



自転車社会の環境改善を目指して No.55

伊豆半島から「思いやり1.5m運動」で 「オリンピックレガシー」を作ろう



文

一般社団法人 伊豆観光圏活性化協会
HP : <http://izufunplus.jp/izukankou/index.php> 代表理事 松富 毅
Mail : bya05025@nifty.com

自転車活用推進研究会 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 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803
URL <http://www.cyclists.jp/>

はじめに

「2020」。この数字を見て今なら誰もが「東京オリンピック」と答えると思います。

東京都内はオリンピック景気と言われ、公共工事やオリンピック関連事業で賑わっていると報道がされています。東京オリンピックで東京以外で行われる競技はおおよそ10ヶ所。

その一つに静岡県東部地域の伊豆市で行われる自転車競技の「トラック」と「マウンテンバイク」があります。開催自治体である伊豆市は市長及び職員、また開催県となる静岡県庁でもスポーツ局が開設され「行政」サイドのオリンピックムードは非常に盛り上がりつつあります。

さて、地域に視点を変えてみるとどうでしょう。伊豆市市民も近隣自治体である伊豆の国市、函南町、三島市や沼津市も地域住民にまでオリンピックムードは降りて来ているようには感じられません。

実は伊豆半島地域は自転車文化が根付いていません。熱海市や伊東市は自転車屋さんがありません。1958年頃から自転車からオートバイへ、流通に使われる車両が変わったところから熱海市では自転車店がオートバイ店へ店構えを変えていったそうです。

理由は平地が少なく坂道が多いためでした。伊豆半島はジオパークです。ハワイからの地殻変動で島が日本列島にぶつかってできた伊豆半

島は、富士山や丹沢山地を作りながら日本列島にめり込んで今の形になりました。その為、火山活動でできた地形は平地が少なく山が多いため、坂道が多く、自転車が身近な交通手段としては使われてきませんでした。結果、自転車を利用しない地域となり、自転車文化が栄えてこなかったのでは、と私は推測しています。

一昔前までは伊豆半島地域で自転車競技というと「競輪」を思い浮かべる人が圧倒的でした。戦後の経済復興の為、1948年(昭和23年)に、地方の財政健全化と経済情勢全般の健全化を目的とした自転車産業の振興を掲げ、競輪が小倉市で開催され大成功したことを契機に3年で50以上の競輪場ができました。1953年、63番目の競輪場が静岡で開催され、地域経済を活性化させていったそうです。その頃に競輪選手を育てるため、「競輪学校」が1951年に東京に開設されました。1965年にサイクルスポーツの普及を目的に「日本サイクルスポーツセンター」が修善寺町(現在の伊豆市)に開設され、1967年に競輪学校がこのサイクルスポーツセンターの隣に移ってきました。伊豆地域の幼稚園や小学校の遠足は「サイクルスポーツセンター」が多く、地域住民にとってサイクルスポーツセンターはきっと青春の場所だったのではないのでしょうか。

この「自転車文化が希薄な地域」である「静岡県東部地域の伊豆半島」で行われる東京オリンピックを成功さ

せるため、地域住民が参加できるオリンピック運動として、また、これ以上道路を広げることができない伊豆半島外周道路や市街地でのサイクリストと歩行者と車の運転者の安全・安心をつくるため、安全・快適に道路を共有する「シェア・ザ・ロード」の精神である「思いやり1.5m運動」をスタートさせることが必要であると考え、この運動をスタートさせました。

「思いやり1.5m運動」

「思いやり1.5m運動」はマナーとモラルに訴えかける運動です。

「自転車の聖地」といわれて今思い浮かべるのは「しまなみ海道」です。そのしまなみ海道を有する「愛媛県」では2015年11月から「思いやり1.5m運動」がスタートしました。この「思いやり1.5m運動」は自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは“1.5メートル以上の安全な間隔を保つ”か、道路事情等から安全な間隔を保つことができないときは“徐行する”ことを呼び掛ける運動です。これまで、安全な間隔とは具体的にどのくらいの間隔であるかが判然としなかったため実践につながってこなかったことなどを踏まえ、“1.5メートル”という具体的な基準・目安を示すことで、実践を促そうとするものです。この「思いやり1.5m運動」はイタリア、フランス、スペイン、ドイツ、オランダ、アメリカのいくつかの州で行われて

いるのを確認していますが、ほぼ世界中で行われているとも聞きます。この運動を静岡県東部地域及び伊豆半島地域からスタートさせるため、公益財団法人ふじのくに未来財団さんが募集していた「【冠基金助成事業】静岡トヨタ自動車株式会社 ハイブリッド基金」へエントリーしたところ、この運動の大切さ、実行すべき意義に共感いただき事業が採択されました。

静岡での運動では主に3つの事業を行います。

1. 「思いやり1.5m運動」のチラシ・ポスター配布。マグネットステッカー2種、ステッカー4種の配布及び頒布。
2. 「思いやりハンドサイン運動」サイクリストはハンドサインで運転手へ意思表示
3. 「思いやり御朱印木札」を頒布。サイクリストとアウトドアスポーツの安全の証として熱海の來宮神社で「御朱印木札」に「御朱印」をいただき神様の分身が宿った木札を身につけ常に交通安全を心がけてもらう。

マグネットシートは車の後背部に掲げてもらい自分の運転を再認識するとともに、追従する車両に呼びかけることを企図しています。ステッカーは、より身近な場所に貼っていただき、常にこの気持ちを思いだし

てもらおう事を企図しています。

この運動はサイクリストと運転者に呼びかけ、車の運転手も自転車の運転手も共に相手を思いやる必要があります。サイクリストのハンドサインは小中高校生の頃に学校で交通安全講習などで教わってから、特別に共有する機会がないため、浸透しているとは言いがたい状況にあります。この事で、車、歩行者との共存を難しくし、危険な状況が生まれることさえあります。このマークにあるように相手にハンドサインで合図を送るだけで安全が促進されます。

「御朱印木札」は海外でプロサイクルロードレーサーの間伐林の保護運動を参考にしました。伊豆半島地域でも問題になっている拡大竹林を伐採し出た竹を使用し、レーザーカットで仕上げ「御朱印木札」として利用します。ネックレスや自転車に付けて常に交通マナー向上を忘れないようにして欲しいという願いから考えました。

運動をスタートさせて

平成28年度自転車利用環境向上会議が1月27・28日に静岡市の会場で行われ、その場からこの運動のスタート宣言を行いました。その後各方面から応援の言葉をいただく中、一部の方々から「自転車と1.5mも間隔開けたら反対車線に出てしまっかけて危険じゃないか」「日本の道路事情ではかえって危険ではないか」など、反対意見もいただきました。これは今まで道路行政が車中心で行われてきたことによる弊害を反映したものだと思います。繰り返しになりますが、この運動は「Baby in Car」などと同じく、マナーとモラルに訴えるためのもので、義務も法的根拠もありません。自転車が車両として、車道を車と一緒に走る環境作りには、車の運転者の意識改革が絶対条件です。こ



海外での事例

の「思いやり1.5m運動」は21世紀に入って世界各地で行われるようになったマナー運動ですが、日本ではまだ認知が低く、「車脳」になってしまっている方々に話しかけても「そんな運動は日本では不可能」といわれます。

ドイツでは、自転車を地域の交通システムを分担する交通手段として、車と歩行者と共存できるまちづくりが行われてきました。日本でもコンパクトシティが叫ばれ、歩いて暮らせるまちづくりの必要性がいられています。世界最高の高齢化社会を迎える日本では、より健康的で環境重視のライフスタイルは、健康寿命を延ばすためにも必要です。マラソンよりも足腰に負担が少なく、長時間の有酸素運動ができ、身体への負担が少ないサイクリングは健康になるためには非常に有効です。また、特別なインフラ整備の必要が少なく、今ある道路でできるスポーツです。同時に、バスや地下鉄といったインフラを補完する可能性を秘めた交通手段です。

日本では既存の建物に大規模な工事を行うことで、性能を新築の状態よりも向上させたり、新たに価値を高めたりして長く住宅を使う、リノベーションが注目されています。今まで道路は「車」のためと思われる使われ方しかしてきませんでした。今こそ道路をリノベーションして道路に新しい価値を生み出していくためにも、まずは「思いやり1.5m運動」を全国でスタートさせることが必要だと考えています。



伊豆半島地域でも、この「思いやり1.5m運動」を定着させたい