

## 「二輪車のスポーツ ～その認識と教育～」

### 第2回「絵本にみる自転車とオートバイ」

交通教育NPO OSCNじてんしゃスクール 代表  
片山 昇

#### ～ 二輪車ブーム 再来 ～

「コロナ禍で空前のバイクブーム」、「バイク入荷半年待ち 販売3割増」といったタイトルが最近のニュースを飾った。ここでいうバイクとは、オートバイのことだ。

三密を避ける移動手段として選ばれるようになったことや、災禍以前からの傾向として、リターンライダー（※1）の増加なども影響している。最近の誌面では、10年程前に流行った「山ガール」ならぬ「バイク女子」（※2）という俗称も誕生しているようだ。オートバイを運転する女性は、日本では未だに珍しい存在だったのだろうか。

さて、日本経済の安定成長末期の1980年代にも空前のオートバイブームが起きた。4大メーカー各社の月間新車販売数が約4,000～7,000台を記録。HY戦争（※3）と呼ばれるほどの競争激化時代だった。しかし、1990年以降の数十年間は、オートバイ離れのために販売台数が低下を辿った。

それがここに来て、上昇に転じている。およそ半世紀前のブームには遥かに及ばないものの、メーカーによっては販売数1,000台前後を記録する月も出始め、直近の前月比、前年比でも、プラスの伸び率を記録することが多くなっているようだ。（※4）

そして、このオートバイブームを背景に、教習所には入校者が殺到している。ある教習所では、コロナ禍前の約2.5倍だそうだ。

この傾向は、オートバイに限ったことではない。自転車の販売台数も、趣味や通勤通学で利用する人の急増を背景に増加している。コロナ禍は、1980年代以来の二輪車ブームの発端となったのである。

さて、前号では「自転車とオートバイの概念と名称」について述べた。今回は、絵本の内容をもとに二輪車の捉えられ方に触れてみよう。

#### ～ 絵本の中の自転車 ～

2019年、体育とスポーツの図書館は、クラウドファンディングを活用し、「子どもたちにスポーツの絵本を届けたい」を企画された。

そこから私は様々な刺激を受ける。交通教育の研究上でも絵本から新たな視点を学ぶことができた。

『太陽といっしょ』（新宮晋著）には、仲間とのサイクリングの様子が、風やにおいを感じるような絵と言葉で表現されている。自転車をスポーツとして捉えられるようになるための原点的な心象風景を感じた。

それは、作者があとがきで述べるところの「この自転車は世界中どこにでも行ける魔法の乗り物」であり「冒険と発見」の為のツールだ。己の身体能力を基にして、距離的、心理的な行動範囲を広げてくれるような乗り物なのである。そこには、汗と達成感が伴う。

また、『ハラルさんの自転車』（いとうひろし著）と

『じてんしゃにのるひとまねこざる』（H. A. Ray 著）には、曲芸的な愉快な乗り物としての自転車が、アクティブに表現されている。

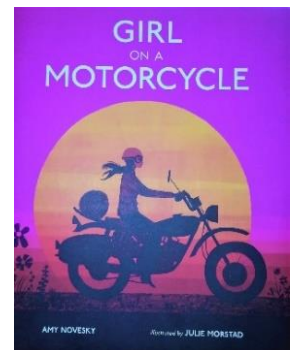
これら3つの絵本では、野山を舞台に走行する空想的なシーンとして描かれており、自転車の持つ楽しさと走らせることで得られる魅力的な世界観を感じることができる。

自転車は、子どもの頃から親しみ、楽しさを伴う乗り物である。それと同時に、行動範囲の広がりと共に自分の可能性を感じさせてくれる乗り物なのである。そんな像が絵本から浮かび上がってくる。

#### ～ 絵本探索 e - Travel ～

私も自転車とオートバイの絵本を探しに、自宅でのe-Travelを楽しんでみた。その途上で、デンマーク（和訳版）とアメリカ（英語版）の本に出会った。

いずれも、実際の交通社会での場面設定で、二輪車文化の先駆けの様子が、史実をベースに、心躍るタッチで描かれている。絵の魅力と共に、二輪文化史の基本にも触れることができる。図書館に所蔵されているので、ご覧頂ければ幸いです。



#### 『 ピーターの自転車 』（上左）

原作：『Lars Peters Cykel』

原作出版社：Gyldendal, デンマーク, 1968

日本での出版：文化出版局（東京）, 1980,

ヴァージニア・アレン・イエンセン 文

イブ・スパン・オルセン 絵・木村由利子 訳

以下、付属説明書より

「ピーターは、6歳のお誕生日に、前からほしかった自転車をもらって大喜び。それを押して街へでかけると、店のおじさん達が、昔の自転車のことをいろいろと話してくれました。」

#### 『 GIRL ON A MOTORCYCLE 』（上右）

出版社：Viking, Penguin Random House LLC USA

New York, 2020

Text: AMY NOVESKY

Illustrated: JULIE MORSTAD

Based on: ANNE-FRANCE DAUTHEVILLE

True story, 1972.

以下、前書きより引用。

「One day, a girl gets on her motorcycle and rides away. She wants to wander the world. To go . . . Elsewhere.

This is the true story of the first woman to ride a motorcycle around the world alone. Each place has something to teach her. Each place is beautiful. And despite many flat

tires and falls, she learns to always get back up and keep riding.」

これら2冊の絵本の舞台は、1970年前後の交通社会先進国の欧米やその周辺の国々だ。二輪車を育んできた歴史的・社会的背景と、欧米の二輪車文化の成熟度合を感じとることができる。

二輪車の魅力、爽快感や達成感を表現しつつ、運転するという行為に、地域文化や交通社会との関りを基本に据えている点がとても興味深い。

## ～ 「スポーツと社会」という視点 ～

SL通信No. 59 (2019年4月号)の「蔵書探索～『スポーツするえほん』～」で出原泰明氏は、そのブックガイドの著者、中川素子氏の仕事について次のように述べている。

「金メダルもの、勝利至上主義のもの、根性ものなどは選ばれていない。その代わりに、スポーツの本来の楽しさや喜びの世界が取り上げられる。また、類書には見られない特徴だが、幼児、子ども向けでありながら『スポーツと社会』の視点をきちんと持っている」。

「スポーツと社会」という視点。まさに、二輪車スポーツの世界でも基本に据えたい視点だと共感する。この視点こそが、二輪車文化の成熟に大きく影響してくると私は考えている。

## ～ 二輪車スポーツの特異性 ～

現在、ブームとなっている二輪車だが、それらのスポーツが日本でも文化として成熟するためには、抜きにできないことがある。

それは、「交通社会において、二輪運転者が、他の交通参加者から共存できる存在として認知されているか否か」という視点だ。ここで、交通教育の成果が重要性を帯びてくることになる。前連載でも述べたように運転以前での歩行者教育の成果も、乗り物運転者としての基礎部分に大きな影響を及ぼしてくるのだ。

二輪車のスポーツと交通社会での運転行為に何の関係があるのか、と疑問に思われるかもしれない。

実は、交通社会に対して、負の影響を及ぼすこともあるのが、二輪車スポーツの特異性なのである。

二輪車をスポーツとして捉えた場合、そのフィールドを、どこに求めるべきかという課題が浮上する。

自転車・オートバイのどちらも、レースなどのスポーツイメージで広報されることも多いので、尚更である。その一方で、テニスコートや、野球場、体育館等のような、二輪車スポーツ専用フィールドは少ない。

スポーツ目的の道具にもなり得る二輪車は、大多数の人々にとっては、移動手段としての存在なのだ。

マラソン大会のように、許可の上で占有する場合を除くと、公道は、スポーツの舞台として存在しているわけではない。サイクリストやモーターサイクリストの身勝手な都合や解釈で、公道をレース場や練習場所にするようなことがあってはならない筈である。

もちろん、公道を自転車やオートバイで、道路交通法に基づき他の交通参加者にも配慮して運転し通行する中で、結果として、運動生理学上からのスポーツとして捉えられるような身体的かつ精神的状態に至ることはあるだろう。数十キロ以上にわたる長距離の移動

(サイクリングやツーリング)であれば尚更だ。

だが、公道では、二輪運転者は交通ルールを遵守し他に迷惑をかけないという認識と励行が大前提だ。公道や他者の土地をスポーツの場と勘違いし、他の交通参加者に危険や迷惑を及ぼす運転をしてはならない。

## ～ 求められる基礎教育 ～

他の交通参加者から認められるような二輪運転者を育てる交通教育が、日本社会では極めて不十分だったと言わざるを得ない。そのように、“今の私”は考えている。

これは、過去の私自身を振り返り、猛省を込めた思いからでもある。考えが至らなかった私は、二輪車でスポーツを公道や無許可のエリア(山間部の林道等)で好き勝手に行ってしまう時期があった。

その後、今から10年ほど前から、二輪車事故を減らすための教育活動を推進するようになり、改めて、二輪車のあり方と向き合うことになる。そして、漸く自分の過ちに気づかされるようになった。

今、二輪車スポーツの発展のために不可欠な要素は何かと問われれば、次の4点を挙げる。

- 1、幼児児童生徒期の歩行者教育を土台とした  
他者に迷惑をかけない交通社会人教育
- 2、公道通行の為の二輪車安全利用教育
- 3、スポーツ的視点からの二輪車安全利用教育
- 4、スポーツ走行専用の二輪車コースの空間整備

公道通行を念頭に置いた場合、オートバイの安全利用教育の中心的な指導機関は、自動車教習所が当てはまる。自転車は免許が必要ないために、その安全利用教育は、家庭や地域社会、そして学校等での指導に委ねられている。

しかし、免許の必要なオートバイや自動車ですら、教習所で学ぶ以前の交通安全教育の成否や、すでに構築されている交通社会での習慣行動が、乗り物の運転にも影響を及ぼす可能性が高いということがある。

運転者は、教習所で学んだ操作技術や知識のみで行動する訳ではない。交通ルールを守り、他者に迷惑をかけないように運転に集中する等、交通社会人としての基本は、子どもの頃からの歩行者教育や、それに基づき形成された日々の交通場面での習慣行動によるところも大きいのである。

絵本からも感じとれたように、二輪車は自己の可能性を広げてくれる乗り物だ。だからこそ、スポーツの名のもとに交通社会の中で自分勝手な使い方をしてはならない。

二輪利用者が増加中の昨今であればこそ、交通社会人としての基礎教育が、今更ながらに重要視されなければならないと感じている。

今回は、10年前に、愛好家が発起人となり誕生した自転車のマウンテンバイクスポーツ専用コース(豊田市三河高原)の経緯と現在について紹介しよう。

## ～ 参考文献(文中記載以外) ～

- ・『太陽といっしょ』(新宮晋著, 2017, クレヨンハウス)
- ・『ハラルさんの自転車』(いとうひろし, 2002, ポプラ社)
- ・『じてんしゃにのるひとまねごころ』(H. A. Ray, 独, 1952, 岩波)
- ・『スポーツするえほん』(中川素子著, 2019, 岩波書店)

～ 注釈 ～

- (※1) リターンライダーとは、「かつてバイクに乗っていた人がさまざまな理由によって運転しなくなってしまい、しばらく期間が空いてからまた復帰するようになったライダーのこと。たとえば若いころにバイクに夢中だった人が、結婚を機にバイクを手放し、子どもが独立したのを機に50歳代になってバイクでツーリングに出かけるようになったケースなど」JAF HPより
- (※2) ○○女子や、○○男子など、ジェンダーフリーの視点からすれば、性差別的な表現とも捉えられる。一方で、1900年前後の世界各地で、女性の自転車乗りに対する蔑視があった時代の様相とは異なり、現代では、新たなユーザー層として歓迎する意味で用いられていることが多いようだ。その背景には、スポーツ用品や乗り物の普及や宣伝の為に、商売の一手法としての手段に用いられていることも多くなってきたと感じる（片山）
- (※3) HY 戦争とは、1979年頃から1983年頃にかけて、本田技研工業とヤマハ発動機がオートバイ市場において激しくしのぎを削った新車販売での覇権争いを示す。1980年代のピーク時の日本でのオートバイの年間新車販売台数は、数百万台に達する勢いがあったが、その後、低迷し、2019年では、当時の約10分の一程度の数十万台にとどまっている。
- (※4) 販売台数の伸び率データは、(一社)全国軽自動車協会連合会「軽二輪車・小型二輪車の新車販売台数の月別推移」「軽二輪車新車販売台数確報」より

交通教育NPO OSCNじてんしゃスクール  
ホームページ [www.oscn-school.org](http://www.oscn-school.org)