

『日大生活科研報』業績第844号
日本大学国際関係学部生活科学研究所報告
令和2年3月1日発行 抜刷

スペインの自転車文化

角田 哲康

論文

スペインの自転車文化

角田 哲康*¹

Bicycle Culture in Spain

Tetsuyasu SUMITA *¹

ABSTRACT

This article deals with bicycle culture in Spain. The first part discusses and compares bicycle use in Spain today with that of Japan and other countries. In general, the bicycle is not ensconced in everyday life in Spain. Spanish people prefer to walk or to use cars and city metro systems. There are an array of reasons for this: the main ones I discuss here are city structure, customs and the number of cobbled streets in towns and cities across Spain. Nevertheless, in sport the bicycle finds a prominent place in Spanish culture. In the second part of the article therefore, I discuss the popularity of competitive cycling. This is especially apparent in the large followings the Grand Tour races—Giro d'Italia, Tour de France and of course the Vuelta a España—have with the Spanish public. In the final part, I note how bicycle use has been politicised recently. Elections in 2019 saw a number of pro-cycling municipal governments defeated. In Madrid, most notably, the incoming administration, headed by José Luis Martínez-Almeida of the People's Party (PP), removed a number of cycle paths and overturned a vehicle ban on entry to the Madrid city centre. In conclusion, I suggest that this ideological conflict is the latest manifestation in the Spanish body politic of what José Ortega y Gasset called “Cainism”.

1. はじめに

日本でスペインのスポーツと言えば、多くの人々が Liga Española、スペイン・サッカーリーグをまず思い浮かべるのではないだろうか。実はサッカーに留まらず、スペインでは球技が盛んであり、Liga ACB スペイン・バスケットボールリーグは、北米の NBA に次ぐ実力を備えている。レアル・マドリッドと FC バルサはサッカーだけでなく、このバスケットボールリーグにおいてもライバルであり、熱戦が繰り広げられている。ちなみに、2019 年中国・北京で開催された FIBA バスケットボール・ワールドカップでは、スペイン男子チームがアルゼンチンを破り優勝している。

ハンドボールリーグ Liga ASOBAL もドイツ・ブンデスリーガと並び、世界トップのレベルを

誇っている。ハンドボールリーグ創設は 1952 年に遡り、1966 年創設のブンデスリーガよりも歴史がある。このハンドボールリーグにおいても、バルサが 2011 年から 2018 年まで 8 年連続優勝している。

スペインでは他にも、史上最年少で四大大会とオリンピックで優勝するキャリアゴールデンラムを成し遂げた「スペインのスーパー・ヒーロー」ラファエル・ナダル Rafael Nadal(1986-) を擁するテニス、さらにフェルナンド・アロンソ Fernando Alonso(1981-) が、当時の史上最年少記録で 2 年連続ドライバーズチャンピオンとなった F1、3 度チャンピオンシップを獲得したホルヘ・ロレンソ Jorge Lorenzo(1987-) が活躍する MotoGP など、モーター・スポーツの人気も高

* 1 日本大学国際関係学部国際教養学科 教授 Professor, Department of International Liberal Arts, College of International Relations, Nihon University

い。そして忘れてはならないのが自転車競技で、1991年からツール・ド・フランス個人総合5連覇を成し遂げたミゲル・インドゥライン Miguel Induráin(1964-)をはじめ多くの優れた選手を輩出し、自転車競技はスペイン人にとって身近な存在であり続けてきた。

今日スペインはもとより、ヨーロッパ各国において自転車を交通手段の中心とする新しいコンセプトの街づくりが進んでいる。その試みのひとつがEuroVelo ユーロヴェロ。1983年にブリュッセルで設立されたヨーロッパ・サイクリスト連盟 European Cyclists' Federation によって企図されている自転車ロード・プロジェクトで、ヨーロッパ42ヶ国に及ぶ16の自転車ルート敷設が進められており、その総距離は70,000キロにも及ぶ。各自転車ルートでは美しく雄大な風景がサイクリストの眼前に広がり、各地域の名産が味わえる「グルメスポット」、自転車整備施設を伴うホテルなども随所に盛り込まれている。環境に優しい自転車旅としてだけでなく、地域の観光活性化にも一役買っている。

そこで本稿では、文化形成という視点から、スペイン社会に自転車がどの様に導入され、文化として発展してきたかについて考察を進める。その際、他国の現況との比較も行い、スペインにおける自転車文化の特質を明らかにすると共に、今後の課題についても考究することにした。

2. スペイン社会における自転車の在り方

2.1 ダ・ヴィンチとマドリッド

レオナルド・ダ・ヴィンチ Leonardo da Vinci(1452-1519)とスペイン・マドリッドの間には、不思議な縁がある。マドリッドには、かの「モナ・リザ」が存在する。

1666年にはマドリッドの王室美術館ギャラリーに登録され、1819年からはマドリッド・プラド美術館で展示されている。背景が黒く塗られていたこの「コピー」は、永らくの間美術的価値の低い作品とされていた。しかし2011年、2012年の2回にわたって行われた修復作業で背景の黒色を取り除かれ、科学的分析が行われた。するとこのコピーは、オリジナルが制作されていた頃と

同時期にダ・ヴィンチの工房で弟子によって作成された現存する最も古いコピーであることが分かり、世間を驚かせた。その美術的価値が認知されると、2012年3月29日から6月25日までの間、ルーブル美術館でオリジナル作品と共に展示されたのである。



プラド美術館所蔵の「モナ・リザ」(1503-1519)¹

もう一つの関わりは「幻のマドリッド自転車」である。1965年、マドリッドにあるスペイン国立図書館において、ダ・ヴィンチの手稿がマサチューセッツ大学教授ジュールス・ピックス Jules Piccus(1920-1997)によって発見された。「マドリッド手稿」第I巻、第II巻 Códices Madrid I-II と呼ばれるこの手稿は、イタリア人彫刻家ポンペオ・レオーニ Pompeo Leoni(1531-1608)がフェリペ2世 Felipe II(1527-1598)に献上したとされる。その後サン・ロレンソ・デ・エル・エスコリアル修道院の図書館に移され、1830年頃にスペイン国立図書館に移管されたことまで確認されていた。しかしその際、整理番号の記載ミスが起きた。それぞれに付されていたAa119、Aa120という整理番号がAa19、Aa20と誤記載され、1965年に発見されるまで所在がわからなかったのである²。

第I巻は1490年から1499年にかけて、応用力学と機会学の理論的研究に関して組織だって書かれた190枚の手稿で、第II巻は1503年から1505年間の幾何学、運河、築城学、パースペクティブ、光学、鑄造学その他に関する雑多な手記と素描について140枚の記述を纏めたものであり³、いずれも鏡文字によって記されている。この「マドリッド手稿」は、2012年にスペイン国立図書館

がデジタル化し、公式ホームページ上で公開されている⁴。

ダ・ヴィンチが書き残した手稿は、お気に入りの弟子フランチェスコ・メルチィ Francesco Melzi (1491-1570) が相続したが、彼の死後に散逸してしまった。その後、1590年頃にポンペオ・レオーニが可能な限り集め、50冊ほどに纏めた。それらを売却目的でスペインに持ち込んだのは、既に述べた通りである。しかしフェリペ2世の手元に渡ったもの以外は買い手がつかず、ミラノに持ち帰った。その後種々の経緯を経て、現在11種類の手稿本がイタリア、フランス、イギリスの図書館、研究所、さらにビル・ゲイツ氏によって所蔵されている⁵。

その内のひとつ、ミラノのアンプロジアーナ図書館にある「アトランティコ手稿」(1478-1518)は、ポンペオ・レオーニが手稿をアルバムのように貼り付け纏めたもので、裏側に書き込み等がある頁は開いて確認できるようになっていた。1966年、イタリア人修道士が修復作業中、貼り付けられたある頁 (fol.48 r-a, 48 r-b) の裏側に、何か描かれていることを発見した。その中には、世間をあっと言わせる自転車のスケッチがあった。その自転車は8本のスポークによる木製車輪を備え、クランク式のペダルで後輪をチェーン駆動させる今日の自転車と同様の仕組みとなっていたからである。それまでペダルで後輪をチェーン駆動させる仕組みの自転車は、1879年にヘンリー・ジョン・ローソン Henry John Lawson(1852-1925) が発明したとされていた。このスケッチがダ・ヴィンチによるものであるならば、今日の駆動スタイルの自転車発明の歴史が360年以上さらに遡ることになる。



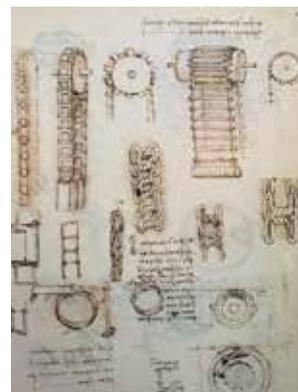
「アトランティコ手稿」に描かれていた自転車⁶

この自転車については、ミラノのサクロ・クオーレ・カトリック大学教授アウグスト・マリノーニ Augusto Marinoni (1911-1997) によって、同じ頁にサインが記されている弟子の通称サライ Salai (ジャン・ジャコモ・カプロッティ Gian Giacomo Caprotti) (1480-1524) の手によるものとの見解が出された⁷。実はこのサライもしくはメルチィが、先に触れた「プラドのモナリザ」を描いたのではないかとされている⁸。

しかし、1997年ドイツ・マンハイムの技術博物館研究員ハンズ・エアハルト・レッシング Hans-Erhard Lessing(1938-) が、「アトランティコ手稿」の修復にあっていたイタリア人修道士自身が、もともとダ・ヴィンチが描いていた二つの円を使って自転車のスケッチを描き加えたものであると発表し⁹、今日ではこれが定説となっている。

ところが、この「アトランティコ手稿」の自転車が当時の日本で「マドリッドでダ・ヴィンチの自転車発見」と紹介されることがあった¹⁰。前年の1965年に「マドリッド手稿」が見つかったというニュースが広く伝わっており、「マドリッド手稿」に描かれていたスケッチだと誤解されてしまったのである。この勘違は、今日においても散見される¹¹。

「ダ・ヴィンチのマドリッド自転車」は思い違いによるものであったが、「マドリッド手稿」の中には歯車とチェーンによる動力駆動の素案が記されており、今日の自転車の姿を予感させる「他の人々がまだ眠っている暗いうちに、あまりにも早く目覚めてしまった」¹²ダ・ヴィンチの才能を垣間見ることができる。



「マドリッド手稿」第I巻 fol.10r¹³

2. 2 「生活文化」としての自転車をめぐる社会・文化的要因

2011年に行われたある調査によると、人口に対して自転車比率が高い国は、次の表1¹⁴の通りであった。

	人 口	自転車台数	比 率
オランダ	16,690,000	16,500,000	99%
デンマーク	5,750,000	4,700,000	80%
ドイツ	82,000,000	62,700,000	76%
スウェーデン	9,455,000	3,010,000	64%
ノルウェー	4,945,000	3,010,000	60.6%
フィンランド	5,380,200	3,250,000	60.4%
日 本	127,300,000	72,540,000	56.9%
スイス	8,000,000	3,950,000	49.4%
ベルギー	10,827,519	5,200,000	48%
中 国	1,342,700,000	500,000,000	37.2%

表 1

この調査では、上位10ヶ国にスペインは入っていない。一般財団法人自転車産業振興協会は、1966年から「自転車統計要覧」を刊行している。最新版は2017年の第51版である。ここにはスペインの自転車保有台数が記されているが、最新版にもかわらず1995年の保有台数が記され695万台となっている¹⁵。他国の保有台数も1995年から2016年とばらつきがあるものになっており、必ずしも最新のデータとはなっていない¹⁶。

2017年の「スペイン自転車指標」*Barómetro de la Bicicleta en España*によると、スペインには約3,000万台の自転車があるとされている¹⁷。2017年のスペイン人口は約4,600万人¹⁸で、人口に対する比率は64%となる。オランダ、デンマーク、ドイツには及ばないものの、2017年版「自転車統計要覧」を基に算出した日本の57%よりも数値は高い。

しかし、自転車の利用率、使用目的に目を向けると、他国とは異なるスペインの状況が浮かび上がってくる。先の「スペイン自転車指標」のデータを基に分析すると、スペインで自転車を利用しているのは、人口の約31%である。この数値は

2015年から2%減少しており、自転車の販売数も伸びていない。2013年にヨーロッパ全体を対象として実施された別の調査では、およそ29%の人が自転車を日常的に利用しているのに対し、スペインはヨーロッパ全体平均の半分以下の14%、オランダ71%、フィンランド57%、デンマーク56%となっている¹⁹。同調査によると、毎日の交通手段として自転車を利用している率は、ヨーロッパ平均が8%なのに対しスペインは3%、オランダ36%、デンマーク23%、ハンガリーが22%となっている。

スペインでは、40%の人々が移動手段として最も適しているのは自動車だと考えている。これに次ぐのがバイク20%、徒歩14%で、自転車12%を上回っている²⁰。スペインはフォルクスワーゲン、ルノー、プジョー、日産をはじめ日欧米9社が生産を行っている自動車生産台数世界9位(2018年)²¹の自動車大国である。こうした社会環境の中、一度も自転車に乗ったことがないスペイン人は40.6%、乗れない人が11.3%にもものぼる²²。また、自動車優先の都市道路計画が続いてきた結果、一部の大都市を除いて、自転車専用道の設置は発展途上にある。その結果、車との共存に危険、恐怖を感じる人、さらに石畳、坂道が多いことの不便さを指摘する人が合わせて16%ほどとなっており、安全性、快適性の不足が自転車の日常利用に少なからず影響を与えている²³。

さらに駐輪場の問題も持ち上がっている。スペインの街中で一般的な住居スタイルはピソPisoと呼ばれるアパートで、日本の様に駐輪場を備えているものは皆無である。自転車ユーザーのおよそ90%は、利用する度に保管している地下駐車場あるいは部屋から出し入れしなければならない。ピソだけでなく、職場、大学、店舗等にも駐輪場はほとんど用意されておらず、盗難の危険性も高い。2017年に盗難にあった自転車ユーザーは16%で、その内75%が盗難防止措置を取っていた²⁴。自転車を利用するためのインフラが不十分であることも、スペインで自転車の交通分担率が伸びない理由として挙げられる。

オランダでは、自転車1人あたり年間900キロ走ると試算されている²⁵。そして自転車通勤率

は50%を超える。これは国土の4分の1が海拔ゼロメートルで平坦な土地が多く、街中で専用道が普及しているという自転車を利用しやすい環境にも拠るが、週に3日以上かつ片道10キロ以上を自転車通勤すると所得税が年間約4万円控除されることや、雇用者が従業員に自転車購入費用を支払い、経費として申請できる法制度が導入されていることも追い風となっている²⁶。オランダには、自らを「自転車王国」たらしめる社会的ファクターがしっかりと整っているのである。

先に示した様に、スペインでは「自転車に乗る」より「歩くこと」を好む人が多い。200年ほど前からヨーロッパには「散歩文化」というものが存在しており、ドイツでは「散歩学」講座を開講している大学もある²⁷。もともとヨーロッパの都市は城壁に囲まれて造られており、外敵を防ぐための城壁の中には領主も庶民も一緒に住んでいた。余暇を持てるようになった有産市民は、自然を觀賞するために城壁の外へ散歩するようになり、人間と自然の関係に変化が現れた²⁸。スペイン人も自然に対する憧憬の念は強く、各都市から比較的近くに自然と触れ合える場がある地理的特徴もあり、週末に散歩を楽しむに出かける人は多い。また普段の生活においても、21時以降に夕食を取るというスペイン独自の生活時間もある。夕食前に散歩するという習慣も根づいている。この日常生活における散歩には、スペインの「バル文化」の影響があることも指摘しておきたい。今日スペインには約250,000軒のバルBarが存在しており、国民175人に1軒の割合の軒数となる。昔からスペインでは *Mucha vida en la calle*（街中は楽しみと活気に満ち溢れている）と言われ、友人、家族とバルに立ち寄りながら散歩を楽しむことも多い。バルは単に飲食を楽しむ場ではなく、毎日の生活に欠かせないコミュニケーションスポットであり、スペイン文化の重要な構成要素でもある²⁹。

個性ある社会的、文化的要因が相まって、スペインでは自転車が「生活文化」として浸透している状況には至っていない。

3. 「スポーツ文化」としての自転車と「観光大国」としての自転車

3. 1 「グラン・ツール」ブームと「スポーツ文化」としての自転車

小論のはじめで述べた様に、スペインでは自転車競技の人気が高い。背景には、この30年あまりにわたる「グラン・ツール」ブームがある。「グラン・ツール Grand Tour」とは、20世紀初頭から開催されているヨーロッパ・ロード自転車レースの最高峰、ツール・ド・フランス *Le Tour de France* (1903-)、ジロ・デ・イタリア *Giro d'Italia* (1909-)、ブエルタ・ア・エスパーニャ *La Vuelta a España* (1935-) の総称である。「三大ツール」とも呼ばれる。それぞれ総距離3,000キロを超える平地、山岳、タイムトライアルのステージから成り、23日間に渡って、フランス、イタリア、スペインの各地を駆け巡る壮大な自転車レースである。レースの様子は、日本をはじめ世界各国で中継され、優勝者は「英雄」として人々の尊敬を集める。100年に及ぶ歴史の中で、「グラン・ツール」すべてで総合優勝した選手は7人、年度をまたいで連続総合優勝した選手は3人しかいない。その7人の中に、スペイン人のアルベルト・コンタドール *Alberto Contador* (1982-) がいる。彼はツール・ド・フランス個人総合優勝2回 (2007, 2008)、ジロ・デ・イタリア個人総合優勝2回 (2008, 2015)、ブエルタ・ア・エスパーニャ個人総合優勝3回 (2008, 2012, 2014) を成したスペインの「英雄」である。「はじめに」で触れたミゲル・インドゥラインも等しく英雄であり、ツール・ド・フランス個人総合5連覇 (1991-1995)、ジロ・デ・イタリア個人総合2連覇 (1992-1993)、世界選手権優勝 (1995) という輝かしい戦績を残している。今日のスペイン・プロスポーツ選手の中では、テニスのラファエル・ナダルが国民的な賞賛を得ているが、アルベルト・コンタドール、ミゲル・インドゥラインの2人も同様であった。

競技スポーツとしての自転車の人気が高いにもかかわらず、既に述べたように、スペインでは都市構造、道路事情、運転マナー等の問題から街中の自動車と自転車の共存が難しい状況にある。そして「散歩文化」のところでも触れたが、スベ

イン人の中には、自然を求めて郊外に出かけるといふ散歩の習慣が根付いている。このような社会的、文化的背景のもとで、スペインでは家族やグループで週末に郊外の山、野原に出かけマウンテンバイクを楽しむホビーとしての自転車スタイルが浸透してきた。2017年の「スペイン自転車指標」に拠れば、所有自転車の66%がマウンテンバイクであり、シティサイクルは電動、折り畳みタイプ等を含めても約半数の34%であった。利用する場所に関しても、65.7%の人が「山や郊外で楽しんでいる」と回答している³⁰。

こうしてスペインにおける自転車は、オランダ、デンマークのように「生活文化」としてではなく、「スポーツ文化」として社会の中に受け入れられてきたのである。

3. 2 「観光大国」としての自転車

2018年にスペインを訪れた観光客数は、スペインの人口の1.7倍あまりの8,260万人を超え、フランスに次いで世界第2位となった。8,000万人を超えたのはフランスとスペインだけで、第3位はアメリカ合衆国だった。観光収入も800億ユーロを超え、アメリカ合衆国に次いで世界第2位となり、スペインは実質世界第2位の観光大国となった³¹。GDPに占める観光業の割合は11%を超えており、主なOECD加盟国であるフランス7.1%、アメリカ合衆国2.7%、日本1.9%を大きく超えている³²。

スペインでは自動車の交通分担率が高いことを先に指摘した。そうした影響もあり、スペイン高速鉄道AVEがマドリッド-バルセロナ間で開通したのは2008年のことであり、地中海沿岸でのAVE整備が遅れている。その一方で、8,000キロに及ぶ良質の海岸、他国と比べ長い年間日照時間(約2,900時間)、比較的安価な食事、ユダヤ教、イスラーム教、キリスト教による多面的文化が織り成す歴史的建造物、多数の世界遺産(2019年世界3位、49遺産)、ガウディ建築、美術作品などをアピールすることで、スペインの観光は急速に成長してきた。今日ホテルの数は約17,000、ベッド数はこの10年で倍となり、約350万床でヨーロッパ内3位となった³³。

スペインは保守的な体質を持つ国ではあるもの

の、「何か新しいこと」が始まると、ドラスティックに進める力を持ち合わせている。実は、スペインは「臓器移植先進国」でもある。2016年、スペインの人口100万人あたりの死体ドナー数43.4に対し、アメリカ31.0、日本は僅か0.8であった。1992年以降、スペインは臓器移植数世界1位であり、勅令等により全国的に統一された法制度を確立している³⁴。スペインでは、死亡した本人が臓器提供を拒否する意思を示していない限り、臓器が摘出できる「オプト・アウト方式」を採用し、さらに「スペイン方式」と呼ばれる移植コーディネーター体制がすべての医療機関に配備され、スペイン国立臓器移植機構ONTと常時連携している。その結果、2016年に臓器移植を受けられずに亡くなった患者数は、移植待機患者全体の4-6%に過ぎなかった³⁵。

先に、スペインにおいて自転車は「生活文化」としては拮据を見せていないと述べた。しかし、今日、新しい自転車の活用スタイルが急速に展開している。インバウンド需要に対応するための移動手段、そして環境保護のための通勤・通学手段として、レンタルサイクルがスペイン各地で事業化されている。これに伴い自転車専用レーンCarri-biciの整備が急速に進められている。総距離3万5千キロのオランダ国内の自転車専用レーンにはまだ遠く及ばないものの、2019年現在、バルセロナ209キロ、マドリッド195キロ、セビージャ180キロ、バレンシア156キロと主要都市での敷設距離は、着実に増え続けている。特にサラゴサは、市内すべての道路に自転車レーンを併設した世界最初の都市となった³⁶。

セビージャは、スペインにおける自転車推進計画を牽引してきたスペイン第4の都市(2018年、人口68万人)である。2006年から自転車専用レーンの整備を始め、2011年には市内全域に設置を完了している。レンタルサイクルSeviciは、2007年にセビージャ市役所とフランスの大手広告代理店ジェーシードゥコーJCDecauxによってサービスが開始され、今日では市内に260ステーションを備え、38,000人のユーザーが登録している。平地の多い観光都市でもあり、年々利用者が増え、2014年にはアムステルダムとコペン

ハーゲンに拠点を置く都市コンサルタント会社 Copenhageniz によって、アムステルダム、コペンハーゲン、ユトレヒトに次ぐ「自転車で旅し易い街」に選ばれている³⁷。

年間およそ 3,200 万人の観光客が訪れるスペイン最大の観光都市バルセロナでは、2007 年に市役所が中心となってバルセロナ居住者用のシェア自転車 *bicing* が営業を始め、現在市内に 400 ステーションが設置されている。観光客用のレンタサイクルは、Barnabike、BornBike をはじめ全 8 サービスがバルセロナ市の公式ホームページに登録され、ガウディ・ツアーなどのガイド付き自転車観光ツアーも行われている。

首都マドリッドでは、2014 年からシェア自転車サービス *BiciMad* がマドリッド市交通局の管轄で始まり、初年度には 5 万人がユーザー登録した。市内には坂が多いこともあり、すべてが電動自転車で、スマートフォンのアプリで最寄りのステーションでの空き状況を確認し、予約利用ができる。300 メートル毎に設置されている 165 ステーション利用しながら、通勤時の交通規制、渋滞を避ける通勤者にも多数利用されている。

石畳や坂の多い大学都市サラマンカでも、2010 年から市役所が中心となってレンタサイクルサービス *SalEnBici* が始まり、観光客に加え、サラマンカ大学の学生の間でも通学の手段として利用者が増えてきている。

本論の冒頭で触れたヨーロッパ全体を視野に入れた *EuroVelo* とは別に、スペイン国内では *Vías Verdes* (緑の路) プログラムが、スペイン鉄道財団 *FFE* によって 1994 年から進められている。スペイン国内には 2,800 キロ以上に及ぶ鉄道廃線跡があり、観光促進の目的でこれらを遊歩道や自転車道として再利用するプロジェクトである。日常の暮らしがある街と豊かな自然を結ぶルートを自転車で楽しみ巡ることで、自転車利用の促進が期待されている。

ここまで概観してきたように、近年スペインではシェア自転車、レンタサイクル、自転車道が急速に事業展開され、観光客だけではなく「街に暮らす人々」からも環境に優しい日常の移動手段として受け入れられ始めている。スペインは、更に

成長が見込まれる観光ビジネスの動きとも歩調を合わせ、「レンタサイクル先進国」となる可能性を十分に持ち合わせている。

4. おわりに-「Cainismo カイン主義」と「生活文化としての自転車」

先の 2015 年スペイン統一自治体選挙後、マドリッドでは第 2 党となった左派政党 *アオーラ・マドリッド Ahora Madrid* のマヌエラ・カルメーナ・カストリージョ *Manuela Carmena Castrillo* (1944-) 市長による左派連合政権が誕生した。スペイン共産党員、最高裁判事の経歴を持つ彼女は、政党から議員候補リストの 1 位に指名され、その後市長に選出された初の女性でもあった。

2019 年 5 月の統一自治体選挙で、マドリッドは政権交代となった。選挙で第 2 党となった中道右派政党の国民党 *Partido Popular* が右派連合政権を成立させ、ホセ・ルイス・マルティネス・アルメイダ *José Luis Martine-Almeida* (1975-) が市長に指名された。この連合政権には、2019 年 11 月のスペイン総選挙で議席数を倍以上に増やし、第 3 党に躍進した極右政党 *ボックス Vox* も参加している。

近年のマドリッドでは大気汚染が進み、実効性のある様々な対策が取られてきた。前左派政権では、循環道路 *M-30* の最高速度を時速 90 キロから 70 キロに制限し、さらに大気汚染対策プロトコルが導入された³⁸。5 段階の大気汚染ステージに基づいて、車のナンバープレートの奇数、偶数別によって利用日を制限し、自動車利用台数を 50% に押さえる規制も実施されてきた。さらに 2018 年末からは、通行制限を伴う低排気ガスエリア「マドリッド・セントラル *Madrid Central*」(マドリッド中央低排出・混雑制限スキーム) が定められた。この「マドリッド・セントラル」によって、自家用車のホテルおよび市内駐車場利用にも細かな基準が設けられた³⁹。多くの一般道路では時速 30 キロ制限も導入されており、細かな注意が必要な一般車両での市内移動に代わって、公共交通機関の交通分担率が増加した。

スペイン人は現実主義者でもある。こうした車両規制政策が進む中で、マドリッドでは電動自転

車の BiciMad を通勤、通学の移動手段として選択する人が増え、自転車「生活文化」の中に受け入れられはじめた。

しかしマドリッド新市長となったホセ・ルイス・マルティネス・アルメイダは、選挙直後から「右派政党の勝利の流れに続いて、政策モデルとして失敗であった「マドリッド・セントラル」は廃止されるであろう」と述べており⁴⁰、2019年7月1日、反対意見は押し切られ、マドリッド都心部に敷設されていた歩道、自転車専用道の一部が撤去されてしまった。報道機関は「Barra libre al coche 車はどれだけでもご自由に」の見出しを掲げ、都心部マドリッド・セントラルの姿を変貌させた政策を厳しく批判した⁴¹。

スペイン近代化のプロセスを振り返ると、そこには「Cainismo español スペイン的カインイズム」が見え隠れしている。このスペイン的カインイズムは、両足を砂に埋めて、果てしなく棍棒で殴り合う2人の男を描いたゴヤ Francisco de Goya (1746-1828) の「棍棒での決闘 Duelo a garrotazos」(1819-1823) をどこことなく思い起こさせる。男たちを待ち受けているのは、生ではなく死、すなわち希望のない未来である。



「棍棒での決闘」⁴²

スペイン思想史においても二つの極、例えば、生と理性、スペイン主義とヨーロッパ主義が対立してきたように、「新」が「旧」を「旧であるが故に感情的に否定する」ことが起こってきた。アルメイダは前左派政権の「マドリッド・セントラル」を即座に否定した。しかしマドリッド都心部での車両規制構想をもともと打ち出したのは、さらにその前の2014年当時のマドリッド市長アナ・ボテージャ・セラノ Ana Botella Serrano (1953-) だった。彼女はアルメイダと同

じ国民党所属であり、夫は同じく国民党の元スペイン首相ホセ・マリア・アスナール José María Aznar (1953-) である。

オルテガ・イ・ガセット Ortega y Gasset (1883-1955) は「変化と危機」に直面する現代人の「生の無気力」について、「危機としての生は、人間が否定的確信のうちにあることであります。[...] 否定的確信、すなわちどのような重要なことについてもなんら確かなものを感じないことは、人間が的確に、精力的に、信頼をもって、そして誠実な熱心さをもってなにかをやろうとすることを妨害します。[...] なすこと、感じること、考えること、そして言うことすべては、積極的な確信もなしに、つまり実効性を持たず決定され遂行される⁴³」と論難している。

オルテガはスペイン人の未来に対する創造的なビジョンの欠如、そして何よりも私たち人間が織り成す文化自体が凡庸化していくことに警鐘を鳴らしているのである。

今後スペインにおいて、「スポーツ文化」としての自転車が「生活文化」としての自転車と共存する可能性は、ある意味、スペイン的カインイズムを理性的に超克できるオピニオンリーダーの出現にもかかっている。

主要参考文献

- 愛英史 (原作)、『ゼロ ダ・ヴィンチの封印』、集英社、2005年 (Kindle 版)
- 市村操一、近藤昭彦、「散歩の文化史」(2)、『東京成徳大学研究紀要 - 人文学部・応用理学部 -』第17号、2010年、pp.157-164.
- 上野継義、「わが国のサイクリング史の一断面：鳥山真一のサイクリング哲学とその歴史的背景」『京都産業大学論集 社会科学系列』No.31、2014年、pp.137-178.
- オルテガ・イ・ガセット、ホセ、無脊椎のスペイン」(桑名一博訳)『オルテガ著作集』2、白水社、1998年、pp.253-361.
- 、『ガリレオをめぐる』(アンセルモ・マタイス、佐々木孝訳)、法政大学出版局、1981年.
- 、『大衆の反逆』(神吉敬三訳)、筑摩書房、1995年.

加茂儀一、『騎行・車行の歴史』、法政大学出版局、1988年。

川成 洋、坂東省次編、『スペイン文化事典』、丸善、2011年。

小池一介、『華麗なる双輪主義 スタイルのある自転車生活』、東京書籍、2006年。

公益財団法人日本交通公社編、「自転車と地域振興」『観光文化』206号、日本交通公社、2011年。

疋田 智、『自転車生活の愉しみ』、東京書籍、2004年。

——、『自転車会議』、PHP 研究所、2009年。

佐々木孝、『スペイン文化入門』、彩流社、2015年。

——、『情熱の哲学:ウナムーノと「生」の闘い』、法政大学出版局、2018年。

佐野裕二、『自転車の文化史』、中央公論社、1988年。

自治体国際化協会、「スペインの観光政策」、2008年、pp.1-66。

自転車産業振興協会、『自転車統計要覧』第51版、自転車産業振興協会、2017年。

角田哲康、「良きキリスト者と生ハム」『日本大学国際関係学部生活科学研究所報告』第38号、日本大学国際関係学部生活科学研究所、2016年、pp.57-65。

高梨隆雄、「レオナルド手稿に基づく発想方法論」『芸術世界:東京工芸大学芸術学部紀要』9号、2003年、pp.15-23。

日本経済新聞、「自転車の創案 ダビンチでない?」、1997年10月17日(夕刊)

中嶋舞子、『Q&A 式 自転車完全マスター ③自転車の歴史と文化 日本の自転車・外国の自転車』、ベースボール・マガジン社、2012年。

松本秀暢、「オランダの自転車利用について - アムステルダムを対象にして-」『IBS Annual Report 研究活動報告』、2011年、pp.55-62。

宮尾茂、「スペインにおける臓器移植に関する法規制とわが国の臓器移植法との比較」『大学院紀要』第81巻、法政大学大学院、2018年、pp.87-104。

山田玄一、「企業への優遇税制による自転車通勤奨励政策(オランダ)」『ユーロトレンド』Report 8、Jetro、2008年、pp.1-5。

吉田戦車他、「自転車にのって」『フリースタイル』第3号、フリースタイル、2006年、pp.18-32。

レティ、ラディスラオ編、『知らされるレオナルド』(小野健一他訳)、岩波書店、1975年。

Bolado, Gerrado, *Transición y recepción La Filosofía Española en el ultimo tercio del siglo XX*, Sociedad Ménendez Pelayo, Centro Asociado de la UNED en Cantabria, 2001.

Ortega y Gasset, José, *En torno a Galileo' en Obras Cmpletas*, Tomo VI, Taurus, 2006, pp.367-506.

Morán, Gregorio, *El maestro en el erial - Ortega y Gasset y la cultura del franquismo -*, Tusquets, 1998.

WEB 資料

海外 EV政策情報、「スペイン、マドリッド市長「低排出ゾーン」廃止に言及-環境移行省等は EU 要件を懸念」、(2019年6月4日)、<https://ecocar-policy.jp/article/201906001/>

自転車産業振興協会、『自転車統計要覧』第51版、自転車産業振興協会、2017年。
http://www.jbpi.or.jp/archive_pdf/toukeiyouran_51.pdf

新・ノラの絵画の時間、「ダ・ヴィンチのコーデックス(手稿)まとめ ダ・ヴィンチが遺したノートの一覧と解説」(2018年11月6日)、<https://kaiga.nohra.tokyo/entry/codex>

ドイツ大使館 on Twitter (公式アカウント)、(2019年3月24日)
<https://twitter.com/GermanyinJapan/status/1109990850560446466>

ワールド・データ・アトラス、(2017年)
<https://jp.knoema.com/atlas/%E3%82%B9%E3%83%9A%E3%82%A4%E3%83%B3/%E4%BA%BA%E5%8F%A3>

Biblioteca Nacional de España, “Leonardo interactivo Códice Madrid”,
<http://leonardo.bne.es/index.html>

Bikester, “¿Cuánto usamos la bicicleta en España? Estudio de 2017”, (2018年1月11日)、
<https://www.bikester.es/info/uso-bicicleta-espana-2017/>

Critical Cycling, 「現実の荒野を駆ける空想の自転車たち」(2018年8月15日)
<http://criticalcycling.com/2018/08/historical-fake-bicycles/>

eldiario.es, ” Barra libre al cohe: Almeida permite desde hoy circular por barrios que llevan quince años sin tráfico”, (2019年6月30日)、
https://www.eldiario.es/madrid/Madrid-Central-provocara-aumento-trafico_0_914108767.html

eltiempo.es, ” Las ciudades con más carri bici de España”, (2019年4月19日)、
<https://noticias.eltiempo.es/ciudades-mas-carril-bici-espana/>

epturismo, (2019年1月16日)、
<https://www.europapress.es/turismo/nacional/noticia-espana-bate-record-2018-826-millones-turistas-extranjeros-09-31-mas-gasto-20190116130415.html>

europapress, ” ¿Qué medidas de restricción del tráfico se plantean si aumenta la contaminación en Madrid?”, (2017年10月3日)
<https://www.europapress.es/sociedad/noticia-medidas-restriccion-trafico-plantan-madrid-si-aumenta-contaminacion-20151112133609.html>

Forbes Japan, 「観光業の経済成長への影響、最も大きいのはスペイン」、(2018年5月28日)、
<https://forbesjapan.com/articles/detail/30776?n=1&e=21302>

FNN PRIME, 「全裸買い物客事件も発生！観光立国2位のスペインに学ぶインバウンドの光と影」、(2019年2月19日)、
<https://www.fnn.jp/posts/00425070HDK>

Global Note, 「世界の自動車生産台数 国別ランキング・推移」、(2019年4月17日)、
<https://www.globalnote.jp/post-3184.html>

GESOP, “Barómetro de la bicicleta en España”, (2017年6月)、
<https://www.ciudadesporlabicicleta.org/>

<wp-content/uploads/2017/11/RCxB-Bar%C3%B3metro-de-la-Bicicleta-en-Espa%C3%B1a-2017-Informe.pdf>

Lifehacker, 「自転車に乗ることは自由を手に入れること-オランダの自転車事情-」、(2017年12月21日)、
https://www.lifehacker.jp/2017/12/171220_bicycle-situation-in-netherlands.html

Madri Convention Breau 観光オフィシャルサイト、
「マドリドでの運転」
<https://www.esmadrid.com/ja/madoridodenoyun-zhuan>

Museo del Prado (プラド美術館公式ホームページ)、<https://www.museodelprado.es/>

NNA EUROPE ヨーロッパ経済ニュース、「スペイン、臓器移植の件数で世界をリード」、(2017年4月19日)、
<https://europe.nna.jp/news/show/1598281>

Top 10 Hell, “Top 10 countries with Most bicycles per capita”, (2011年3月14日)、
<http://top10hell.com/top-10-countries-with-most-bicycles-per-capita/>

¹ プラド美術館公式ホームページ <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/monalisa/80c9b279-5c80-4d29-b72d-b19cdca6601c>

² ラディスラオ・レティ編(小野健一他訳)、『知らされるレオナルド』、p.7.

³ 同掲書、p.8.

⁴ プラド美術館公式ホームページ <http://leonardo.bne.es/index.html>

⁵ 「新・ノラの絵画の時間」
<https://kaiga.nohra.tokyo/entry/codex>

⁶ ラディスラオ・レティ編(小野健一他訳)、前掲書、p.291.

⁷ 同掲書、pp.288-291.

⁸ プラド美術館公式ホームページ <https://www.museodelprado.es/en/the-collection/art-work/the-mona-lisa/80c9b279-5c80-4d29-b72d-b19cdca6601cP>

⁹ 日本経済新聞、「自転車の創案 ダビンチでない?」、1997年10月17日夕刊.

¹⁰ 自転車産業振興協会企画室長であった佐野裕二は自著の中で、最終的にダ・ヴィンチ自身が描いたことには疑問を呈しているが「1965年（昭和四〇）年、スペインのマドリッド国立図書館で、レオナルド研究者たちが長年にわたって探し求めていたレオナルド・ダ・ヴィンチの遺稿が発見された。[...] このマドリッド遺稿の裏面に、自転車の絵が描かれていることが分かり、研究者のあいだでさらに興奮が高まった」と記している。「ダ・ヴィンチのマドリッド遺稿」、『自転車の文化』、pp.24-28.

¹¹ 例えば、

Critical Cycling、「現実の荒野を駆ける空想の自転車たち」（2018年8月15日）

<http://criticalcycling.com/2018/08/historical-fake-bicycles/>、

¹² ラディスラオ・レティ編（小野健一他訳）、前掲書、p.6.

¹³ Biblioteca Nacional de España,
<http://leonardo.bne.es/index.html>

¹⁴ Top 10 Hell,
<http://top10hell.com/top-10-countries-with-most-bicycles-per-capita/>

¹⁵ 自転車産業振興協会、『自転車統計要覧』第51版、p.153.
http://www.jbpi.or.jp/archive_pdf/toukeiouran_51.pdf

¹⁶ 同掲資料、p.153.

¹⁷ GESOP, '*Barómetro de la Bicicleta en España*', p.24.
<https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2017/11/RCxB-Bar%C3%B3metro-de-la-Bicicleta-en-Espa%C3%B1a-2017-Informe.pdf>

¹⁸ ワールド・データ・アトラス 2017、<https://jp.knoema.com/atlas/%E3%82%B9%E3%83%9A%E3%82%A4%E3%83%B3/%E4%BA%BA%E5%8F%A3>

¹⁹ Bikester, '*¿Cuánto usamos la bicicleta en España? Estudio de 2017*',
<https://www.bikester.es/info/uso-bicicleta-espana-2017/>

²⁰ 同掲資料

²¹ Global Note, 「世界の自動車生産台数 国別ランキング・推移」、

<https://www.globalnote.jp/post-3184.html>

²² GESOP、前掲資料、p.17.

²³ 同掲資料、p.20.

²⁴ 同掲資料、p.27, p.57.

²⁵ Lifehacker、「自転車に乗ることは自由を手に入れること-オランダの自転車事情-」、
https://www.lifehacker.jp/2017/12/171220_bicycle-situation-in-netherlands.html

²⁶ 1995年に企業に対する税制上の優遇制度「フィエツ・ファン・デ・ザーク（企業の自転車）Fiets van de zaak」が導入された。これによって企業には、以下の2つの選択肢が与えられた：①雇用者が自転車購入費用を払い、従業員の所得からその費用を差し引く。この場合、従業員は749ユーロまで所得税を支払う必要がない。②雇用者が自転車購入費用を払い、その所有権を保持したまま、従業員に貸与する。購入費用が749ユーロ以下の場合、非課税となる。対象従業員は、往復15キロ以上、かつ年間勤務日数の半数以上を自転車で通勤することが条件。

従業員が職務で自己所有の自転車利用する場合は、0.19ユーロ/Kmを払い戻さなければならない。

松本秀暢、「オランダの自転車利用について-アムステルダムを対象にして-」、p.56.

²⁷ ドイツ大使館 on Twitter（公式アカウント）、
<https://twitter.com/GermanyInJapan/status/1109990850560446466>

²⁸ 市村操一、近藤昭彦、「散歩の文化史」(2)『東京成徳大学研究紀要-人文学部・応用心理学部-』、p.158、2010.

²⁹ 角田哲康、「良きキリスト者と生ハム」、pp.57-58.

³⁰ GESOP、前掲資料、p.29.

³¹ eptrurismo、
<https://www.europapress.es/turismo/nacional/noticia-espana-bate-record-2018-826-millones-turistas-extranjeros-09-31-mas-gasto-20190116130415.html>

³² Forbes Japan、
<https://forbesjapan.com/articles/detail/30776?n=1&e=21302>

³³ FNN PRIME、「全裸買い物客事件も発生！観光

立国 2 位のスペインに学ぶインバウンドの光と影」(2019 年 2 月 19 日)、

<https://www.fnn.jp/posts/00425070HDK>

³⁴ 宮尾茂、「スペインにおける臓器移植に関する法規制とわが国の臓器移植法との比較」、p.87.

³⁵ NNA EUROPE ヨーロッパ経済ニュース、「スペイン、臓器移植の件数で世界をリード」、

<https://europe.nna.jp/news/show/1598281>

³⁶ eltiempo.es,

<https://noticias.eltiempo.es/ciudades-mas-carril-bici-espana/>

³⁷ 同掲資料

³⁸ この規制については、以下に詳しい。

[europapres](http://europapres.es)、

<https://www.europapress.es/sociedad/noticia-medidas-restriccion-traffic-plantean-madrid-si-aumenta-contaminacion-20151112133609.html>

³⁹ Madrid Convention Bureau、

<https://www.esmadrid.com/ja/madoridodenoyun-zhuan>

⁴⁰ 海外 EV 政策情報、「スペイン、マドリド市長「低排出ゾーン」廃止に言及-環境移行省等は EU 要件を懸念」、(2019 年 6 月 4 日)、

<https://ecocar-policy.jp/article/201906001/>

⁴¹ eldiario.es、

https://www.eldiario.es/madrid/Madrid-Central-provocara-aumento-traffic_0_914108767.html

⁴² プラド美術館公式ホームページ、

<https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/duelo-a-garrotazos/2f2f2e12-ed09-45dd-805d-f38162c5beaf>

⁴³ José Ortega y Gasset, *En torno a Galileo*, p.422.

オルテガ・イ・ガセット (アンセルモ・マタイス、佐々木孝訳)、『ガリレオを巡って』、pp.99-100.