

## 「二輪車のスポーツ ～その認識と教育～」 第6回「漫画からみた自転車スポーツ」

交通教育NPO OSCNじてんしゃスクール 代表  
片山 昇

スポーツ漫画の世界に、その時代の競技のとらえ方や、取り巻く社会との関りが記録されていることがある。今回は、自転車を題材としたスポーツ漫画をとりあげる。

～ 昔『サイクル野郎』 今『弱虫ペダル』～  
それぞれの時代にブームとなった自転車スポーツの世界が表現されている。既存の愛好家に限らず、新たな層を引きこむほどの社会的影響力のある二作品だ。

- ・『サイクル野郎』 荘司 としお (下 写真左)  
1971～1979年『週刊 少年キング』連載  
コミック単行本：全37巻 (少年画報社)
- ・『弱虫ペダル』 渡辺 航 (下 写真右)  
2008～現在『週刊 少年チャンピオン』連載  
コミック単行本：現在78巻 (秋田書店)



荘司氏、渡辺氏は共に、オートバイと自転車を題材にした漫画の連載経験がある。作者が両二輪車の愛好家であることから、いずれの作品でも、二輪車運転者目線での描写が認められ、その時代の風俗を反映した内容となっている。この辺りが大衆の共感と呼び、スポーツとしての自転車普及を加速させた要因なのだろう。

～ りんたろう と ツアー車 ～

『サイクル野郎』は、1971年から約10年の長期連載を記録した。主人公の丸井 輪太郎 (りんたろう) は、中学校卒業後、高校には進学せず、家業の自転車店の跡取り修行も兼ねて、自分探しの日本一周自転車旅行に出る。

準備と整備、各地で出会う人々との交流、旅先での様々なトラブル、心の葛藤。社会背景や交通環境の中で成長を遂げる少年の姿がある。実録旅行記さながらの描写だ。交通戦争の状況や現在では激減したユース・ホステルの様子など、当時の交通環境や若年層をとりまく社会環

境をふり返る上で参考になる。都心部から少し離れると国道や県道でも未舗装路が多い時代。文字通り“七転び八起き”の旅を続けていく。

この漫画を指南書として、日本一周自転車旅行を夢見た青少年も多いことだろう。

さて、主人公は、複数の荷物用バックを装備したタイヤサイズも太めのサイクリングツアー用自転車に乗る。

サイクリングツアー車とは、これまでに紹介したランドナーや、キャンピング車と呼ばれる車種も該当する。当時のその車両の特徴は、自転車だけの車重で、約14kg。長旅用の荷物を数か所に満載すれば、約20～30kgとなる。巡航速度も低めとなり、一定のペースで長距離を移動するような走行風景となった。

～ さかみち と ロードレーサー車 ～

『弱虫ペダル』は、2008年に連載を開始して既に14年余り、今も継続中だ。

この物語の舞台は、高校の自転車競技部。ロードレース等の練習風景と大会でのライバルとの駆け引きがメインである。

主人公の小野田 坂道 (さかみち) は、アニメやゲームオタクのアキバ系。その少年が、高校に入学し新たな友人と出会う過程で、未知の世界「自転車で速く走るよろこび」の虜となっていく。小学生時代から自転車で秋葉原に通い続けた経験があり、これが功を奏して自転車の基礎運動能力が培われていたという設定。

徐々に、坂に強いトップヒルクライマーとして頭角を現すようになる。

10年程前から、主人公の乗るロードレーサー車タイプは、大人から子どもまで人気の的となってきた。日本でも公道走行やレース競技での普及が、近年急速に進んでいる。

ロードレースの場合、速さを追求することから、その車両のタイヤサイズはツアー車と比べると、横幅は二分の一以下。極めて細い。競技中の積載物は、水分補給ボトル程度。百キロ前後の長距離移動でも、サイクルジャージの背中ポケットや、サドル下の小バックに、補給食やパンク対策の修理道具を所持する程度だ。

車両重量は、フレームや各部品は材料軽量化が進み、現在では、6～9kg前後と軽い。



(赤 2014 ロードレーサーと緑 1978 ツアー車)

写真の2車両を、同一者が、同一条件下の舗装路で、似たようなペダル回転数(分)と心拍数で運転した場合(設定したルート勾配にも因るが)、巡航平均速度は、ロードレーサー車の方が、時速5km以上速くなる。整備した車両で私自身が経験している。車重・タイヤの路面抵抗・進化した回転部品精度等の影響である。

～ 「旅」から「競技」へ～

日本では、生活様式の変化やマスメディアの影響により、大衆にとっての自転車スポーツのイメージが、半世紀前の「旅」から、現在の「競技」へと推移しつつあるように思われる。

私自身の経験では、1970年代から十数年の間は、タイヤの太いつア一用自転車で旅をしていても、「日本一周? 競輪?」の2択で声をかけられることが多かった。詳しくない人からすれば、「ドロップハンドル」の形状から考え、同じものと識別してしまうのであろう。

当時は、細いタイヤのロードレーサー車等は愛好家の間ですら多勢を占めてはいなかった。

一方近年、公道におけるロードレーサー車のスポーツ走行や通勤通学利用を多く目にする。愛好家のみならず、広く市民への普及は、1970年当時からすれば考えも及ばない光景だ。

7年前、私がサイクルジャージに身を包みロードレーサー車で峠道を上っていた時のこと。ハイキング中の高齢の女性から「弱虫ペダル? ロードレースがんばってね!」と声援された。

その当時、『弱虫ペダル』のアニメが、TV放送され人気を博していた。「競輪」とは異なる言葉で認知されたことに時代の変遷を感じた。

～ 自転車は お気楽に ～

1970年代から半世紀のスポーツ自転車車両の変遷を、道路状況と自転車車体という切り口で見つめる。道路の舗装整備進展・自転車機材の進化と製造業の工場海外移転や大量生産による価格低下という要素が思い浮かぶ。

かつて、ロードレーサータイプの自転車は相応の知識を備えた一部の愛好家の趣味領域に留まらざるを得なかった。タイヤも交換が特殊な「チューブラー」と呼ばれるものが多く、整備の上でも価格的にも高嶺の花であった。

また、当時の道路は、その車種に適さない路面が多く、公道での安全運転技術も無い状態では、気楽に手を伸ばせるものでもなかった。

一方現在では、チューブ交換も容易な「クリンチャー」タイヤの装着が主流となり、低価格帯の車両も激増した。さらに、全国津々浦々、道路舗装が進み、経験者でなくともタイヤの細

いロードレーサー車での走行を気軽に楽しめるようになった。つまり、ロードレーサー車を、気楽に手に入れ、気軽に速さへの欲求を満たせる日本へと移り変わった。

しかし、公道での安全へのわきまは、忘れられ始めているように感じる。

～ 校則で禁止 なぜ～

1977年 専門誌『サイクルスポーツ』2月号「発言のひろば」コーナー(p157)に徳島県の少年からの投稿がある。

「サイクリング禁止」

みなさん僕の学校では、昨年10月にサイクリングを禁止するということを発表しました。サイクリングがはやりだしたとたんです。ドロップハンドルの禁止など、車にも制限をしました。ボクの父はもういませんが、母は健在です。ふたりともサイクリングの経験者です。父は日本一周もしました。なのに 学校から家に電話がかかってきて、禁止の理由をくわしく説明したそうです。なんでサイクリングを禁止するのでしょうか。」

同じように、当時の自転車やオートバイの専門誌には、校則による二輪車にまつわる様々な禁止に対する疑問が、読者から数多く投げかけられていた。

さて、少年の投稿は、およそ半世紀前のこと。

現在、愛知県内の高校では、ドロップハンドルでの登下校禁止を校則に掲げる高校や、自転車の登下校を廃止した中学校がある。

又、同県では現在、県教委も実施機関となり高校における「オートバイ四ない運動～免許はとらない・買わない・乗らない・乗せてもらわない」を推進している。「2022年愛知県交通安全実施計画」にも引き続き明記された。

自転車ブームの高まりの中で、今後、「ドロップハンドル車やロードレーサーでのサイクリング禁止」という校則が、新たに増加するのではないかと、私は危惧している。

そうならないために、なにが必要か。

正しい用い方を教える機会を設けず、道具を闇雲に危険視し、校則や条例といったルールまがいのものばかりが増える風潮が、公然とまかり通ることがないようにするために。

次回最終号『二輪車の基礎教育～三ない運動の弊害と交通安全教育～』について述べる。