

実現したいことが 社会環境の変化とリンクして

そんな中、自転車環境が大きく変わる事件が起き始めた。警察庁からの「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の通達、そして国土交通省と警察庁からの「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」だ。

関西でも勉強会が開かれ、所属する他の会では市民を対象にガイドラインについての勉強会を主催し、その講師役を務めた。日常生活に関わる大きな動きであることには間違い無いが市民にはまだまだ分かりにくい。

地元地域に根付いた活動は出来ないものかと思い始めた。そのタイミングで依頼を受けたのが、自活研としての委員枠だった。自治体の協議会や委員会などに、自活研として参加する役割だ。

理事長からは「自活研の主張するところを守ってくだされば、すべての会員が自活研を自由に名乗ることができます。全国で何人もが自活研と

して委員やオンブズマンとして活躍しておられます。判断に迷う問題については、お問い合わせください」との返事をいただき、自活研の名前で活動範囲はますます広がっていった。

自転車が大好き、ただそれだけで飛び込んだ世界。もともと私は30年間企業でサラリーマンとして製品開発に携わってきたエンジニアだった。

企業では朝から晩まで設計室と試作工場で明け暮れ、試作品を持ってはメーカーのエンジニアと打ち合せ、量産スタート後、店頭で並ぶ自分の製品を見ながら、もう次の開発に没頭しなければならない毎日だった。

ところが、唯一休日に楽しむ大好きな自転車なのに、その自転車の直進性能と操作性にどうしても満足ができなかった。他の自転車ショップや試乗会へも行って見たが、そこにも答えはなかった。既に自転車は手元に6台もある。

その後、自分を満足させる自転車は自分で設計するしかないと考えようになり、テスト走行を兼ねて日本一周することも思い描き始めた。そして自分の中ではもう会社を辞めることを決意していた頃、読んだ本に「人生お一人さま一回限り」とあった。

自転車を取り巻く環境が大きな転換期を迎えようとしているそのタイミング、まさにそこに自転車開発を目指した私のもう一つの役割、自転車に乗る環境創出というキーワードが重なったのだ。道路交通法なども車の免許取得の際に教習所で勉強し



茨木市で行った講習会の様子

ただけだったが、今は自活研を名乗る以上、責任ある発言をしなければならない。業界の動きや話題など、日々勉強することは多くあるが自転車が好きだから苦にならない、楽しいのだ。

先日も地元管轄の警察の方と合同で市民を対象とした「自転車の正しい通行方法」と題した講習会を行った。狭い会場ではあったが、追加の椅子を出すまで関心が高かった。また、受講された方からは「こういう講習会をもっと多くの人に聴いてもらう機会が欲しい」との感想もいただき、関係者からは再度の開催も依頼があった。

「自分が納得できる自転車を自分で設計したい」と考え進んできたタイミングに、自転車を取り巻く大きな社会環境の変化が重なり、大好きな自転車を通じた社会貢献へと活躍の場が広がっている。

これからはガイドラインに示された「自転車ネットワーク計画」を自治体の中で自活研として具体的に係わり合い、また通達にある「車道を通ずる自転車の安全と歩道を通ずる歩行者の安全の双方を確保するため…交通社会を構成する全ての者に徹底させる」との交通ルールの啓発活動にも積極的に係わり合っていきたい。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。



自転車利用環境向上を目指した 自転車イベント 「御堂筋サイクルピクニック」

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 藤本 典昭

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

自転車の適正な利用と御堂筋への自転車レーンの設置を求めるアピールを目的としたイベント「御堂筋サイクルピクニック」が、今年4月20日に6回目を迎えました。このイベントの主催者の1人として目指す想いを書いてみたいと思います。

御堂筋 サイクルピクニックとは？

(以下、御堂筋サイクルピクニックHPから一部引用)

「御堂筋を10,000人で走りたい！—歩行者も自転車も安心して通行できる環境づくりを、自転車ユーザー側から求めるために始まったのが「御堂筋サイクルピクニック」です。御堂筋に自転車レーンを作って欲しい！とアピールするのが目的ですが、それだけではなく、自転車が本来走るべき「車道」を走行することを通じて、自転車ルールの啓発もアピールするというメッセージを持った新しい取り組みです。

(中略)

大阪では、2012年4月1日から、御堂筋(梅田新道交差点～難波西口交差点)を指定区間外の国道として管理が国から市へと移管され、現在

は緩速車線(側道)を含む利用の見直しが進められています。

御堂筋の車の通行量は40年前より4割減の36,000台/日になる一方で、自転車の通行量は約7倍に増加しています。自転車レーンの設置は通行する歩行者の安全確保の面からも必要です。

御堂筋サイクルピクニックは、自転車の走行空間を整備し、自転車、歩行者が安心して通れるメインストリートの実現に向けて活動しています。

(引用、終わり)

2011年10月22日に行った最初の「御堂筋サイクルピクニック」は、100人の参加者を数え、大阪市役所前淀屋橋の交差点を出発点に、御堂筋の緩速車線(幅員5m)を南下して難波方面に向けて車道を走り、長堀通りで東に折れ、堺筋で北上、再び淀屋橋に戻ってきました。この一周約5kmのコースを自転車で走ることを通じてメッセージをアピールしました。

このイベントは新聞、テレビでも取り上げられ、自転車を取り巻く環境づくりに一石を投じることになったと思います。

そして直後の10月25日、警察庁が「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」と

いう通達を出しました。自転車通行環境の確立や自転車は車両であるということの徹底などを求め、自転車に対する社会の関心も高まりを見せるとともに、自転車の走行環境も大きく変化するという機会が偶然にも訪れる結果となりました。

そんなときこそ、この取り組みを継続し、社会にアピールする活動をすべきではないかとの主催者の想いが一致した結果、イベント実施からちょうど4ヵ月経った2012年2月、今後の御堂筋サイクルピクニックに向けた企画運営を担う「サイクルピクニック・クラブ」(以下「クラブ」と略)というコミュニティを結成しました。

コミュニティ

イベントの企画運営を担当するクラブの構成メンバーはデザイナー、教師、自転車販売店員、マスコミ関係者、一般企業のサラリーマンや団体職員など様々な肩書きを持ったボラ



クラブ結成当時(2012年)



ンティアの集まりで、中心となったのは大阪大学 新田保次名誉教授が代表を務める「自転車文化タウンづくりの会」の会員でした。この会は自転車を核としての人づくり、生活づくり、まちづくりはどうあるべきか、自転車自身の魅力化のために何をなすべきか、自転車が持つ力を活かした文化に満ちるまちづくりのあり方について考え、提案し、地域において実践する、行動する自転車市民団体として2007年12月に設立しました。

クラブでは月一回の企画会議を開催し、老若男女約20名が参加して自由な意見交換を行っています。ときには迷走や暴走もありますが和気あいあいと終了後は懇親会となり、夜遅くまで自転車の話題が続きます。

イベント規模と開催目的

最初は100人でスタートした車道走行によるアピールですが、大会目標は「10,000人で御堂筋を走りたいたい!」です。第6回を迎えた現在、来客者数としては500人規模を上回り、アピール走行者数も300人を超える回も出てきました。

このイベントを企画するにあたり、届けるべき本来のメッセージを伝えることが出来ているのかという問いかけを繰り返しながら進めていますが、アピール力ともいえる来客数の増加は、企画次第では逆にメッセージの存在をぼかしてしまい、結果としてアピール力の低下につながりかねないという、開催の主旨に反する危険性を持っているといえます。

アピール走行では普段歩道を走っている人を取り込みたいとの想いか

ら、会場でのレンタサイクルの導入と合わせて、車道走行を学んでもらうための仕組みづくりから始めました。走行は交差点の信号や左折車を考慮して、5～10台1組となる熟練度に応じたグループ化をして、グループごとにリーダーとサブリーダーで参加者を挟むかたちでの走行の安全を図った上で、更に出くわす駐車車両の回避方法やハンドサインの使い方などを教える必要がありました。

このリーダーやサブリーダーには参加者に対しての教育に使用するカード化したマニュアルの示し方を学び、イベント前にコースを実走する講習会に参加してもらう仕組みとしていますが、参加者数の増加に伴いリーダーとなるボランティアの確保が課題となっています。今後は更なるアピール力をUPさせるイベント自体の魅力づくりと、体制づくりをクラブのメンバーとともに進めていきたいと思っています。

提案づくり

「御堂筋に自転車レーンの設置を」と求めるなかで、2012年11月に国土交通省道路局と警察庁交通局が作成した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえて、クラブの母体となる自転車文化タウンづくりの会では、自らも自転車レーンについて考え、イベント会場に自転車レーン設置案をいくつか提示して、参加者の投票による候補案選びやア

ンケートの実施を行いました。

また、2013年3月24日には中央公会堂地下大会議室に学識経験者や街づくりに関わる方々をパネラーに迎え、御堂筋における自転車レーン設置の提案づくりに向けたシンポジウムを開催して、自転車に関心がある人だけではない幅広いディスカッションを行いました。

大阪のメインストリートの御堂筋は、南向き一方通行で両端2本の緩速車線と4本の本線、計6車線からなります。歩道では歩行者と自転車が入り乱れ、車道は自転車にとって危なくて走行できないという声が聞かれます。

今後も作成した自転車レーン設置案を広く情報発信し、自転車利用環境向上についてみんなで考えていきたいと思っています。

PP



第6回大会開会式(2014年)



サイカパーキング(株)大阪支店長 浅野氏(右)と大会グッズを手にツーショット

「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。