

自転車世界一周 (後編)

下地 利秀 www.geocities.jp/worldwindsjp

中東の道

イスラム教中心の中東諸国は独特の雰囲気を出している。世界各地では欧米化が進み「建ち並ぶビル街」や「斬新なファッション」が浸透してきている。しかし中東の人々は丈の長いアラブ服をまとい独自のスタイルを維持しイスラム教の価値観を重視する。礼拝の時間にはコーランの詩がモスクから町中に響き渡り異国情緒が漂う。

ヨルダンを見てみよう。建物は一様に低く作られていて見通しが良い。道幅は適度に広く路面状況も快適でとても走りやすい。伝統を守りつつ諸外国の技術も積極的に受け入れ開発を進めているのだ。日本も多くの人を派遣しているのとても親日的だ。しかし中東に火種をまくアメリカに対しては不信感が強い。「日本は好きだがアメリカは嫌いだ。どうして日本はアメリカ寄りなんだ？」という質問をよく受けた。難しい話題なので議論



◀ヨルダンの町の風景 低い建物が多い



▶アラビア語の標識



◀標高マイナス400mの死海



▶果てしなくアップダウン 反対側の崖も登る

を避けトラブルに巻き込まれないように注意した。

公用語はアラビア語なので標識ももちろんアラビア語だ。右から左に読むのだがまったく分からない。主要道路の標識には英語が併記されているので迷うことはないが田舎の小さな標識はアラビア語だけのこともあり分かりづらかった。日本を訪れる諸外国の人々も日本語の標識を見て「全然分からない」と思っているはずだ。国際化が進む現在なのですべての人に分かりやすい標識が求められる。

ヨルダン西部には標高マイナス400mの死海が広がる。世界一低い土地を有するこの国には険しく切り立った峡谷が多くそこに築かれた道は凄まじい勾配だ。乾燥した大地は見通しが良いので果てしないアップダウンが自分の目で確認できる。「ここを下って次はあれを登るのか」と予測できる反面その急勾配を見ると気が遠くなる。トンネルを作ればいいのだがヨルダンをはじめ世界各地にはトンネルが少ない。日本は世界有数のトンネル大国といっても過言ではないが技術や予算の都合で建設を見合わせる国も多いようだ。

ヨーロッパの道

ヨーロッパではサイクリングが盛んなので自転車との共存を目指した道路作りが進んでいる。中でもドイツ、オランダ、スイスの取り組みには目を見張るものがある。環境保護に対する国民の意識も非常に高く積極的に自転車を利用している。

ドイツの例を見てみよう。交通量が激しい国道沿いにはサイクリング道路が整備されていることが多い。川沿いや観光地にも必ずと言っていいほどサイクリング道路がある。サイクリング道路がない場合は裏道を案内する小さな看板がありそれを追っていけば簡単に目的地にたどり着ける。サイクリング道路と裏道を駆使すればほとんど車に出会うことなく走れるのでまさに自転車天国だ。

ドイツの古い町並みは教会を中心にレンガ色の建物が並び統一感があって綺麗だ。歴史遺産を守るため車両通行不可の町もあり駐車場は離れた場所に整備されている。そのような保護地区では車や電線、電飾、派手な看板などが視界に入らないように十分配慮されている。古き良き時代を大切に残そうという姿勢が随所に見うけられ石畳の多い町並みを歩いていると中世にタイムスリップしたような気分が満喫できる。



◀ハイデルベルグの町並み



カエル注意の看板▶

ドイツの田舎道で変わった標識を見かけた。雨季になると大量のカエルが道路を横断するので注意を促す標識がある。車が乗り上げるとスリップしてとても危険らしい。カエルの行進劇はゲルマン民族大移動を彷彿させるほど凄いと地元の人が言っていた。毎年決まった時期の短期間に同じルートで移動するので知っていれば大丈夫とのことだ。

オーストラリアの道

オーストラリアは数少ない「右側通行」を採用する国の1つだ。サイクリストにはヘルメット着用を義務付け違反者には罰金を科す珍しい国でもある。エビやカニを生きたまま調理すると動物虐待防止法違反で訴えられる国でもある。オーストラリアは世界各地からの移民で構成される多民族国家なので取り決め事項が多い。

大多数の移民は船で渡ってきて東海岸のシドニーやブリスベンなどに定着した。こうしてできた大都市には人口が集中しているので車も多い。しかしながら道幅は広く自転車や歩行者のスペースも十分確保されている。車優先ではなくすべての利用者が安全に通行できるので快適だ。さらにサイクリング道路の整備も進み申し分ない。奇妙な決まり事が多い国だが様々な意見を尊重する姿勢が都市作りにも反映されているようだ。



◀ドイツのサイクリング道路は快適



▶ライン川沿いにもサイクリング道路がある



◀シドニーの遊歩道



▶郊外の道は狭いので危険



◀カンガルーサイン



▶便利な渡し舟

一方都市部を離れると車道だけの狭い道が増える。日本の20倍もある国土は主に乾燥地帯で移動手段は車がメインだ。隣町まで50km何もないという区間もある。徒歩や自転車で行く人は滅多にいないので車道のみで十分なのだ。果てしない直線道路は車が猛スピードで自転車の脇を通り過ぎるので僕には危険な道だった。後方から来た車に当て逃げされあと少しで命を落とすところだった。思い切り転倒したが幸い擦り傷ですんで良かった。車に轢かれる野生生物も多いので注意を促す看板が立っている。

自然豊かな国土には大きな川や湾が点在していて道が途切れることもある。そういう場所には必ず渡し舟がある。車も自転車もそのまま乗せられるのでとても便利だ。もちろん橋もあるのだが迂回しなければならぬので渡し舟の存在価値は大きい。小さい川ならいくつも橋を作れるがオーストラリアの川は広いのでそうはいかない。渡し舟は地元の人の貴重な足として活躍している。

おわりに

僕が駆け抜けた5万3千kmの道をざっと紹介した。世界中を自転車で走り回って驚いたのは地球上のあらゆる場所に道があるという事実だ。正直言って出発前は「通る道はあるのだろうか?」と不安に思った国もある。しかしながらそこに暮らす人がいる以上必ず道は存在した。橋が壊れて渡れなかったり陥没で道が寸断されていたとしても絶対迂回路が用意されている。利用者がいるかぎり道は常に通行可能な状態に保たれるのだ。

すべての道の役割は人や物を運ぶことでその姿は時代や場所によって刻々と変化する。大昔は小道だったところが整備され、舗装に変わり、街路樹が植えられ少しずつ発展していく。人々のライフスタイルを反映しながら道はゆっくり成長しているのだ。人が生きているように道も生きている。大動脈のように機能する道は人々の生活を支える源だ。道があるから人は社会と繋がってイける。歩行者、車、サイクリストそれぞれにとってより良い道が創造されることを願ってやまない。



オーストラリアにて