

# 自転車に乗る

大阪ガス エネルギー・文化研究所 所長 安達 純

Written by Jun Adachi

## 『足』を使い分ける

わが家の小さなガレージに、自転車が四台、電動自転車と原付きバイクがそれぞれ一台、車一台の合計七台が『ところ狭し』と並んでいる。これに、近くのモータープールに預けてある長男の軽自動車を加えれば、五人家族の『足』が勢揃いする。

大事なものを忘れていた。もって生まれた自分の足である。平日でも私は、よく歩く。昼休みに事務所の近くを、また仕事の移動でも、時間が許せば、電車や地下鉄の一駅ぐらいいは平気で歩いてしまう。逍遙学派と呼ばれたギリシアの哲学者アリストテレスは、散歩しながら考え議論し、素晴らしいアイデアを得たという。そんな幸運にめぐり会えることはないけれども、心地よさだけは確実に味わうことができる。三〇分も歩けば、ランニング・ハイならぬウォーキング・ハイが訪れる。

休日には、箕面の滝まで足を延ばす。これは少し距離があるので自転車を使う。住宅地を抜け、西国街道を横切り、裏通りに出て、箕面の駅まで快適にペダルを漕ぐ。そこからの渓流沿いの緑の道は、自転車を押しながらゆっくり登る。滝壺付近に、大阪出身で著名な俳人であった後藤夜半の「滝の上に水現れて

落ちにけり」という句碑がある。その日によって微妙に違う、今日の水の現れ方と落ち具合を見届けてから、帰りは一気に走り下る。ドア・ツー・ドアで一時間半、気分転換にはちょうどよい距離と時間である。

自転車をを使うと、徒歩に比べて、だいぶ行動範囲が広がる。原付きバイクや坂道に強い電動自転車だと、さらに活動圏は広がる。それでも、どこまでもというわけにはいかない。「遠く離れた町や自然の中で、思う存分自転車を乗り回してみたい」と、その時、ふと思いついたのが、遠距離バスとの組み合わせである。折りたたみ自転車を、深夜高速バスの荷台に載せてもらって目的地近くまで行き、そこを起点としてサイクリングするのである。このやり方で、新潟県下の『良寛ゆかりの地めぐり』をしたことがある。現地で丸二日、走行距離にして約一〇〇キロメートル。さすがに疲れたが、その機動力は予想以上であった。もつとも、折りたたみ自転車の持ち込みには事前の交渉が必要である。



車を持つようになったのは、一四年前からである。それまでは、どうしても必要な時はタクシーに乗っていた。その方が経済的でもあった。考えを変えたのは、ある時期、子どもや親を、車で送り迎えをしなければならぬようなことが続いたからであった。今は、それに類した目的のためと、時折、家族で遠出する時に車を利用している。



ルギー消費を抑えることから始めるという、現実的なアプローチがあってもよいのでは」と思ったりする。

それほどに車のガソリン消費抑制が重要課題になってきているのである。この一〇年間で、家用車のエネルギー消費は、毎年三〜四パーセントの割合で増えてきた。わが国エネルギー消費全体の倍以上の伸び率である。今後についても、他の部門に比べて、運輸部門、とりわけ家用車のエネルギー消費は、依然として高い伸び率で増え続けるものと予想されている。こうした中で、私たちが少しでも車のエネルギー消費を抑える努力をすることは大きな意義がある。

## エコ・ライフ

わが家では一応、『足』をこのように使い分けている。しかし、あまり無理をしているという感覚はない。時間の効率性という枠組みから、少し自由になれば済むことだし、そもそも歩いたり、自転車に乗ったりして、風や陽の光を全身で受け止めるのは、それ自体がとても気持ちのよいことなのである。いつでも立ち止まれ、風景にもすぐ溶け込める。それに、健康や省エネの観点からいつても申し分ない。総合点をつけるとして、徒歩や自転車はすぐれものであり、これからの時代にふさわしい『スロー』な交通手段であり、生活ツールである。

ただ、いくつかの『足』を使い分けて省エネに心がけているといえながら、持ち物が多すぎるとも問題だ。つくづく過程で、資源とエネルギーを費やしているからである。しかしそこは、「現在あるストックを前提にして、まずはフローとしてのエネ

## 走れない自転車

そのためには、公共交通機関ばかりでなく、自転車にもっと大きな役割を与えるべきである。しかし残念ながら、わが国では、自転車が快適に走れるような環境が整っていない。とりわけ市街地においてそうである。市街地で自転車に乗る人は、車と歩行者と道路のいたるところに存在する段差と闘わなければならない。また、迷惑そうな歩行者の視線と、邪魔物扱いするドライバーの冷やかな視線にも耐える必要がある。それだけで必要以上に気を遣い、体力を消耗する。これでは自転車は、駅やスーパーまでの限定的な『足』の地位に止まらざるを得な

いだろう。自転車の活用を本気で考えるなら、歩行人や車に迷惑をかけず、またかけられないで済むような、そして段差の少ない自転車用の通路（道路とまではいわないまでも）の確保が必要であると思う。

これまでに三回、香港を訪れたことがある。記憶を辿ってみても、市街地を走っている自転車の姿がすぐには頭に浮かんでこない。別に自転車が禁止されているわけではなく、結果的に香港は、車と歩行者の町になっているという話を聞いたことがある。イメージからいっても、香港は自転車がい合いそうであらう。また使いやすそうな町に見えるが、どんな理由で淘汰されてしまったのだろうか。駐輪問題で厄介視された自転車は、今後わが国でも淘汰される運命を辿るのだろうか。大阪・関西は、東京などと比べて、はるかに自転車に適した地形や風土や歴史性に恵まれたところであると思うが、どうにかならないものだろうか。

## ● ハードとハートのデザイン ●

車を運転するようになってから気づいたことがある。ハンドルを握ると、歩いている人や自転車が、ひどくスローモーに見えることである。信号のない横断歩道や交差点に差しかかった時、あるいは背後から歩行者や自転車が近づこうとしている時に、特にそう感じる。いつの間にか心の中で、相手をののしている自分を発見する。つい少し前、自分が専ら歩行者だった時代には、すれ違う車をののしていたにもかかわらず、である。今でも、同じような経験を繰り返す。車と歩行者の関係だけでなく、自転車と歩行者との間の葛藤もある。立場によって、人はこんなにも考え方や感じ方が豹変してしまうものなのだろうか。そして、これは私だけなのであるだろうか。

こうした、あまりゾツとしたない豹変ぶりはないべく味わいたくない。そのためにはどうすればよいか。お互いが対峙するよくな状況をつくらないこと、なるべくお互いを近づけないようにし、隔離することである。何も混在ばかりが共生への道ではない。トラフィック・デザインとしては、棲み分けを基本に考える方が望ましいであろう。

こうして分離を原則に、どうしても接触せざるを得ない場合には、当たり前前のことだが、相手の立場に立つて考え、行動することであろう。この場合、相手の立場に立つとは、遭遇した相手を自分に置き換えて、今、心に感じているに違いないことを頭に思い浮かべてみることである。見知らぬ人の心を覗き見ることは至難の業だが、自分の心ならば、まだ想像力を働かせやすい。少しだけ、心にゆとりを取り戻せばよいのである。

エコ・トラフィック・デザインのためには、ハードとハートの両方の想像力が必要であると思う。

