『京都産業大学論集（社会科学系列）』第31号（2014年3月）

**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背景 ──**

上野　継義

サイクリングは本質的には「遊び」であるが、それを上手に利用し、生活を豊かにするいろいろな方面へ活用できるかどうかは、やる人の心がまえと能力の如何といえる。

── 鳥山新一

【注】鳥山新一『サイクリング事典』(ぺりかん社, 1971), 13.

**目　次**

１．サイクリングの先覚者

２．近代サイクリングのはじまり

３．集団サイクリングとの戦い

４．遊びの伝道者

５．結論

１．サイクリングの先覚者

わが国の「サイクリング」という言葉は、その意味と用法から判断するならば、まぎれもなく和製英語である。英語および米語の cycling、フランス語の cyclisme、イタリア語の ciclismo などは、いずれも自転車に乗ることを意味するもっとも広い言葉であり、散策や旅行などレクリエーションとしての自転車利用だけでなく、レースへの参戦も含み、その際プロとアマチュアの違いも問わない。ところが日本語の「サイクリング」は、もっぱらレクリエーションとしての利用だけを意味している。

わが国のサイクリングの先覚者鳥山新一は、このような日本語と欧米の対応語との違いに一貫してこだわりつづけた。その背後にはサイクリング後進国の日本に「本当に正しいサイクリング」を普及し、多様な遊びを許容するゆたかなサイクリング先進国の仲間入りを果たさせたいとの希望があったのである。そのために彼は、財団法人日本サイクリング協会 (Japan Cycling Association; JCA) のリーダー養成をはじめ、啓蒙書の公刊や雑誌への投稿、中学・高校向けサイクリング教本の執筆、マスプロ自転車メーカーや中小工房へのアドヴァイスなど、さまざまなルートを通じてサイクリングの普及に取り組んだ。彼の働きから今日のサイクリングのすべてがわき出したわけでは勿論ないが、鳥山が日本のサイクリング事情にどのような問題を発見し、それに対していかなる取り組みをしたのかを復元することは、わが国サイクリング史の一面をあぶり出すことになるであろう。これが本稿の目的である。なお、鳥山の活動領域は大きく四つに分けることができる。(1) 鳥山研究所における自転車技術の研究と欧州各国のサイクリング事情の紹介、(2) 日本サイクリング協会におけるリーダー養成とサイクリングの普及活動、(3) 一般の人たちを対象とするサイクリング啓蒙書の出版、(4) 自身の専門である医学の視点からサイクリングを通じた健康運動をすすめること、である。以下で検討するのは、(2) と (3) である。(1) は鳥山の活動の基礎となる部分であり、また (4) のサイクリング医学とバイコロビクスは1970年代末から鳥山の活動の中心となるものであるが、本稿では立ち入らない。

　本研究の今後の展望を述べておくならば、この度の考察を、ゆくゆくは消費文化の側面から見た自転車産業史分析へとつなげていきたいと考えている。わが国の自転車生産は、1960年代中頃のいわゆる第二次サイクリング・ブーム期に、表1にみるとおり、軽量車（軽快車とスポーツ車）の生産台数が実用車のそれを上回ることとなる。商用や軽量荷物の運搬用としての自転車利用が急速に落ちていく中、遊びやサイクリングなどレクリエーションとしての自転車利用が大きく進展したおかげで、このような車種転換が可能となった。

【注＿車種転換】このような車種転換がすべての先進工業国でスムーズに行われたわけではなかった。通勤通学や買いものなどの日常的利用がなくならず、さらにレクリエーションとしてのサイクリングやサイクルレースなどが普及した国々では、車種転換が進展したが、そうでない国々ではオートバイや自動車の普及につれて自転車は一時的に使われなくなり、産業も衰退してしまった。さいわいわが国は、曲折はあったにせよ、車種転換が達成され、今日、自転車部品製造では世界をリードする存在となっている。したがって、自転車の利用が多様化するかどうかは、自転車産業にとって死活の重要性を有する問題である。とくにサイクリングなどレクリエーションとしての利用は、実用性から切り離されているために、拡大ののりしろははなはだ大きい。サイクリングの普及は、自転車産業にとって、顧客の創造にほかならないが、こうした市場開拓努力はこれまで充分に考察されてこなかった。

わが国サイクリングの中央団体である財団法人日本サイクリング協会の推計によれば、1967年のサイクリング人口は約510万人。「軽自動車やオートバイに追い詰められ四苦八苦していた自転車業界もサイクリング車でようやく息を吹返」すことになった。【注＿息を吹き返す】しかし、鳥山新一の見るところ、わが国のサイクリングはいまだ「大人の市民権」を得ていなかった。すなわち、当時のサイクリングは中学生が中心であり、自転車は子どもの遊び道具の域を出ておらず、彼らはやがて自転車を卒業して、オートバイや自動車へと興味関心の対象を移していく傾向にあった。サイクリングが大人のレクリエーションとして成熟するかどうかは、国内市場の広さと奥行きを左右する要因であり、自転車工業にとって重大な関心事であった。日本サイクリング協会が、1975年に通産省と文部省との共管の団体となったのは、サイクリングが「自転車等関連機械工業の振興にも寄与する」との判断に基づくものであった。同協会の中心人物として「大人のサイクリング」の普及に尽力したのが鳥山新一であり、したがって彼の事跡を明らかにすることは、間接的ながら、余暇を楽しむ中流階級（近代的消費者）がどのように形成されたのか、その一面を浮き彫りにすることになるだろう。本稿は、近代的消費者の形成という視点を織り込んでわが国自転車産業の成長を考察するための序論的な作業として位置づけることができる。

【注＿息を吹き返す】「静かな人気サイクリング」『朝日新聞』1967年11月22日. ブームの主体は青少年層であった。「とくにハイティーン・クラスの人気がすさまじく、昨年はこの年代だけでなんと百五十万台ものサイクリング車が売れている。」「若者のサイクリング熱」『読売新聞』1966年3月30日.

**表１**　実用車と軽量車の生産比率　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　（％）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **年　　次** | **実用車** | **軽快車・****スポーツ車** | **子ども車** | **小径車****ミニ・サイクル** |
| 1960（昭和35）1961（昭和36）1962（昭和37）1963（昭和38）1964（昭和39）1965（昭和40）1966（昭和41）1967（昭和42）1968（昭和43）1969（昭和44）1970（昭和45）1971（昭和46）1972（昭和47） | 69.364.959.249.137.727.620.518.016.012.75.14.43.0 | 18.221.727.035.245.450.554.557.452.443.051.047.548.1 |     16.421.524.423.427.033.226.526.327.6 | 11.716.521.821.4 |

出典： 財団法人自転車産業振興協会編『自転車統計要覧』；同『自転車の一世紀──日本自転車産業史──』(同協会, 1973), 448.

史料と先行研究についてあらかじめ述べておきたい。日本サイクリング協会は1954年（昭和29年）に任意団体として設立され、1963年（昭和38年）に公益事業をおこなう財団法人として認可された。協会は、サイクリング・リーダーの養成に向けてテキストや参考書を多数発行したが、そのほとんどすべては創立時からのメンバーである鳥山新一の筆になる。さらに彼は数多の啓蒙書や案内書を出版し、各種雑誌にも精力的に投稿している。ここでは『サイクリング事典』のように頻繁に版を重ね多くの読者を獲得した書物のほかに、中学・高校向けのテキストなどを重点的に考察することにした。また、一般読者を相手に刊行されたサイクリング雑誌、とくに戦前の『ハイキング』、戦後の『サイクリングツァー』や『サイクル』などは、サイクリングの普及にはなはだ大きな役割を果たしており、学術的な視点からの考察は、これからの課題である。戦後のサイクリングブームを演出しようとした自転車工業会に属する完成車メーカー各社の社内報も業界の内情について貴重な情報を提供してくれる。わが国自転車産業史の先行研究には、自転車産業振興協会の手になる浩瀚な通史『自転車の一世紀』、ならびに佐野裕二の著した同タイトルの2作品『自転車の文化史』がある。これら3冊は、本稿の問題関心に沿う記述は薄いが、業界人の働きとその時代背景を丹念に追っていて裨益するところ多く、また史料を探り当てる上でもよき道案内となる。これらに劣らず内容豊かな作品は『堺輪業協會五十年史』である。「輪界人」の生の声が聞こえてくるすぐれた自転車業界史である。

【参考文献の注】

雑誌『ハイキング』は日本大学文理学部図書館に全巻所蔵されている。また、ブーム期の『サイクリングツァー』誌全巻、『サイクル』誌のいくつかのバックナンバー、ならびに戦後早い時期に出版されたサイクリング関連書籍は、京都の自転車工房アイズ・バイシクルの土屋郁夫氏のご厚意で閲読することができた。

財団法人日本自転車産業振興協会編『自転車の一世紀──日本自転車産業史──』(同協会, 1973). 本書には下川浩一の書評がある。『経営史学』10巻2号 (1975.11): 81-83.

佐野裕二『自転車の文化史──市民権のない5,500万台』(文一総合出版, 1985); 『自転車の文化史』(中央公論社, 中公文庫, 1987). 中公文庫版は、1985年版の文庫化ではなく、全面的に加筆した別個の作品となっている。

中山凡流『堺輪業協會五十年史──堺の自転車物語』(堺輪業協會,1984).

まず手始めに、個人が自転車での走行そのものを楽しむ「本当の意味でのサイクリング」が現れた昭和10年（1935年）頃から、わが国に「サイクリング」という言葉が定着する戦後最初のサイクリング・ブーム期（1956～57年）までを、鳥山の観察を適宜織り交ぜながら振り返り、1950年代後半頃の人びとのサイクリング観を復元する作業からはじめてみたい。この作業は、鳥山がサイクリングの普及啓蒙活動を開始する際の前提条件を明らかにするのが目的ゆえ、その限りでサイクリング史を辿るものであり、ブームの盛衰とその原因については、紙幅の関係もあり、深く立ち入らない。なお、以下では、和製英語の「サイクリング」は（時に鉤括弧付きで）カタカナ表記することとし、欧米の対応語はあえて原語のまま表記して、両者を区別することにしよう。また、「サイクリング用車」というのはわが国特有の用語で、サイクリングに使うのに適した自転車といった程度の意味であるが、時代により、メーカーにより、スポーツ車、ツアー車などと呼ばれている。鳥山が言うように、「とくに厳格な分類があるわけでない」ので、史料の用語をそのまま使うことにする。

【注：サイクリング用車】鳥山新一『「JCAリーダー」テキスト』(日本サイクリング協会, 1976), 40; 鳥山新一『教育掛図 自転車の知識 解説書』(日本自転車商協同組合連合会発行, 1961), 29-31. なお、「軽快車」は時代とともに変化してきたが、これと「サイクリング用車」との違いについては、鳥山『自転車の知識』20.