

クルマを降りて自転車に乗ると……

名古屋大学エコトピア科学研究所 特任講師 お か や ま と も こ 岡山 朋子

■ ツーキニスト？ いいえママチャリスト！

私は、12年間ほど毎日自動車（以下、クルマ）を運転するクルマ通勤者でした。特に子どもを複数人運ぶにはクルマという乗り物は非常に便利でした。しかも私が長年住む名古屋という都市は、公共交通機関を乗り継いで大学まで行くと1時間半かかる道のりが、クルマだと30分で着いてしまうという超クルマ優遇社会。子どもの保育園などの送り迎えが必要な時期は、クルマを手放すことはできませんでした。

しかし、子どもが自分の自転車でどこにでも移動できるようになったとき、私も思い切ってクルマを手放しました。そして私の通勤手段は主に自転車になりました。ここに「ママチャリスト」が誕生します。

かれこれ5年以上も自転車通勤をしているのですから、そろそろ「自転車ツーキニスト」[†]を名乗りたいなあ、とも思います。しかし、今なお私には「ツーキニスト」を名乗る資格がありません。甘えているのは重々承知した上で、やはりもうしばらくママチャリストでいたいと思うのです。

ところで、ママチャリストとは何で

しょう。私はツーキニストとママチャリストの最大の違いは「道路のどこをどのように走りたいか」という自転車乗りとしての心構えにあると考えています。ツーキニストだけではなく、正しい自転車乗りは自転車のスピードと軽車両としての自覚をもって車道の左側を走ります。車道をきちんと走行するのがツーキニストです。一方、ママチャリストの意識は「自転車に乗っている私は、どちらかといえば歩行者に近い」というものであるため、できれば歩道を走りたいのです。

■ そもそもママチャリとは？

それにしても「ママチャリ」って、よく考えたら何やら変な呼び名ですよな？ 何しろ日本の自転車の9割はママチャリと呼ばれるあの形の自転車な



一般的なママチャリ

[†] 巻頭インタビュー記事 pp.2-7 参照



通勤に使用している愛車

んだそうですが、なぜそのあまりにもポピュラーな自転車が総じて「ママ」の「チャリンコ」と呼ばれるのでしょうか。9割がああ形ののだとしたら、ユーザーは必ずしも女性だけではないはずなのに。

とはいえ逆は真でしょう。つまり、ママが子連れで乗っている自転車は、ほぼ間違いなくああの形のママチャリです。だからきっと「ママチャリ」と呼ばれるようになったのでしょうか。

一方、私の自転車は典型的なママチャリではありません。小径タイヤの電動アシストバイクです。そして荷台もカゴもなく、当然子どもを載せることはできません。小径の上に重い自転車なので大したスピードは出ませんが、名古屋市の東山丘陵に位置する大学に通勤するためには電動アシスト機能が不可欠です。この5年間でバッテリーを1回、タイヤも前後1回ずつ交換し、ライトの断線修理を1回しました。

■ ママチャリストと歩行者

ママチャリストの認識は「走っている人よりちょっと早い歩行者」である

ため、基本的に歩道が空いていれば歩道にあがりたいたいというのが本音です。が、それゆえにクルマを降りて自転車で走ようになって、気付くことがいっぱいありました。

まず、歩行者の声がよく聞こえること。こちらの声が歩行者にもよく聞こえること。だから歩行者とコミュニケーションがとれるということが非常に新鮮でした。クルマに乗っている間は歩行者に声をかけることも、歩行者の声を聞くこともなかったからです。

私はクラクションが嫌いですので、クルマ運転中もこれまでほとんど鳴らしたことがありません。これは自転車の警笛(?)も同様です。だからある程度広さがある歩道で歩行者が歩道をふさいでいるようなときは「すみませーん!」と声をかけて横を通らせてもらうことがあります。このとき、私の「すみません」「ありがとうございます」がちゃんと歩行者に聞こえます。

また歩道に十分なスペースがないときには、手前から安全を確認して車道(正確には路肩)に降ります。それに気付いた歩行者が今度は「すみません」と声をかけてくれるのです。いやー、悪いのは歩道を走っているこちらなんですよ、こちらこそすみませんと思いつつ頭を下げてすれ違います。それだけ?と思われるかもしれませんが、これだけのことで私はもうクルマ通勤に戻ろうとは思えないのです。

ちなみに歩行者が多い繁華街などの歩道では、どんなに歩道が広くても自転車を押して歩きます。

■ 自転車のメリット

クルマを降りて自転車に乗るようになってから他に気付いたことは、通勤時のストレスが減ったことです。クルマの運転は市内がほとんどでしたが、朝夕の渋滞時間の町乗りは実はストレスの連続だったのです。

当然ながら、クルマの維持費や保険料、ガソリン代も家計から消えました。もともと家計簿などつけないルーズな主婦なのできちんと計算しておらず、従って実感につながっていませんが、多分かなりのコストダウンにつながったと思われます（ただし名古屋市では公共交通機関があまり安いとはいえないので、自転車に乗り換えないとガソリン代と比較した際に「お得感」は少ないかもしれません）。

他に健康面のメリットということが一般的には言われていますが、私はママチャリストになったら逆に歩く距離が減ったため大差なしというのが本当のところです。しかし、普段から歩かず運動を積極的にしない人にとっては、自転車通勤はかなり健康維持に有効な運動であると思います（でも運動が嫌いな人は結局自転車にも乗らないんですよ…）。

■ ママチャリストの言い訳

このように、クルマを降りてママチャリストを満喫するようになって早5年。ポチポチもう少し意識の高い「ツーキニスト」にならなくてはと思わないわけではありません。が、あま

り積極的にバージョンアップしたいと思えないのはなぜなのでしょう。

その理由として、クルマのドライバーだった私からみた自転車の存在があげられます。

クルマ側からみると、自転車にはできれば歩道にあがっていて欲しいと思ってしまいます。路肩を走るならばともかく、車道の自転車はやはりはねてしまいそうで怖い。エンジンがついている単車やスクーターといった車両ならば回避できることも自転車では…と思うため、車道の自転車には10倍気を遣うのです。ですからクルマ運転中に前方の自転車の存在に気付いたとき、自転車が歩道にいると「クルマが絶対に走行しないレーンを走っている＝絶対に接触しない」とひとまず安心します。

そんなわけで、私は今日も歩行者に気をつけながらできるだけ歩道を走っているのです。



歩行者・自転車専用道路

■ ママチャリストと道路行政

私の通勤道では、車道左側の路肩や路側帯を走っていると、交差点手前で

路肩がなくなってしまうところはいくつかあります。また、歩道上に「歩行者・自転車専用」とペイントし、車道と明確に区別しているところもあります。

このように車道の左側が走りにくいこと、そしてところどころ整備されている「歩行者・自転車専用レーン」「歩行者・自転車信号」が、「自転車は歩行者に近い」という意識を強めさせるのだと思います。

この教育効果は絶大です。最近の名古屋の交差点信号は車歩分離式が進んでいますが、車歩分離式交差点で自転車がどのタイミングで走るかという、見ている限りほぼ100%の自転車が歩行者信号にあわせて通行しています。

また実際のところ、自動車信号にあわせて車道を自転車で通行するには少々勇気が必要です。なぜならクルマのドライバーの認識も「自転車は歩行者信号にあわせて交差点を通行する」というものであるため、クルマと一緒に交差点に侵入すると巻き込まれる可能性が相当あるからです。また、交差点でないところでも、クルマと並走するのはスリル満点。こうしてママチャリストは歩道に逃げるのです。

クルマよりも歩行者と共存したいというのが本音のママチャリストは、歩道・自転車専用道路を歓迎しています。しかし、問題はこの自転車専用区間が思いつきのようにときどき出現するだけで、線としてまるで繋がっていないことです。自転車の移動距離や動線が

まるで考えられていないと感じます。

私のようなママチャリストが安全に市内を走行できるように、自転車道を市内全域に敷設してもらいたいものです。そうすればクルマを降りてママチャリストになる人はもっと増えるでしょう。



車歩分離式スクランブル交差点



専用区間が終わると突然歩道へ？