

2人乗りで走った 「アウトバーン2,000キロ」 の実証実験



ジャーナリスト/ノンフィクション作家

柳 原 三 佳

「どうして日本の高速道路はバイクの2人乗りが禁止なのかしら。それに、制限速度はクルマより20キロも低いし、そんなに危ないのかなあ？」

「じゃあ、一度走って、試してみるか」

きっかけは、そんな会話でした。

今から21年前の1999年9月、私たち夫婦は、ある“実証実験”を行うため、ドイツへと飛び立ちました。「実証実験」なんて言う聞こえはいいのですが、要はバイクに2人乗りをして、実際に速度制限のないアウトバーンを走ってみよう、ということになったのです。

アウトバーンは第二次世界大戦中にヒトラーが軍用目的で建設し、その後、総延長約13,000キロまで発展した高速道路網です。この道路は、最高速度が規制されていない区間があり（牽引車などを除く）、バイクの2人乗りが許可されています。

日本の高速道路は当時、軽自動車やバイクの最高速度が時速80キロに規制され、バイクの2人乗りも禁止されていました。バイクが趣味で互いに1,100ccと750ccの大型バイクに乗っていた私たち夫婦は、高速道路を走るたび、乗用車との速度差に危険を感じ、2人乗りができないことに不便さを感じていたのです。

もちろん、事故につながる危険に規制は必要でしょう。しかし、交差点のない高速道路

は、一般道よりむしろ安全ではないのか、なぜ、外国では許されているのに、日本ではダメなのか……。

私自身、交通事故問題取材するジャーナリストとして、かねてから疑問を感じていたのです。

■アウトバーンを2人乗りで疾走

ミュンヘンに到着した私たちは、BMW本社でR1100RSという広報車を借り、このビッグバイクに2人乗りをして、ドイツ、スイス、オーストリアと、国境を越えながら、アウトバーンと各国の一般道を走ってみることにしました。

路面の舗装は日本の高速道路と比べると少し荒れていましたが、速度規制がない区間ではまったくストレスなく、マイペースで気分よく走ることができました。

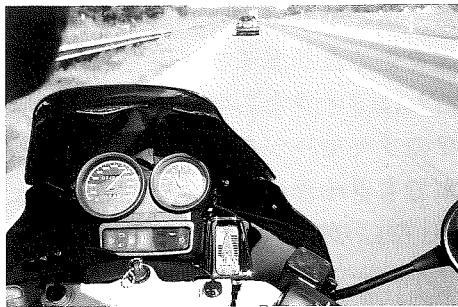
大排気量のバイクはアクセルをちょっと開けるだけですぐに100キロくらいのスピードが出てしまいます。日本の高速道路を走るときは、無意識のうちに速度超過を気にしていたのでしょ。アウトバーンではそうした縛りがなく、それがいかに気持ちを解放してくれるか、初めて実感できたのです。

道が空き始めると周囲のクルマの流れは次第に速くなり、追い越し車線を180～200キロという速さで走っている車も珍しくありません。子どもやパートナーとタンデムしているバイクも多く見かけましたが、彼らの大半は時速120～150キロくらいで流している感じでした。

とりあえず、私たちも実験的にいろいろな



アウトバーンのパーキングにて



2人乗りでアウトバーンを走行

速度で走ってみました。時速200キロまで出した時には、さすがに風圧で革パンツやジャケットがはためき、身体がかゆくなるほどでしたが、150キロくらいなら非常に安定していて快適で、タンデムシートから美しい景色を眺めたり、写真を撮ったりするゆとりさえありました。

印象的だったのは、流れのメリハリです。後ろから速い車やバイクが迫ってくると、遅い車両はさっと道を譲るのです。また、危険なエリアで表示された警告が、建前ではなく本音の数字だということにも驚きました。「この区間は時速80キロに落とせ」という標識が現れたら、それを守らないと本当に曲がり切れないのです。

こうした情報を正確に伝えることで、運転者は自らの身を守るために、速度規制があれば守ろうとする、つまり、規制される側とする側の信頼関係が成り立っているのだということを感じました。

■車両同士の「速度差」を生まない規制

アウトバーンを使って移動しながら、私たちはハンブルグとフランクフルトの警察署を訪れ、インタビュー取材を行いました。ドイツでは高速道路での速度規制について、どのような考えを持っているのかを知りたかったからです。

フランクフルト警察の報道官はこう答えてくれました。

「ドイツではなにより、車両同士の速度差を生まないことを重視しています。たとえば速度差が大きくなりやすいインターチェンジ付近などでは速度規制を行っていますが、アウトバーンの直線部分では、速度と事故の因果関係が極めて薄いため、規制する必要がないと考えているのです」

この回答には、正直言って驚きました。

また、報道官はこうも話してくれました。

「高速道路でもっとも危険なのは、車間距離をとらないことです。速度が速くても、車間距離さえしっかりとっていれば危険は回避できます。われわれは車間距離を詰めている車を見つけたら、陸上からも空からも取り締まりを行っていますよ」

アウトバーンを5日間で約2,000キロ走った私たちは、このとき、日本における規制はそろそろ変えるべき時期に来ているのではないかという確信を得たのです。

■道交法改正でバイク2人乗り解禁に

日本ではちょうど、二輪車のユーザー団体がバイクの制限速度引き上げや高速道路での2人乗り解禁を求めて声を上げていました。私もさまざまな雑誌等で、現状の規制を解除した方が安全に移動できるはずだという論を展開しました。多数のバイク死亡事故を取材する中で、「交差点」が存在する一般道の危険を痛感していたからです。

こうした声はほどなくして国に届きました。2000年7月、道路交通法施行令の一部を改正する政令が公布され、10月からバイクや軽自動車的高速道路での最高速度が、時速80キロから100キロに引き上げられました。

そして2005年4月、再び改正道路交通法が施行され、「20歳以上」かつ「自動二輪車の免許を受けてから3年以上」のライダーに限って、高速道路での2人乗りが可能となったのです。

一連の改正が実現したときはとても嬉しかったですね。また、これによって2人乗りのライダーたちが、未然に事故を回避できたのではないかとも思っています。

あの「実証実験」から、早いもので21年が過ぎました。BMW本社で借りたR1100RSはとても車高が高く、実は、身長152センチの私がまたがると足がまったく地面に届きませんでした。それでも、停止時には夫がタンデムシートから足を着いてくれたので、なんとか自分でハンドルを握り、アウトバーンを走ることができたのです。

小柄な私が1,100ccのバイクにまたがり、大柄な夫を後ろに乗せてパーキングエリアに到着したとき、アクロバットのようなその姿を見たドイツのライダーたちがいっせいに拍手を贈ってくれたあの場面は、今もいい思い出として記憶に残っています。