

「二輪車のスポーツ ～その認識と教育～」

第4回 「二輪車運転がスポーツ？」

競技と移動の視点から

交通教育NPO OSCNじてんしゃスクール 代表
片山 昇

～ 探訪サイクリング いなべ市 ～

2月、三重県いなべ市を訪れた。標高1000m前後の山々が連なる鈴鹿山脈の麓。名古屋からさほど遠くないが、高原のような佇まいが旅情をかきたてる。

木陰には20cmほどの残雪。汗をにじませ、緩やかな峠道をリズムカルにペダルを回す。眼前に銀嶺があらわれた。ペダルを休め、ボトルのコーヒーで一息つく。のんびりとしたサイクリング(※1)に、見晴らしのよいルートは最適だ。



ここ数年5月に、この地を舞台の一つとして、UCI公認の自転車ロードレース国際大会「Tour of Japan」(※2)が開催されている。ステージ制自転車ロードレース「Tour de France」の日本版の大会。個人種目が多い二輪車競技の中で、このレースはチームで行う集団競技。

いなべ(員弁)ステージでは、1周約15kmのコースを8周、約120km走行する。山岳区間の標高は300m程だが、勾配17%の激坂もある。そのほかは、比較的ならかなUP&DOWNの丘陵ルート。公道を利用したコースのため、レース時には交通規制が敷かれる。



このルートが、地域の観光資産として競技後も活用され、多くのサイクリストが訪れる。(※3)自転車文化の環境づくりのひとつと言えそうだ。

どのようなルートか。道端の案内看板通りに、冒頭の1周15kmサイクリングを楽しんだ。今回使用した自転車は、小旅行用の車種「ランドナー」である。

走行には、交通ルール遵守と安全な速度を心がける必要がある。この地域は採石場や工場も多く、大型ト

ラックが片側1車線の道路を行き来する。

車道の左側を通行する際には相応の心構えと路面や周囲の状況への注意が欠かせない。サイクリストへの安全運転を呼びかける看板も随所に見られた。



誰もが、二輪車での競技を好む訳ではない。最近の私は、各地域の風土を観察しつつ、のんびりと走行することも楽しむ。短い距離でも、味わい深い。

さまざまなスタイルで楽しめるスポーツ。そのツールとしての二輪車は、実に奥が深い。

～ オートバイがスポーツ? ～

二輪車の中でも、自転車の運転ではペダルを回すという人間の動きが伴う。距離や勾配の差こそあれ、一定の運動となることは、科学的データを引用しなくとも、たやすくイメージできる。競技となれば尚更だ。

SL通信でも何度か紹介されていた「最新スポーツ大事典」(1987岸野)で、「自転車(bicycle)」を確認してみる。

「広い意味では乗った人の筋力によって駆動・走行するすべての車両をさすが、今日、ふつうに自転車といえば、路上や特定の走路を走る実用化・スポーツ化された2輪車をいう」(奈良重幸)と定義されている。

では、オートバイはどうだろうか。競技はモータースポーツと呼ばれるが、公道での移動時は、スポーツにはあたらないのか。そもそもスポーツとは何だろうか。

図書館誕生と深いつながりのある中村敏雄氏の「スポーツルールの社会学」(1991)を紐解く。

「イギリスがスポーツの母国であるというのは誰でも知っている。(中略)つまりスポーツという用語は勝敗を争うことよりも、戸外で楽しく運動するということを意味していた」とある。

つまり、勝敗とは関係なく、公道やコースでオートバイという機械を操り、運転そのものを楽しむという行為も、そこに「運動」と認められるような人間の動きが介在していれば、その語源的観点からもスポーツにあてはまるということになりそうだ。

大学3年時、私はオートバイレースに出場するようになったが、あるサイクリング仲間に「他力本願な乗り物がスポーツなのか?」と揶揄されたことがある。

オートバイは、人ではなく機械の力だけで進むという印象からの言葉だったようだ。もっとも、オートバイは自転車とは異なり、その運転が多くの方々にとって身近だとは言いがたい。理解されにくいのも当然だ。

デコボコの路面でオートバイを操り、激しい運動を体験していた私には、彼の言葉は全く見当違いな内容として受けとれた。

当時は、1980年代後半にあたる。

1960年代に第一次ブームを迎えたモータースポーツ。1970年代にはオイルショックの影響で影を潜める。再びF1を頂点として、日本国内で第2次ブームとなったのが、1980年代だ。

パリダカ（※4）やスーパークロス（※5）などのモータースポーツは、テレビでも数多く放送された。私も年末年始、パリダカの様子を憧れとともに見ていた。また、後樂園球場に足を運び、米国からきたスーパークロスを間近に観戦し、熱狂した。

当時は、商業ベースの広報や車両販売が隆盛を極める一方で、オートバイが運動やスポーツとして認知される社会的土壌が確立したとは言い難い。

学校教育の場では、次のような変化が生じていた。1960年代前後には実践され始めた交通安全教育としての二輪車の基礎的教育。それが、1980年代には「乗ることを禁止する」という風潮が台頭する。

スポーツとして、オートバイを商業的に利用する傾向は進んだ。しかし、レースと公道での運転を混同しない教育、二輪車の安全運転行動へと変容を促す基礎的教育の場は、激減していくのである。

～ 公道 レース場より過酷！？ ～

レース場は、基本的に一方通行（※6）だ。走行ルールに従い、路面状況と他の参加者との位置関係に注意さえすれば、スポーツ走行に集中できる。

しかし、公道での二輪車運転は、そうはいかない。対向車や左右、時には斜め方向からさまざまな交通参加者（歩行者・乗り物）が進行してくる。交通ルールを遵守しない交通参加者に遭遇することもある。

だから、公道を二輪車で安全に通行・移動するための能力が必要とされる。まず、交通ルールの遵守姿勢と五感を基礎とした集中力や判断能力。

さらに、反射的な運動神経や、体幹を中心に各肉体部位での筋力や体の柔軟性も欠かせない。レース経験者の私から見ても、公道での運転では、レース場以上に、安全の為にそれらの能力が不可欠だと感じる。



（※7）

～ 公道 必要とされる身体能力 ～

公道での二輪車運転時の身体能力に着目しよう。発車前には、体幹でバランスを取り、左の足をつき車体を支えている。そのままの状態、顔を右左後方に向けて視界を広げた安全確認動作を行う。サイドミラーの無い自転車では、腰の辺りから上体ごと動かし、右左後ろを確認する必要がある。そして、発進。

オートバイでは、アクセルを回し加速する際、身体は加速による慣性力や風圧の影響を受ける。戦闘機やF1には遥かに及ばないだろうが、知らず知らずのうちに身体は大きな圧力を受けている。その姿勢変化から、体幹を適切な位置に保つために、様々な筋力を働かせて関節を動かし補正している。

自転車は常にバランスを取りつつ、ペダルを回転させ筋肉や関節の動きを伴う有酸素運動である。

曲がる時や車線変更時には、目の動きや聴覚で左右前後の交通状況を把握しつつ、曲がりたい方向に視線を向け、体の軸の傾斜によるバランス移動と、両腕や手による微妙なハンドル操作で、車体を傾ける。

停止時には、握力によりブレーキ操作。停止する直前には、体幹でバランスをとっている。

これらの運転動作に加え、視覚や聴覚、振動などから多様な情報が入る。路面状況、標識、信号、前後左右からの他の交通参加者の動き、気象状況。それらを瞬時に判断し、各部の筋肉と関節を動かし、姿勢変化や動作により、交通ルールに沿った速度制御や旋回、停止といった適切な操作と運転行動が必要とされる。

公道を安全に通行するには、実に多くの情報を処理する力と運動能力の連携が要求されているのである。

しかしながら、二輪車運転に必要な筈の身体能力について、運転者が十分に理解しているとは言い難い。

体の柔軟性が低下し、首を右左に回せず、その結果安全確認が面倒になる。そのような状態にもかかわらず運転をしている交通参加者を多く目にする。

それは、視覚、聴覚、判断力、身体能力の衰えに気づいていないことや、乗り物の運転に必要とされる身体能力への自覚が薄いということにも要因がある。

移動目的であれスポーツ目的であれ、交通参加者として、他者に迷惑をかけず、安全に通行するために、自らの身体能力の現状を認識する必要がある。それをふまえた上での二輪車運転が欠かせない。

今回は、「自転車スポーツ普及の祖～昭和～」と題して論じよう。

～ 付録1 自転車コース紹介 ～

前号で紹介した26ismMTBトレールパークに続き、自転車専用コースを紹介しよう。東海中部地域にあり、私も走行経験がある所だ。

各コースには、スポーツ種別やレベルに応じた様々な特徴があるので、詳細は各サイトを検索して頂きたい。

愛好家市民発案型、地域連携型、行政や企業によるものなど設立経緯も様々。

いずれも愛好家の存在と、そのスポーツを表現する場所を大切に思う心が、新たな誕生と存続へと繋げている。

（※8）

- ・モリコロパークサイクリングコース（愛知県）
- ・SRAMパーク瀬戸（愛知県）※オートバイコース併設
- ・矢田川河川緑地自転車練習用ライン（愛知県）
- ・各務野自然遺産の森MTBコース（岐阜県）
- ・大杉MTBトレールパーク（岐阜県）
- ・GONZOオフロード自転車パーク（三重県）
- ・勢和の森マウンテンバイクコース（三重県）
- ・自転車の国サイクルスポーツセンター（静岡県）
- ・富士見パノラマリゾートMTBパーク（長野県）
- ・国営アルプスあづみの公園MTBパーク（長野県）
- ・MTBパーク ふじてん（山梨県）
- ・南アルプス立沼MTBパーク（山梨県）

今回紹介のルートやコースだけでなく、自転車専用道も延びつつある。国土交通省は「ナショナルサイク



ルルート」の構築を徐々に進めている。

～ 付録2 オートバイ専用コースの現況 ～

オートバイ専用コースは、全国的に減少の一途を辿っている。

1970年代後期から1980年代には、オートバイブームが追い風となり、各地に大小様々なコースが誕生した。その後、オートバイ乗車人口や競技人口の減少、コース運営者の高齢化、運営企業の業績悪化による影響を受けた。

大手の二輪車メーカーや販売店が所有し、数十年の歴史あるコース（※9）でさえも例外ではなかった。山間部や河川敷にあり盛況だったコースも、その周辺が宅地化されたことに伴い、騒音や砂ぼこりが問題視され、閉鎖となったケースも多い。

一方で近年、人口密集地ではない山中などに新たに開設されるケースも見られる。図書館近くの豊田市山間部や、三重県いなべ市にも誕生している。近々訪れて、スポーツ走行を楽しみたい。

～ 注釈と参考文献 ～

（※1）サイクリングとは、鳥山新一著「サイクリング事典」

（1981, 第5版）によれば、「わが国では、『自転車を利用したレクリエーション全体』をサイクリングと呼んでいる。（中略）一般には～日帰りから一泊程度のもを指す場合が多い。（中略）外国、特にヨーロッパの国々では、サイクリングといえばレースまでも一緒に含めている場合が多く、」ということである。

（※2）UCIとは、Union Cycliste Internationale（仏語）国際自転車競技連合の略称で、本部はスイス。日本の公益財団法人日本自転車競技連盟（Japan Cycling Federation略称JCF）も加盟している。その公認の自転車ロードレース国際大会「Tour Of Japan」は、1996年より、毎年日本各地を転戦するステージレースとして開催され今年で24回を数える。但し、コロナ禍の影響で、2019は未開催。2021は通常8ステージを、3ステージ（富士山・相模原・東京）に縮小して実施されている。

（※3）いなべ市ホームページでサイクリングルートの紹介地図が公表されている。

<https://www.city.inabe.mie.jp/shisei/koho/press/1004511/1006187.html>

（※4）通称パリダカ。正式名称は、「Paris-Dakar Rally」。フランス人冒険家ティエリー・サビーヌの発案で、1978年から例年1月に開催されているモータースポーツのラリーレイド競技大会。オートバイ部門もある。「世界一過酷なモータースポーツ競技」とも言われる。当初は、パリを出発し、アフリカ大陸を駆け抜け、ゴールのダカール海岸を目指した。近年は、政情の関係で、南米や中東で開催されている。

（※5）「Super Cross」スーパークロスは、アメリカ各都市で開催されるオートバイのモトクロス競技全米選手権の一形態。広大な丘陵等でのアウトドアモトクロスとは異なり、野球スタジアムなどに大量の土砂を運び入れ、そこにジャンプを数多く設定。観戦しやすいショーアップされたコースが特徴。1980～1990年代には、日本でも、ジャパンスーパークロスとして全国各地で開催。米国トップライダーを招き、神宮球場・皇子山球場・後樂園球場・福岡ドーム等で催された。競技の愛好家だけが対象ではなく、一般的なショーとしての人気も博していた。

（※6）コーステープで仕切るなどの厳密なコースが定まっていないレースもある。広大な砂漠や荒野等を舞台に開催するラリーレイドや、オフロードレースでは、チェックポイントをめぐって、様々な方向からレース車両が現れることもある。

（※7）教習所での125ccオートバイ練習風景。

小型限定普通二輪車免許を取得する私の家族の様子を見学撮影。

（※8）幼児や児童向けの二輪車コースの併設も近年見られる。

撮影場所は、各務野自然遺産の森の「子ども用自転車広場」。

（※9）埼玉県の荒川河川敷に本田技研工業の子会社が運営していた「HARP」（ホンダ・エアポート・ライダーズ・パーク）があった。1970～2000年代初頭まで、日本モトクロスのメカ的コースの一つ。また、同じく本田系の経営する鈴鹿サーキットにも、モトクロスコースが存在した。現在では、両コースとも周辺居住環境の変遷による配慮などから閉鎖されている。