

# 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<sup>1)</sup> ——

### 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

### 要 旨

鳥山新一は、サイクリングの普及に尽力した先覚者の一人である。彼は、財団法人日本サイクリング協会（JCA）のリーダー養成をはじめ、おびただしい量の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、自転車のマスプロ・メーカーや中小工房へのアドバイスなど、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。本稿はまた、余暇を楽しむ中流階級（近代的消費者）の形成という視点を織り込んで自転車産業の発展を考察するための準備作業でもある。

キーワード：鳥山新一、日本サイクリング協会（JCA）、余暇、中流階級、近代的消費者

## 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<sup>2)</sup>。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<sup>3)</sup>。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<sup>4)</sup>。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、国内市場の広さと興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<sup>5)</sup>。

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)	69.3	18.2		
1961 (昭和 36)	64.9	21.7		
1962 (昭和 37)	59.2	27.0		
1963 (昭和 38)	49.1	35.2		
1964 (昭和 39)	37.7	45.4	16.4	
1965 (昭和 40)	27.6	50.5	21.5	
1966 (昭和 41)	20.5	54.5	24.4	
1967 (昭和 42)	18.0	57.4	23.4	
1968 (昭和 43)	16.0	52.4	27.0	
1969 (昭和 44)	12.7	43.0	33.2	11.7
1970 (昭和 45)	5.1	51.0	26.5	16.5
1971 (昭和 46)	4.4	47.5	26.3	21.8
1972 (昭和 47)	3.0	48.1	27.6	21.4

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『サイクリングツアー』や『サイクル』などは、サイクリングの普及にはなほ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<sup>6)</sup>。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』<sup>7)</sup>、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』<sup>8)</sup>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<sup>9)</sup>。

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<sup>10)</sup>。

## 2. 近代サイクリングのはじまり

### 本当の意味でのサイクリング

個人が自転車での走行そのものを楽しむ「ほんとうの意味でのサイクリング」<sup>11)</sup>がはじまったのは、昭和に入ってからである。明治・大正期の裕福なハイカラ・サイクリストたちは、高価な舶来自転車を駆って「遠乗会」としゃれ込んだものだが、やがて国産車が商店の御用聞きや荷物運搬用に使われて「丁稚車」とか「小僧車」と揶揄されるようになると、自転車趣味から次第に離れていった。それが昭和10年(1935年)頃から、団体で観光地を訪ねる遠乗会ではなく、個人が走りそれ自体を楽しむ欧米のサイクリング事情が紹介されるようになる。同年7月3日付けの『読売新聞』には、文部省運動医事相談所医学博士白石謙作の筆になる「自転車スポーツ」の推奨文が掲載された。「自転車といふと、日本ではさしむきまづ御用聞きの小僧さんなど想像してしまひますが、欧米ではもうさうした実用的なものから離されて、今度は専ら運動のためのもの、スポーツの一つとして流行していますが、

これは是非おすゝめしたい、いゝ運動だと思ひます。」<sup>12)</sup> このように広く推奨されはしたものの、当初は主として都市在住の「ごく一部の人のみ」の趣味にとどまった。鳥山の推測によれば、「日本全国でもごくひと握り（100人位？）の少人数」であったという<sup>13)</sup>。

1936年（昭和11年）のベルリン・オリンピック大会を契機にして、「スポーツ用車」という新しいカテゴリーに属する自転車、少数の国産メーカーによって売り出され、サイクリングは後押しされた。株式会社日米商店の富士自転車フェザー号、宮田製作所のスポーツ車、山口自転車のスポーツ用軽快車、3年後の1939年には英国ラレーの輸入代理店である中村商会からドロップハンドル仕様の本格的なスポーツ車が販売された。中村商会の試作車を手にした鳥山新一は「当時としては申し分のないものであった」と振り返っている。いずれも英国のクラブモデルに範をとったシングル・スピード仕様の車ゆえ、サイクリング愛好家たちは変速機を後付けしてなんとかツーリング用に改造していた<sup>14)</sup>。山岳の多い日本の地形には不向きな自転車であったから、日刊紙のサイクリング案内記事には、「禁物は急坂ののぼりである、従って大体自転車ハイキングは平野を主としなければならぬが、奥多摩位は行けないことはない」とのアドバイスがなされている。しかし同時に、自転車ならではの楽しさが謳われており、新しいレクリエーションのはじまりを予感させる。「汽車や自動車よりもゆっくりと路傍の景勝をこころゆくまで味はひながら、随時に車をとめて休むこともでき、見物することもできるのが自転車の特徴だ」と絶賛している<sup>15)</sup>。

「サイクリング」の語は、ごく一部の熱心なサイクリストたちの言葉であり、一般には普及しておらず、日刊紙の記事には、「ペダル・ハイキング」とか「自転車ハイキング」「自転車ピクニック」といった容易に想像のつく表現が使われていた。「サイクリング」の語の初出について確かなことはいえないが、最初期の使用例のひとつは、1931年（昭和6年）、日米商店の守谷千里が『東京時事新報』に寄せた一文であろう。自転車の受注動向から「サイクリング復活」の兆しを察知し、スポーツ用車の試作にとりかかっているとの内容である。そして「復活しさうな傾向」の具体例として、「河村目呂二画伯夫妻を中心としてその住んで居られる長崎村一帯の芸術家連中の間にサイクル党が多くなってきた」こと、「軽井沢あたりの相当の家庭から令息、令嬢達の常用として頻りに注文が来る」ことをあげている<sup>16)</sup>。河村夫妻による「東海道中飛車栗毛」と称する長距離サイクリングの試みは行く先々で耳目をあつめたが、管見の限り、「サイクリング」という言葉を使って言及している記事は見当たらなかった。この時代の史料はまだまだ発掘の余地があるものの、1935年から雑誌『ハイキング』に「サイクリング」の語をタイトルに冠した文章が頻繁に載りはじめ、これが一般読者を相手にした定期刊行物で「サイクリング」の語が継続的に用いられるようになった最初であろう。同誌1935年4月号と5月号に和田文平が「英国のサイクリングに就いて」と題する一文を載せており、10月号からは福島清岳の「特別論講サイクリング」の連載もはじまった。以後、さまざまな紀行文が投稿されるようになる<sup>17)</sup>。この雑誌にサイクリングに関する記事が載ってからというもの、「俄然東都に自転車ハイキ

ング熱が広がって」きたという<sup>18)</sup>。

サイクリストを自認する熱心な自転車愛好家たちは、雑誌に紀行文を執筆する文章家でもあり、総じて高尚な趣味人であった。とくに和田文平はもっとも歴史のあるサイクリング団体、英国の CTC (Cyclists' Touring Club) のメンバーであり、「英独仏米伊その他欧米諸国の文献を夥しく所蔵」し、わが国に英国製ライトウエイト (lightweight)<sup>19)</sup> や同国のサイクリング事情を紹介した先達である。本格的なサイクリングを志す動きは、この人たちによって創始されたといつてよいが、この流れは戦争で中断され、貴重な欧米のサイクリング文献は戦災に遭い灰燼に帰した<sup>20)</sup>。鳥山も口惜しい思いをしたひとりであり、のちに次のように振り返っている。

古い型の遠乗会ではなく、新しいレクリエーションとしてのサイクリングは、第二次大戦前に一部の人の間で行われはじめましたし、有力な 2, 3 のメーカーからその目的のスポーツ用自転車が昭和 11 年ごろに市販され、サイクリングが普及しかけたところへ日華事変、大東亜戦争ということで、すべてが中絶してしまいました<sup>21)</sup>。

以上は、個人が走りを楽しむ本格的なサイクリングの流れであり、スポーツ用車を操る少数の熱心なサイクリストの動きであるが、わが国には、これとは一応別個に、実用車を使った集団走行イベントが戦時下で人気を集めていた。それゆえ、もしも「サイクリング」の定義を広げて、これも含めるならば、実質的なサイクリング人口は、先の鳥山の推測よりもはるかに多かったし、大戦で「すべてが中絶」したともいえなくなるだろう。その詳細は次節に回し、先に進もう。

## 敗戦後の胎動

敗戦直後は生活に余裕のない時代でありサイクリングどころの話ではなかったが、復活の胎動がはじまるのにさほど時間はかからなかった。鳥山は敗戦直後の状況を次のように回想している。「当時はまだ気持ちにもゆとりがありませんから、自転車に乗って走るなどというのは物好きもいいところで、とても高尚な趣味だとはだれも思いませんし、ましてやろうという人もでてこないわけです」と<sup>22)</sup>。だが、戦後の混乱がおさまった 1949 年 (昭和 24 年) には早くも新しい動きがあらわれた。この年に「戦前のサイクリング愛好者が集まって、サイクリングクラブを結成し、その後しだいにサイクリングに対する認識も高ま」ったという<sup>23)</sup>。しかし、当時の一般庶民は自転車旅行は貧乏旅行だと信じていたという。鳥山の体験談を聞いてみよう。

「なんで汗水流して走るの？ バスカ電車なら楽に行けるのに？」と心の底から不思議そうに聞く人がたくさんいました。



これは、まだまだ「お金がないので仕方なく自転車で走っているのだ、気の毒になあー」という自転車旅行＝無銭旅行の考え方が広くみんなの頭に染み込んでいたからです。いまでさえ、まだ「サイクリングはこどもの遊び、よい年をした大人はミットモナイ！」というのが平均的な日本人のサイクリング観といえますから、食べ物も着る物も不自由だった昭和22～25年頃は無理もないことです<sup>24)</sup>。

戦後のサイクリングの担い手の大多数は、明治大正期のハイカラ・サイクリストはもとより、昭和10年代の高尚な趣味人とも違っていった。サイクリングブームの渦中に発行された『サイクリングツアー』誌1956年8月号に掲載された一文が「青春を謳歌する男女若人の姿はまことに頬笑ましい」<sup>25)</sup>とエールを送っているように、担い手の軸は青少年層一般に移っており、サイクリングの大衆化が戦後を特徴づけている。このような大衆化現象は、戦時下での集団走行の催しにすでに現れていたが、女性の姿が格段に増えた点に時代が表現されていたといってもよいだろう。1954年5月16日、読売新聞社主催の第2回「サイクリング・ツアー」は、参加者80名中30名が女性であり、男女ベアのタンデム車での参加もみられた<sup>26)</sup>。1953年に日本を訪れた米人夫妻は貸自転車を駆ってツーリングに出かけたところ、若い日本人カップルのサイクリストと出会い、旅をともにしている<sup>27)</sup>。このようなカップルでのサイクリングも戦後の新しい風景である。また、都内のいくつかの私立大学で戦前に起源を有するワンダーフォーゲル部が復活し、これらの部員を中心に1951年に開始されたわが国のユース・ホステル運動は、米国の運動の影響もあり、「自転車旅行」を組み合わせでのホステリングを推奨していた<sup>28)</sup>。ブーム期の文章に、「サイクリング、サイクル・ワンダーフォーゲルの流れは今や全国に澎湃として流れ、日を逐うて益々盛んにならうとしてゐる」とあり、大学のワンゲル部員らがサイクリングの普及に貢献していたらしいこともうかがえる<sup>29)</sup>。

戦後にサイクリングが復活しても、「サイクリング」という言葉はすぐには一般化しなかった。戦前戦中期と同様に「ペダル・ハイキング」とか「銀輪ハイク」といった言葉が用いられており、さらに「遠乗り」の語も命脈を保っていた。1951年、日本ユース・ホステル協会主催の第1回ホステリングが山中湖で開催された折、自転車での散策がなされた。後代の人はこれをサイクリングと言及しているが、その模様を報じた同時代の新聞記者は「ペダル・ハイク」あるいは「自転車集団旅行」と呼んでいた<sup>30)</sup>。『堺輪業協會五十年史』の同年の記事にも、堺市で「ペダルハイキング大会」が開催された旨の記述がある。この前後の年には「自転車遠乗り大会」の語が使われているので、堺市の一般市民には明治大正以来の「遠乗り」という言葉の方がわかりやすかったのであろう<sup>31)</sup>。「ペダル・ハイキング」や「遠乗り」などの言葉は1956～57年のブーム期にも使われていたが、やがて「サイクリング」の語にとってかわられた。ブーム直前の1955年、第1回堺市民サイクリング大会開催時の宣伝文を見ると、冒頭に「“サイクリング”とは自転車に乗ってハイキングすることです」との用語解説が

あり、一般市民にとって「サイクリング」の語はいまだ説明を要する言葉であったことがわかる<sup>32)</sup>。

### ブームの到来と「サイクリング」の定着

「サイクリング」という言葉がひろく使われるようになるのは、サイクリング・ブームを契機として。それまではごく一部のサイクリストと自転車業界人の間だけで通用していた言葉であったが、この時一気に人口に膾炙するところとなった。鳥山新一は次のように当時を回想している。

そのころは、サイクリングということばさえ知らない人の方が、圧倒的に多い時代でしたから、私たちが郊外へ走って行っても、こどもたちばかりか、おとなまでも「アッ！競輪がきたぞ！がんばれ、がんばれ」といったありさまでしたし、休んでいると見物人が、自転車と私たちを取り巻いたものでした<sup>33)</sup>。

デパートなどで開催されたサイクリング展がこの言葉の普及におおきく貢献した。1956年7月26日付け『朝日新聞』朝刊は、「サイクリング」を「自転車遠乗り」と訳しては「当節売出しの新味が出ない」と、当時「ツアー車」と呼ばれたサイクリング用自転車の販売担当者たちの声を代弁している<sup>34)</sup>。同時代史料を繙くと、「遠乗り」の語が依然散見されるが、このブーム期に、またたく間に「サイクリング」の語に取って代わられたようだ。たとえば、日米富士自転車の社内誌『富士タイムス』1956年8月号に、「富士ツアー車遠乗記」なるタイトルの記事が掲載されたが、本文中では「サイクリング」の語が一貫して用いられ、「遠乗り」の語はみあたらない。当時の状況を活写している箇所があるので引用しておこう。「サイクリングは日々新たに盛んになり若い人々の間に熱狂的な人気を博している事実は、業界にとって旱天の慈雨であり、一服の清涼剤と言えよう。／ツアー車が未だ普及の段階にあるとは言へ、各地にサイクリングクラブが結成され、サイクリストが漸次増加の一途を辿り益々発展の過程にあることは喜ばしい。」<sup>35)</sup> 1957年には、人気歌手小坂一也の唄う「青春サイクリング」がヒットした。青春映画『大学の侍たち』では主演の宝田明が富士ツアー車に乗って登場することから、封切りに合わせて日米富士はツアー車が当たる懸賞を用意している<sup>36)</sup>。

サイクリング人気は都市部ばかりか農村部にも及んだ。鳥山新一の回想によれば、「マス・コミュニケーションの威力も手伝って、きわめて短時日の間に驚くべき速さで全国津々浦々に到るまでサイクリングが行き渡り、街道筋、名所は自転車の青少年でうずまり、メーカーは生産が追いつかないし、貸し自転車は予約で一杯といった風景がみられた」という<sup>37)</sup>。同時代史料である『富士タイムス』1957年5月号には次のような文言がある。「サイクリングが都会を中心として昨年来予想した如く急激に増加の一途を辿り、更に地方農村への進出も之又目ざましい勢いである」と<sup>38)</sup>。

サイクリングクラブも急増した。1956年4月段階で、日本サイクリング協会に登録した団体は32、



会員は約5千人。職場や学校などのグループを入れると、サイクリストは約1万人、と同協会は推計している<sup>39)</sup>。それから3ヶ月後の同年7月の日刊紙は、「去年の秋から爆発的な人気で、最近では全国五つの〔サイクリング〕協会に加入しているサイクリング・クラブの数が約百五十。東京など熱心なサイクリストだけで千人はいるでしょう」と同協会の推計を紹介している<sup>40)</sup>。

このブームは、業界人の期待を裏切り、「線香花火」<sup>41)</sup>のごとくまたたく間に消えてしまった。業界関係者は1957年の春には極めて楽観的な見通しを公言していた。その一例を引いてみよう。「最近では一流新聞、雑誌、ラジオ等にサイクリングツアー車の話題記事が続々掲載され、一般大衆の関心を一層高めつゝあることは誠に喜びに堪えない処である。／云わば新しい時代の流れであり、今後益々助長育成される傾向にあつて、急に低落することとは思えない。」<sup>42)</sup>ところが梅雨に入ると自転車需要は「目立って減少の傾向」となり、学校が夏休みに入り、サイクリング好適期になつても、商況が持ち直すことはなかった<sup>43)</sup>。その後の経緯について鳥山は次のように述べている。翌1958年には「すっかりサイクリングは下火になつて、マスコミも『これからはマイカーのドライブ時代、自転車は斜陽』と筆を揃えて書きたてました。特に、池田内閣の所得倍増政策で、安いマイカーが表れた〔昭和〕36年頃からは、いよいよ「ドライブよコンニチハ！ サイクリングよサヨウナラ！」のムードが日本中に溢れてしまいました。」<sup>44)</sup> こうしてブームは去つたが、「サイクリング」の語は残つた。

ブームの衰退原因はさまざまである。紙幅の関係で十全に論ずることはできないが、少なくとも次の要因だけは指摘しておきたい。(1)サイクリングに関する正確な情報が行き渡っていなかったこと、(2)新しいレクリエーションの普及を妨げる種々の問題が起きたこと、(3)当時の生活水準からみてサイクリング用車の価格がまだこなれていなかったこと、(4)自転車メーカーの取り組みに不十分な点が多々あったことである。(1)は、サイクリングのプランニングの仕方やメカトラブルの対処法がわかっていないというサイクリングをする側の主体的な問題と、一般の人びとにサイクリング用車に対する誤解が蔓延しているという社会的な問題があった。サイクリング指導の体制を整えることで解決できることがらも少なくなかったが、一般の認識をあらためるのは容易でなかった。(2)の問題は多岐にわたる。交通事故の多発や乗車マナーの問題、自転車の盗難・窃盗といった社会問題や青少年の非行問題などである。交通事故などはマスコミがこぞって取りあげてサイクリングに対する批判的な世論をつくるのに一役買っていた。(3)は、生活水準の向上につれて変化していく性格のものであり、レジャーに十分な時間とお金かけられるようになれば、サイクリング用車の購入は現実的な選択肢となろうが、当時は必ずしもそうではなかった。1955年の大卒男子初任給の平均は1万3千円に満たぬ水準であり、他方スポーツ車の値段はブーム期の1956～57年に約2万5千円と普通車の倍であり、容易に手の出せる価格ではなかった<sup>45)</sup>。とくにブームの軸となっていた「親のスネをかじる学生」たちにとっては高嶺の花であった<sup>46)</sup>。そのためであろう、ブーム期に創刊された雑誌『サイクリングツアー』1956年10月号には、「サイクリング車でなければサイクリングが出来ないとか、ドロップハン

ドルをつけねばサイクリング車ではないとか云うような先入観を与へないことが、サイクリングをもっと普及させる方法だと思います」との雑誌編集者の発言がみられる。(4)は生産技術からマーケティングに至るまでさまざまな問題がある。ひとつだけ指摘しておく、品質や製品コンセプトに問題のある自転車を出しているメーカーがあって、サイクリング人気に水を差していた。『サイクリングツアー』誌は、「実に多くのこの種の車を見ますが値段は一流でも感心しないことの多いのが実情」であり、中には「これがサイクリング用車だろうかと思われるようなものまで散見され」ることから、いまある実用車を改造することによって「たのしくサイクリングすることが出来ます」と具体的な改造方法を指南している<sup>47)</sup>。

### 当時の人びとのサイクリング観と鳥山の現状認識

当時の人びとの意識を観察してみると、サイクリングが新しいレクリエーションとして立派に市民権を得たとは必ずしも言えない。わが国のユース・ホステル運動およびワンダーフォーゲル運動においては、日本ユース・ホステル協会の会則に明らかなように、「自転車旅行」をレクリエーションとして明確に位置づけていた<sup>48)</sup>。また、自転車メーカー各社はもとより、サイクリング展を企画したデパートなども、新しい健全なレクリエーションとしてサイクリングを売り込もうとしていた。しかし、その一方で、鳥山の回想からうかがえるように、自転車旅行＝無銭旅行との誤解が依然払拭されていなかったし、大人のすることではないと一般には思われていた。つまり、サイクリングは「こどもの遊び」ととどまり、真のレクリエーションとして成熟していなかったのである。こうした事情は、第1節で述べたように、1960年代半ばの第二次サイクリング・ブームの時期になっても基本的に変わっていなかった。わが国のサイクリングの発展段階はこのような状況にあったのであり、これが同時に、鳥山新一がサイクリングの普及啓蒙活動にとりくむ際の前提条件でもあった。

鳥山はこれをどのように受けとめていたのであろうか。彼はサイクリング史におおきな関心をもっており、当時の日本が置かれていた状況を歴史的に位置づけようとしているが、個人的な思い込みや偏った見方も少なくない。彼の思想と行動を欠点も含めて理解するのが本稿の目的ゆえ、そうした点については本文と脚注で随時指摘しながら、彼の考えを紹介してみよう。鳥山は、当時の日本のサイクリングが置かれている歴史的条件には、サイクリング後進国に共通して見いだされる一般的な問題状況と特殊日本の問題状況とが絡み合っていると存在していると考えていた。まず一般的な問題状況からいえば、「同じ自転車でも、未開発国や生活水準の低い国々では実生活の荷物運搬用に使われているのに対して、文化程度がすすみ、生活水準の高い国々ではレクリエーションとしての利用が盛ん」になると考えていた<sup>49)</sup>。このような考えを反証する史実はいくらかでもある<sup>50)</sup>が、鳥山は同様の発言を繰り返しており、これが彼の信念となっていた。好意的に解するならば、「生活水準の高い国々」という言葉で彼が念頭に置いているサイクリング先進国のフランスやイギリス（のちに米国が加えられる）に

日本を近づけ、レクリエーションとしての利用を促進したいとの思いが表現されていたと見てよいだろう。これに関連して、いまひとつ鳥山がいたかったことは、わが国では、レクリエーションとしての自転車利用は、幾度も発展の契機があったにもかかわらずみな潰えてしまった、ということである。この部分にも事実誤認や偏った見方が含まれているが、紹介の作業をつづけよう。レクリエーションとしての自転車利用は、明治大正期の遠乗会に始まるが、わが国の自転車工業が興隆し、比較的安価な国産車が出回るようになって、自転車は交通手段および荷物運搬用にもっぱら使われるようになってしまった<sup>51)</sup>。次は、昭和10年頃から、本節冒頭で述べたように、走りを楽しむ本当の意味でのサイクリングが「一部の人の間で」はじまるが、こんどは戦争で「すべてが中絶」してしまった<sup>52)</sup>。そして三度目が敗戦後であり、「熱心なサイクリストによってちくちくサイクリングの普及啓蒙運動が続けられ」、それが「実を結んで」ブームが到来したが、これもすぐに消えてしまった<sup>53)</sup>。このように幾度も浮き沈みを経験したのち、1960年代に入って実用車から軽量車（軽快車・スポーツ車）への車種転換が進展し、戦後二度目のブームが到来する。鳥山にとって、ものごとを前向きに考えられる時代がようやくやってきたのであり、そうした環境の中で彼は、最初のブームの早期消滅理由を反省するとともに、わが国固有の問題状況をみつめ、それを乗り越えるべく二つの方向で行動を起こしている。ひとつは過去との対決であり、いまひとつは将来への布石を打つことである。まずは、過去との対決の側面から見ていくことにしよう。鳥山は、サイクリングの「ほんとうの楽しみ」を特に学校関係者に布教しようとしたが、それは「集団サイクリング」という過去の遺産との戦いにほかならなかった。

### 3. 集団サイクリングとの戦い

#### サイクリングの本質

鳥山の主張は単純明快である。サイクリングは本質的には「遊び」であり、「そうムキになることはない」のだが、本当に楽しむためには一定のところがまえと準備が必要だ、という一言に尽きる。もっと真剣に遊ぼうというメッセージだと言い換えてもよい。ところが、サイクリング後進国の日本にあっては、特有の制約条件や誤解があり、そうした桎梏からサイクリングを解き放って本当に楽しめるようにしたい、そのためにはサイクリングは楽しいという簡明なメッセージを、もっともっとかみ砕いて、「サイクリングの本質」を誤解のないように正しく伝えなければならない、と鳥山は真剣に考えていた。次の引用文は1961年のものだが、彼はその後もこの「本質」論を一貫して繰り返している。

サイクリングの本質というものは、決して「目的地に着くこと」や「目的地自身」にあるのではなくて、「**走ること自体**」にあるのです。

この一見わかりきったようなことが案外よくわかっていない人が多いのです。

この「走ること自体」というのもっとよくみると、

- |           |   |      |
|-----------|---|------|
| ① 自分自身の力で | } | 走ること |
| ② 自由に     |   |      |
| ③ 自然のうちに  |   |      |

なのです。

この点を誤りますと、サイクリングの楽しさを見いだすことは困難になりますし、また、つまらないのですぐに行きづまってしまい、やめてしまうことになるのです<sup>54)</sup>。

サイクリングの多様な楽しみが知られている今日の地点から鳥山の主張をふりかえると、自転車に乗るのはそんなに七めんどくさいものなのかと疑問に思う向きもあろう。彼自身そのことを重々承知していた。1980年版『サイクリングハンドブック』（図2）では、「なんで自転車で走るだけなのに、『サイクリングの本質』だなんて難しいことを知っていなければいけないんだ？」という疑問があるでしょう、と読者の反応をあらかじめ想定して予防線を張っている<sup>55)</sup>。たしかに鳥山の主張は一見窮屈な印象を与えるのだが、時代の文脈の中で彼の主張を見直すならば、むしろ逆であり、戦後長らく支配的であったはなはだ窮屈なサイクリングの慣行を打ち壊し、本来サイクリングというものは、もっと自由で楽しいものだ、ということを伝えたいというのが彼の本意であった。

上の引用文につづけて、鳥山は、「走ること自体」を構成する三つの要素について敷衍していくのであるが、それらはいずれも当時流行っていた集団サイクリングや世間でひんしゅくを買っていた無銭旅行的なサイクリングなど、「間違ったサイクリング」に警鐘を鳴らそうとの意図があった。また、ここでは立ち入らないが、サイクリング中の交通事故の多発にも心を痛めていた。

### 集団サイクリングとは

集団サイクリング（あるいは団体サイクリング）というのは、「リーダーがいて、号令をかけたり、笛を吹いて予定のコースを予定時刻に通るように、一列になって走るもの」である<sup>56)</sup>。これが実際にどのようなものなのか今となっては想像しにくいが、鳥山の名著『サイクリング事典』に次のような解説がある。

これはサイクリングの普及の当初、1955年頃に、サイクリングの啓蒙普及運動が行われ、「〇〇市民サイクリング」といった呼びかけで不特定多数の人びとの参加でサイクリングの行事を行った際、数百人の人々を混乱なく秩序正しく「とにかく走らせる」ためにとられたサイクリングの智恵である。

軍隊による団体行動の流儀がまだ残っていたため、10～15名の班別編成で腕章をつけたリー

ダーの号令とともに大部隊がいっせいに走る状況は当時の人々に抵抗なく受け入れられたため、それ以後こうした「大勢の人が班別でリーダーの指揮下に隊列をなして走ることが正しいサイクリング」という誤解を生むことになり、これが今日までなお根強く全国的に浸透している<sup>57)</sup>。

当時の新聞を仔細に調べてみると、鳥山が言うよりも早くに集団サイクリングは始まっていた。史料は限られているが、たとえば、1952年7月、荒川区役所主催の「自転車ハイク」もそのひとつであろう。コースは荒川第三小学校を出発して、日光街道を通って大宮まで、そこで小憩をとり、巢鴨経由で荒川区役所に戻る、約80キロであった。「小島商工課長の指揮で4百名の参加者が赤、青、黄の小旗をなびかせながらすべるように快走した」とあり、「銀輪隊」の列は1キロにも及んだ<sup>58)</sup>。

ブーム期の集団サイクリングの一例が『読売新聞』に報じられているので、紹介してみよう。1956年10月14日、東京500年祭を記念して、東京都自転車振興会と読売新聞社の主催になるサイクリング・イベントが開催された。コースは神宮外苑から狭山公園までの26キロ、医療班を含む「1600台の銀輪部隊」が「延々4キロの縦隊をつくって」突っ走ったという。目的地の多摩湖畔では、のど自慢大会やクイズ、読売新聞本社の伝書鳩をつかった鳩レースなどのアトラクションが用意された。1949年（昭和24年）の映画作品『青い山脈』で一躍青春スターの座についた女優杉葉子さんほか約200名の女性の参加がみられた<sup>59)</sup>。参加者の多くは、海へ向かって駆けていく映画のサイクリング・シーンを思い描いたに違いない。このイベントで、どのような走行法がとられたのかは、この催しを報ずる記事からは詳らかにできないが、4キロもの「縦隊」を作ったとの記述から推して、鳥山の説明にあるとおり、「銀輪部隊」を班別に編制して一列になって走ったのであろう。

## 集団サイクリングの起源

集団サイクリングの成り立ちについて定説はないが、直接的な起源は、戦時下における自転車の集団走行の各種催しにあったと考えられる。この時期、班編制の「双輪部隊」をつくってなされる集団走行イベントが、さまざまな団体によって、いろいろな名称で行われた。都市部青年団員のペダル・ハイク、国家機関の主催する「行軍」イベント、さらに民間団体による一般市民参加型の「走行会」など、いずれも班編制による集団走行の流儀がとられた。数百人から千人単位の参加者を班別に組織して、リーダーの指揮下で一斉に走っている。鳥山も「軍隊による団体行動の流儀がまだ残っていた」と述べているように、これらと戦後の集団サイクリングとの間には歴史的な連続性があったと考えられる。

戦時下での集団走行イベントについては、管見の限り、先行研究が見当たらないので、当時の日刊紙から具体例を拾ってみたい。たとえば、1937年（昭和12年）8月23日に、東京府学務課体育係が府下の青年団員約200名を動員して「耐熱と神社仏閣参拝」を目的とする「自転車旅行」をおこなう



とのことで、そのおよそ1ヶ月前に、参加者募集案内の記事が『読売新聞』に掲載された。全国の青年団の勤労奉仕によって造苑された明治神宮の境内に集合して、「参拝の、ち一齊にペダルを踏んで多摩御陵に向ひ」、帰路は途中の神社仏閣を参拝しながら走るという<sup>60)</sup>。同年7月7日の盧溝橋事件をきっかけに日中両軍の衝突はまたたくまに華北・華中全域に拡大していくが、こうした時代背景の下で企画された自転車旅行であり、軍隊における団体訓練を予想させる「耐熱」の語が重く響く。しかし、団体訓練に嫌悪感を覚えたのはインテリであって、民衆は嫌悪と同時に憧憬の念を抱いていたと竹内好は述べており、このような同時代人による実体験に基づく観察を念頭に推察するならば、青年団員らは弁当持参の「御陵参拝ペダル・ハイク」という新しいサイクリング・イベントをそれなりに楽しんだのではないか<sup>61)</sup>。

戦時下の「双輪部隊」（あるいは「双輪隊」）を組んでの集団走行は人気イベントとなり、参加申込者が殺到した。たとえば、厚生省「奨健会」主催の「百キロ夜行」なる催しが1941年9月20日に開催される旨の告知が『東京朝日新聞』に掲載され、定員500名で参加者を募っている。その触書によれば、コースは多摩川溝ノ口から明治神宮西参道口まで、50名ずつの「双輪部隊」を組んで、10班に分かれて出発、平均時速12キロで「一路暗夜のコースを休まず疾走し」て、「全行程100キロを8時間で征服」するというものであった。「自転車走行の集団錬成と耐久力養成」が狙いであり、予定時間内に完走した者には「錬成證」が贈られた<sup>62)</sup>。この「夜行軍」は、「戦時にふさはしい」試みとして「俄然各方面の注目をあつめ」、予想をはるかに超える2千余名の申し込みがあり、定員を1千名に急遽変更することとなる。職場の同僚でチームを組んだ瀧の川郵便局の「郵便屋さんチーム」、京橋区月島機械の「産業戦士組」のほか、「女子部隊では過日の百キロ歩行大会で銃後女性の意気をみせた神田三省堂店員塚田操さん（二一）ほか十一名」の参加もあり、最年少者11歳、最高齢者66歳であった。「行軍」とか「征服」とか「集団錬成」といった厳めしい触書の文言とは裏腹に、ほのぼのとしたチーム名や参加者年齢層の幅の広さ、男女に等しく開かれた参加資格、さらには「親子仲よく」走る姿もあり、サイクリング・イベントの楽しげな姿が彷彿とされる。当日は50名ずつ20班編成にて出発、完走率9割の好成績で終了した<sup>63)</sup>。

日本レクリエーション協会と戦後に改称することとなる日本厚生協会主催のイベントもあった。1938年に生まれたこの協会は、時局柄、産業報国運動に協力する団体として位置づけられ、ドイツのK.D.F.（歓喜による力）と同様に、労働者に有意義な余暇のすごし方を提案し組織する事業に取り組んだ。月1回の「厚生ハイキング」のほかに、サイクリング・イベントも企画している<sup>64)</sup>。たとえば1941年11月3日、近衛師団と読売新聞社の後援を得て、「多摩御陵参拝厚生輪行会」を開催した。最高齢者61歳、「事務員小島みつよ（一八）さんほか五名の女性も交へて一千名」からなる大規模な双輪部隊が組織された。「ペダルの体力奉仕を気負ふ隊列を連ねて」明治神宮裏参道を午前6時に「一齊にスタート」し、多摩御陵で参拝、昼食ののち神宮に戻り、「神官大会閉会の分列式に臨んだ」という<sup>65)</sup>。



このような双輪部隊を編成しての集団走行は、時期的にはこれらのサイクリング・イベントと相前後して、軍事教練に組み込まれて広範囲に実施されるようになったことから、数多くの青年男女に戦時下の経験として記憶されたと考えられる。もとより軍事教練とサイクリング・イベントは同列に論ぜられないが、軍部によって自転車のもつ国防上の意義が称揚されたからこそ、戦時下において「集団錬成」や「鍛錬」を名目とする事実上のサイクリング・イベントが開催されることとなり、参加者も大手を振って自転車に乗ることができたのである。その意味でも、ここで軍事教練について一瞥しておくことは研究上大切な作業である。自転車を使った軍事教練プログラムは、東京府下の東村山青年団、大泉青年学校、埼玉県の不動岡中学校などで早期に取り組まれており、「近時青少年層に自転車集団訓練の意義が展げてゆきつゝあることは頼母しいことである」との東京師団板津大佐の長文の推薦文が『読売新聞』に掲載された。そして1941年3月10日の陸軍記念日に東京府市の青年学校生徒を主体とする自転車隊の大作進を挙行することとなり、これが「我国の民間に普及してゐる実用自転車と取扱者達を集団的に訓練する」契機となり、最終的には「自転車を国防的に組織編成すること」が目指されていたのである<sup>66)</sup>。その後自転車のもつ国防上の意義が再確認され、東京市では、陸軍機甲本部、日本自転車連盟、東京市青少年団の協力で「自転車訓練幹部講習会」が開かれた。講習会の予告報道からその模様を紹介しておこう。同年10月2日から翌年3月までの半年間に「機甲訓練——といえ少し厳めしすぎるが、自転車と自動車の訓練」を行うこととなった。まずは「軽機械化部隊」として自転車訓練幹部講習会を10月2日から3日間、各区の青少年団指導者70名、青年団員執統隊220名を神田佐久間青年学校に隣接する広場に集め、「日本自転車連盟の協力を得て組織だった訓練を施し、自転車訓練の指導者を養成する」こととした。この指導者たちが各区にちらばり、自ら講師となって、1区あたり1千名、全体で3万5千名の男女青少年団員（主として青年学校生徒）に「機甲訓練の第一歩」として自転車の訓練を行うというものであった<sup>67)</sup>。訓練の成果は、同年11月16日、東京市青年学校連合演習で披露された。双輪中隊の軽機甲部隊による分列行進の風景が日刊紙に写真入りで報じられている（図3）<sup>68)</sup>。翌1942年8月4、5の両日にも自転車訓練指導者講習会が開かれ、70名の指導者に「軍隊式の自転車訓練」が施された。前回同様、講習会の修了者が各区にちらばって青少年団団員を指導することになった<sup>69)</sup>。

戦況が悪化する中でも双輪部隊を組んでの集団走行イベントは続いた。その当時、自転車は厳重な統制下にあり、資材の不足から、メッキを省略した粗悪な黒塗りの車しか生産されなかったが、貴重な移動手段として大切にされていた。史料は限られているが、東京市主催の「市民自転車隊走行会」の参加者募集記事が日刊紙に出ている。1943年5月23日の開催予定で、「参加資格は十四歳以上の男女」とあり、「一般市民希望者一千名」を募っている<sup>70)</sup>。

戦時下の集団走行の事例をいくつか紹介してきたが、これらと戦後の集団サイクリングとの間には、強い類似性が看取される。班編制という組織形態ならびに集団規律を重んずる走行法はまったく変

わっていない。リーダーの号令で一斉に動くわが国のラジオ体操が、戦前戦中には「集団的精神の培養」「心身鍛錬」を目標としながら、戦後は一転して「民主主義の精神」で行われた<sup>71)</sup>ように、集団サイクリングにも同様の連続性とお題目の変化が併存していたように思われる。「何百人も集めて班編制をして、リーダー引率で走る」スタイルは一貫している。ただし、戦時下では「集団錬成と耐久力養成」や「御陵参拝」を目的としていたのに対し、戦後は一転して民主主義的な装いをまとうこととなった。「目的地に着くと、花火があがって、余興があり、おみやげがでるといった、サイクリングの本筋とは全く見当ちがいな内容の催しが全国各地で催された」と鳥山は苦々しげな口調で振り返っている<sup>72)</sup>。

ここで戦時期と戦後の連続性を指摘したが、この点に戦後のサイクリング風景を理解する上でとても大切なことがらが含まれている。まず第一に、戦時下の集団走行イベントにおいて、社会階級の違いを問わず、男女平等の参加資格が与えられていたことは注目されてよく、戦後におけるサイクリングの大衆化と民主化を準備するという一面があったと考えられる。第二に、戦時下の集団走行イベントにおいて、参加者のほぼ全員が実用車を使っていたと考えられ、これも戦後の集団サイクリングやサイクリングクラブの活動に引きつがれた。サイクリング用の自転車があるに越したことはないが、それがなければサイクリングが出来ないわけではなく、身の回りの道具を本来の用途を超えて用いるところに楽しさや創造性の源泉があるのも一面の真実であり、日常生活におけるそうした小さな試みからサイクリングの本当の楽しみを発見する人も少なくなかったであろう。わが国のサイクリング史を再構成する際には、スポーツ用車を操る少数の熱心なサイクリストの流れだけでなく、それと併せて、大衆的なサイクリングがどのように進展したのかについても検証を進める必要があるだろう。

### 学校スポーツの民主化

集団サイクリングは、スポーツ振興法が制定された1961年（昭和36年）頃には「いくらか影をひそめて、小グループのサイクリングへ移行」していったが、学校関係者の間では1970年頃まで根強く残っていたという<sup>73)</sup>。その息の長さに鳥山は嘆息を禁じ得なかった。

つい10年ほど前[1970年頃]までは、「リーダーが引率して整然と一列で、リーダーの号令で一糸乱れず行動する」といった形のサイクリングが学校関係者からは好まれて「正しいサイクリング」という風に評価されていました。

たしかに、こういう昔の軍隊式のキチッとしたサイクリングは、第三者が見たときには規律正しく整然と運営されているようにみえるために、特に教育畑の人たちからは喜ばれていたようです。しかし、本当の「正しいサイクリング」というものは決してそういった形式を整えたものではないのです<sup>74)</sup>。

鳥山は、1961年に中学校に無償頒布されたテキストの中で、集団サイクリングは「サイクリングの本質」からことごとく外れていると批判している。その口調には伝道者の熱心と情熱がうかがえる。リーダー任せの他力本願で走っているために「そのうちにつまらなくて」サイクリングをやめてしまう。予定時刻に予定地点を通過しなければいけないという目標それ自体が、精神的・肉体的な負担となるようでは、「サイクリングの本質のうちでも特に重要な意義を持つ」自由がない。くわえて目的地に向かって一目散に走っているようでは、「自然に接し、自然の美しさを味わう」ことができない。「自然の美しさを味わうという心のゆとりのある人でないと、サイクリングの本当の楽しさはなかなかわからないともいえます。」さらに問題なのは、集団サイクリングの目標が「自転車道を単に目的地に達するための手軽で安価な交通の手段」であるとの考えにつながり、それが嵩ずると「サイクリング＝無銭旅行」という「誤った考え」に行きつく<sup>75)</sup>。

このような悪しき連鎖を断ち切る必要を鳥山は痛感していた。集団サイクリングは、独り立ちのできないサイクリストを作ってしまう、「日本のサイクリングが大きく伸びない有力な原因の1つとみていい」と思い詰めている<sup>76)</sup>。また、無銭旅行は、少数の例外を除いて、すべて他力本願で、経費を節約して食事を素食ですまし、「何らかのつてを求めて、他人の世話になって宿舎、食事等を恵んでもらうといった形のものになりやすい」とし、「これではせっかく自主独立の気風を養うというサイクリングの良い点が、まったくスポイルされる」と厳しく批判している。「自分で考え、自分で走る」ことがなによりも大切であり、「他人に絶対迷惑をかけないという心構え、いわゆるロードマンシップを身につけたもの」こそ、ほんとうの正しいサイクリングなのだと述べている<sup>77)</sup>。

これらの問題に対処すべく、日本サイクリング協会のリーダー向けテキストの中で、彼は次のようにサイクリング指導の方針を伝えている。

これからサイクリングの指導や普及を担当してゆく場合、いまの日本ではまだまだかなりの人が、サイクリング＝無銭旅行のイメージを持っていたり、サイクリングはリーダー引率で1列で走るものが「正しいサイクリング」と信じています。

特に教育関係者にはこの考え方の人が多いので、指導に当たっては入念にまずこうした誤った先入観を棄てさせるようにして下さい<sup>78)</sup>。

また、『学校におけるサイクリング指導の手引』では、学校教師に向かって次のようにアドバイスしている。

サイクリングは、みずから汗を流しながら自分の判断によって走りぬくところに価値があると

同時にその中から教育的な効果も生まれてくるものである。したがって、これが指導にあたって指導者やリーダーは、多人数の集団を単に引率するというのではなくて、できるだけ数人のグループを単位とし、参加者自身の自主的活動を重んじ、さらにそれを助長するという方向で、指導することが望ましい<sup>79)</sup>。

「1人で走れるように」助言して、「過保護なサイクリング」から早く卒業させ、一人前のサイクリストに育ててほしい、これが鳥山の指導者に対する表向きのメッセージであったが、深読みが許されるならば、このとき彼は、集団サイクリングに「昔の軍隊」を連想し、とくに教育関係者の「誤った先入観」に問題の根の深さを感じていたことから推して、個人の自由や自主性よりも集団規律を重んずる戦時の文化的遺産を学校から一掃したいとの願いがあったのではないか。そうした意向が彼の言葉の端々からうかがえる。

### 集団主義批判と大衆化に距離を置く

鳥山のサイクリング哲学を理解するために、集団サイクリングに関連して、次の二つの問いを考えてみたい。第一は、1980年代にはさすがに上に見てきたような集団サイクリングは姿を消したが、これで鳥山の過去との対決は終わったのであろうか。答えは否である。依然として「大きな集団やグループで走るやり方」が好まれる傾向はなくなっておらず、鳥山はこの点に満足できなかった。彼は1983年の著書のなかでこの問題に言及している。サイクリングは「きわめて個人的色彩の強いスポーツ」であり、「“一人で走る”ことが基本」だというのが彼の変わらぬ信念であった。孤独を好むというのではなく、サイクリングの楽しさを味わおうとするなら自ずとそういうかたちになるという。集団を組むと「自分の好きな走り方」がしにくくなるので、そのような走行法は「サイクリングのほんとうの楽しさを味わうには不向き」である。外国では、何千人も集まるサイクリング・イベントにおいても、走るときは「めいめい自分勝手に走る」ので、サイクリング本来の楽しみである「自由」が損なわれずにすむが、日本ではこのことがなかなか理解されない、と<sup>80)</sup>。鳥山の目には、日本人の集団主義的な気質が、個人の自由を制約をかけ、「サイクリングの本質」を追求する道を阻む精神的障害物と映っていたのである。

鳥山のこのような思想は、ヨーロッパ近代の自律的個人を理想と仰ぐわが国の「戦後啓蒙」なり「近代主義」の思想と表面的にはよく似ているが、背景にある思考動機にも方法にも重なりはなかった。たとえば、ヨーロッパの国々に理想を求める点に類似性はないが、後段で論ずるとおり、鳥山のそれはあくまでも遊びの種類が豊富なフランスの *cyclisme* やイギリスの *cycling* に見習おうとの考えであり、理念としての「西洋近代」を方法的な参照軸として日本の現状を批判し、将来を構想するという観念的な動機は見当たらない<sup>81)</sup>。また、個人の自由を譲りがたい至上の価値とみる戦後民主

義思想を信奉し、わが国の集団主義を批判の対象としている点にも共通性が看取され、さらに集団主義を「近代化の遅れ」なり「市民社会の未成熟」と見なすような思考もわずかながらあるようにも見受けられるが、鳥山は、個人の自由に制約を課す「社会全体の体制に関する大きな問題」はさしあたり与件と受けとめて深入りしていない。「戦後啓蒙」の論者たちのような社会科学的な視点は希薄であり、彼らとは別の視点から時代の問題にアプローチしていたと考えられる。鳥山の場合、なにものにも束縛されることのない「自由」を尊重し、「心の欲求」に忠実であることを個人生活の理想としているが、それはつねに自転車での走行それ自体の楽しさや喜びといった身体感覚と実体験に基づくものであった。

第二に、鳥山は集団サイクリングに対して一貫して批判的な姿勢をとっているが、その源泉を戦時下の双輪部隊を組んでの集団走行イベントにまでさかのぼって考察してきたわれわれは、鳥山の思想と行動について問うてみたいことがある。もしも彼が集団サイクリングの起源を慎重に振り返っていたならば、戦時下の催しにサイクリングの大衆化のはじまりと戦後の大衆民主主義の源泉を確認することとなり、そうした一面を肯定的に評価しながら、集団主義的側面の乗り越えを提案することになったのではないかと<sup>82)</sup>。おそらく答えは否であろう。鳥山の言説を精査すると、「大衆化」に対して共感の念を欠いており、むしろ意識的に距離を置く姿勢がみられる。サイクリングの普及に生涯をかけた鳥山は、必ずしもその大衆化を目指しているわけではなかった。むしろ彼が重視していたのは、サイクリングに「大人の市民権」を与えることであり、そのような来たるべき将来に向かって布石を打つことであった。それでは「大人の市民権」とは何か、次節でこれを検討してみよう。

#### 4. 遊びの伝道者

##### 狭い意味でのサイクリング

鳥山新一は、わが国で用いられている「サイクリング」の語を、「狭い意味でのサイクリング」と呼び、英仏伊などで用いられている「本来のサイクリングということば」とは異なると指摘し、このことを人びとに周知させたいと願っていた。1961年（昭和36年）、日本自転車商協同組合連合会は、「自転車産業振興事業の一環として」教育用掛図とその解説書『自転車の知識』（図4）を全国の中学校に無償頒布したが、この教師用テキストは鳥山の筆になる。同書の第1章において彼は次のように説明している。「サイクリング」という言葉は、欧州各国では、「もっと広い範囲を意味しているので、自転車を利用するすべてのレクリエーション、スポーツを含めています。ですから、当然トラックレースやロードレース、それに日本ではあまり行われませんがバイシクルボールや、バイポロといったものも含まれてきます。」これに対して、「私たちが普通にサイクリングという場合は、自転車を利用したハイキングとか、旅行といった意味のレクリエーションをさすのですが、これは狭い意味でのサイクリングです」と。このように鳥山は、日本語の「サイクリング」が欧州の対応語と意味内容が異なっ



ていることを読者に周知させ、その上で、このテキストで解説するのは「わが国で普通に使われている狭い意味でのサイクリングだけ」であると、慎重に断りを入れている<sup>83)</sup>。

### スポーツ振興法の影響

ところが鳥山は、日本的な狭義のサイクリングを前面に押し出したことがある。『自転車の知識』から6年後の1967年（昭和42年）、中学・高校向けの教師用テキスト『学校におけるサイクリング指導の手引』（図5）では、欧州の対応語とのちがいにまったく触れることなく、次のようなサイクリングの定義を第1章の冒頭に載せている。「サイクリングとは、自転車を用いて大自然の中を走り回るレクリエーション活動の一種であって、登山やハイキングがそうであるように勝負を争うことを主眼とする他のスポーツとは異なっており、自然を相手にしながら旅をするということが大きなねらいである。したがって、サイクリングとは、“自転車を利用しての野外旅行”とってよからう。」<sup>84)</sup>ここでは、サイクリングの語は、競技としての自転車利用とは異なるスポーツと定義されており、もっぱらレクリエーションとしての利用だけを意味するものとなっている。

このようなサイクリングの定義は、1961年に公布されたスポーツ振興法において、「自転車旅行」が国および地方公共団体の普及奨励すべき「野外活動」として位置づけられたことを受けて、その線に沿って「正しいサイクリング」の普及に取り組んでいた財団法人日本サイクリング協会（JCA）の考えに沿うものであった<sup>85)</sup>。もとより鳥山本人は、個人の楽しみであるサイクリングを、わざわざ国が音頭をとって「普及奨励」しなければならないことに違和感を覚えていた。

サイクリングのようなものは本来自分が好きでやりはじめるのが当たり前ですが、わが国は長年の封建制の残渣で、国が音頭をとらないと、仲々腰をあげない国民性といえます。

サイクリングもその例にもれないもので、昭和36年に「スポーツ振興法」が制定されたのを契機として、それまで任意団体だった日本サイクリング協会が発展解消して、新しくサイクリングの普及推進をはかる団体として、文部省の監督下の財団法人日本サイクリング協会が誕生したわけ<sup>86)</sup>です。

鳥山は、「先進国のサイクリングをみても、日本の国ほど過保護な活動はみられません」と内心忸怩たるものがあつたが、しかしこの法律を契機にして日本にサイクリングが定着し、サイクリストの間に「自分でやる姿勢」が育ってくれるならばそれにしくはない、と、おとなの判断をしていたと思われる<sup>87)</sup>。



### サイクリング後進国の負い目

一般の人びとの間では「サイクリング」と“cycling”や“cyclisme”との違いなどまったく意識されていなかったが、鳥山にとっては小さなことがらではなかった。彼はわが国のサイクリング文化の興行きの狭さ、歴史の浅さを痛感しており、それが「サイクリング」の意味範囲の狭さ、スケールの小ささとなって現れていると判断していた。世界最初のサイクリング団体BTC(CTCの前身Bicycle Touring Club)が英国で創設されたのが1878年、サイクリングの国際団体LIAT(後のAIT)<sup>88)</sup>の結成が1898年、対して日本サイクリング協会が任意団体として設立されたのが1954年(昭和29年)、この半世紀以上の「遅れ」を彼は気にかけており、サイクリング後進国であるとの自覚が、日本の「狭い意味でのサイクリング」と本場欧州の「本来のサイクリング」という対比表現に現れていたといえる<sup>89)</sup>。

鳥山にとって、サイクリング後進国であるとの負い目は、同時に、希望と背中合わせの意識でもあった。1966年(昭和41年)、スポーツ車の需要急増にともないわが国の自転車生産は大幅に増加し、それを受けて当時の鳥山は次のような期待を口にしていた。「わが国は世界第2位の自転車生産国で、41年は最高の生産記録をつくっており、今後のサイクリングに関連する環境的条件の整備によっては、西欧先進国に追いつき、追いこすことも可能であろう」と。また、社会人や大学のサイクリングクラブの活動、中学・高校のサイクリング行事の動向に言及しつつ、「西欧諸国に60年の遅れをとったとはいえ、決して悲観すべきものではない」と、将来予測とも決意ともとれる言葉を口にしていく<sup>90)</sup>。

かくして鳥山は、サイクリング後進国を脱するための方途を模索するのであるが、その一つは前節で考察してきた過去のマイナスの遺産を払拭することであり、いまひとつは将来に向けて布石を打つことであった。生活水準の向上につれてサイクリングが普及するとの見通しはその当時多くの人がもっており、とりわけ1970年代初頭にはそれがレジャー産業の合い言葉となっていたが、鳥山の思いはそこにとどまっていなかった。サイクリングの「いろいろな楽しみ方の商品見本やカタログ」を作成して、これからの発展方向を具体的に指し示そうとの年来の計画にとりかかろうとしていた<sup>91)</sup>。彼の著書『サイクリング事典』はその代表的な作品である。

### 日本のサイクリングはスケールが小さい

1970年代にはいると鳥山は日本の「サイクリング」と欧州の対応語とのちがいを従来になくいっそう詳しく説明するようになるが、その目的はサイクリングには「いろんな楽しみ方がありますよ」ということを知らせるためであった。鳥山は数多の啓蒙書や案内書を公にしたが、その中でもっとも多くの読者を獲得したのは1971年に公刊された『サイクリング事典』(図6)であろう。ちなみに彼の書き物のほとんどは、ですます調の口語文体で書かれているのに対して、同書は事典風の説明文で書かれており、一見客観的な記述に終始しているようにみえるが、しっかり自身の考えを織り込んでいく。わが国の「サイクリング」の語は上述のとおり「狭い意味のサイクリング」だが、同書の中で鳥

山は、現実にはもっと狭い意味で用いられている、と指摘している。

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。

この定義は広い意味のもので、自転車の散歩から何十日にも及ぶ長距離の旅行まで含まれるが、一般にはさらに狭い意味で使われており、日帰りか一泊程度のことを指す場合が多い。

わが国では長年の慣習から自転車を利用したスポーツであるサイクルレースは、サイクリングには含めず、「自転車競技」として別に取扱っている<sup>92)</sup>。

換言するならば、日本の「サイクリング」は、レクリエーション全体をさしているものの、現実をみればこの定義でさえ広すぎる、レクリエーションの規模は小さく、範囲も狭い、と。そして、この小さなサイクリングについて、その中身を欧米と比較すると、さらにその未成熟さが際だってくるといふ。

欧米のサイクリングをわが国のものと比較するとかなり大きなちがいがみられる。それは、欧米ではサイクリングが、大人のレクリエーションとして広く行われていること、個人中心で行われていること、および長期間のものがおいこと<sup>93)</sup>の三つである。

このようにわが国の現状を把握した上で、「サイクリングの種類」と題する節を用意して、フランスとイギリスのさまざまなサイクリングを紹介している。たとえば、フランスの「シクロアルピニズム」については、こんな説明がなされている。「フランスアルプスやピレネー、スイスアルプス等の高山地帯のサイクリングのこと。とくに急なコースや岩の個所は、車をかついでも登るという勇ましいもので、使用する自転車もこの目的のために軽量で軽装備のものが作られている。／好んで難コースに挑戦するというサイクリングで、日本でいう山岳サイクリングとはいくらかニュアンスも内容もちがっている。」<sup>94)</sup> わが国のサイクリングはちっぽけだから、本場の欧州に倣っていろいろ挑戦してみよう、本当の遊びはこれからだ、とあおり立てているようだ。鳥山は日本サイクリング協会のリーダーたちに次のようなアドバイスをしているが、これはとりもおさず彼自身の執筆姿勢にほかならなかった。「現在日本より生活水準の高い国々のサイクリングの様子を話して、やがて日本もその線へ行くようにという点を強調して下さい」と<sup>95)</sup>。

鳥山新一は遊びの伝道者であった。1960年代中頃の第二次サイクリング・ブームから70年代の第三次サイクリング・ブームにかけて、鳥山はサイクリングの多様化に向けてアクセルを踏みつづけた。それは数多の啓蒙書・案内書の出版に現れており、上に紹介した『サイクリング事典』は、そのなかのひとつにすぎない。当時公刊された鳥山の作品を年代順に挙げてみよう。これまでの調査で分かっ

た限りではあるが、さまざまな出版社からほぼ毎年出ていることは一目瞭然であり、いくつかは頻繁に版を重ねている。

- 『サイクリング百科』 集英社, 1966.
- 『サイクリング心身健康法』 自由ブックス社, 1967.
- 『最新サイクリング百科』 集英社, 1969.
- 『サイクリングハンドブック』 日本サイクリング協会, 1970.
- 『サイクリング事典』 ペリかん社, 1971.
- 『サイクリング入門 (小学館入門百科シリーズ 19)』 小学館, 1972.
- 『すばらしい自転車』 日本放送出版協会, 1973.
- 『サイクリング——風を切って走ろう (講談社スポーツシリーズ)』 講談社, 1974.
- 『サイクリング入門 (楽しいプランと走り方)』 池田書店, 1975.
- 『サイクリング心身健康法』 自由ブックス社, 1976.
- 『サイクルオリエンテーリングの手びき』 日本サイクリング協会, 1977.
- 『スポーツ車のすべて——自転車ハンドブック』 (モンキー文庫) 集英社, 1978.
- 『楽しいサイクリング 実技編』 日本サイクリング協会, 1978.
- 『サイクリング健康法』 自由国民社, 1979.
- 『サイクリングハンドブック』 日本サイクリング協会, 1980.

これらの作品にはそれぞれ個性があり、想定している読者層もさまざまであるが、大きな遊びを勧める点で一貫している。たとえば、小学生向けの案内書でも、まったくスタンスが変わっておらず、スケールの大きいサイクリングに向けていまのうちから準備をしよう、と呼びかけている。「みなさんは、自転車が大好きですね。わたしも小学生のときから自転車が好きで、とうとう『自転車博士』と呼ばれるようになりました。……／[この本を]よく読んで、自然の美しさを楽しみながら思うぞんぶん走って、からだをきたえてください。そうすれば、大きくなってから、世界一周サイクリングをするのも夢ではありません。」<sup>96)</sup>

中心的な読者層はサイクリングに関心を抱く青少年であったと考えられるが、彼らはどのようにこれらの書物を読んだのであろうか。当時の青少年たちにとって、サイクリング雑誌<sup>97)</sup>や鳥山の書は貴重な情報源であり、インターネットが普及した今日とは比べものにならないくらい大きな影響力を有し、読者のサイクリング観はもとより、ときには人生の方向を左右することもあった。当時のサイクル少年たちは、鳥山の書から、ツーリングのノウハウや自転車のメカニカルな知識など、自分の興味関心に即して選択的に学んでいた節があり、まして鳥山がどのような意図で書物をまとめたのかについて深読みするようなことはなかったと思われる。鳥山の筆になる JCA リーダー向けのテキストや学術論文は、以下に見るように、「大人のサイクリング」を強調し、中学生のサイクリングにさほど共感

を示していないし、一般啓蒙書にもそういった叙述が見いだされるが、当時の主要な読者層であった青少年サイクリストはこういった側面に気づいていなかったのではないかと筆者がたまたま出会った鳥山の書の愛読者（かつての青少年）は、一様に感謝の言葉だけを口にしており、当時の経験を楽しそうに思い起こしている。

### 大人の市民権と社会的制約

鳥山は、遊びのスケールを大きくすることにつねに焦点を合わせて啓蒙書をまとめているが、その際、同時に、「大人のサイクリング」への脱皮を目指していた点は見逃せない。1971年のJCAリーダー向けテキストの中で次のように説明している。これまでのサイクリングは「趣味的なサイクリスト」が中心で、年齢層も幅が狭く「学生層中心」であり、国際比較の視点から見れば、わが国のサイクリングは「やっと幼稚園程度です」と嘆いてみせた。そして「生活水準の高い国々」を引き合いに出して、これからは「大人のサイクリング」を目指すべきであり、「『いままでのサイクリング』だけにとらわれずに新しい息吹を吹き込んでほしい」とさらに高い要求をリーダーたちに課している<sup>98)</sup>。そして1976年になっても、「まだまだわが国ではサイクリングは本当の意味で『大人の市民権』をとれていないといえます」と念を押している<sup>99)</sup>。

それでは鳥山のいう「大人のサイクリング」とは何か。読んで字のごとく「大人の楽しみとしてのサイクリング」<sup>100)</sup>のことであるが、彼は具体的に何を目指していたのであろうか。鳥山の文章は、繰り返しが多く、時に主語述語の対応を欠き文意がつかみにくいが、整理してみると、「大人のサイクリング」はいくつかの要素に分節化することができる。彼は1960年代から70年代にかけて、少なくとも次のようなことを念頭においていた。

第一は、サイクリングが幅広い年齢層によって楽しめること。わが国では、スポーツ車は「中学生の遊び」道具であり、しかも、それが必ずしもサイクリングに結びついているわけではなかった。「世界中でわが国ほどピカピカしたドロップハンドルのスポーツ車が沢山走っている国はないにもかかわらず、これが主として通学や自宅附近を乗りまわすのに使われているだけで、野外活動としてのサイクリングには実際のところあまり活用されていない」のが実情で、サイクリングの楽しみが理解されていなかった<sup>101)</sup>。このような状況であるから、中学生が成長して、オートバイや自動車の運転免許取得可能年齢がくると自転車卒業してしまうことになる。「ヨーロッパの国々のように自動車をもっていても、サイクリングをやるといえるようになれば、本当にサイクリングの楽しさがわかったといえましょう」と説いている<sup>102)</sup>。そのために鳥山は、サイクリングが「お弁当持って走る」だけでなく、大人の興味関心をひく多様なサイクルスポーツを含むものだということを広く伝えようとしていた。

第二は、女性のサイクリストが増えること。1970年代の観光ブームによってレンタサイクル店が観

光名所に続々と生まれ、その利用者の多くは社会人になり立ての若い女性であった。しかし、彼女たちの日常生活の中にサイクリングは定着しておらず、スポーツ車ももっていなかった。その理由として、鳥山は「男女差別」という日本社会の現状に問題の根を見ている<sup>103)</sup>。「男女差別」の語でいったいどのようなことを考えていたのかはわからないが、とにかく鳥山は、ときどき思い出したように、社会的な制約条件を慮る気遣いをみせている。それは次の要素にも観察される。

第三に、「より大規模なツーリング」が普及すること<sup>104)</sup>。1971年には「余暇時代の到来」が合い言葉となり、翌72年には「バイコロジー旋風」が日本に上陸し、「自然回帰」がブームになった。この頃、旅行用の自転車もマスプロメーカーによって生産されるようになり、ブリジストン、片倉シルク、宮田自転車、ナショナル、城東輪業などから、フランスのランドナー・タイプの自転車が販売され、人気を博した<sup>105)</sup>。鳥山が熱心にすすめてきたフランスのサイクリング文化の紹介活動がようやく花を咲かせようとしていた。こうして1970年代は、第三次サイクリング・ブームの盛期<sup>106)</sup>となるが、鳥山の思い描く「大人の市民権」はさらに高い位置にあった。「夏休みを2週間も3週間もとって飛行機やマイカーに自転車を積んで外国まで足をのばすといった」「生活水準の高い国々」を鳥山は理想としていたが、長期休暇のとりにくい企業社会の現実にも阻まれて容易に実現しそうになかった<sup>107)</sup>。

### 社会システム上の問題

鳥山は、「大人のサイクリング」の普及にとりくむ中で、社会システム上の諸問題を意識するようになったが、そうした問題にどのように対処しようとしていたのだろうか。1980年、鳥山はわが国のサイクリングに好意的な感想を口にしているが、まだ足りないものがあると述べている。道路環境の整備などでは期待通りにはいかなかったものの、わが国の自転車工業は成熟し、優秀な外国製部品の輸入も盛んとなり、彼にとって嬉しい出来事が少なくなかった。「現在では、どこの町へ行っても10スピードの車が走っているまでに普及しましたが、これは欧米諸国にもみられないことです。」そのうえ「サイクリングの傾向も多様化してきて、ツーリングからサイクルスポーツまで、いろいろな形で楽しめるようになってきました。」<sup>108)</sup> とはいうものの、「いまの日本では」長期休暇をとってツーリングにでかけるようなことはとても望めないと口にしている。

「サイクリングは国民所得1,800ドルになれば生活に定着する」とかねて主張していたのですが、事実、昭和46年に国民所得1,840ドルになりますと、冬でもごくふつうの家庭人がサイクリングを楽しむ姿がよくみられるようになりました。それ以後は、自動車の普及が進むにつれて、自転車の普及、それもスポーツ車の普及が進んでいきますし、サイクリングもどんどん生活に入ってきました。



ただ1つだけ日本のサイクリングの弱い点は、スケールが小さいということで、これは生活環境や体力的なちがひもあるためといえます。

外国ではツーリングといえは短くても1週間、普通は2～3週間というのが常識です。これだけの休暇はいまの日本では望めませんが、それにしても日本のサイクリストは走り方が少ないといえます<sup>109)</sup>。

続く文章で、鳥山は、フランスのブルベやアメリカのセンチュリー・ランを引き合いに出して、日本人は「走り方が少ない」と繰り返すにとどまり、社会制度への言及は消えてしまう。どれほど自転車工業が発達し、サイクリストの遊びが多様化しても、満足に休暇の取れない企業社会の現実が足枷となって、遊びのスケールは小さく、わが国はサイクリング後進国から抜け出せずにいる、こうした問題意識が鳥山の胸中深くにあったであろうことは、彼の言葉遣いや行間から伝わってくるが、この問題には深入りしていない。社会制度のありようを表立って批判するのではなく、いろいろな制約条件はあるにしても今できる範囲のことから地道にとり組んでいこう、というのが鳥山の一貫した姿勢であり、生涯を通じてこの点にブレはなかった。「長期間の休暇がとりにくいといった社会全体の体制に関する大きな問題もありますが、それはそれとして、一歩ずつ「ママ」でも努力を重ねたいものです」との決意をリーダー向けテキストのなかで口にしていく<sup>110)</sup>。

こうしたピースミール社会工学 (piecemeal social engineering) 的な姿勢の中に、鳥山のサイクリング哲学を支える基本的な発想が見え隠れしている。学会誌『体育の科学』に掲載された彼の論説からその辺をうかがってみよう。彼は、サイクリングがどれほど素晴らしく楽しいものであるにせよ、「肝心のやる人の生活水準が低い間は、とてもサイクリング志向の動きは出るはずがない」と突き放した見方をしている。高度経済成長を背景に、その恩恵を受けて人びとの生活水準が向上すれば、社会的な制約はおのずと乗り越えられるとの楽観的な見通しをもっていたのではないか。よく言えば、比較的長い時間的視野でものごとを観察し行動できたともいえるのだが、これは、エリート主義的に偏った見方をする彼独自のサイクリング史観から引きだされた態度とみることもできるし、あるいはまた、実体験に基づく智恵とみることもできる。戦争によって本当のサイクリングが一度とだえ、戦後に復活する姿を目撃し、自らそれに深くかかわってきた、少数の熱心なサイクリストのひとりである鳥山には、サイクリングに情熱を傾ける一握りの人間の取り組みが大きく花開くときがやってくるとの予感があったのではないか。実際、フランスのサイクリング文化の紹介活動はみごとに開花したといってよいだろう。この学術雑誌の論説において、これからは「大人のサイクリング」に向かっていくとの見通しを語る中で、「戦前からサイクリングに取組んでいる筆者にはこれがよく判る」のだと、将来の方向性を遙かに望みながら、そのような時代が必ずやってくるとの確信の言葉を残している<sup>111)</sup>。鳥山の思想を理解するには、サイクリングへの思いを中断せざるを得なかった彼の戦争体験について考



えてみる必要があるだろう。最後の課題がこれである。

## 5. 結論

これまでの考察をまとめておこう。わが国の「サイクリング」の語は、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。欧米の対応語とは異なり、わが国ではもっぱらレクリエーションとしての自転車利用だけを意味している。このような意味と用法は、戦後のサイクリング・ブームの時期までには出来上がっていたが、当時のレクリエーションとしての自転車利用の実際をみれば、サイクリスト自身が無銭旅行と受けとめている節があったし、一般の人たちは「子どもの遊び」くらいにしか考えていなかった。端的に言って、サイクリングは真のレクリエーションとして成熟していなかったのである。

このような状況のなかで、サイクリングの本当の楽しさを説き、それを大人のレクリエーションとして確立することに情熱を傾けて取り組んだのが鳥山新一であった。彼のサイクリング史理解には事実誤認や偏った見方があるものの、鳥山は、自分なりの歴史観に立って、戦後のサイクリング事情の中にわが国特有の問題を発見し、その解決に向けて二つの方向で行動を起こしている。ひとつは戦時下の双輪部隊の流儀を引きついで集団サイクリングというマイナスの遺産を払拭することである。まずもってサイクリスト一人ひとりが独り立ちして「自主独立の気風」を培うことが肝要であるが、そのための条件を整える方向で鳥山は行動している。とくに学校関係者に対して、集団サイクリングの問題点を伝え、本当に正しいサイクリングとは何かを布教するとともに、併せて指導者の育成に力を注いだ。こうした活動に個人の自由を至上の価値とする戦後民主主義思想の良質な部分が看取されるが、サイクリングの大衆化には距離を置いていた。いまひとつの課題は、サイクリングを大人の遊びとして認知させることである。鳥山の意識を支配していたのは、サイクリング後進国の負い目であった。数多の啓蒙書や案内書を著し、その中で、日本よりも「生活水準の高い国々」のサイクリング事情を紹介して、やがて日本もそこに到達するとの理想と希望を語りつづけた。その際、わが国がサイクリング後進国の域をなかなか抜け出せない理由のひとつとして、表だった批判的言辞の使用は慎重に避けられているが、日本の企業社会の問題性にも僅かながら触れている。要するに、鳥山の活動のすべては、その根本において、個人の自由を尊重し、多様な趣味を許容する、ゆたかな日本社会の実現を目指していたといつてよいだろう。

鳥山にとってサイクリングはあくまでも「遊び」であり、しかし遊びであるがゆえに真剣に追求する価値があり、遊びこそは個人の生活ばかりか、社会全体をも豊かにする原動力であるとの信念があった<sup>112)</sup>。「人間は必要に迫られてしたことよりも、遊びでしたことによって形作られてきた」とは、エリック・ホッファーの言葉である<sup>113)</sup>が、鳥山新一こそはこのような人であった。というよりも、そのような人へと成長していった、といった方が正鵠を射ている。裕福な家庭に育った鳥山は、人生を

充実させるための遊びの術を早くから体得していたと思われるが、フランスの自転車文化との出会い、および戦争体験をつうじて、いっそう磨きがかかり、かつ強靱さを獲得したと言えよう。いずれも周知のことではあるが、これまでの考察を下敷きにして新たな評価を試み、本稿を締めくくことにしたい。

鳥山は、初めてフランスのサイクリング事情に触れた時のことを、わが国における「サイクリング界の夜明け」であったと後年語っている。1952年（昭和27年）、彼は通産省の命でヨーロッパのサイクリング事情と自転車生産技術の現地調査の旅に出たが、これによって戦中戦後の情報不足が一気に解消されるとともに、ソフトとハードの両面で「新しい局面が開ける」ことになったという。まずソフト面では、英国のクラブランとは異なる、サイクルツーリング（シクロツーリズム）という「全く別な世界」のあることがわかった。ハード面では日本では名前さえ知られていなかったフランスとイタリアの「全く新しい機材」を入手し、さらには「フランスの名車ルネルス」との出会いがあった。これを機に、「日本の自転車の流れは、これまでの50年あまりのイギリス風から大きく変わって、フランス風の要素が入るようにな」った<sup>114)</sup>。言葉のひとつひとつから彼の感動がほとばしり出ている。しかし同時に、この調査旅行は、感動が大きかったただけになおのこと、戦争によって失われたものの大きさを彼に強く意識させる契機ともなっていた。

注目しておきたいことは、フランスの自転車文化という「全く別の世界」との出会いを通じて、鳥山の遊びの哲学に磨きがかかったことである。まず第一に、ソフト（サイクリングのかたち）とハード（自転車のかたち）は一心同体であるとの理解が生まれた。フランスでは遊びの種類が豊富であり、しかも遊びの用途別にたくさんの車種が用意されていることに鳥山は深く感じ入った。この考えは「サイクリング用自転車の選び方」という具体的なアドバイスをまとめあげられ、早くにわが国の自転車工房「東叡社」のパンフレットに用いられ、さらに研究をすすめて『サイクリング用車の基礎知識』（図7）に体系化された<sup>115)</sup>。鳥山と同じ時代を生きたマスプロメーカーの自転車開発担当者が述べているように、鳥山がわが国に紹介したルネルス（René Herse）の名車やフランスのサイクリング文化は「一部マニアの世界」であり、「一般的な認識には至っていなかった」のは事実であろう。しかし、どのような趣味領域であろうと、上流階級の嗜好こそが模倣の対象となるのであり、生活水準の上昇につれて、やがて一般大衆の現実的な目標へとそれは降りてくる<sup>116)</sup>。サイクリングの趣味もその例外ではなかった。鳥山によって紹介されたフランスのサイクリング文化は、熱心なサイクリストたちに影響を及ぼし、彼らの自転車を見る目を鍛え、走ることを意味を考えさせることになった。目の肥えたサイクリストの数が増えてくると、マスプロメーカーの側でも彼らの声に「追従せざるを得なく」なった<sup>117)</sup>。

第二に、サイクリングという遊びは、趣味性の高い車に支えられて、さらに楽しくなるとの思いが鳥山にはあり、これはルネルスの機能美と造形美に驚嘆し、乗車したときに「車と人間が本当に一つ

になった」という身体感覚に裏付けられていた<sup>118)</sup>。とくにランドナー (randonneur) と呼ばれる小旅行用自転車に興味性の高さを感じた彼は、このタイプの自転車を褒めちぎっている。『サイクリング事典』から引用してみよう。「各種のサイクリング用車の中で最も趣味的な色彩の強い車種で、車に凝る人が最後にはこの車に魅力を感じて熱中する車種である。……いわば車道楽のサンプルともいえる楽しさのあふれた車種である」と<sup>119)</sup>。鳥山は、「趣味的な色彩」と「楽しさ」あふれる自転車をつくりあげたフランスの生活文化に惚れ込み、自転車の種類やサイクリングに対する考え方には「国民性」があらわれていると感じていた。こうした視点は彼の最初期の著述に早くから打ち出されているが、最近のインタビュー記録から引用してみよう。彼は、フランスの自転車のどこがよいのかとの問いに、次のように答えている。

戦争中は日独同盟があったし、医学部だったからドイツ語やってたし、だからドイツにも行ったんだけど、ドイツには趣味的なものはないね。物の考え方が、ドイツ人とフランス人は違うからね。国民性の違いが出てくる。

フランスの国民性は束縛されるのがいやだからね。自転車っていうのはね、自分の思いどおりの行動がとれるでしょ。ドイツは組織だっているから、かえて自転車に種類がなく、フランスが多い。それだけ完成度も高かった。

「ランドナー」ってのは、要するにゆっくりとした、あてもなく走るような遊びのことだからね<sup>120)</sup>。

鳥山の「遊び」の思想はランドナーにおいて極まった感がある。もともと「ランドナー」という言葉は、小旅行や遠乗りを意味するフランス語 *randonnée* の派生語であるが、鳥山は「ゆっくりとした、あてもなく走るような遊び」のことだと敷衍している。また、「ランドナー」の語はわが国では車種名としても受けとめられており、そうすると、読者の中には、そのような遊びのための自転車がランドナーである、あるいは目的と手段の関係が転倒して、美しい自転車には美しい乗り方がある、という風に深読みする者もでてくるだろう<sup>121)</sup>。こうしたほほえましい思い入れは、おそらくは鳥山にもあったはずであり、これが多くのサイクリストの心に染みわたり、わが国の「サイクリング」の意味および「ランドナー」のイメージに少なからず影響を及ぼしてきた。なお、誤解のないように言い添えておくが、鳥山は文字通り「ゆっくりとした走り」だけを勧めているわけではない。彼はサイクリングを科学的に考察した人物であり、サイクリング用車は種類によって性能が異なり、当然のことながら常用速度も異なると指摘している。それゆえ、たとえば1970年代にアメリカの影響で「丸タイヤ〔チューブラータイヤ〕のサイクリング用車」が流行った時、これで「普通の日本風ののんびりサイクリングをやりますと、走りにくいことおびただしいわけで、これは走り分と車の機能の組み合わせを誤ったことになります」ときっぱり述べている<sup>122)</sup>。のんびり走ることも、風を切って走ることも、ど

ちらも楽しいというのが本心であり、彼は、自転車が与えてくれる限りない歓びを貪欲に追い求め、遊びの奥義に分け入ろうとする人であった<sup>123)</sup>。

鳥山の「遊び」の思想は、よく観察してみると、彼の戦争体験に深く根ざしていたことがわかる。東京帝国大学の医学部に学び、軍医として太平洋戦争を経験した鳥山新一は、戦争を心底憎んでいた。「ひどいもんだ、戦争ってのはね。」「戦争が終わったら、もう好きなことをやろうと決めた。」<sup>124)</sup> 鳥山という人はもともと貴族的な感性の持ち主であり、戦争の経験があろうとなかろうと、遊びに徹して己が人生を送ることに迷いなどなかったはずである。これまでのわれわれの考察、とくに遊びの伝道者としての彼の歴史的役割を下敷きにして、敗戦後の荒れ野の中でなされたこの決意の意味を推し量るならば、遊びをとことん極めることが、個人の生活はもとより社会のためにもなる、との信念の表明であったと言えよう。鳥山のサイクリング観の根底には、多様な趣味が許される自由な新しい社会への期待と希望が控えており、それが「思いどおりの行動がとれる」「あてもなく走るような遊び」という言葉に表出されている。また、集団サイクリングに対する彼の執拗なまでの戦いの姿勢を念頭において、上に引用したインタビュー記録を眺め返すならば、そこに言及されている組織的な規律を重んずるドイツというのは、鳥山にとって、昨日までの日本ではなかったか。軍国主義日本に対する嫌悪感が、趣味的なものに乏しいドイツのイメージに投影されているようにみえる。彼のサイクリング哲学の由来をたずねると、遊びのソフトとハードを豊かにとり揃えた *cyclisme* との出会いが触媒となっていたが、その深奥のルーツを探っていくならば、暗い歴史経験をバネとし、新しい自由な社会を実現しようとの決意に突き当たるような気がしてならない。彼のサイクリング哲学の核にある大自然への讃歌は、実は、「思いどおりの行動がとれる」自由な社会が実現し、人びとの心が豊かに解放されたときの情景描写なのであり、したがってまた、サイクリングは心の豊かさを表現するものにほかならなかった。ここまでくれば、彼の次の言葉について、もはや説明を要すまい。

陽光に輝く若葉や、名もない小川の流れを美しいと感じる素直な心がけがなくては、サイクリングの楽しさをとうていわからないといえましょう<sup>125)</sup>。

その人の心の欲求に従って走ってこそサイクリングなのです。つまり、サイクリングというのは本当は身体活動を通じて表れたその人の精神活動なのです<sup>126)</sup>。

【附記】東京丸の内の自転車文化センター情報室において、学芸員谷田貝一男氏の該博な知識に裏付けられた道案内をえて、たくさんの史料を閲覧することができた。また本稿の初期草稿に対して、氏から懇切丁寧なコメントをいただきました。楽しかった史料調査の思い出とともに、ここに記してこ

ころより感謝いたします。また、第二次、第三次サイクリング・ブームの理解について、アイズ・バイシクルの土屋郁夫氏との対話が大いに助けとなった。なお、いただいたコメントは可能な限り活かすよう努めました。が、いまだ足らざる部分が残っているはずであり、そうした欠点はすべて筆者のものであることはいふまでもありません。

## 注

- 1) 鳥山新一『サイクリング事典』(ペリかん社, 1971), 13.
- 2) この活動領域の区分は大雑把なものであり、本稿の検討範囲を限定するための便宜的なものである。これら4つの領域は、相互に密接に関係しており、厳密に切り分けることはできない。また鳥山は、自転車の人間工学的研究にも取り組んでおり、これは主に(1)と(4)に関係している。人間工学という学問は1910年代のアメリカに起源があるが、当時の human engineering と今日の ergonomics とはまったく性格を異にする知識体系である。上野継義「アメリカ人事管理運動と『人間工学』の諸相」『アメリカ経済史研究』近刊予定。
- 3) 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り、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。
- 4) 「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・クラスの人氣がすさまじく、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。
- 5) この研究課題に十全に応えるには、数次にわたる戦後のサイクリング・ブームを丁寧に再構成しなければならないであろう。とくに1970年代の第三次サイクリング・ブーム期にひとつのピークを迎えたわが国の自転車部品メーカー前田工業と島野工業の新製品開発が、サイクリングの発展に及ぼした影響を把握する必要がある。また、それと併せて、消費者の側の主体的な取り組み(余暇を楽しむ行為)の考察が欠かせない。この点については、内外の新しい自転車技術をサイクリストに周知させただけでなく、サイクリングの多様な楽しみ方を紹介し、自転車に乗ることの意味を熱く説いて、消費者の眼を鍛えた雑誌『サイクルスポーツ』や『ニューサイクリング』誌の分析がその手がかりを与えてくれるだろう。
- 6) 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『サイクリングツアー』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。
- 7) 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.
- 8) 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。
  - 9) 中山凡流『堺輪業協会五十年史——堺の自転車物語』(堺輪業協会,1984).
  - 10) 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.
  - 11) 「サイクリングの歴史」『自転車産業の歩み 本紙創刊45周年 復刊10周年記念号第1集』(日本輪界新聞社,1957年8月28日),79.鳥山は、「レクリエーションとしての近代サイクリング」という表現を使っており、本節のタイトルはこれに倣っている。『サイクリング事典』23.
  - 12) 「老若おしなべて特にお勧めしたいのは自転車スポーツ 理想的な健康法です」『読売新聞』1935年7月3日.
  - 13) 鳥山新一『サイクリングハンドブック』(日本サイクリング協会,1980),14.
  - 14) 鳥山新一「わが国自動車のデザインとその変遷」『工芸ニュース』23巻5号(1955.5):3-6;鳥山『サイクリングハンドブック』(1980),14.
  - 15) 「春の武蔵野をゆく 自転車ハイキング」『読売新聞(夕刊)』1936年4月3日.
  - 16) 守谷千里「サイクリング復活」『東京時事新報』1931年8月4日.この史料の存在は自転車文化センター学芸員谷田貝一男氏に教えていただいた。
  - 17) 和田文平「英国のサイクリングに就いて」『ハイキング』33号(1935年3月20日):16-17;35号(1935年5月31日):68-70;福島清岳「特別論講サイクリング」『ハイキング』40~50号(1935年10月~1936年8月).この雑誌のサイクリング史に占める重要性の指摘は次にみられるが、記述内容は不正確で、おそらく伝聞情報に基づくものと思われる。「サイクリングの歴史」79.
  - 18) 菅沼達太郎「走るハイキング」『ハイキング』49号(1936年7月20日):18.
  - 19) イギリスの「ライトウェイト」は、特殊鋼、軽合金を駆使した高級車種の総称であり、ホイール径が26 x 1 1/4 インチまたは27 x 1 1/4 インチで、W/O タイヤを履いたクラブモデルおよびその近縁の車種を指している。鳥山『サイクリング事典』207-8.
  - 20) 菅沼達太郎「序」、前田安雄『サイクリング・ハンドブック』(サイクル時報社,1956),2.本書は戦後に出版されたサイクリング案内書の嚆矢であり、「古い遠乗の観念と自転車であれば何でもかまわないとする考え方をなげうって旅をする精神と科学的サイクリングを確立しなければ日本にサイクリングの発達は見えない」との使命感をもって著された。
  - 21) 鳥山『自転車の知識』3.また、『サイクリング事典』では、第二次大戦でサイクリングは「消滅した」との表現を使っている(同23頁)。
  - 22) 鳥山『サイクリングハンドブック』(1980),15.
  - 23) 鳥山新一『学校におけるサイクリング指導の手引』(日本サイクリング協会,1967),5.1952年(昭和27年)には、『白書』が「消費景気」と呼んだものをふつうの人びとも実感できるようになり、食料消費が戦前のレベルを回復している。ジョン・ダワー『敗北を抱きしめて』三浦陽一、高杉忠明、田代泰子訳(岩波書店,2001),下:395-96.



- 24) 鳥山『サイクリングハンドブック』(1980), 15.
- 25) 里水不器郎「自転車昔話」『サイクリングツアー』1956年8月号, 31.
- 26) 「新緑の三浦半島へ 読売サイクリング・ツアー」『読売新聞』1954年5月5日; 「アベックに潮風 三浦半島一周の銀輪ツアー」『読売新聞』1954年5月17日. まだ「サイクリング」の語が珍しかった頃で、「自転車ハイキング」と言い換えられている。関連して、鳥山の書に次の説明がある。「かつて日本製英語のサイクリングツアーという用語が用いられたことがあるが、英語ではサイクルツーリングという。／また一般には日帰りのサイクリングや一泊程度のサイクリングにツアーという呼び方を何気なく使っているが、これも正しい用法とはいえない」と。鳥山『サイクリング事典』46.
- 27) Patricia Brooks, "Touring Japan's Scenic Spots by Bicycle," *New York Times*, March 29, 1953.
- 28) 日本ユース・ホステル協会編『日本ユース・ホステル 20 年史』(同協会, 1971), 16-21.
- 29) 里水「自転車昔話」31.
- 30) 「踏むペダルも軽く 富士山ろくを簡易旅行！」『朝日新聞 (夕刊)』1951年11月18日. 日本ユース・ホステル協会の設立を伝える新聞報道では、当初「約五百名の青少年を集めて第一回の自転車集団旅行を行う」予定であったが、当日は100名余りの参加にとどまった。「ユース・ホステル発足」『朝日新聞』1951年10月17日.
- 31) 堺輪業協会では得意先顧客を対象に毎年自転車ツアーを企画した。『堺輪業協会五十年史』から拾ってみよう。1950年10月、堺市役所から牛滝山まで、自転車遠乗りレクリエーション大会。1951年11月、1日に得意先三千名感謝デーを開き、3日、市役所前から天野山金剛寺まで、ペダルハイキング大会。1952年10月10日、お得意先感謝ラッキーカード抽選会、12日に市役所から水間観音まで、自転車遠乗り大会。なお、自転車の小売店が顧客サービスの一環として名所旧跡をたずねるツアーを企画するケースは戦前にはじまっており、鳥山は、これも「無銭旅行的性格」のものだと述べている。彼の場合、「純粋な走る楽しさを求める」のではないサイクリングはすべて「無銭旅行的」なものだと判断しているようだ。鳥山『サイクリングハンドブック』(1980), 13.
- 32) 中山『堺輪業協会五十年史』98, 104.
- 33) 鳥山『自転車の知識』3.
- 34) 「高いサイクリング車」『朝日新聞』1956年7月26日.
- 35) 「富士ツアー車遠乗記」『富士タイムス』東京支店、昭和31年8月20日号, 4-5.
- 36) 『富士タイムス』東京支店、昭和32年9月20日号, 8; 昭和32年10月20日号, 5.
- 37) 鳥山『自転車の知識』4.
- 38) 「躍進するサイクリング 春の展示会」『富士タイムス』東京支店、昭和32年5月20日号, 4.
- 39) 「メイド・イン東京 自転車」『朝日新聞』1956年4月1日.
- 40) 「高いサイクリング車」『朝日新聞』1956年7月26日.
- 41) 鳥山『自転車の知識』3-4.
- 42) 「躍進するサイクリング 春の展示会」4.
- 43) 「サイクリングの季節到来!!」『富士タイムス』東京支店, 1957年7月20日, 8.
- 44) 鳥山『サイクリングハンドブック』(1980), 17.
- 45) 「高いサイクリング車」『朝日新聞』1956年7月26日; 「“サイクリング狂”時代」『朝日新聞』1957年5月15日. 『サイクリングツアー』1957年5月号は「サイクリング車買物案内」特集を組み、推奨できる

車を価格順に掲載している。それによれば、この2万5千円という価格帯はほぼ中位にあたり、だいたいの仕様は、ハイテンション鋼Wバテッド管、26 x 1 3/8 インチ W/O タイヤ、外装または内装3段、車重14.5 ~ 15 キログラム程度、アップターンまたはフラット・ハンドルバーといった具合であった。カタログ掲載のギア比（大概是前48T、後16-19-23T）で実際に走ってみたところ、山がちな日本で、しかも舗装路の少ない当時の道路事情を勘案しても、十分に楽しめる。前46Tを選べる車もあった。なお、日本サイクリング協会の推奨する丸都自転車株式会社のスポーツ車は、図1にみるとおり、2万8千円であった。城東輪業社、大日本機械工業、サンスター自転車などはクロムモリブデン鋼を使ったさらに軽量で高価な車を出していた。クロム鋼を使った日米富士のツアー・デラックスは、6段変速で、1956年の価格が3万6千円であった。『富士タイムス』東京支店、昭和31年9月20日号、3。

- 46) 「この快速車、いまのところ利用者のほとんどが親のスネをかじる学生などに多いので、売れ行きからみるとまだ人気はよくないらしい。」「メイド・イン東京 自転車」『朝日新聞』1956年4月1日。
- 47) 「新しい車を買う人に サイクリスト座談会」『サイクリングツアー』1956年10月号、8; 「実用車の改造法」『サイクリングツアー』1956年9月号、6-8。
- 48) 日本ユース・ホステル協会会則第2章、第3条、目的条項の冒頭に、本会は「自転車旅行、ハイキングその他に依りレクリエーションと教育の機会を与え」とあり、また8項目にわたる事業内容のひとつに「自転車旅行、ハイキングその他に必要な用具の斡旋」と明示されている。『日本ユース・ホステル20年史』19-20。
- 49) 鳥山『自転車の知識』12。
- 50) モータリゼーションの進展とともに、荷物の運搬や商用から自転車が解放されるようになるという現象は、多くの先進国で共通して見受けられるが、そうした過程が進展したからといって必ずしもレクリエーションとしての自転車利用が拡大するわけではないし、また生活水準が向上したからといって日常的な軽量荷物の運搬や交通手段としての利用がなくなるわけでもない。わが国では、レクリエーションとしての利用が急増した昭和40年代の第二次サイクリング・ブームの時期に、「ミニ・サイクル」と呼ばれる小径車の生産台数も急伸した。利用目的は買い物と通勤通学が主であった。車の構造上比較的容量の大きい前カゴの装着が可能であり、軽量荷物の運搬に適していたこともあって、主婦の足として活躍した。日本人消費者の多くが、旬の食材への強いこだわりと食品鮮度に対する厳しい選択眼をもち、近くの商店やスーパーマーケットへ頻繁に買い物に出かけるという生活様式を維持しており、これが、国土の狭さやスーパーの立地とも相まって、軽量荷物の運搬用としての自転車利用を促進してきた。わが国のスーパーマーケットの前に所狭しと並ぶ大量の自転車は米国ではまず見られない光景である。この業態の国際比較という視点から見ても興味深い現象だといえよう。ミニ・サイクルについては、谷田貝一男「シティサイクルの誕生発展と社会文化との関わり」『自転車文化センター研究報告書』第3号（2011年3月）: 3-42。
- 51) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980）、12-13。鳥山はまた別の著述の中で次のように述べている。「第一次大戦後の国内自転車産業の隆盛によって、自転車が比較的安価に供給されるようになったことと、自転車が日本の生活水準に適した輸送手段である点が買われて、もっぱら荷物運搬用として普及発達してきたために、レクリエーションとしてこれを見る人はたいへん少なかったのです。」鳥山『自転車の知識』2-3。しかしながら、自転車文化センターの谷田貝一男氏の教えによれば、自転車保有台数の純増加数・増加率ともに、大正期の方が昭和初期よりも大きく、そのほとんどは国産車によるものであった。

ということは比較的安価な国産車が出まわった大正期に、遠乗会も盛んになったことになる。鳥山は、荷物運搬用としての自転車利用とレクリエーション目的の自転車利用とは、相互に排除する関係にあると捉えているが、史実は必ずしもそうではない。

- 52) 鳥山は、ごく一部の熱心なサイクリストの動きだけを見ており、そうした視点からすれば戦争で「すべてが中絶」したようにみえる。しかし、次節で検討するように、双輪部隊を組んでの集団走行イベントが戦時下で人気を博していた。このような大衆的なサイクリングの系譜に目を向けるならば、戦争ゆえに自転車利用がかえって促進された側面のあることに気づかされる。
- 53) 鳥山『自転車の知識』3.「熱心なサイクリスト」の働きだけでサイクリング・ブームが招来したわけではないが、少数の自転車愛好家や上流階級の働きに即してサイクリング史を跡づけるエリート史観を鳥山はもっていた。なお、ブームの出現理由について別の著作では幾通りもの異なる説明をしており、鳥山は、歴史には関心があるものの、そのときどきの思いつきで書いていた節がある。
- 54) 鳥山『自転車の知識』4. 太字の強調は原文のまま。
- 55) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980）、2. 同様の記述は、鳥山新一『JCA 講師必携（講師活動の心得）』（日本サイクリング協会、1971）、21.
- 56) 鳥山『自転車の知識』1.
- 57) 鳥山『サイクリング事典』42-43.
- 58) 「足も軽く銀輪ハイク」『読売新聞（夕刊）』1952年7月6日。
- 59) 「秋を楽しむ銀輪 1,600 台 女性 200 人も元気に加わる」『読売新聞（夕刊）』1956年10月14日。
- 60) 「御陵参拝ペダル・ハイク」『読売新聞』1937年7月25日。
- 61) 竹内好は軍隊教育と団体訓練について次のように論じている。「軍隊生活に嫌悪を感じるのにはインテリの偏見で、民衆は嫌悪と同時に憧憬の念を抱く。少なくとも日本軍隊が腐敗に陥る以前の段階では、軍隊における団体訓練は、民衆にとって市民生活の健全化のための有効な教育手段と信じられていた。この伝統は、私が軍隊生活を体験した戦争末期にもあきらかに残っていた」と。こうした民衆レヴェルにおける軍隊観の形成とその後の成りゆきについては吉田裕の研究を参照。竹内好「軍隊教育について」『竹内好全集第8巻』（筑摩書房、1980）、281; 吉田裕『日本の軍隊——兵士たちの近代史——』（岩波書店、2002）。なお、竹内の評論の初出は、「軍隊教育の問題性」『思想』1951年4月号。
- 62) 「お次は双輪隊・百キロ夜行」『東京朝日新聞』1941年8月23日。この記事には、「“百キロ、無休止、夜間走破”の壮挙」という勇ましい文字が躍っている。
- 63) 「“双輪”彩る変わり種 百軒行軍 申込二千を突破」『東京朝日新聞』1941年8月27日; 「少女群や六十六翁双輪・百キロ夜行軍」『東京朝日新聞』1941年9月21日; 「六十六翁もゴール」『東京朝日新聞』1941年9月22日。
- 64) 「問題の解説 目標は『労資一体』力強い産業報国運動」『東京朝日新聞』1938年11月13日; 「厚生ハイキングの会」『東京朝日新聞（夕刊）』1940年1月7日; 「敬神ハイキング」『東京朝日新聞』1940年2月3日。
- 65) 「多摩陵へ千名ペダル参拝」『読売新聞』1941年11月4日。
- 66) 板津直純「自転車の重要性 国防に大効用 意義深し十日の大作進 積極強化の独、伊、ソ」『読売新聞』1941年3月9日。
- 67) 「まづ“双輪隊”帝都青少年團 機甲訓練へ第一歩」『東京朝日新聞』1941年10月1日。青年学校は、1926年公布の青年訓練所令によって設置された青年訓練所に起源がある。これは満16歳から20歳までの成

- 年男子を対象に軍事教練や公民教育などを行うもので、1935年に青年学校に改組された。吉田『日本の軍隊』142-43.
- 68) 「軍国の陽の下に」『東京朝日新聞』1941年11月17日。このあとすぐ、同年12月のマレー侵攻作戦では「銀輪部隊」が投入された。国内では銀輪部隊を主題にした歌謡曲「ペダル進軍歌」のレコードが出た。作詞大高ひさを、作編曲山下五郎、唄小野巡「ペダル進軍歌」テイテック T3234.
- 69) 「青少年に機甲訓練」『東京朝日新聞』1942年8月1日。
- 70) 「市民自転車走行会」『読売新聞（夕刊）』1943年5月16日。
- 71) 高橋秀実『素晴らしきラジオ体操』（小学館，1998；小学館文庫，2002）。
- 72) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980），17.
- 73) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980），18.
- 74) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980），5-6.
- 75) 鳥山『自転車の知識』4-8. 鳥山のテキストは中学高校に無償頒布されることもあった。たとえば、群馬県サイクリング協会は、「中高校の先生方に正しいサイクリングを認識」してもらうために、『サイクリング・ハンドブック』300部を、教育委員会を通じて、県下すべての中学高校に無償頒布した。『JCAニュース』1965年9月1日号，4.
- 76) 鳥山『「JCA リーダー」テキスト』10.
- 77) 鳥山新一『サイクリング・ハンドブック』（財団法人日本サイクリング協会，1964），9，12；鳥山『自転車の知識』8.
- 78) 鳥山『「JCA リーダー」テキスト』8.
- 79) 鳥山『学校におけるサイクリング指導の手引』10-11.
- 80) 鳥山新一『サイクリング（講談社スポーツシリーズ）』改訂新版（講談社，1983），14，22.
- 81) 「観念的」との評言は、次の文献を参考にした。安丸良夫『現代日本思想論——歴史意識とイデオロギー』岩波現代文庫版（岩波書店，2012），5；中野敏男『大塚久雄と丸山眞男——動員、主体、戦争責任』（青土社，2001），74. また、「戦後啓蒙」の歴史的文脈に即した理解は、平石直昭「理念としての近代西洋——敗戦後二年間の言論を中心に——」『戦後思想と社会意識（戦後日本：占領と戦後改革3）』中村政則、天川晃、尹健次、五十嵐武士編（岩波書店，1995），53-86.
- 82) 集団サイクリングについて、鳥山が肯定的に言及しているのは、管見の限り、「おかげでサイクリングという言葉だけは日本中すみずみまで通用するようになりました」との一言だけである。鳥山『サイクリングハンドブック』（1980），17.
- 83) 鳥山『自転車の知識』1. 中学校の学習指導要領が1958年（昭和33年）に全面改定となり、従来の「職業・家庭科」に代わって「技術・家庭科」が新設され、男子向け第2学年の教育内容に、「自転車、裁縫ミシン、農業機械などを整備するのに必要な技術の基礎的事項を、取り上げる機械に即して指導する」との項目が盛り込まれた。教育用掛図『自転車の知識』は、そのための教材として無償頒布された。文部省『中学校学習指導要領 昭和33年（1958）改訂版』（明治図書出版，1958），第2章第8節。なお、次も参照。自振協『自転車の一世紀』451；横山悦生「1958年の技術・家庭科の学習指導要領の普通教育としての性格——文部省職業教育課課内会議の資料にそくして——」『産業教育研究』27巻2号（1997.7）：42-53；上之園哲也、森山潤「技術科教育における生活応用力を育成する学習指導方法に関する研究課題の展望」『学校教育学研究』24巻（2012）：127-36.

- 84) 鳥山『学校におけるサイクリング指導の手引』1.
- 85) 鳥山『学校におけるサイクリング指導の手引』1. 同書の中で鳥山は、スポーツ振興法第10条の全文を引用し、「このように法令によっても、サイクリングは野外活動としてはっきり位置づけられている」と述べている。なお、同法第10条「野外活動の普及奨励」は次の通り。「国および地方公共団体は、心身の健全な発達のために行われる徒歩旅行、自転車旅行、キャンプ活動その他の野外活動を普及奨励するため、コースの設定、キャンプ場の開設その他の必要な措置を講ずるようにつとめなければならない。」また、『手引』の翌年に発行された『2級リーダー用テキスト』（日本サイクリング協会, 1968）, 3, には次の文言がある。JCAは「野外活動としてのサイクリングの健全な発展を期する目的で発足した団体ですので、今こそ健全なサイクリングの普及に一層の力を傾注しなければならない情勢に直面したわけです。」次も参照。自振協『自転車の一世紀』451.
- 86) 鳥山『「JCA リーダー」テキスト』14.
- 87) 鳥山『「JCA リーダー」テキスト』15.
- 88) LIAT はツーリングの国際団体 *Ligue Internationale des Associations Touristes* の略。その後継組織が AIT (*Alliance Internationale de Tourisme*) である。
- 89) 鳥山『自転車の知識』4.
- 90) 鳥山『学校におけるサイクリング指導の手引』7-8.
- 91) サイクリングの「いろいろな楽しみ方の商品見本やカタログ」を作ることの必要性は、鳥山新一や今井彬彦などわが国サイクリングの先覚者たちの間では、前々から意識されていた。萩原慎一、鳥山新一、山本秀男、司会今井彬彦「座談会：サイクリングの楽しみ方」『サイクル』1959年3月号。
- 92) 鳥山『サイクリング事典』10. 本書は頻繁に版を重ね、10年後の1981年には第5版を数えた。1970年4月に『サイクル・スポーツ』誌が創刊されると、この雑誌を手にした当時の少年たちは、どのような自転車がよいのか選択眼を身につけ、自転車乗りのマナーを学び、ツーリング・レポートに思いをはせ、そして鳥山の『事典』が紹介されるや書店に走った。当初この雑誌は商業広告を載せず、若い読者の篤い信頼を獲得し、熱心なファンをつくりあげていた。同誌の最初期の購読者層と鳥山『事典』の読者とはおおきく重なっていたと思われる。
- 93) 鳥山『サイクリング事典』24. この三つの相違点のうち、大人のサイクリングについては後段で説明する。個人中心については前節で検討した。ここではサイクリングのスケールの問題を取りあげる。
- 94) 鳥山『サイクリング事典』39. この記述は、自ら企画し挑戦した1953年の安房峠、1956年の乗鞍岳サイクリングの先駆的な取り組みを下敷きにしているのは言うまでもない。鳥山の試みは当時の日刊紙にも紹介され、「天然色」の映像にも残された。「自転車で乗鞍を越す男女8人が11日間のプラン」『朝日新聞（夕刊）』1956年8月4日；「巷の話」『読売新聞（夕刊）』1956年8月4日。
- 95) 鳥山『JCA 講師必携』25.
- 96) 鳥山新一『サイクリング入門（小学館入門百科シリーズ19）』（小学館, 1972）, 11. 同書の歴史コラムに、世界最初のサイクリング・クラブBTCは、「イギリスの18歳の少年、スタンレイ・コットレルが中心になって」作られたと記されている（pp. 44-45）。この記述もまた大きなサイクリングを鼓舞しようとの思いの顕れと見ることができるだろう。
- 97) 当時のサイクリング雑誌の中でとりわけおおきな影響力を有していたのは、今井彬彦編集の『ニューサイクリング』であった。今井の個人商店的な色彩の濃い雑誌であり、それゆえにかえって、熱心なサイ



クリストから強い支持を受け、『ニューサイ』の愛称で呼ばれた。

- 98) 鳥山『JCA 講師必携』25-27.
- 99) 鳥山『「JCA リーダー」テキスト』9. 1983 年に出版された一般啓蒙書のなかで、「70 年代後半からは、どうやら『大人の遊び』だということが少しずつわかってきたようで、社会人の中年以上のファンが増えてきています」と述べているが、76 年の JCA リーダー向けの文章では本文に記したとおり「まだまだ」だと口にしていた。鳥山『サイクリング（講談社スポーツシリーズ）』改訂新版（1983）, 14.
- 100) 鳥山『JCA 講師必携』25.
- 101) 鳥山『サイクリング事典』25.
- 102) 鳥山『自転車の知識』12. 次も参照。鳥山『サイクリング事典』19-20, 24-25.
- 103) 鳥山『「JCA リーダー」テキスト』9-17. また次も参照。鳥山『サイクリング事典』25. JCA は「サイクリングの生活化」を究極目標としていた。『2 級リーダー用テキスト』（財団法人日本サイクリング協会, 1972）, 6.
- 104) 鳥山『「JCA リーダー」テキスト』10.
- 105) 「大規模レジャー活動は 10 年後に倍増する：余暇社会への“離陸”が開始された」『日経ビジネス』1971 年 5 月 28 日号, 94-99; 「レジャー維新」『日経ビジネス』1972 年 8 月 7 日号, 31; 「アウトロック環境」『日経ビジネス』1972 年 9 月 18 日号, 120; 「メーカーカタログにみる国産ランドナーの変遷」『旅する自転車の本』2010 年 10 月号, 64-69.
- 106) 1970 年代のサイクリング人気を「戦後三回目のブーム」だと指摘する同時代史料は、「今日の問題 バイクコロジー」『朝日新聞（夕刊）』1971 年 5 月 31 日.
- 107) 鳥山『JCA 講師必携』25-26. 同様の発言は、鳥山『サイクリングハンドブック』（1980）, 18.
- 108) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980）, 18.
- 109) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980）, 18.
- 110) 『「JCA リーダー」テキスト』10.
- 111) 鳥山新一「サイクリング——その現状と展望——（特集：自然の保護と野外活動）」日本体育学会編『体育の科学』23 巻 7 号（1973.7）: 425-29. 引用は 428 頁から。
- 112) 「自分の生活を豊かに」する、との発言は、鳥山『自転車の知識』9.
- 113) エリック・ホッファー「人間の条件について」『魂の錬金術——エリック・ホッファー全アフォーリズム集』中本義彦訳（作品社, 2003）, 133.
- 114) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980）, 16.
- 115) 『サイクリング用自転車の選び方』（東叡社スポーツサイクル・ストア, 1957 年 11 月 4 日）, 建築家秋山東一氏のブログから, accessed July 16, 2013, <http://landship.sub.jp/stocktaking/archives/000491.html>. 鳥山は、『サイクリング用車の基礎知識』（財団法人日本サイクリング協会, 1972）の「まえがき」の中で、サイクリング用車の選び方について、次のようにアドヴァイスしている。「スケートでもフィギュアとスピードは用具がちが[う]ように、サイクリングでも日帰り程度のもの、本格的な旅行をするもの、スピードを楽しむものなど、用途によって構造も、変速機やハンドル等の部品も、附属品までが異なるので、乗る人が主としてどんなサイクリングを楽しむかによって用途に合う自転車を選ぶことが必要である。」このように（1）用途に適した車を選ぶことのほかに、（2）体格に合ったサイズを選ぶこと、（3）正しい乗車姿勢をとるための調整、（4）日頃の点検整備と応急修理を体得しておくこと、（5）自由に使

いこなせる乗車能力を身につけること、この5つが楽しいサイクリングにとって「不可欠の条件」であるとしている。いずれも今日では当たり前のことばかりであるが、1970年代に入ってから、わが国ではまだ常識になっていなかった。これら「5つの条件は、実用車時代には全部必要でなかったので、現在の大人が殆ど明確に認識していない」のが実情であると注意を喚起している。実用車時代には「自転車が泥まみれ、赤さびになっても余りにせず、故障したら自転車屋へ持って行くという使い方であった」と。

- 116) このような社会現象は多くの史家によって指摘されているが、もっとも早い発言のひとつは法学者イエーリングのものであろう。「まず上流社会でモードが生まれ、それが中流階層で真似られるのである。モードは、上から下へ広がっていくのであって、決して下から上にはいかない。」ルドルフ・フォン・イエーリング『法における目的』（ライプツィヒ, 1883), II:234-38. ヴェルター・ベンヤミン『パサージュ論—I: パリの原風景』今村仁司ほか訳（岩波書店, 1993）, 142 から再引。
- 117) 「メーカー開発者たちが語るマsproランドナーとその時代」『旅する自転車の本』2010年10月号, 84. 片倉シルクで企画設計にたずさわった荒井正の発言を参照。
- 118) 鳥山新一「世界の名車・ルネルセ Rene Herse — Cyclo Tourisme —」『サイクル』104号（1962.1）: グラビア頁, 10-15. 引用文は11ページから。この論説で紹介されたルネルス製シクロツーリズムは、早くに丸都自転車（のちの東叡社）でリバース・エンジニアリングの研究対象とされ、また多くのサイクリストによってオーダーメイドの際の手本とされた。
- 119) 鳥山『サイクリング事典』202.
- 120) 鳥山新一「Special Interview」『シクロツーリスト』2010年12月号, 63. この発言の背景となるサイクリング文化の国際比較は、1964年版『サイクリング・ハンドブック』にうかがえる。「元々サイクリングそのものに対する考え方というか、自分たちの生活にどういう形でサイクリングを採り入れているかという点は同じヨーロッパの国々でもみな少しづつ「ママ」違っています。……本格的なサイクルツーリングという点からみれば、何ととってもフランスでしょう。」これに対してドイツは、「自転車を単に旅行の手段として考えている国です。」（11頁）
- 121) もともと「ランドナー」という言葉は、サイクリングの世界では、ツーリングほど長距離ではない小旅行を漠然と意味している。フランスの大手マsproメーカーや中小工房は、旅行用自転車の製品名にひろく「ランドナー」やその類義語を用いるようになった。そのためにこの言葉は「車種」名と受け取られるようになる。鳥山『サイクリング事典』45.
- 122) 鳥山『サイクリング用車の基礎知識』4-6. 括弧内の引用は、『「JCA リーダー」テキスト』48-49.
- 123) のんびり走ることの楽しさを説いている箇所は、たとえば、鳥山『自転車の知識』9.「思いきりペダルを踏んで風を切って走る爽快さ」を説いている箇所は、鳥山『サイクリング（講談社スポーツシリーズ）』改訂新版（1983）, 24. ただし、一般的には、「サイクリング用自転車は元来20km/h程度の常用速度で走ることを目的に設計されたものが多い」とし、「その日のサイクリングがなにを主としているかをよく考え、十分にその目的が達せられるようなスピードで走ることが大切です」と述べている。鳥山『自転車の知識』15.
- 124) 鳥山「Special Interview」65.
- 125) 鳥山『自転車の知識』11.
- 126) 鳥山『サイクリングハンドブック』（1980）, 1.



図1 丸都自転車株式会社の広告

出典：前田安雄『サイクリング・ハンドブック』（サイクル時報社、1956）。



図2

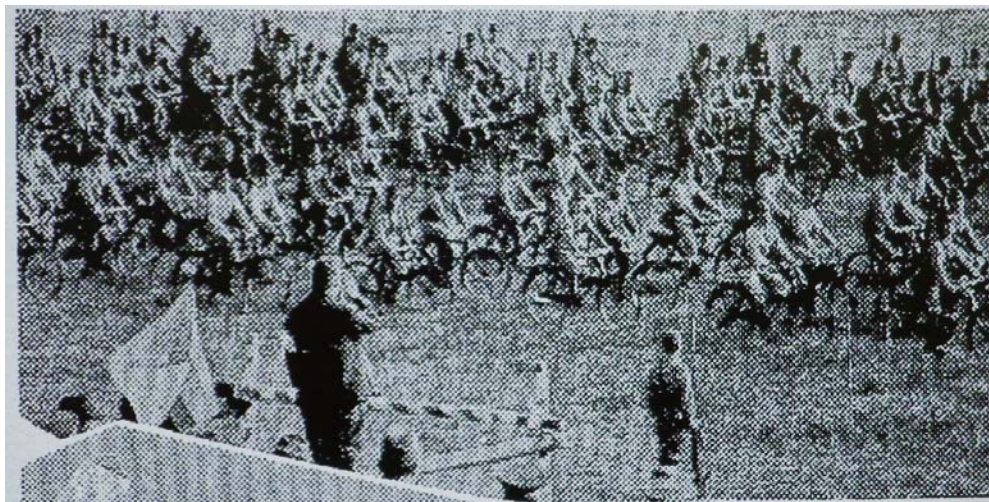


図3 東京市青年学校連合演習における自転車隊の分列行進

出典：『東京朝日新聞』1941年11月17日。



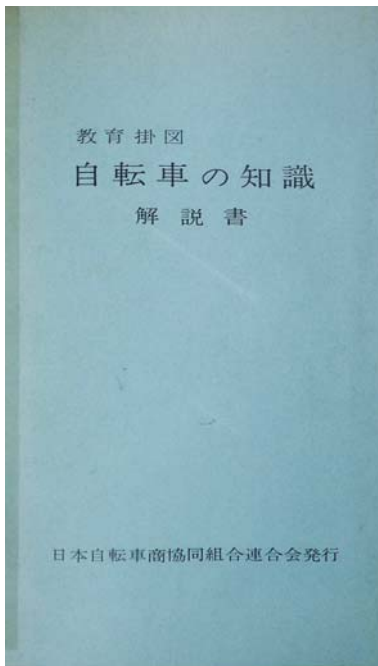


図 4

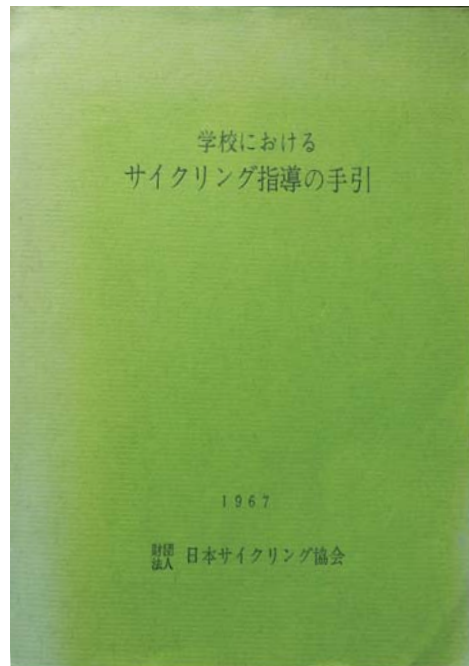


図 5

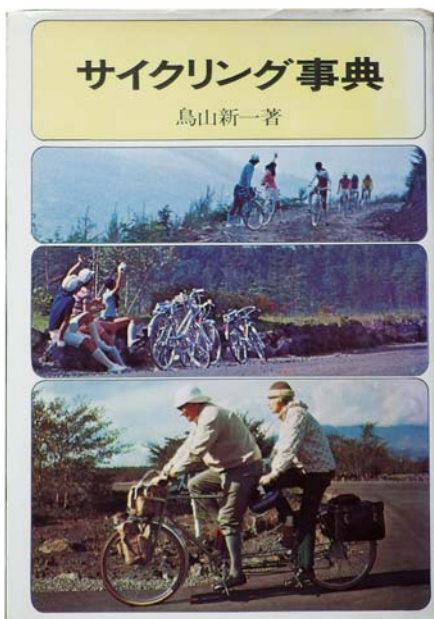


図 6

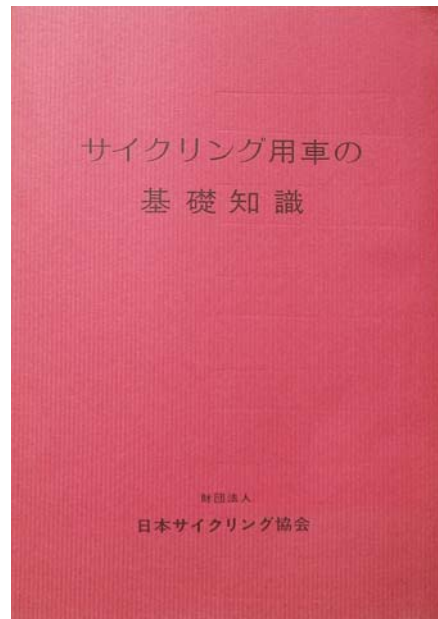


図 7

## An Inside History of Recreational Cycling in Japan: Shinichi Toriyama's Thoughts on Cycling and Their Background

Tsuguyoshi UENO

### **Abstract**

Shinichi Toriyama is one of the most compelling figures to have emerged from the cycling history in Japan. He has disseminated information on European recreational cycling in many ways: training recreation advisors through the Japan Cycling Association (JCA), writing a lot of guidebooks, contributing articles to cycling magazines and academic journals, and advising small and medium-sized workshops and mass-production makers as a consultant on the French-style touring bicycles. In this paper, I excavate Toriyama's biography and place it in a broader social and historical setting to explore what might have led him to criticize the Japanese style of mass ride originated in war-time cycling events, and to understand why he had promoted recreational cycling for adults.

**Keywords :** Shinichi Toriyama, Japan Cycling Association (JCA), leisure time, middle class, modern consumer