

「二輪車のスポーツ ～その認識と教育～」

第1回「二輪車：自転車とオートバイとは」

交通教育 NPO OSCN じてんしゃスクール 代表

片山 昇

～ はじめに ～

前回の連載「自転車の歴史と交通教育」(2019年)から1年半。再び、声をかけて下さった図書館の皆様、心より感謝している。

新連載では、「二輪車のスポーツ」をテーマにスポーツとしての「楽しさ」と、その為に必要となる「基本」について考察を深めたい。

～ モータースポーツの「道場」 ～

前回の連載ではあまり触れ無かったが、自転車のスポーツ・サイクリングと共に、私が20代で熱心に取組んだのが、オフロード・オートバイレースだ。大学サイクリング部の引退後、往年の名選手、鈴木秀明(全日本モトクロスチャンピオン)(※1)の主宰する「秀明道場」の門下生となった。そこで、オフロード・オートバイレースの「技術と基本」を学ぶことになる。

準備と練習をした分だけ、競技者としての成長を実感できる世界に、大学までの受験勉強の世界とは異なる学びの世界を感じとっていく。

徐々に様々なレースで入賞や優勝を重ねる中に「速く走って他者に競り勝ちたい」、「表彰台に立ちたい」、「スポンサーを獲得したい」、そういった思いの虜となっていった。

ある日、師匠から「他人に勝つ前に、自分に勝て」という言葉をかけられる。

あれから、30年の歳月が流れ、師の言葉を反芻している。「自分の状態を十分に理解し、足りない部分を高める為の研鑽を積む。その末に、他者と競い合う競技者としての資格が生まれる」ということだったように思う。

競技上での勝敗は、今振り返ると、ほんの瞬間の副産物に過ぎない。

私は、師匠、鈴木秀明からオートバイレースの「基本」を学んだ。

上：記念 T シャツ 2021 の背面デザイン。1973年当時の鈴木秀明とヤマハのサスペンション開発者名が印刷されている(※2)

～ オリンピックの「基本」とは ～

鈴木秀明の言葉には、柔道・スポーツ・教育分野の発展や、日本のオリンピック初参加に尽力した「嘉納治五郎」の「尽己埃成」(おのれをつくしてなるをまつ)に通じるものを感じる。

そこで、オリンピックでの「二輪車」について少しでも触れよう。

オリンピックには、「二輪車のスポーツ」の

1つ、「自転車競技」が数多く採用されてきた。

現在では、「BMX」・「マウンテンバイク」・「ロード」・「トラック」の4類型に大別される。さらに、競技内容によって11種目(男女別では22種目)に細分化されている。「TOKYO 2020」では新たに、BMX (Bicycle Moto Cross) の「フリースタイル・パーク」と、トラック競技の「女子マディソン」が採用となった。

この様々なスポーツを飲み込む競技大会で将来オートバイレースを含めたモータースポーツも、競技として採用される日が来るのか。

その頃には、最近話題に上る、電子機器を用いた「e-sports」(electronic sports)と共に、同じ「e」の頭文字がついた、動力に化石燃料を燃やさない電動 electrical な「e-motorsport」も、競技として採用されるのかもしれない。

さらに、それら2つの「e」に、「自動運転」の「a」(autonomous)を掛け合わせ、人間はプログラミングを行うだけで実際には操縦しないような競技も、検討される日が来るのだろうか。

一体、オリンピックとは何か。

有識者だけでなく、市民一人一人が、その「基本」となった概念や定義を再確認し、存在意義について考え、意見をする時期にきていると思う。

～ 「二輪車」の概念 ～

さて、本連載のテーマにもどる。

みなさんは、「二輪車」と聞いて、何をイメージするのだろうか。

動力源のある「自動二輪車」や「自転車」辺りを思い浮かべる方が多いかもしれない。本連載のタイトルを、「二輪車スポーツ」としたので、本連載で述べるところの「二輪車」について、まずはその概念を確認したい。『広辞苑』では、その車体の構造面から、「車輪の二つある車」と説明されている。つまり、人力荷車(大八車)、牛車馬車、人力車、自転車、原動機付自転車(～50cc)、自動二輪車(51cc～)などが、日本の交通史上で該当してくる。今や、公道を合法的に走行し始めたキックボード(電動スクーター)や、Segway®等の乗り物にまで、広く当てはまる。

二つの車輪が、自転車やオートバイのように縦並びか、或いは、人力車やSegway®のように横並びかで、車体の左右方向や前後方向の安定性が大きく異なってくる。また、「三輪車」や「四輪車」とは異なり、バランスを保って自立走行する為には、「一輪車」同様、人間や科学の力が不可欠となる。それが「二輪車」と言える。



(※3) レーサー時代の私 専門誌車両テスト記事より

～ 「自転車」・「オートバイ」日本での定義 ～

本連載で扱う「二輪車」は、「自転車」と「オ

オートバイ」だ。昭和以降、構造面ではこれら2つの中間のような二輪車(※4)も登場してきたが、最大の相違点は、人力がペダル等に作用した駆動による走行か、エンジンや電動モーター等の動力源による走行かの違いである。道路交通法(以下、道交法)では、どちらも「車両」の扱いとなる。

「自転車」は「軽車両」に当たる。車両の一種ではあるものの、運転免許証もナンバープレート(※5/鑑札)も現在必要とされない。道交法上では車体の形状や特徴によって「普通自転車」(※6)と、そうではないものに大別され、走行可能な道路も異なるのだが、それを知る人は少ない。

又、幼児・児童用の「キックバイク(ランニングバイク)」(足蹴り二輪車)は、その構造面から道交法上の「自転車」には当たらず、「子ども用2輪遊具(玩具)」としての位置づけになる。つまり、「交通のひんぱんな道路(歩道や車道の一般公道)」での使用は法律上禁止されている。しかし、これも又正確に理解している保護者は少ない。

「オートバイ」は、ガソリンエンジンや電動モーターの排気量や出力(パワー)により、「原動機付自転車」(1種・2種)や「自動二輪車」(普通自動二輪車と大型自動二輪車)と、道交法上での区別がされている。公道を走る為にはナンバープレートと該当する免許証が必要ということになる。(※7)

～ 外来語ではない「オートバイ」～

「自転車」を表す呼称は、英語圏では、「bicycle」、「bike」、「cycle」、「two wheeler」等が用いられる。日本では、「サイクル」「チャリコ」「ケッタ(マシーン)」「ジテコ」等と、俗語も含めて呼ばれてきた。

「オートバイ」という呼称は、あたかも外来語のようだ。しかし、実は、日本発祥の言葉だ。

「Auto+Bike」からなる和製英語で、英語圏の国々では一般的な言葉ではない。この呼称は、1923年創刊の月刊『オートバイ』の誌名から定着したという説が有力である。(※8)

英語圏では、日本人が「オートバイ」と呼ぶ「二輪車」は、「motorcycle」、「motorbike」(※9)、「two wheeler」。或いは、短く「moto」、「bike」と呼ばれたりする。又、車種によっては、「scooter」(スクーター)「moped」(ペダル付オートバイ)と呼ぶ場合もある。

一方、日本での「オートバイ」は、「バタバタ」、「ペケペケ」、「モーターサイクル」、「バイク」「単車」、「自動二輪車(自二)」、「原チャリ」、「スクーター」、「モペット」等と、大正から昭和にかけて様々な言葉で呼ばれ、市民の間に急速に普及していったのである。

これらの呼称の種類を整理し、その語源を少しばかり紐解くだけでも、欧米から伝来して日本に定着した「二輪車」の文化史について、その一端を伺うことができる。

ところで、「バイク」(bike)という呼称は、ちょっとばかり厄介だ。この呼称、日本では「オートバイ」と同義語で用いられることが多いが、英

語圏では「bike」は「自転車」を指すものとしても一般的に用いられている。

そこで、本連載では、曖昧さを回避する為、これ以降、「バイク」という呼称を用いない。動力付き二輪車については、日本人が定着させた呼称「オートバイ」を用いることを「基本」とする。

今回は、「二輪車の絵本と、スポーツとしての特異性」についてご紹介したい。

～ 注釈 ～

(※1) 1970年代の日本のモータースポーツ黎明期を牽引。全日本モトクロス選手権で、何度もチャンピオンに輝き、「ヤマハ発動機」や「無限」の契約選手として活躍。「闘志」・「忍耐」・「俺を見よ」・「迷わず飛べ」等のフレーズと共に、生涯現役を貫く。体育とスポーツの図書館にも関連誌が所蔵されている。以下。

・『モトクロス黄金時代—1960's—1990's』八重洲出版 2010
・『RACERS・レーサーズ・Vol.58 無限』三栄書房 2020

(※2) ヤマハ モノクロスサスペンション Legend T shirt。
1973年、ヤマハ発動機は社運を賭け「モノクロスサスペンション」を開発。全日本モトクロスに実戦投入し、250ccクラスにおいて、鈴木秀明が初優勝を飾る。当時の画期的なサスペンション開発と技術陣の功績を記念し、2021年、Tシャツが制作された。記念非売品として、秀明自らが、当時のヤマハ関係者や秀明道場チーム員等に配布した。ジャンプの背景には、「忍耐」の「忍」の文字が配置されている。

(※3) オートバイのオフロード分野の専門雑誌、月刊『BACK OFF』1996年9月号で私が関わった記事。約3年にわたり、新型車両や新製品等のインプレッションライダーを務めた。この記事は、オーストリアの伝統あるレース車両「KTM」との性能比較を扱ったもの。私は当時、「ホンダ」のマシーン「XR」(400Rと600R)でレースに挑戦していた。当誌は、現在休刊。

(※4) 自転車とオートバイの中間のような「モペッド」。

以下、『ウィキペディア (Wikipedia)』より引用。
「モペッド(moped)はペダル付きのオートバイで、エンジンや電気モーターなどの原動機だけで走行することも、ペダルをこいで人力だけで走行することも可能な車両の総称。Motor(モーター)とPedal(ペダル)が語源とされる。」

(※5/鑑札) 自転車文化センター(東京都品川)の資料によれば日本に自転車が出現し始めた1880年頃より、人力車等の車両同様、徐々に自転車にも車税が課されるようになる。さらに、1900年頃より、車税の支払いと所有者を特定できる「鑑札」の貼付を各自治体が求めるようになった。ナンバープレートのように、泥除け等に装着した。現在は廃止されている。

(※6) 「普通自転車」は、「車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの」(道路交通法第63条の3)と定義されている。道路交通法施行規則第9条の2の2では、車体の大きさは、定められた長さ及び幅を超えないこと等と定められている。

(※7) 公道を走行しないオートバイレース、つまり、サーキット等、レース専用空間でのレースでは、多くの場合、運転免許は不要。レース団体や種目によっては、運転免許とは別の、専用のライセンス取得が必要とされる場合もある。

(※8) 1923年(大正12年)、月刊『オートバイ』創刊。2021年現在も、同誌名で発行継続。現社名は、(株)モーターマガジン社。

(※9) 「motorcycle」や「motorbike」に用いられている「motor」は、神田外語大学HPによると次のように説明されている。「motorはもともと、ラテン語の動詞 movere(動かす)の過去分詞形の motus(運動)に由来する言葉で、原義は『動かす人、もの』である。そこから『モーター』つまり『原動機』となった」。18・19世紀の産業革命時には、石炭や石油等の化石燃料を燃焼して得られる動力源を表す言語として用いられている。

～執筆者略歴～ 片山 昇

1967年生・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
交通教育コーディネーター・愛知県自転車安全教育指導員
令和3年愛知県自転車交通安全教育のあり方検討会議委員
(元)二輪部品開発/雑誌社テストレーサー・愛知県小学校教員