

「二輪車のスポーツ ～その認識と教育～」

第5回「自転車スポーツ普及の祖～昭和～」

交通教育NPO OSCNじてんしゃスクール 代表
片山 昇

～しまなみ・ハマイチ・アワイチ・ビワイチ～

「しまなみ海道サイクリングロード」はサイクリストには「しまなみ」として広く認知されている。広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ日本初の海峡横断70km自転車道。1999年（平成11年）に瀬戸内海上に全線開通した。

2017年（平成29年）「自転車活用推進法」が施行されて以降、サイクルツーリズムの一環として、国が唱導し地方自治体が後押し、民間企業や愛好家の協力の下に我が国を代表するサイクルルートとして国の指定となる動きが活発だ。

ハマイチ・アワイチ・ビワイチも、サイクリストにとっては近年、なじみのある言葉となった。

「ハマイチ」は 浜名湖一周 約70km。

「アワイチ」は 淡路島一周 約150km。

「ビワイチ」は 琵琶湖一周 約200km。

日本全国からサイクリストが訪れる。

「しまなみ」と「ビワイチ」は、2019年（令和元年）に「日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートが本格始動」（※1）したとして、国土交通省によりナショナルサイクルルート（※2）として指定されている。



私は「しまなみ」を数年前に走行。今年2月に「ハマイチ」、3月に「アワイチ」、4月には「ビワイチ」を体験。ロングライド向けに調整したロード用自転車で満喫した。
(写真左※3)

いずれのルートも70～200kmに及ぶ長距離。身体や自転車機材の入念な準備と不測の状況も想定した十分な旅程計画が望ましい。また、通行の際に事故防止や社会環境に迷惑をかけない交通行動（道交法遵守・歩行者優先）を心がける必要がある。

車道左側や自転車歩行者専用道上には、矢羽やルート表示がありハード面での整備は整いつつある。

ただし、海や湖沿いの道は、気温と風による影響を受けやすい。走行日数や時期を熟慮することは、疲労軽減や事故防止につながり、ルート満喫の為の大切な要素と言える。計画段階で、通行する地域の情報収集をして思案を巡らせる。これもまた、長距離サイクリングの楽しみの一つと言えよう。

「ビワイチ」では「びわ湖一周サイクリング認定システム」（※4）に登録すれば、スマホGPSと連動のクイズ形式ラリーが楽しめる。チェックポイ

ントは湖岸沿いの観光名所や道の駅に設置。数10キロ走行すると、絶妙なタイミングで次のチェックポイントが現れ、適時休憩をとることができる。新時代の実に効果的なシステムだった。走行後の申請（有料）で認定証（写真下左）と認定ステッカーが届く。認定証には琵琶湖の鞆紙が用いられていた。



今年4月には『ビワイチ公式ガイドブック』（輪の国びわ湖推進協議会制作、八重洲出版）が刊行。地域の愛好家目線から、各自のペースで名所巡りをゆったりと満喫できる工夫がある。準備、装備、通行ルールやマナー、無理なく自転車で楽しんでという願いが趣のある絵などから伝わる。（写真上右）

平成末期から令和にかけて、国の自転車活用に関する法整備と共に、ハードとソフト両面からのサイクリング普及が官民協働により活発化している。

～ 「昭和」 自転車スポーツ普及の祖 ～

近年の「しまなみ」等の取り組みは、サイクルツーリズムによる地域活性やエコモビリティ観点からの経済環境両面での自転車振興策が主軸にある。

自転車やサイクリングというスポーツを社会で有効に活用する為の法整備等、国家が関わるような前項に述べた施策は、最近始まったことでは無い。

半世紀前、戦後復興を終え高度経済成長渦中の「昭和」後期にも存在した。それが、自転車スポーツの市民普及への祖たる源流として認められる。

1961年（昭和35年）「スポーツ振興法」が制定される。戦後、野外活動を含めたレクリエーション活動（※5）が教育の一環とされたこともあり、1960～70年代にかけて、文部省や文部省認可（当時）のサイクリング協会等もサイクリングの教育的活用を唱導した。日本全国の各地域や学校等にも、サイクリングクラブが数多く誕生している。

当時は、第一次交通戦争激化の時期とも重なる。その社会状況も一要因となり、1970年には「自転車道の整備に関する法律」も制定される。

これを受けて1973年以降、レクリエーション目的の意味合いも強かったようだが、「太平洋岸自転車道」構想（現ナショナルサイクルルート指定）が誕生する。全長1,487km、通過自治体は6県89市町村に及ぶ自転車道整備が始動。（※6）

こうして「昭和」は、子どもから大人まで多くの市民を、サイクリングの世界へと誘い始める。

～ 二人の先達 ～

欧米に比べ、自転車普及の遅かった日本だが、第2次世界大戦前から遠乗りや競走などのスポーツと

して自転車を愛好していた先達がいた。中でも、啓蒙書や実用書など多くの著作を残し、戦後の自転車スポーツ普及に尽力したお二人を紹介する。

ロードレース競技の世界では、高橋長敏（1919－2005）。サイクルツーリングの世界では、鳥山新一（1921－2021）がいる。

彼らは、大戦を兵士として経験。そのやり場のない思いを胸に、漸く訪れた平和な昭和で自転車スポーツを人々が享受できるように普及に邁進する。

このスポーツを科学的・論理的に体系づける為に自らの愛好家としての経験や先進国欧米の知見を基に、周囲（関連団体・行政・メーカー）を積極的に支援した。実用書や専門誌等の連載には、様々な調査や実践研究結果が分かりやすく著されている。

～ 北支派遣第五十九師団自転車隊 高橋 ～

高橋長敏は、戦前から自転車競技やサイクリングに傾倒、自転車店の傍ら普及活動も行っていた。戦中は自転車隊の隊員として中国大陸を転戦。帰国後は東京三田で自転車店を再開。店名「山王スポーツ」のキャッチフレーズを「生きている喜び」とした。1980年代前後にはロードレース競技普及の為の指南書（右写真※7）を数多く上梓。

スキル論に終始せず、競技の意義やスポーツの歴史認識もおさえた上で自らの自転車競技論を展開している。（※8）また日本自転車連盟の役員として世界各地へ競技を通じた交流に出向いている。

晩年1990年以降に、戦時の自転車部隊等での経験を記録小説にして数冊出版している。（※9）



～ 戦艦大和軍医 鳥山 ～

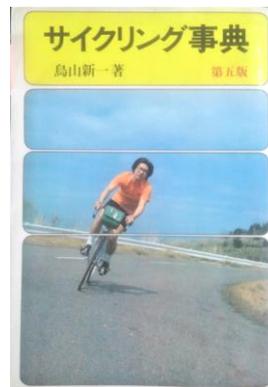
学生時代からサイクリング（遠乗りや競技）を嗜んでいた鳥山新一。東京帝大医学部を1942年に卒業し、軍医とし戦艦大和に搭乗した経験をもつ。戦後は医師を続けずに、かねてより理想として描いていた自転車普及の道に進むことを決意。

「戦争が終わったら、もう好きなことをやろうと決めた。で、自転車だ」（※シクロツーリスト旅と自転車2010 Vol.1 記事より鳥山の言）

1952年、通産省（現 経産省）の依頼で、欧州の自転車文化を研究する任に就く。同年、鳥山研究所を設立。自転車の基礎理論の研究を開始する。

欧州フランスのサイクリングスタイルを礎とした楽しみ方、また、健康をキーワードとした運動生理学上の効果を周知した。戦前の集団化ではなく個人スポーツとしてのサイクリング普及を目指した。日本サイクリング協会や自転車メーカー等に対しても自転車スポーツ普及に大きな影響力をもった。

私が、小学生の頃から愛好するランドナーという文化は、鳥山が日本での普及に尽力したサイクリングスタイルだ。氏の著作は、数度も版を重ねた事典から、実用書やサイクリングマップなど、数十冊に上る。その中の幾つかは、少年青年時代の私の愛読書となった。（右写真※10）



～ 両氏にとってのサイクリング ～

高橋は、自転車競技で勝つことを目的とした著述も多い。但し、その原点に、戦地から生還後の人生で、生きている喜びを自転車という運動を通じて多くの人々と共有したいという願いが読み取れる。

戦前戦後を通じ、多くの青少年とサイクリングの世界を共有した。また、自身の国体選手としてのロードレース経験を生かして、戦後は海外の選手との交流を重ね、自転車スポーツの国を超えた共有を心の底から謳歌している。図書館の蔵書「ニューサイクリング」誌（1968年1月号, No42号）に、当時50歳の氏の「国破れて自転車あり」という随筆がある。自転車への思いや鳥山についても触れられている。往時の自転車界の状況も分かり実に興味深い。

鳥山の世界観については、「わが国サイクリング史の一断面-鳥山新一のサイクリング哲学とその歴史的意義-」（2014 上野継義、京都産業大学論集社会学系列）の分析が参考になる。（※11）その巻末に、次のような鳥山の言が引用されている。

「その人の心の欲求に従って走ってこそサイクリングなのです。つまり、サイクリングというのは 本当は身体的活動を通じて表れたその人の精神活動なのです」（鳥山1980）

高橋も鳥山も、サイクリング（競技・サイクルツーリング）を「束縛から解放され自由を体現できるような乗り物」としたイメージで表現していることが多い。しかし、彼らの思想の根底に、交通社会人として交通ルール遵守を当然のこととして押さえた上でという視点があることを見逃してはならない。

著述の指南書等でも、計画性とルール遵守による安全運転を土台とし、その上で自転車による運動やスポーツを奨励している。

命の重さを、身に染みて理解している両氏であれば尚更のことであろう。

前掲の『サイクリング事典』（鳥山, 1981）「サイクリングと交通法規」（p191）から引用する。

「サイクリングを安全に行うには、公共の道路を他の交通機関、歩行者と共同で使うために、最小限必要な約束事を守る必要がある。これを定めているのがいわゆる交通法規である。（中略）こうした法令や政令、規則を正しく理解し、かつ実行することが安全サイクリングのためにも大切であるにもかかわ

らず、こうした法令で決められていることの内容を知らない人が多い上に、なかには、これらは主として自動車を対象としたものだから自転車は守らなくてもいいんだと考えているようなひどい人さえみうけられる。ぜひこれらを正しく理解して安全なサイクリングを行うようにしてほしい」

先達の著述から、まもなく半世紀が経つ。

ハードやソフト面での自転車振興施策は、近年大きな前身を見せる。その一方で、二輪車も含めた交通社会人を育てる基礎教育は、どこに求められてきたか。そして、その経緯は、さらに考察を深める。

今回は、「漫画と専門誌にみる二輪車像の変遷」と題し論じる。

～ 注釈と参考文献 ～

(※1) 国土交通省 PressRelease より抜粋

令和元年11月7日付、自転車活用推進本部

「第1次ナショナルサイクルルート」を指定しました！」

www.mlit.go.jp/report/press/content/001315541.pdf

(※2) 「ナショナルサイクルルート」は、国土交通省によれば、「サイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくもの」。ハード面では、車道の左側の自転車走行空間整備や自転車も通行可能な歩道や自転車専用道等の整備を含み、ソフト面では、各地域の観光施策との連携施策を含む。現時点の指定は6ルート。

<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/>

(※3) 海のような琵琶湖を望む滋賀県守山市「サイクリストの聖地碑」前にて撮影(2022年3月)

(※4) 「びわ湖一周サイクリング認定システム」

滋賀県守山市にある「輪の国びわ湖推進協議会事務局」が運営

<https://www.biwakol.jp/support/authorize>

(※5) 「レクリエーション運動」終戦直後はGHQによるガス抜き政策の一環、さらに1950年以降は国の社会教育の一環として、ダンス、ワンダーフォーゲル、サイクリング、ユース・ホステル運動、ハイキングやキャンプ等が奨励され、生活も豊かになり始めた市民の間にレジャーとして急速に普及した。

(※6) 参考「太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定に向けた取組」古田智菜実、中部地方整備局道路部交通対策課

(※7) 『自転車競技に勝つ』栄光出版社, 1981, p303

『ロードレースの走法—自転車競技入門—(栄光出版社、p 338、1974 初版、1980 第三刷)

『サイクルロードレース入門』(栄光出版社, 1985) 等

(※8) 『自転車競技に勝つ』(1981)の「スポーツの歴史から」項中p 270～281で、イギリスでのスポーツのとらえ方について触れている。氏の自転車哲学は、世界のスポーツの歴史的変遷についての認識をふまえていることが伺える。以下一部引用「英国のスポーツが格調高いものであるのは、その規則のせいではなく、スポーツを支配している高い理想にあることを、我われはともすれば忘れがちである」(p 275)

(※9) 『自転車隊の四季』(栄光出版社, 1989)

『SLの戦士たち—第110号装甲列車隊の生還』(栄光出版社, 1996)

『虎口の難—義和団事件始末記』(元就出版, 2001)

『玉砕前夜』(叢文社, 2004)

(※10) 『サイクリング事典』(鳥山新一, ペリかん社, 1971 初版 1981 第五版, p 436)

(※11) 2014 上野継義は、この論文中「学校スポーツの民主化」で、1960～1970年代に学校教育の場で推奨された集団サイクリングとしての「サイクリングのとらえられ方」に対する鳥山の思いを分析している。以下論文より引用。

～深読みが許されるならば、このとき彼(鳥山)は、集団サイクリングに「昔の軍隊」を連想し、とくに教育関係者の「誤った先入観」に問題の根の深さを感じていたことから推して、個人の自由や自主性よりも集団規律を重んずる戦時の文化的遺産を学校から一掃したいとの願いがあったのではないか。～