

新連載：

「自転車の歴史と交通教育」

交通教育 NPO OSCN 代表 片山 昇

第 1 回 「私的自転車史」

～二輪車を愛する者として～

私の自転車史の約 45 年間は、19 世紀 2 輪誕生史からの経緯をトレースしてきたにすぎないと、今思う。

自転車やモーターサイクルを通じた私自身の学びの歴史は、自らが望んだ体験的学習であり、そこから学び取った価値観に裏付けられた世界の筈であった。

それ故、乗り物文化の源がどこにあるのか、という点には、長い間、関心を持たなかった。

～ある本との出会い～

今回、連載のきっかけとなったのは、図書館所蔵の 2 冊の本。一つは、「The Badminton Library of Sports and Pastimes」叢書の「Cycling」(※1)。もう一つは、「サイクリング・ユートピア フランクパターソン画集」(※2)。どちらも、19 世紀～20 世紀初頭の英国が舞台。自転車世界史を理解する上で、貴重な文献だ。

これらの文献との出会いから、私のフィールドワーク的実践研究テーマ「交通教育の現代的課題の追求と解決」に、歴史的側面からの解釈を重ねたい、という欲求が生まれた。

～空き地と自転車～

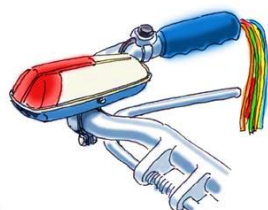
連載第 1 回では、恥ずかしながら、私自身のこれまでの自転車史を述べてみたい。

私は、1967 年、東京都練馬区に生まれた。オーケストラでバイオリンを弾く父と書道家の母。道具を大切に扱い、技術の練習に励む両親の姿を見て育った。

小学 1 年生の時、5 歳上の兄の自転車を買った。当時、家の周辺には子どもたちが自転車を乗り回せる空き地が残っていて、近所の友だちや兄、父から自転車の乗り方を教わった。

自転車に乗れた瞬間の、羽が生えたような浮揚感と感動を、今でも覚えている。

(絵：寺尾正継 ※3)



～交通戦争と交通公園～

1960 年代前後の

日本社会は、高度経済成長に伴うモータリゼーションで自動車台数の急激な増加が見られた。同時に「交通戦争」(第一次)が社会問題化した時代でもある。

子どもたちを守るための交通対策が叫ばれ、建設省の主導の下に全国各地に誕生したのが「交通公園(交通児童遊園)」(※4)である。

私も父親に連れられ、都内の交通公園に行った記憶がある。怖そうな指導員から注意を受けながら、不安と緊張を感じつつ、自転車や足漕ぎカートで模擬コースを走行した。ルールにそった通行を意識させられた初めての瞬間である。

当時、ナショナル自転車工業創設者の松下幸之助氏(※5)は、総額 50 億円を「児童の交通等災害防止対策資金」として各自治体に寄付した。それが、全国各地に誕生した交通公園造りにも活用されていったそうである。

～トラック野郎とサイクル野郎～

1977 年、小学校 3 年生の頃、映画「トラック野郎」(1975-79 東映)の影響で、デコトラ装飾が流行った。私も自転車用のイルミネーションを付け、車に似せたマッドフラップを追加装備。セミドロップハンドルでフラッシャー付きのジュニアスポーツ車の改造と整備に夢中だった。

自転車屋さん、部品の装着方法を教えてくれた。当時は、各町に個人商店的に数多く存在した。父からも基本的な整備方法も教わった。チェーンの給脂や、空気の入れ方など。(絵：寺尾正継 ※3)



1961 年に制定された「スポーツ振興法」や 1964 年の「東京オリンピック」の影響の下、国がサイクリングを健全なスポーツとして奨励し、専用道路やサイクリングターミナル(※6)等のインフラ整備が進んでいた時代だ。国産自転車メーカーも、スポーツ用自転車の開発と販売に注力していた。

さらに、1964 年、サイクリングを普及啓発する機関として、財団法人日本サイクリング協会(Japan Cycling Association, JCA)(※7)が発足。休日のレジャーとして社会認知が進んでいった。

また、サイクリングをスポーツや冒険として扱った漫画「サイクル野郎」(1971-79 少年キング連載/荘司としお)が反響を呼んだのもこの頃だ。私も少なからず影響を受けた。

～挑戦！遠距離サイクリング～

昭和 54 年(1979 年)、小学 6 年生の夏休み。仲間と二人で、東京都練馬区から群馬県の高崎白衣

大観音まで、往復200kmの遠距離サイクリングを計画した。

自動車の交通量は、とても激しかった。埼玉や群馬と、東京とを結ぶ幹線道路であったし、東京から北上する、関越自動車道等の高速自動車道も未完成区間が多かったからだろう。

自転車の死亡事故激増を受け、昭和45年(1970年)に道路交通法の改正があり、自転車の歩道通行が認められた。自転車を自動車と分離する施策である。

私たちの遠距離サイクリングも、段差の多い歩道をガタゴトと通行する旅となった。

～冒険の条件～

この冒険には、父親から事前に、2つの条件が出された。一つ目は、詳細な計画書を作成すること。二つ目は、装備や整備を万端に整え、必要な所持金を含めて承諾を得ること。

私は必死になって、計画書作りをした。サイクリングマップ掲載の計画の立て方を参考にし、鳥山新一氏(※8)の子ども向けサイクリング啓蒙書を図書館で探した。

冒険当日、朝4時に出発。途中、激しい雷雨に遭い、体力を大幅に消耗。目的地に到達し、20時間後の夜中2時、疲れ果てて自宅に戻った。

父親からは、電話の一本もかけなかったことをひどく叱られた。

～二輪車熱は加速～

中学生では、サイクリングの小旅行専用車(ランドナー/Randonneur 伝説)を手に入れ、高校生、大学生の時には日本各地を自転車旅行で巡った。大学では、サイクリング同好会の立ち上げメンバーともなり、サイクリング部を引退した3年後半からは、オートバイ競技の世界へと走り続けていくこととなった。そして、8年ほど前から、自転車を基軸としたいいわゆる交通(安全)教育団体を主宰することとなる。この辺りの経緯については、次号以降に織り交ぜて紹介をさせて頂くこととする。

～図書館との出会い～

私と「体育とスポーツの図書館」の出会いは、2013年の秋。『自転車の本 特別公開—美しい自転車、元気なサイクリスト』というミニ展示を訪問したことに始まる。

それ以前から、足助の風土に惹かれ、多くの自転車仲間をこの周辺への小旅行に誘っていた。

小学校の教員だった私は、ある日、同僚から、この山間の図書館のことを聞くこととなる。

こうして、図書館を初めて訪れてから6年。SL通信でも何度か自転車論を述べさせて頂いた。

英国文献との出会いから、私の「交通教育研究」は一層深まっていった。私にとって、二輪車とは自

己のアイデンティティ確立の大切な道具であった。自転車やオートバイでレース競技にも傾倒し、二輪車は、まぎれもなく「スポーツ」でもあった。そこには、新世界や新境地に到達したいという熱意。不安と挑戦。安全に成し遂げるための試行錯誤。これにより形成された私的自転車史がある。

～次回予告「英国サイクリング史と日本サイクリング史のつながり」～

第2回以降は、先述の文献を読み解きながら「自転車世界史からみた交通教育」についての論を展開していこうと思う。拙文で恐縮ながら、日本や世界の、過去から現在への自転車旅行に、しばしお付き合いいただければ幸甚である。

「注」

(※1)「Cycling」1887年初版～1895年第5版。19世紀末イギリスでの伝統的、近代的スポーツの解説・入門書 Badminton 叢書の一つ。

(※2) フランク・パターソン(1871～1952・英国) 画家。自転車愛好家として、サイクリング風景のペン画を60年余りに渡り描き続けた。当画集は当時自転車雑誌に掲載されたペン画から収集され出版されたもの。出版2013年/文遊社

(※3) 絵：寺尾正継 OSCN 副代表。商業デザイナーとして自転車フレームのカラーリング等も手がける。寺尾氏の子ども時代の自転車を描いた2台が、当時の私の自転車と同じタイプであったので、御厚意により掲載させて頂いた。

(※4) 1960年代後半から70年代前半に全国各地で次々に誕生。現在では、大部分の交通児童遊園が、閉鎖又は、通常の児童公園に転用された。

(※5) 9歳で火鉢店に丁稚奉公に出され、後に奉公先を五代自転車に移した。この経験は後のナショナル自転車工業(現：パナソニックサイクルテック株式会社)設立のきっかけとなる。

(※6) 1970年以降、サイクリング旅行を楽しむ為の施設が地方自治体により全国各地に設置された。

(※7) 現在は、公益財団法人。サイクリング普及推進を目的とする公益事業を行う財団法人として、当時の文部大臣から認可され設立された。

(※8) 鳥山新一(1919生) 東京大学医学部卒業ヨーロッパを現地調査し、自転車の基礎理論研究に着手。サイクリング啓蒙者として、又、数多くの知識書の著者として、日本の第一人者。

(著者略歴)

1967年8月25日生まれ(51歳) 愛知県尾張旭市在住 公立大学法人都留文科大学文学部初等教育学科 卒業

(現) 交通教育NPO OSCNじてんしゃスクール代表(創設)・教育コンサルタント(交通安全教育指導・英語学習指導)

(元) モーターサイクルオフロード競技プロレーサー・二輪部品開発及び雑誌社テストレーサー・二輪部品メーカー管理職・愛知県小学校教員

※ 交通教育NPO OSCNじてんしゃスクールHP

www.oscn-school.org