

二輪車の安全は教育によってしか保障されません

Traffic Education Guarantees Safest Riding

R. デ フォス

Raoul DE VOS

長江 フォスさんが会長をしておられるベルギー二輪車安全協会は、どんな活動をしているのですか。

フォス 協会の主な目的は、二輪と原付のユーザーの安全を促進することと、ライダーの教育を促すようなキャンペーンを行うことです。同時に、二輪車の立場の代表としての活動もしています。

ご存知かもしれませんが、ベルギーでは1975年をピークとして、モーターサイクルがたいへん普及しました。ところが1977年から1981年までは売上げにかげりが見え始め、1982年からは連続して下落、1986年に至っては、目も当てられない状態となった。購買力の低下、この間の夏の天候不順、モーターサイクルにつきまとう悪いイメージなどが不振の原因としてあげられていました。

長江 悪いイメージということ？

フォス 私は日本のモーターサイクリストを見て驚きました。皆きれいで、例えばタイヤなども擦り減っていない。ベルギーのライダーたちとはずいぶん違いますよ。かれらの多くは、とても清潔とは言いがたいし、よくグループで行動する。タイヤが擦り減ってもそのまま乗っているので、雨の日のスリップ事故が多い。そんなことから、決してイメージはよくないのです。

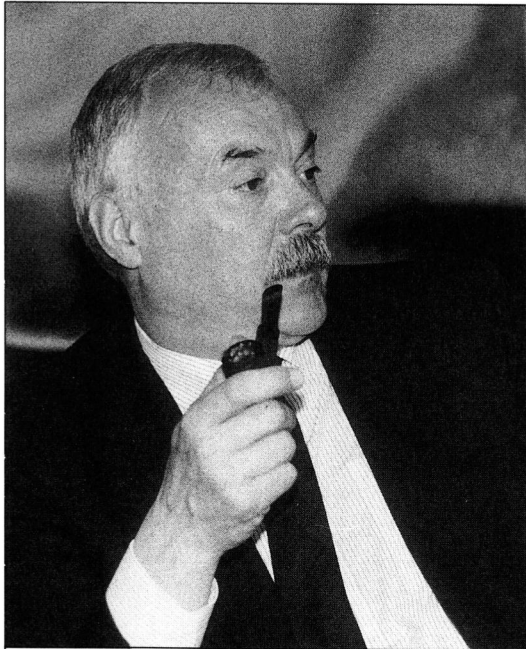
この市場の悪化に直面して、主要メーカーの輸入業者は一致団結して、同じ立場で参加できる、言い換えれば1メンバー1票を有する協会を設立し、二輪車の立場を守り、改善しようとしているわけです。

長江 具体的にはどんなことをしているのですか。

フォス まず、教育の面から言えば、ベルギーには二輪の教育システムがないんですよ。18歳以上で四輪の免許をもっていれば、750ccにも乗れる。

長江 それは、たいていの人がまず四輪に乗ろうとする、ということでしょうか。

フォス いえ、やはり最初は二輪です。そういうことではなくて、なにしろベルギーには1967年頃まで、



1930年生れ。 Gent 大学で法学、犯罪学を修め、弁護士、警察学校長、法務大臣諮問委員等を歴任。ベルギー二輪車安全協会会長。バイクに親しみ、昨年はアフリカにツーリングするなど、現在までに40万キロを走破。

四輪の免許すらなかったのです。車を買って行ってそのまま乗って帰ってきたのですよ。私自身、17歳の時に運転を始めたのですが、免許をもらったのは1968年です。四輪ですらこういう状態だったのですから、推して知るべしです。

長江 それはすごいですね。

フォス 今じゃ考えられないことです。

長江 じゃあ若い人たちは、モベットなどから運転を始める？

フォス ええ。学校には公共交通機関で通って、16歳になると急にモベットに乗る。そして50~60kmのスピードを出す。これじゃあ危ないし、交通道徳もなにもないわけです。二輪教育も最近始まったばかりで、理

論を教えるだけですし、一般行政は安全問題に関心で、知識もない。

協会で作った「Safe Riding」という小冊子は30ページのパンフレットで、二輪車の初心者に対してテクニックや二輪車の選び方をアドバイスするものですが、最初10万部を無料配布しました。そのあと

インタビュー

長江 啓泰

本学会員。日本大学理工学部教授、工学博士。一貫して二輪車の操縦性、安定性に関する研究に取組む。最近は二輪車の運動に支配的な役割を果たす人間の操縦メカニズムを解明する研究を進めている。



第2号ではヘルメットに関して作りました。これらが好評で情報・貿易大臣と文部大臣からも評価をされ、更に5万部が増刷、配布されました。

長江 学校にも配ったのですか。

フォス ええ。配布は警察と全国道路安全局からされました。

長江 行政と協力し合っただけの活動ですね。

フォス そのほかにもモベット利用者に対する指導フィルムなどもつくっています。

1986年とついこの間の車-二輪車-自転車フェア期間中には15~20歳の若い人たちに安全テストを実施しました。モベットに乗って、目の前のテレビモニターに映る20の交通場面に正しく反応して操作させるもので、最優秀者にはモベットが与えられました。

昨年夏には、行政と一緒に15,000人以上の若者を対象に休日を利用して、スポーツキャンプを実施しました。24台のモベットを使って2つのセンターで乗り方教室を開いたのです。これらのキャンペーンの結果、行政当局に今後の展開を認めさせたことで、非常に満足しています。

長江 そういうキャンペーンなどの資金はどうなっているのですか。

フォス その前に、この協会自体の資金の話をするすと、ベルギーで販売されている二輪・原付は全て外国からの輸入車なんです。その価格の0.25%を輸入業者とディーラーがそれぞれ協会に支払う、つまり、0.5%が協会に納められるわけです。ただし今では輸入業者からのみ0.3%納める、ということに引き下げられました。キャンペーンもパンフレットもだいたいこの資金から出来ています。

長江 最近では、行政ばかりでなく、ジャーナリズムにも多くとりあげられ、広く一般の人々にも知られるところとなった、ということですが……。

フォス そうですね、うれしいことに。行政にとっては、まず適切な対話者たろうとしてきたし、あるときは商売抜きでユーザーの立場を擁護してきまし

た。それもこれも、やはり二輪が好きだからできたことだと思います。

長江 今でもかなり乗られますか。

フォス 若い人たちに人気のオフ・ロードだってやりますよ。

長江 それはすごい。息子さんたちと一緒にやられるんでしょう。

フォス そもそも二輪とこんなに深く関わってきたのも、二人の息子とのことからですね。

下の息子が13歳になったとき、オートバイに乗りたいたいと言い出した。「危険だから駄目」と私はごく普通の父親が言うセリフで答えましたよ。それから何ヶ月も同じ問答の繰り返し。とうとう半年後に息子は、勝手に乗るからいい、と言って話し合いを打ち切りました。これが一番まずいことなんです。このままなら、きっと、勝手にオートバイを買って友達のガレージにこっそり隠しておき、そして乗りまわす。私はそうならないように、自分がもう一度オートバイに乗って息子に教えてやりました。

長江 ご自身が教師となられたんですね。

フォス モベットもきちんと教育を受けて、訓練をしていれば、決して危なくないんです。今すぐ明白に成果が表れなくても、良い方向に変化をもたらしつつあると、私は信じています。この2、3年の間に、モーターサイクリストのイメージも一新されて、ベルギーのモーターサイクルとモベットの数がきつと増えるでしょう。

インタビュー後記

(昭和63年4月26日実施)
 ターサイクリングのイメージも一新されて、ベルギーのモーターサイクルとモベットの数がきつと増えるでしょう。接協会の運営費に跳ね返る方式では、会長の責務はかなり厳しいものとなるはずである。サイクリングの話になると、目を輝かせて夢中に話さずにはいられない。フォスは、根っからこのモーターサイクリングが好きなんだ。昭和63年4月26日実施)