

5 自転車教育と自転車団体

自転車レーン等の走行環境整備とあいまって、自転車利用者の資質向上が進められなければなりません。自転車乗りはどのようにして社会的存在に成長するのでしょうか。

(1) 親からの教育

日本において、子どもが自転車（補助輪なし）に乗り始めるのは、小学校就学前後の5～7歳ではないでしょうか。

このときの自転車の与えられ方は、あたかも新しいオモチャをもらうようなものです。実際子どもたちは、二輪で立つというトライアンドエラーに熱中したあげく、地上を滑空する人車一体の妙味を体感するとともに、新しい能力を身につけた満足感に浸ることになります。しかも、その先もペダルを漕ぐことで、未知の世界に分け入っていくロールプレイングゲームが無限に続くのです。

ところがこの自転車は、オモチャではなく車両でした。人にとって自転車との出会いは夢多きものであるにもかかわらず、最初のボタンの掛け違いが後々の諸問題を孕んでいると思われまます。

子どもに自転車を与えた親が、先ず自転車教育の責任を負うべきでしょう。しかし、たいていの親は子どもの身を守るために「気をつけろ」くらいの注意しかしません。それは自転車の位置付けが半端な交通システムの中で生き残るための、最低限で場当たりの対処であったりします。自己の安全のために歩道や路側帯に入り、歩行者を追い立てて走行するようなことが当然のように行われることになりかねません。

つまり、「車両の一種である自転車の運転手を育成する」という視点がないため、「自転車はオモチャの延長のまま。自転車に乗るのは歩くより楽だから。乗り手は社会的責任の自覚無し」という結果に陥ります。

★親が子に自転車の乗り方を教えるという形は、最も自然で望ましいでしょう。でも残念ながら、多くの親が「自転車は車両」という意識も無ければ、自転車通行ルールの知識も不足しているという現状では、無秩序走行をする自転車利用者の再生産になってしまっています。

(2) 自転車乗り方教室

休日に設けられるサイクリングコースを利用して、日本サイクリング協会が自転車乗り方教室を開いています。ただし、これは「初めて自転車に乗れるようになること」を主眼としているので、実際の公道上での走行ルールを体得するためには、更なる機会が用意されなければなりません。

★日本サイクリング協会（JCA）は日本における自転車団体の老舗です。乗り方教室だけでなく色々なイベントを催していますが、自転車利用者が自らの資質向上をめざすことを支援する取り組みを強化してほしいと思います。

(3) 学校での交通安全教室

学校教育の一環として実施される交通安全教室の中で自転車が取り上げられています。

たいていの場合は、学校が主催し、警察や交通安全協会、自転車商組合などに講師を依頼するという形が多いようです。それぞれの年齢・学年に応じた内容で行われています。

児童・生徒の参加については全員を対象とする学校もあり、希望者のみとする学校もあり、位置づけはまちまちというのが現状です。

この延長上(?)に交通安全子供自転車全国大会が開催されています。主催は(財)全日本交通安全協会、警察庁。各都道府県大会の優勝チームが出場します。

近年一部の自治体では、学童の自転車講習に際して「自転車免許証」を交付しています。これは本当の免許証ではなく一種の受講終了証で、いわば自動車運転免許証の“まねっこ”ですが、自転車の運転手という意識付けに効果があると思われま

★現在のところ、子どもに対する自転車教育で最も効果をあげられそうなのは、この学校における講習だと思います。やるからには学校教育のカリキュラムの中にきちんと位置づけて、すべての子どもが受講するようにすべきです。

★自転車全国大会は一部の自転車利用者にとっては自己向上のモチベーションとなっているようですが、「規定演技」風で一般的ではありません。小学校、中学校、高校と成長していくにつれ、「気をつけよう」と教え込まれるだけでは反発が生じますから、年齢に見合って自転車技術を深めていくような仕組みがほしいものです。

(4) 自転車ショップのサイクリングクラブ

さて、ついに子供用自転車を卒業する 때가やってきます。ここで新たな自転車との出会いがあります。車種の種類は広がり、高性能なスポーツ車を選ぶことも可能ですし、ママチャリにしてもピンからキリまで。自分のお金で自分の自転車を買う人もいるでしょう。大人自転車生活の始まりであり、運命の分かれ目でもあります。

せっかく買った新しい自転車です。できればちゃんと、“良く”乗りたいと思う。スポーツ車、とくにロードレーサーなんかは買った方がいいが乗りこなす自信はない。でもあんなふうにカッコよく乗りたい。誰かに教えてもらいたい。そんな時こそ自転車教育のチャンスです。

自覚をもって高性能車を扱っている自転車ショップでは、販売の他にサイクリングクラブやレーシングチームを運営していて、新米自転車乗りにも有益なことを教えてくれます。そこで参加するサイクリングやトレーニングで、これまでよりも高度な自転車の世界を体験することになります。しかしそれは先輩から後輩に伝えられてきたものであり、意欲をもって取り組めば、いずれは身に付けられるものなのです。

現在大人の自転車教育を担っているのは、このような自転車ショップを足場にしたクラブ等かと思われま

近年で興味深いのは、2003年にベルギーの自転車教育に倣って始められた「ウィー

ラースクール (Wielerschool Japan)」という活動です。これはカリキュラムと教科書を持った自転車教育として特筆されるべきものでしょう。

- ★クラブやチームにも良し悪しがあります。きちんと初心者を教えるクラブもあれば、自転車の楽しいところばかり取って交通ルールなどは軽視したクラブもあるのです。いっばしのレーサー気取り、アスリート気取りで「自分は特別」という優越意識が入り込むと、赤信号でいちいち止まるのがバカバカしくなったり、一般の自転車を邪魔にしたりします。結局は良い先輩がいるかどうか、人間の問題です。
- ★自転車ショップ自体が悪質なものもあります。ロードバイクブームやストリート系ファッションで安易に自転車を購入する客に迎合して、正しい乗り方や整備・調整を教えずに、ロードレーサーやピストを売り散らしています。そこでは再び自転車がオモチャとして与えられているのです。

(5) ふつうの大人の自転車教育は？

趣味やスポーツのために自転車に乗るならいざ知らず、ふつうに生活の用具として自転車に乗る人がクラブやチームに入ったりはしません。そういう人の方が大多数です。では、そんな人のための自転車教育は何があるでしょう。

残念ながら、ほとんど無いのが現状です。

【参考】財団法人日本自転車普及協会：“自転車が果たす社会的な役割”を広く一般に啓発することを目的とする。自転車文化センター運営、「自転車市民権宣言」署名運動など。経済産業省所管の特例財団法人。

- ★一般向けの自転車教育が欠落している現状は、自転車政策の貧困と行政の怠慢ではあります。しかし、それ以前に…
- ★自転車交通ルールを守らない人の言い訳は、「知らなかった」「ルールが分かりにくい」というもの。しかしこれは正当な理由でしょうか。これから公道に乗り出すのに、交通ルールを知ろうとしない、または分からないまま乗り続けている。これは一人前の社会人の言い訳として通るのでしょうか。
- ★自転車利用者に“甘え”や“怠惰”があるという批判は否定できないものがあります。おそらく講習会を催しても、わざわざ受講する人は一部でしょう。そして受講する気の無い人こそ改善の必要性が高い人なのですが。
- ★不特定多数の対象に対しては、テレビCMのようにのべつ流す方法が適しています。ワンポイントでいいので(むしろワンポイントでないとダメ?)、例えば「自転車は左側通行」というルール事項を十数秒のテレビCMとして流す。政府や警察だって自転車教育に本気で取り組むのなら、そのくらいのことをしても良いのではないのでしょうか。
- ★次に「見本」です。理屈はさておき、目の前に見本があれば真似をすることはできます。自転車交通ルールをきちんと実践する見本が、世の中に増殖していくように仕向けていきます。そのためにはタネが必要ですが、それは警察の白自転車やサイクリングクラブ(チーム)に頑張ってもらいたい。

★それから「取り締まり」です。交通ルール違反は端から取り締まって、矯正しなければなりません。「知らなかった」とうそぶく人にもルールを知らしめる絶好の機会なのですから。そうでなければルールはルールでなくなってしまう。

(6) 声を上げる自転車利用者

自転車に良く・正しく乗ろうとしたとき、なおかつ安全に乗ろうとしたとき、すぐに“壁”に突き当たります。現行の交通ルールがいかに矛盾でいっぱい、道路環境が自転車にとっていかに劣悪であるか。それらは主に自転車に対する認識が不足した、場当たり的な交通政策に起因しています。さらに言えば、自転車利用者が増加して問題が量的にも拡大するにもかかわらずクルマ優先政策から脱却せず、クルマの既得権にメスを入れることを躊躇する、この国の政治の貧困でもあるのです。

自転車に乗る者の個別の努力によっては問題が解決しないと悟ったとき、これまで単なる自転車の利用者であった人々が連帯して声を上げ始めました。

その動きが初めて目に見える行動として現れたのは、1997年のアースデイ自転車パレードや幾つかの都市で行なわれるようになったクリティカルマスというアピール活動であったかと思えます。そこに至るまでには、インターネットの普及により広範な自転車利用者の意見交換が可能になったという状況も大きく影響しました。

(7) 自転車利用者による団体

声を上げるようになった自転車利用者は、自分たちの要望を実現するには自分たちが団結することが必要で、さらには運動をまとめる組織が必要であると考えようになりました。

既存の組織としては日本サイクリング協会がありましたが、文部科学省と経済産業省の共管となっており、現行の制度を改善していく活動体としては不十分（ジャンル違い？）の感がありました。

2000年9月に、学識経験者、マスコミ関係者、自転車愛好家、NPO主宰者、自転車業界関係者等、多彩なメンバーが集まり、都市交通における自転車の市民権の確立を掲げ、任意団体「自転車活用推進研究会」が発足しました。（2006年7月からNPO認証）

自転車利用者の側の意見を表明する組織ができたことの意義はたいへん大きいと言えます。

★ヨーロッパなどの自転車先進国には、自転車政策を強力に要求・支持する市民団体があり、市民団体の参画により自治体の自転車普及計画が策定され、自転車交通支援システムの運営がなされている例も多いようです。それらの市民団体は、ヨーロッパサイクリスト連盟（European Cyclists' Federation）を形成しています。

★自転車政策を実現するための自転車利用者団体は、地域に根ざしたものでなければ効果があげられません。全国的な組織も必要ですがそれだけではだめで、市区町村くらい（つまり自転車で走り回れるくらい）を活動範囲とする実動組織（人）が欠かせないと思います。

★私たちは既に東京都小平市「自転車スイスイ」や「埼玉自転車市民の会」を知っていますが、このような団体が各所で立ち上げられ、全国中央的な団体に集合することを期待します。

◇私の経験を軸に、自転車教育の機会と自転車団体の発生について概観してみました。自転車利用者にとってこの分野はまだ未発達という感があります。

◇私たちの日本で、自転車が文化となりうるかどうか。それは自転車利用者が自律的に技量を高めるという気風と、それが次世代へ伝えられていく仕組みがカギになるでしょう。

◇自転車団体は、自転車利用者の主張を発信するという役割はもちろんですが、次世代を育成するという教育的役割を併せ持ってもらいたいと思います。