

習作2 自転車3題

廣田伸彦



その1 実は交通強者

その1：自転車、実は交通強者な自転車

「自転車乗り」達は交通及び社会的強者だ。

自転車で移動する「自転車乗り」達は実は自動車で移動する人たちよりも明らかに屈強な肉体をもち、なおかつ日々それを鍛え続けている。しかも通常の自動車運転手よりも高速は状況適応力と高度な運転技術を持つ。それをもって東京都内などでは自動車の平均時速、およそ三十キロメートル毎時を上回る四十キロメートル毎時の速度で移動するのである。これを強者に分類しないというのは合点がいかない。

自転車で用が済む人の住居は、十分に繁華街に近く、三十分ほどで都会に出ることができる。距離にして十キロメートルほどである。社会環境的にも強者ということが出来る。自転車で用が済まない地方部では代替手段がないために自動車による移動をせざるをえないのである。

道路交通の理想を意識している「自転車乗り」は左側通行と車道の路側帯通行を行うが、それ以外の無自覚な「自転車乗り」は歩道を走ったり、道路右側を走ったりする。歩道上での一番の強者は自転車である。最近、自転車の引き起こす対歩行者の死亡事故などが警察により意識されるようになりつつある。無自覚な自転車という強者の乗り物を「濫用」した結果として、一般の目がふれるところでは傘の使用が禁止され、携帯電話の利用も罰則の適用がなされようとしている。

自転車では違法行為があった場合には、自動車のように「反則切符」制度が適用されず、いきなり道路交通法違反として立件の上、検察に送られてしまう。有罪となれば立派な前科がつく。ここは自動車の場合よりもキツイ対応だ。

自転車に乗る場合は、「車両」であること、さらに歩道上に於いては最強の存在であること、「自転車乗り」の場合は自動車の運転者よりも強い存在である可能性を常に意識して運転を楽しんでもらいたい。車道走ってね！

その2 クリティカルマス

その2：自転車、クリティカルマス

「臨界」を突破した都市がある。サンフランシスコだ。月末の金曜日には街が自転車で溢れかえり、自動車をブロックして喜ぶ者や、警察の出動で逮捕されるものなどが出る、正に臨界突破の無茶苦茶状態が発生している。

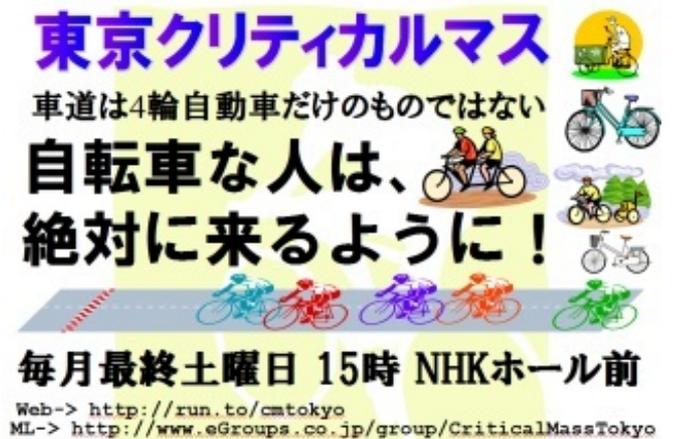
自転車で世界を変えようとする人々がいる。彼らは「クリティカルマス」を狙っている。

現実突然雪崩打って変化するものだ。初めはごく僅かな変化だが、変化がある量を超えると雪崩が起きる。そのある量を核分裂反応における「臨界量」の英語表記に倣って「クリティカルマス」と呼ぶ。

毎月最終土曜日の十五時に、NHKホール前にどこからともなく自転車が集まってくる。

主催者はいない。各人が自主的に集まってくるのだ。それ故、彼らはこれをイベントと呼ばず、クリティカルマスという「現象」だと言い、「参加」しているのではなく「巻き込まれ」ているのだと表現する。

集まった自転車はぞろぞろとその時の気分で決まるルートに従って表参道から青山通り外苑東通り、新宿や、国会議事堂前、はたまた六本木などを二時間ほどかけて周回して代々木公園に帰ってくる。「巻き込まれ」た人たちの共通認知としては車道左側の一レーンを占拠するというものだけで、何ら示威行動を行うものではない。



東京クリティカルマス
車道は4輪自動車だけのものではない
自転車な人は、絶対に来るように！
毎月最終土曜日 15時 NHKホール前
Web-> <http://run.to/cmtokyo>
ML-> <http://www.eGroups.co.jp/group/CriticalMassTokyo>

東京でクリティカルマスが「発生」しだしたわけではない。アメリカ西海岸の都市などで先に「発生」し出すようになり、それが伝染したものだ。日本では東京や横浜、名古屋大阪でも発生しているが「臨界」突破には至っていない。おとなしい国民性なのか、調和を重んじるのか、今まで警察にデモの届出など誰もしていないが、警察に目をつけられるようなこともなく、逮捕者もけが人も出ていない。

自転車を愛しているならば、「巻き込まれ」てみるとよい。今なら逮捕されないから。

その3 リカンベント

その3：自転車、リカンベント

リカンベントに乗ると空が広い。

自転車にも色々ある。ああ、そうでしょう、と聞き流してはいけない。想像を絶するタイプもあるのだ。リカンベントがそれだ。

リカンベントには椅子＝シートがある。サドルではない、背もたれ付きだ。そこに座る。すると前方にペダルがある。下ではない。フレームは屋台骨とも言える一本のものが有り、先頭にフロントフォーク、二番目にフロントチェーンホイール、三番目にシート、最後にリアタイヤが取り付けられている。フロントのチェーンホイールからリアの変速機に伸びる長いチェーンが特徴的だ。ハンドルはフロントフォークの延長上、シートに座って前に手を伸ばした位置にくるか、シート脇にレバーが伸びていて、それらで舵を取る。

ほぼ全身がフレームよりも上に来るので重心が高めで、シートに座ってハンドルを握り、さて発進しようというときになってどうやって地面から足を離すのか戸惑う。先にペダルに掛けた足でエイヤッとペダルを踏み込み、その勢いで地についた足をペダルへと勇気を持って運ぶしかない。こんなに発進が難しい乗り物はないと感ぜられる。よたよたしながらなんとか漕ぎ出すと、普通の自転車とは景色がまったく異なる。普通の自動車とも、バイクとも異なる。

異様に空が広い。世界はこんなにも明るかったのか。街路樹の緑が、鳥が、お日様が、おまけに電線が、そこにあるのだということを主張しだす。とにかくちょっと頭が上を向くだけで、アスファルトグレイ中心のちょっと暗い世界は、そんな暗い奴は知らんという明るい奴に変身するのだ。

メリットとデメリットは一緒にやってくる。明るい世界と対話しながら調子にのって遠乗りを決め込む。すると翌日が辛い。ペダルの位置が水平な前方にあるということは、普通とはちがう筋肉を使うのだ。普段とちがう足の反対側の筋肉痛。心地良い自由の対価だ。



署名

廣田伸彦 / n12a@mac.com