

『民主党 二輪車ユーザーを支援する議員連盟』

第2回勉強会 松下佳成 講演メモ

2009年12月9日（水）

講演・本書作成：松下佳成

■ はじめに。

この度の講演の御依頼。大変有り難く、身に余る光栄に存じます。本メモは、講演の流れと、その内容を記したものです。是非ともお持ち帰りください。また、これらはあくまで小生の主観を覚え書きとして記したものであり、少々乱暴な物言い、乱筆乱文も含まれております。しかしながら、これもオートバイを愛する思いの表れとご理解いただき、何卒ご容赦下さいますようお願い申し上げます。また、本ファイルは、あくまで松下の講演時のメモとして作成されたものです。

(1) 駐車場、駐輪場の問題。

最初はやはりこれになります。

■ 2006年末『駐車取り締まりの一部業務の民間委託』が施行

それまで「お目こぼし」的なニュアンスで駐車取り締まりをされてなかった2輪車も、特に都市圏を中心に取り締まりが強化されました。私の記憶ですと、2007年初旬からの取り締まりが、施行初期という事もあり、特に厳しかった様に思います。困った事に、蕎麦屋、宅配ピザなどの業務車両も無差別に取り締まりが行われていたという話も聞かれました。

2006年、4輪車の駐車場にバイクを停める事が可能となる法改正がなされたましたが、施行されてから3年経過した現在も、景気後退により駐車場の仕様変更がなされず、いまだにバイク駐車不可のパーキングが殆どです。（東京都庁も！！）

(2) 駐車場、駐輪場の問題とオートバイ離れの関連性について。

■ 『バイクを移動手段として捉えている層』のバイク離れが加速。

【オートバイ駐車取締り強化】

- ・ 駐車取り締まりの一部業務の民間委託施行後→
移動手段をバイクに頼っていた、学生や20代、公共交通機関から住まいが離れている勤め人など。(2輪車を移動手段とする層)に大きく影響した。

- ・ 結果1.→
ランニングコストが安い。置き場所を大きく取らない。移動時間が安定(温室効果ガスの排出が少ない)等の理由で、有用な通勤手段として利用していた層も、根こそぎオートバイから離れてしまった。
- ・ 理由→
新車で6万~20万円前後、中古では更に安価な2輪車を自宅前、または目的地に駐車するだけで取締りの対象(罰金、減点が発生)。さらに駐車する場所も無い。

- ・ 結果2.→
駐車違反取締り件数が、1998年から2008年までの10年間で68倍に増加。(東京都の保有台数の4台に1台が捕まった)道路交通法改正前2005年と比較しても5倍に急増。
→世界に誇る4大2輪メーカーのお膝元である日本国内の都市圏から、2輪車が激減。2輪産業に大きな打撃。国際競争力の低下。部品生産業者や2輪販売店の廃業が相次ぐ。

- ・ 結果3.→
自転車の増加。→交通ルール(自転車の正しいルールを知らない人が多い)が守られない。→危険な運転増加。→事故の増加。
さらに好き勝手な駐輪が横行。(歩道が歩きにくいなどの弊害発生)
【これは以前、オートバイが辿った負の道筋です!】

■ 松下の考える改善策。

- ・ 4輪車の駐車をバイクと共用とする（4輪1台のスペースにバイク2～3台が駐車可能）。広い一方通行の車道などにバイクの駐車スペースを作る。（ヨーロッパ方式）
- ・ 表参道のテストケースの例はとても歓迎できます。しかし、もっとこうしたら良いという松下主観の意見を述べさせていただきます。
- ・ 広く車道と区切っているにも関わらず、駐車指示のボックスが車道と平行に設置してあるので、駐車台数が少ない。斜め、もしくは車道に対し直角に止めた方が台数が確保できる。
- ・ 料金が4輪車と同じなのは不公平感がある。（都の条例が300円で決まっているのだそうだ）→料金引き下げ。もしくは駐車時間の延長を。

■ エコな乗り物『オートバイ』。

元来オートバイは、それ自体の質量が4輪車に比べ小さく、燃費も良い。電動化も今後ますます進むと見られ、温室効果ガスの排出量も少なくエコロジーな乗り物です。渋滞や混雑緩和にも大きく貢献すると考えられ、移動手段にオートバイ乗車を奨励する方向をご検討願いたい。

→例えば、それに伴った都心一部地域の4輪車乗り入れ規制。無料バイク駐輪場の増大および、公共交通機関との併用（雨天の場合など）。

→それにはオートバイに乗らない方々の意識の変革が必要と感じます。

- ・ エコ減税と同等の減税をオートバイにも適用していただきたい。
- ・ 高速道路料金が、軽自動車と同じなのは不公平感がある。ぜひとも料金引き下げをお願いしたい。

■ 『正しく教える』ことこそ急務。

大切なのは、若者の成長過程で『きちんとルールを教える』という事だと考えます。

もともと 16 歳から免許を取得でき、バイクに乗れるはずであるが、教育機関や教習所など地域ぐるみで目を背けているのが現状。

→ 16 歳からの教育が必要。

全国二輪車安全運転大会（鈴鹿）高校生の部があるが『3ない運動』を推進する都道府県は参加していない。文部科学省も後援しているのにも関わらず。である。

→ 私が住む埼玉県では、一部の地域を除き、約 30 年に渡り『3ない運動』を推進。埼玉県高等学校 PTA 連合会の HP に 3 ない運動の遵守を明記。これは時代遅れも甚だしく感じると共に、なんとか未来へ向けた改善改革ができないものかと考えます。

- ・ 「3ない運動」は、むしろ不幸な事故を増やし、交通社会の成熟を妨げている様に思います。

これからは社会全体で『オートバイ』（自転車ふくむ）の交通ルールや安全運転の指導を行ってゆく。そうする事で、非行の温床といった 20 年～30 年も昔の悪いイメージは払拭でき、不幸な事故も減少傾向にできると考えます。

- ・ ターミナル駅、繁華街など目的地に成り得る地域の 2 輪駐車場は有料。それ以外は無料化したらどうか。（財源など問題もあり）

全て松下の個人的な見解ですが、日本人は時間に正確であれと教育されます。その視点でもオートバイは有用で、混雑した道路や狭小路でも、目的地まで安定した時間で到達する事が可能で、学生や 20 代、機動力を必要とする労働層などを中心に、スクーターなどの需要が多くありました。公共交通機関から住まいが離れている方も同様です。

(3) オートバイを『嗜好品』として捉える層も確実に存在。

■ 余暇を楽しむ大切な趣味。

これは、いま正に私、松下がオートバイと付き合っている距離感です。このユーザー層は、【オートバイを移動手段として捉えている層】とは異なり、余暇にツーリングや、レース場での走行などを趣味やスポーツと捉えて楽しむ方々です。

オートバイ車両販売以外の、アフターパーツメーカーや付随用品産業のメインユーザーは、この層であると考えられます。

- ・ この層の特色。→社会にきちんと適応し、また、定収入がある（フリーターを含む）。近年の傾向は、比較的収入の高い層が多い様に感じます。（欧米型に移行する傾向か？）

- ・ この層の不満。（1）、（2）と重複点が多い。

→駐車場の不足。…目的地から遠い。

→税金の優遇処置がない。…4輪でいうエコ減税など。

→高速料金が軽自動車と同一料金。

→モータースポーツの扱いの低さ。

オートバイをスポーツとして楽しむ層が確実に存在します。

→（欧米と比較して）社会的ステイタス性が低い。

…初期教育の不足が原因か。

→道路交通の改善や改革などの将来プランに、オートバイが含まれていない様に感じる。

これは、2輪車 ETC の導入の対応。駐車場整備の問題など、どれも後付け。後手に回っている事から感じています。

→ETC 本体料金が非常に高価。取付け+本体+付属品=約4万円です。

- ・ ヘルメットの着用義務と、使用モデルや、規格をカテゴリー分けし、明記して欲しい。

→半キャップ型や、ファッションヘルメットを現代の高出力バイクで使用する事は、非常に危険だと考えます。国際規格に我が国も整合し、防護効果の低いものは規制してゆく方向で検討していただきたい。

●この度の講演の最後に。

日本のオートバイ生産技術。我が国の4大メーカーは、それぞれ世界中のオートバイ乗りにも、素晴らしい技術の結晶と、喜びとを提供し賞賛を浴びています。しかし、国内のオートバイを取り巻く環境や、その社会的地位は、驚くほど低く感じます。これは、メーカー、行政、業界団体、そして我々乗り手などが、様々な問題を長年に渡り、「今が良いから、取り敢えずいいか」と、棚上げしてきた結果ではないでしょうか。

また、『ひとつの文化としてオートバイを育てた』欧米諸国と、『単なる産業としてオートバイ自体の進化のみを追いかけてしまった』我が国との“スタンスの違い”が、現在の問題点の根幹を浮き彫りにしている様に感じます。

しかし、まだ遅くはありません。我々は様々な問題や方向性に“気付きました”。今後、オートバイの存在を文化としてゆっくりと育て、日本社会の大切な財産として後世に残してゆければ、それは本当に素晴らしい事だと思います。最後に、この素晴らしい講演の機会を与えてくださった全ての皆様に感謝いたします。「ありがとうございました！」

“走って喋れるモトジャーナリスト” 松下ヨシナリ

2009. 12/8 作成