

レースや啓蒙活動を通じて 自転車のポテンシャルを上げていく

ゲスト

元F1ドライバー、第四代自転車名人
自転車プロチーム「Team UKYO」監督兼選手
片山 右京

多彩な顔を持つ人である。元F1ドライバーにして、第四代自転車名人、そして自転車プロチームの監督兼選手。今回は自転車の話題を中心に話をうかがった。自身の活動を通じて、マナー、モラルの向上に貢献し、自転車の力を引き出していきたいという片山氏のひたむきな姿勢に、改めて自転車の魅力と可能性を実感させられる有意義な時間だった。(収録：7月4日)



片山 右京

元F1ドライバー、第四代自転車名人
自転車プロチーム「Team UKYO」監督兼選手

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会長
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



自宅 — オフィス間、 往復80キロを自転車通勤

森井 片山さんをご自宅がある相模原から銀座のオフィスまで自転車通勤をされているそうですね。

片山 そうなんです。レーシングドライバーだった時代にヨーロッパに住んでいた時期を除けば、2歳の時からずっと相模原に住んでいて、家は町田駅の近くですよ。

森井 奇遇ですね、私は隣町ですよ。町田の成瀬台ですから。

片山 そうですか! 僕は毎日自転車成瀬台を通過して、ここまで走ってきていますよ。

森井 それにしても相模原から銀座まで自転車というのはすごいですね。

片山 夏の暑い時期に乗り込みをして、レースに備えたいものですから。20代の選手が多い中、50歳に手が届こうかという僕が互角に戦うためには、とにかくめいっぱい走っておかないと。

森井 距離はどのくらいですか。

片山 片道約40キロ弱です。大体1時間30分くらいで到着しますね。

森井 速い! 車とほとんど変わらないじゃないですか。

片山 奈良県で仕事が終わった後、そのまま自転車で相模原の自宅まで帰ったこともあります。20時間くらいで帰れたかな。ただ、ひとつ誤算もあったのですが。

森井 というところ?

片山 自転車は一切CO₂を出さないわけで、非常に地球に優しい乗り物ですよ。ガソリン代もゼロですから経済的でもある。しかし、奈良から相模原への移動中、当然ですが、

ものすごく体力を消耗するわけですよ。だからひんぱんに水分補給用のミネラルウォーターや栄養補給用の甘いものを買って、それを飲み、食べながら帰ったらトータルではそれなりの出費になってしまっていて。後で計算したら、結局、プリウスの燃費に負けていたことが発覚しました(笑)。しかも峠越えでは、ハアハアハアハア呼吸を繰り返して、それなりに二酸化炭素も排出しましたし(笑)

森井 ははは、なるほど。片山さんにとっては、自転車=スポーツという位置づけなんですね。

片山 今はそうですが、自転車に出会った子どもの頃は冒険のツールでした。最初の頃は相模湖、江の島、富士五湖、そのうち、小学5年生のときにはフェリーに乗せて三重県の松坂まで行ったり、祖母が信州にいたのでそこをベースキャンプにして新潟まで足を伸ばしたり。完全な自転車少年でした。前後輪にテントなど一式をくくりつけて、20キロ近くもあるような自転車を小さい体で漕

いでましたね。

森井 四輪のレーサーとして活躍している間は?

片山 モータースポーツの世界に入ってからは一切乗らなくなってしまいました。自転車に再び向き合うようになったのは車から降りて、山登りのためのトレーニングとして再開したことがきっかけですが、ツール・ド・フランスに初めて出場した日本人選手である今中大介さんと知り合いになったことで、さらにのめりこみました。遂にはレースに参加するようになって現在に至っています。まあ、年寄りの冷や水という話もありますが(笑)

森井 レースでは片山さんが最年長なのですか?

片山 50歳代で以前から競技を続けていらっしゃる方がいますが、40歳代になってから本格的に競技を始めて、下のカテゴリから勝ち上がってきたのは僕くらいです。

森井 F1は何年間乗っていたのですか。



片山さんが通勤に使っているロードレーサー。通勤中、信号待ちをしていると、よく話しかけられるそうで、そうしたコミュニケーションも自転車の魅力だという

片山 6年間でした。自転車から自動車に興味に移っていったのは、オートバイにカルチャーショックを受けたことがきっかけです。それまでの自転車や山登りでは、すべて自分の脚だけで動き、息を切らしていたわけですが、オートバイはそうではなかった。キーをひねってキックして、ブルンってエンジンが動いて、坂道もぐいぐいのぼっていく。何だかもう驚いてしまって、どんな構造なのか調べようと自分でエンジンをバラしてみたら、親指くらいのピストンが入っていて。ここから爆発、燃焼して、コンロッドが動いて、クランクが連動して、ピストンが上下してっていう、物理的な運動エネルギーに大きなショックを受け、その先にスピードがあってやがて仕事になって……。でも、今だから言えるのですが、レーサー仲間だった友達を20何人も亡くして、この仕事が必要とされているんだろうかという思いもあったんです。とはいえ、ハンドルを握ることで子どもの文房具代

を稼いでいたわけですが。

森井 F1といえば、私はモナコグランプリを連想します。仕事で一度モナコに行ったことがあるんですよ。私たちの世代ではモンテカルロラリーも印象的でした。私は1960年代に3回優勝した英国車のモーリスミニクーパーに憧れましてね。その後、自分でもクラシックミニのオーナーになり、今でも大切に乘っています。

片山 僕も22歳の時にパリに行ってひとり暮らしを始めた時、ミニのオースチンを買って乗っていましたから、ミニは大好きですよ。

「自転車マナーが改善され ライフスタイルに定着するか」 日本人が試されている

森井 F1ドライバーとして活躍された後はどのような活動をされていたのですか。

片山 トヨタのワークスドライバーになって、ル・マンやパリダカに参戦したり、市販車のテストや、タイヤ

メーカーのアドバイザーをさせていただいたりしていました。これまでのキャリアでいうと生活の糧となったのは、車のほうがはるかに大きいんです。だから最近では四輪業界の方から、自転車の肩ばかり持つな、といわれたり(笑)

森井 両方やっておられたので、どっちの肩をもつというわけではないでしょうが(笑)

片山 両方ともいい面もあれば、悪い部分もあると思うんです。自転車といえば、マナーが悪い、交通法規が守られていない側面が問題ですよ。かつて電車内で携帯電話のマナーの悪さが社会的な問題になったことがありますが、徐々に改善されてきました。同様に自転車も良くなっていけばいいのですが。でも、元来、日本人は真面目な人種なので、改善されることに期待しています。あるいは、今から5年もしたら、皆さん車道の左側を走行して、信号もきちんと守っているんじゃないかと。

森井 そうなると素晴らしいですね。

片山 ただ、自転車先進国が集まっているヨーロッパと比較すると、正直、日本はまだ厳しいですけどね。何しろ歴史的な背景に大きな差があります。欧州の3大スポーツはF1、サッカー、そして自転車競技。自転車が高速道路を走行できますし、専用道の整備も格段に進んでいます。

森井 その点、日本はモータリゼーションが優先され、自転車は歩道に上がり、以来、ゆがんだ交通法規の元で走ることになってしまいましたからね。

片山 ヨーロッパでは100年以上もレースが行われていて、トップ選手



意外にも、かつて片山さんは痛風予備軍といわれていたとのこと。「ところが再び自転車に乗り始めて最初の1年で7〜8キロ落ちて、尿酸値も正常になったんです」



の年棒がおよそ7億円にも達しています。モータースポーツと同じで命がけの職業であると皆が認識していて、エデュケーショナルプログラムとしても利用されています。一方、日本ではどうでしょう。シェア・ザ・ロード、キープレフト、グッド・チャリズムなど、マナー、モラルを守ろうという啓蒙活動は行われていますが、定着するかどうか。自転車ブームといわれていますが、一方で、歩行者との接触で死亡事故が発生し、加害者が数千万円の損害賠償をしたケースもあります。そして、亡くなった被害者の遺族もこの上ない不幸に襲われている現実があります。

森井 交通事故の死者数は年々減少している中、自転車に関連した死傷事故は増加傾向にあるのですよね。

片山 自転車が単なる移動手段というだけではなく、ライフスタイルに定着して生活を豊かにするツールになるかどうか。今、まさに日本人が試されているのではないのでしょうか。やはり、マナー、モラルを改善していく啓蒙活動を地道に続けるべきだと思います。ところで、少し話は逸れますが、先日、焼き肉店でレバ刺しの販売が禁止されたよね。あれなど地道な啓蒙活動を遮る最たるものだと思うんです。亡くなった方にはお気の毒ですが、一方、全面的に禁止するというのもどうかと個人的には思います。その強権的な論理でいえば、車の飲酒運転が減少しているとはいえ、根絶には至らない現状に対して、酒のアルコール度数は最高でも2%以下にする、思い切って販売を禁止する、と



2012年7月1日開催「エリートツアー第16戦西日本ロードクラシック広島大会」での片山さん
photo by gg_kasai

いった議論が起きる可能性もある。まあ、あくまで例え話ですけどね。とにかく、自転車に関しては、レバ刺しのようなヒステリックなルールをつくるのではなく、マナー、モラルを守る啓蒙活動を地道に続けるべきです。

森井 啓蒙活動というのは、例えばどんな内容でしょう。

片山 最も効果的なのは、日常的に大人が規範を示すことではないでしょうか。例えば僕が冬の朝5時くらいに家を出て、オフィスに向かう場合。早朝で道路にはひとっぴこいないのですが、信号は必ず守ります。子どもたちがその時間から外にいるわけではありませんが、絶対厳守です。

森井 それは大事なことですね。そういう行動を大人が続けていくことで、子どもは何が正しいのかを学んでいく。さっきのレバ刺しの話のように上から押し付けるのではなく、自ら考えて行動できるような環境をつくっていききたいですね。

コミュニティサイクルの普及が自転車環境の改善につながる

片山 僕は、障害を持っている子どもや、事情があって両親と別々に暮らしている子どもたちを対象に自立支援を行うスクールを主催していました。そこでは自転車も用いています。ゴールは僕らが設定しますが、そこに至るまでの情報収集は子どもたち自らが行なうルールなんです。

森井 自転車は自立支援を促す意味で適切なツールにもなるわけですね。

片山 そうです。自転車は法律上は軽車両であり、交通法規を守らなければならない乗り物ですが、同時に、自動車やオートバイにはない自由度も備えています。安全で快適に使うためには、個人のマナー、モラルに委ねられる部分大きいだけに、子どもの教育ツールという意味でポテンシャルの高い存在だと思います。だからこそ、大人が模範を示さないといけない。駅前自転車置き場を放置しようとしたら、そのエリアに電気

ショックが流れて、不屈な大人は感電する!みたいな仕組みをつくってもいいかもしれない(笑)。それこそレバ刺し禁止令よろしく、国が強権を発動して(笑)

森井 ははは。それはすごいアイデアだ(笑)。しかし、さきほど片山さんもおっしゃったように、日本人は元来真面目なのだから、自発的なマナー、モラルの向上に期待してもいいのでは?

片山 ええ。ただ、携帯電話に比べると、改善のスピードは少し遅い気がします。昨年には警察庁が車道走行の通達を出しましたが、僕が見る限り、まだ右側通行だったり、歩道を走っていたりというケースはたくさんあります。

森井 何故携帯に比べると遅いのでしょうか。

片山 携帯は電車内の衆人環視の環境があるので、ほんの少しでも良識があれば、すぐに車内での携帯電話使用は控えようと気が付ける。だから改善されていったと思います。と



ころが自転車ってどんどん移動できてしまうので、右側通行だ、歩道でスピード出して走っていると分かって、他人が指摘する間もなくどこかへ行ってしまいます。

森井 そうですね。本人がルールを破っていることに気がつくチャンスが少ないんですね。

片山 やはり、自発的なアクションが伴わないと自転車のマナー、モラル改善はそれなりに時間がかかるのかなという気がします。某英語教材のように、街中で「自転車は左側走行してください」とか放送を流し続けるわけにもいきませんし。

森井 我々の業界では、自転車の使用安全五則を自転車の前かごの目立つ位置に貼りつけて、イヤでも利用者の目に入るようにしてはどうか、という話も出ています。刷り込みのように五則を頭に入れてもらおうというわけです。また、防犯シールにICチップを組み込み、位置確認ができるようにしたい。そうすれば無闇に自転車を放置できなくなりますからね。さらに、日本特有のママチャリが、ハード的に進化することにも期待をしたい。今は前後に子供を乗せた状態で車道を走るの難しいですが、専用道の上なら、適切なスピードが出せて、安全に走行できる性能を備えるとか。

片山 いずれは実現できるかもしれませんが。欧米では既に実用化されていますが、大人が乗るクロスバイク風の自転車に、子どもが乗るカゴを付けたタイプです。ママチャリも、あのようにしっかりした剛性があり、スピードも出て、子どもの安全も確保される、そんな進化をしてい

けばいいと思います。

森井 そうなれば車の流れに乗って速く移動できるだけでなく、風を切って自転車を漕ぐ、本来的な楽しみも感じてもらえそうですね。

片山 ロードレーサーでかなりのスピードを出して走るというのは、プロの競輪選手にしかできない芸当であると思われがちですが、一般の方でもスクーターを追い抜くくらいのスピードは簡単に出すことができます。それくらいロードレーサーの性能は高いのです。ママチャリもその方向に近づくといいですね。

森井 日本の技術なら決して難しくはないはずです。あとはどこまで走行環境を整備できるかですね。

片山 駐輪施設も充実してほしいですね。僕らが使っているロードレーサーはかなり高価で100万円、150万円は簡単に越えてしまうものなんです。防犯性に優れた公共の駐輪場が増えるといいのですが。

森井 先日、欧州視察の際に行ったオランダで、ロードレーサーを1台単位で収める箱型ユニットの駐輪施設を見まして、あれは優れていましたね。スペースを有効活用できますし、防犯性も高い。

片山 利用料はどのくらいですか。

森井 年間およそ5,000円くらいでしたね。

片山 それはリーズナブルですね。日本にもそんな施設が導入されれば、かなり多くのロードレーサー乗りの共感を集められるんじゃないかな。

森井 欧州視察ではパリのヴェリブも見学したんです。ヴェリブといえ、現在、日本各地の自治体で行われているコミュニティサイクル実証



実験のお手本ともいえる存在です。片山さんは日本で行われているコミュニティサイクル、自転車のシェアについてはどう思われますか。

片山 良いことだと思います。何しろ世の中の人々が自転車を利用する機会が増えるわけで、それだけマナー、モラルについて考える機会も増加しますから。また、走行空間づくりについても良い影響があるのではないのでしょうか。車道の左側を走行するという警察庁の通達はありますが、今、現実的に赤ちゃんを乗せたお母さんのママチャリや小学生の子どもが乗った自転車にまで、交通量の多い車道の左側を走らないとダメ!とは言えません。やはり危険ですからね。でも、日本のあちこちでコミュニティサイクルに乗って「自転車はどこを走れば安全なのか」を考える人が増えれば、やがては「自転車が安全に走れる空間を増やして」といった市民の声につながっていく可能性もあります。

森井 私は最初、自転車をシェアしてしまうと、それで市民が満足してしまっただけで自転車売れなくなるのではと思っていました。でも、実は逆なんですよね。コミュニティサイクルで自転車の楽しさ、快適さ、実用性に気が付く人が増え、今度は自分専用の自転車欲しい!となって自転車を購入するわけです。いずれにせよ利用者が増え、自転車を取り巻く環境が良くなっていくことに期待できます。自動車から乗り換える人も増えるでしょうね。

片山 自活研の小林理事長によると、自動車1台のスペースに自転車が7台停められるそうです。一人でも自



2011年10月29日開催「自転車からはじめよう!あらかわマナーアップミーティング」でのスナップ。グッド・チャリズム宣言リーダーとして自転車のマナー&モラル向上のためのミーティングに参加

動車から自転車に乗り換える人が生まれれば、それだけ二酸化炭素の排出量が減り、スペースの有効活用にもつながります。森井会長も近いうちに僕らと自転車に乗りませんか。実は時々、町田から境川沿いを走って、江の島までツーリングする会を催しているんです。

森井 境川沿いにはサイクリングコースがあるんですよね。江の島までの距離はどのくらいですか。

片山 片道およそ33キロです。こう聞くとものすごく遠そうですが、自転車は理学療法のリハビリにも使われるくらいで、少なくともジョギングよりはるかに負荷が低いですし、江の島までは2時間半くらいで到着しますから、挑戦してみると案外ハードルは低いことが分かりますよ。江の島ではしらす丼に舌鼓を打ち、温泉に浸かる。帰りは、会社の車で自転車を運び、僕らはロマンスカーに乗り換えてビールを飲みながら帰ります。大変好評で「自転車って面白い!」と皆さんに再認識してい

ただいています。自転車は用意しますから日程調整していただければ。**森井** それはおもしろそうだ。ぜひ、参加させてください。本日は片山さんの自転車に対する真摯な姿勢と楽しみ方、課題など、多様な話をうかがうことができました。どうもありがとうございました。

PP

