

ゲスト：阿部毅一郎（財団法人日本自転車普及協会 会長）

震災復興に向けて今こそ自転車が必要 哲学を持ってユートピアを実現すべし

財団法人日本自転車普及協会会長という多忙なポストにありながら、日々多彩な趣味を愉しむ自由人でもある。自身で立ち上げた個人サイトのコーナー数は30以上。そのアーカイブの充実ぶりには圧倒される（写真、背後の自転車の絵画も趣味の水彩画）。自他共に認める自転車の伝道師である阿部氏いわく「自転車はまだ進化の途中にある乗り物」。その可能性は近未来のコンパクトシティづくりだけでなく、復興のプロセスに入った東日本大震災においても重要な役割を担うと力強く語ってくれた（4月11日収録）。



阿部 毅一郎

財団法人日本自転車普及協会 会長

森井 博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌発行人
（サイカパーキング株式会社代表取締役）

NPO法人 日本パーキングビジネス協会理事長
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事



メイド・イン・ジャパンが 北京五輪の自転車競技を席卷

森井 本日はお時間をいただき、まことにありがとうございます。さて、私たちはほぼ同世代ですよね？ 私は昭和13年生まれなのですが、阿部さんは？

阿部 私は昭和15年です。

森井 ということは、自転車の原体験は「三角乗り」でしょうか(笑)

阿部 そうそう(笑)。私は長崎県の長崎市出身で、終戦の翌年、昭和21年に小学生になりました。家には父が通勤に使っていた大人用の自転車が一台だけありまして、空いている時に三角乗りをして遊んだものです。

森井 当時の自転車は貴重な品でしたよね。スポークを一本一本ピカピカに磨き上げ、リムやチェーンの掃除もマメにやっていたものです。近所の自転車屋さんともすっかり馴染みになって。

阿部 そうでしたね。私は小学校だ

けでなく、中学、高校、大学…と自転車に親しみ、日常的に使っていたから、それなりに自転車とは深い関わりを持った人生を歩んできたんです。

森井 仕事として自転車の世界に入ったのはいつだったのですか。

阿部 2004年、財団法人自転車産業振興協会の会長になった時からこの世界に入りました。以来、競輪事業関連の企業、財団法人日本サイクルスポーツセンター会長なども兼任しました。現在の財団法人日本自転車普及協会の会長に就いたのは3年9ヶ月前、2008年のことです。

森井 幼少の頃から自転車を活用されてきただけに自転車関係の仕事にもそれなりにスムーズに入ることができたのではありませんか？

阿部 いえ、それがそうでもなかったんです。会長就任後、自転車の研究所、工場、検査所などさまざまな場所に視察に行ったのですが「自転車は奥が深く多様性のある乗り物であ

る」ことに改めて気がつきました。

森井 どんな発見があったんですか？

阿部 まずは車種が実に多様であることに驚かされました。最近の話題は、高齢者や障がい者専用が開発された特殊な自転車です。現役時代はスポーツカーを乗り回していたような高齢者が、免許を返納した後に「乗りたい!」と思わせるようなスタイリッシュな自転車がつくられています。

森井 ほお、それはいいですね。

阿部 また、障がい者向けもすごいです。ただ、ひと口に障がいといっても、その内容は人によってさまざまですよ。

森井 そうですね。足、手など身体どの部分に障がいを抱えているかによって大きく変わってくるから、用意すべき自転車の種類もたくさん必要になりそうだ。

阿部 おっしゃるとおりです。そこで自転車製作者は障がいを持っている方それぞれに 綿密なヒアリング



財団法人日本自転車普及協会が開催した障害者向け自転車試乗会(下)、展示会(左)の様子(自普協提供)



を行い、各自の抱えているハンディキャップや、具体的に日常のどんなシーンで不便を感じるかなどを調査して、その内容に応じて自転車をオーダーメイドしているんです。

森井 なるほど、それなら満足度は高そうだな。

阿部 150%は満足してもらえますよ。それに自転車の材質も従来にはなかったものが採用され始めているんです。森井さんはマホガニー製の自転車があるのをご存じですか？

森井 いや、知らないですね。

阿部 佐野末四郎さんといひまして本職は木造艇の建造なのですが、この方が2008年から本職で使うマホガニーを自転車のフレームやハンドル、リムなどに採用しているんです。工芸品そのものの美しさとカーボンファイバーにも劣らない丈夫さ、軽さを併せ持っているんですよ。評判が評判を呼びまして、昨年にはグッ

ドデザイン賞を受賞しました。顧客リストには多くの方が名を連ねていて、購入は数年待ちだそうです。

森井 それはすごい。

阿部 さらにパーツについては新たな世界標準が生まれています。森井さん、北京オリンピックで話題になったスピード社製の水着を覚えていますか？

森井 ええ、「レーザーレーサー」ですよ。着用した選手が世界新記録を連発した、すごい水着でした。

阿部 実はレーザーレーサーと同じようなアイテムが、北京オリンピックの自転車トラック・レースに登場して、絶大な威力を発揮していたんです。日本のスギノ・テクノ社のチェーン・リングを採用したイギリスチームが金メダルの10個中7個を獲得したんですよ！

森井 確かにレーザーレーサーに勝るとも劣らないですね。

阿部 なにしる、トラック・レースの30個のメダルのうち16個を獲得したんです。日本チーム唯一の、ケイリンの永井選手の銅メダルもそのひとつです。スギノ・テクノ社の製品はヤスリをかけても傷つかない超・超ジュラルミンに、通常のアルミの表面コーティング処理のおよそ3分の1の摩擦係数を実現しています。この数字はほとんど研究所レベルですよ。その後も各国で行われているワールドカップなど、主要レースでも好記録樹立に貢献しているんです。

森井 素晴らしい。確かにそれは日本が生んだ自転車の世界標準ですね。

阿部 事程左様に自転車は多様で奥深いツールというわけです。人間の創造力がある限り、もっと進化する可能性がある。その意味ではまだ発展途上にあるかもしれませんね。



同世代ということで対談は大いに盛り上がった。阿部氏は、自転車は「simple」「small」「speedy」「smart」「strong」、以上の5つの「S」が共通する乗り物だと話した



学ぶところの多い 「ヴェリブ」の周到的準備

森井 日本には良い自転車はある。それは誠に結構なのですが、自転車普及のためにはこの他にも大切な要素がありますよね。ひとつは快適で安全な走行環境、そしてもうひとつが自転車駐車場。このふたつについて阿部さんはどんな考えをお持ちですか。

阿部 まず駐輪場不足の問題からいしましょう。これに対するひとつの答えがコミュニティサイクルですよ。全国的に導入する自治体が増えています。私がコミュニティサイクルと聞いて連想するのが、フランスのパリで2007年に導入された「ヴェリブ」です。

森井 ええ、私も視察に行きました。どんな感想をもたれましたか？

阿部 ヴェリブが成功した理由は、周到的準備と極めて強い政治的意志、リーダーシップを持った政治家の存在、この2つがあったと思います。

森井 ヴェリブではどんな準備をしていたのでしょうか。

阿部 まずはスタート前の徹底的な分析ですね。パリ市内の通勤、通学、観光客の数、商業地域における店舗の種類、数や場所、買い物客の行動などを緻密な分析の結果、当該地域に必要な貸し出し・返却ステーションの場所と数、自転車台数などを割り出しました。

森井 なるほど。

阿部 さらにハード、インフラも充実しています。GPSでの自転車の位置補捉、パンク修理を2分以内で終わられるように開発した専用自



都市型コミュニティサイクルの先駆となったフランス・パリ市の「ヴェリブ」。日本が学ぶところの多い、完成度の高いシステムだ

転車、セヌ川を移動する自転車修理専用船など。また、パリ市の協力で、市内に点在する世界遺産の景観を守りつつ、コミュニティサイクルのニーズの高いビジネス商業地域や交通機関にできるだけ近い場所にステーションを設置しています。そうそう、スペアパーツを取めるためにステーション専用のマンホールを掘ってそこに入れていたのも驚きましたよ。ヴェリブの担当者が「このマンホールの件は秘密にしておいてください。あそこにスペアパーツが入っていると分かったら、盗まれる可能性がありますから」とこっそり教えてくれました(笑)。加えて、自転車が壊されたり、盗まれたりしないように従来の8倍もの強度を備えた係留部、リアルタイムにトラブルに対応するコールセンターも整備されていました。

森井 いや、私も現地では話は聞きましたが、マンホールのことなどは知らなかった。阿部さんの取材力の賜物ですね。ヴェリブの事業主体は民間企業のJCドコー社ですが、パリ市の協力も得て官民一体で取り組んだからこそ、ここまで準備ができた

というわけだ。翻って日本のコミュニティサイクルについてはどう思われますか？

阿部 頑張ってはいますし、それなりの実績も出てきています。しかし、採算の取れる事業として成立させていくためには、まだ準備不足の感は否めないと思います。

森井 同感です。

阿部 ただ、私は、政治的信念として自転車を普及させようとするリーダーが登場すれば、風向きは変わるのではと考えています。フランスの話に戻りますが、私は、ヴェリブが成功した土壌として、バスクやサルトル、ミシェル・フーコーなど多くの偉大な哲学者を生んだフランスの歴史的風土があると思っている。強い政治哲学、使命感によってシステムを構築し、推進していくことに長けたフランス人だからこそ、ヴェリブをあのような成功に導いたのではないかと考えているんです。

森井 なるほど、哲学ですか。その点、日本の場合は残念ながら強力な政治哲学を持った政治家は不在といわざるを得ないのが実情ですね。そうしたリーダーシップを備えた政治家の



登場が待たれます。もうひとつ、日本における自転車の走行環境についてはどう考えていますか。

阿部 こちらもヨーロッパに比べてしまうと遅れているといわざるを得ないのですが、しかし光明がないわけでもありません。

森井 というと？

阿部 例えば、東京都が山手通りで進めている自転車レーンの整備です。完成すると約9kmという長距離になるんですね。また、こちらも東京都が事業主体となって、将来的に上野駅から東京スカイツリーまで自転車レーンを整備する計画もあるようです。

森井 東京都はなかなか頑張っていますね…どうでしょう、いずれは阿部さんが石原都知事のブレーンになって、自転車行政の拡充役を担ってみては。

阿部 ヴェリブがあるパリ市も、実は1995年の段階では自転車レーンは総延長で8.2キロしかなかったのですが、2007年のヴェリブ導入時には400キロ、2010年には500キロにまで伸びましたからね。東京都でもそうした展開ができると画期的です。ただ、私はその一方、自転車専用道を新たに建設しなくても、アイデア次第で増やしていくことは可能だと考えているんですよ。

森井 どんなアイデアですか？

阿部 例えば、以前視察したフランスのボルドーでは、あるエリアは自動車の進入は禁止で、原則的に歩行者と自転車しか入れない条例が設けられていました。ただし、そのエリア内の商店街への物資輸送などでアクセスしなければならない関連車両だけは専用カードでゲートを動かして出入りできるシステムが構築されているんです。あるいは、自転車・歩行者と自動車の共存を目指して自動車の最高速度を時速30kmに制限

する「ゾーン30」のような取り組みを模範に、皇居の周辺道路をすべて30km制限にするのもいいでしょう。そのような場所をつないでいけば、都市部に自転車専用道を伸ばしていくことは十分可能ではないでしょうか。



海外でよく見られる「ZONE 30」。市内の居住地域、市街地の車道で自動車と自転車の共存を目指し、自動車の制限速度を時速30kmに制限する取り組み

自転車が大きな役割を担う 「東北ユートピア構想」

森井 さて、最後におうかがいしたいのが東日本大震災における自転車の果たす役割です。今日（対談収録は4月11日）で発生からちょうど1ヶ月が経ちました。福島第一原発の事故はさらに深刻さを増しているものの、それでも各被災地では、徐々に復旧・復興へ向けての舵が切られ始めています。そうした状況の中で、

1982年から1995年まで開催されていた国際サイクルロードレースを継承する大会として1996年から開催されているツアー・オブ・ジャパン。下は長野県の飯田ステージで応援する地元の子どもたち。右は東京ステージ





自転車はどのように活用されるべきだとお考えですか。

阿部 東日本大震災の被災地域は広く、広域での人間やモノの輸送はやはり自動車、鉄道が主役になるでしょう。しかし、自転車はガソリンが不要なうえ、駐輪や移動に自動車ほどのスペースを必要としませんから、近隣地域内での移動には大きな効果を発揮することになります。実は先日、震災発生直後に平成23年度の自普協の事業計画書をまとめたのですが、その文書には、災害時でも使いやすい仕様の自転車開発・改良や学校、病院などの公共施設、企業などにも災害時用の常備品として自転車を配置するべきとの一文を盛り込みました。

森井 それはいいですね。既に全自連や多くの自治体、NPO法人などは自転車を被災地に送っており、現地での近距離移動手段として、大きな成果を上げているようです。

阿部 素晴らしいですね。ただ、自普協の仕事でいうと震災の影響で「ツアー・オブ・ジャパン」が中止になったのは本当に残念でした。

森井 毎年「自転車月間」の5月に全国各地で開催されていた自転車レースですね。

阿部 レース開催に必要な資機材の確保難や警備上の問題などが発生してしまったのです。私はこうした時こそできるだけ早く平常を取り戻すべき、という考えなのでツアー・オブ・ジャパン開催に向けて最後まで奔走したんですが…

森井 各地の公道を使うために、延期をして再度多くの関係機関と調整を図るのも難しそうだ。

阿部 そのとおりです。その意味では、中止が取り沙汰されたものの、最終的には開催に踏み切った甲子園の選抜高校野球大会は素晴らしかった。なかでも、ハツラツとしたプレーを見せた東北高校は、被災地へ大きな勇気やエールを送ったと思います。また、マスターズゴルフでベストアマチュアに輝いた東北福祉大学の松山英樹選手もしかり、ですね。

森井 被災地の復興にあたり、私は「東北ユートピア都市構想」という持論がありましてね。今後、東北には快適で安心・安全なインフラやシステムが整備された理想郷を建設していくべきと考えているんです。もちろん、そのユートピアは化石燃料にできるだけ依存しないエコタウンでもありますから、当然、自転車も活用していかなければならない。先ほど阿部さんがおっしゃっていた高齢者向け自転車、あるいは障がいを持った方向けの自転車などは、本当にピッタリだと思います。

阿部 森井さんのプランがカタチになっていけば、東北の再起において自転車が果たす役割はとてつもなく大きなものになりそうだ。誤解を恐れずにいえば、この東日本大震災は今まで以上に自転車を普及させ、走行環境、放置自転車問題を解決するための大きなターニングポイントになると思います。

森井 原発の問題を考えると、東北地方全域の復興に相当な時間を必要とするのは日本国民全員の共通認識でしょう。でも、戦中の焼け野原で育ち、そこで自転車を乗り回した世代としては、いずれその日は来ると確信できます。

阿部 何しろ昭和43年、つまり、戦後わずか23年でGNPを世界第二位まで引き上げたという実績があるのですからね。ところで私は最近、セレニディティという言葉が気になっていましてね。これは、何かを探している時に、探しているものとは別の価値あるものを見つける・呼び寄せる力、といった意味なんです。森井 なるほど。

阿部 この対談は、まさにそのセレニディティだと思うんです。はからずも震災からちょうど1ヵ月が経過した今日、東北復興のために自転車を役立ていこうと語り合う機会を得たのですから。おそらく今のポストは私の職業人としての最後のキャリアになるはずですが、それが人類の精神・肉体に最もフィットする自転車という素晴らしい乗り物を普及していく役割だったのは、天恵だと考えています。森井さん、これからもよろしくお願ひします。

森井 こちらこそ、どうぞよろしくお願ひ致します。本日はありがとうございました。 PP

