

# 日常的身体活動とスポーツ活動の リンケージに関する研究

日本における自転車通勤という社会現象に着目して

海老島 均

## はじめに

「ツーキニスト」という言葉が市民権を得たのは、TBS の社会部記者（現在は情報政策局所属の TV ディレクター）であった疋田智氏が、『自転車ツーキニスト』という本を光文社から 2003 年に出版した頃からである。氏は同書の出版に先立って、雑誌等の連載にも「ツーキニスト」という言葉を使い、この呼称は徐々に浸透していった。氏は 1998 年ごろから、日暮里から赤坂のテレビ局まで片道約 12 キロの道のりの自転車通勤を始め、1 年半過ぎた頃には体重が 15 キロ減り、健康診断の結果も劇的に改善された。この経験をもとに自転車通勤の素晴らしさ、哲学に関して、著書はもちろんのこと、講演会等で広く訴え続けた。疋田氏の自転車ツーキニストの定義は『「自転車通勤」といえば、通常思い浮かぶのが、自宅から最寄りの駅までママチャリに乗っていく 2km, 3km だろうと思う。それから先、会社までは電車で行くものというのが一般的な考え方だ。または地方にお住いならば、クルマで行くもの、というのが至極当たり前のところだと思う。それをすべて自転車でやっってしまうというのが、私のいう「自転車通勤」である。自宅から会社まで、そのまま自転車で行ってしまう。10km や 15km などなんともない。それをやっている人のことを「自転車ツーキニスト」という』（同書：27）。つまり、いわゆるママチャリと

呼ばれる一般自転車<sup>1)</sup>で簡単に移動できる距離（通常2kmから3kmと言われている）を超えて、公共交通機関を使わず、ドア・トゥー・ドアで自宅から会社までの移動に自転車を利用する人のことを指す用語として定着していった。当然、使用される自転車も、よりスペックの高いスポーツ車<sup>2)</sup>が中心ということになる。

ガソリン代の高騰、2008年のリーマンショックによる不況、2011年の東日本大震災後直後の公共交通機関の機能不全等さまざまな要因が、この自転車通勤ブームを後押しした。また、以前から自転車が都市交通を担う重要な交通手段としてみなされてきた、オランダ、ドイツ、デンマーク等のヨーロッパ諸国に関する情報が浸透するのと同時に、イギリス、オーストラリア、韓国、アメリカの一部の都市（ポートランド等）の成功例が紹介されることによって、日本においても多くの人の関心を集め、行政機関や市民グループの様々なアクションへとつながっていった。

こうした中、2011年5月には、NHKが「ツーキニストが世界を変える」と題し、社会現象となったツーキニストについて、ロンドンのケースを紹介しながら、わが国の現状と課題を総括した番組を製作した。この番組同様、ツーキニストがわが国のスポーツ環境の変化にも、新たな局面を作り出していく可能性があるとの仮説のもと、本論文に着手した。

## 1. 日本における自転車に関連する研究のパースペクティブ

わが国における自転車に関連した研究は、スポーツ生理学の分野で広く行われてきた。また近年の自転車ブームを受け、一般書でも自転車の効用、健康への貢献を説く一般書も多く散見される。高石ら（2006, 2007, 2008, 2010, 2013）は、自転車走行が、高齢者の下肢部の筋力増強に有効であるこ

---

1) 一般使用を目的とした比較的廉価で製造された自転車を指す。

2) ロードレーサー、マウンテンバイク、クロスバイク等の車種で国内外の一般的に認められた自転車メーカーによって製造され、スポーツ使用にも耐える自転車を指す。

とや、通勤での自転車利用が、健康や体力アップに貢献していることを生理学的観点から実験、検証を重ねている。2009年には一般書として、『自転車で健康になる』（日本経済新聞社）を日本自転車博物館サイクルセンター事務局長の中村博司氏と共著し、研究者のみならず、一般大衆に対しての自転車の有効性の啓蒙活動にも寄与した。通勤での自転車利用が健康づくりに寄与することに関しては世界的にも多くの研究成果が見られる（例えば Pronk and Kottke, 2009）。

また都市計画の観点から自転車の有効利用に関する研究に関しては、古倉 (2006, 2010) が、オランダやドイツ等の自転車走行空間の創出に関して実績のある国々のデータと比較しながら多くの積み重ねがなされてきた。また特定非営利法人自転車活用推進研究会は、小林成基 (2005, 2012) 代表を中心に、様々な調査を国内外の研究者と連携し行い、成果を研究者や一般大衆と共有すると同時に、国や自治体の政策決定に関して影響さえ与えている。

しかし、自転車を取り巻く社会状況、移動手段としての一般的利用（日常的な身体活動）とスポーツとの関連性を分析した研究はほとんど見られない。この点で本研究の意義があるものと思われる。

## 2. わが国の自転車環境

わが国では残念ながら自転車専用道路の数は非常に限られており、9割以上が自転車歩行者専用道（以下、自歩道）である<sup>3)</sup>。自歩道は自転車と歩行者が混在し、自転車が高速で移動できる空間ではないのである。わが国の道路交通法の17条と18条では、自転車は軽車両として位置付けられている。要するに、一般的には車道の左側を、一般自動車と同じように走行しなくてはならないのである。しかしその後、自動車数の増加により交通

---

3) 警察庁自転車対策検討懇談会『自転車の安全利用の促進に関する提言』2006年11月30日、9ページ

事故件数が増え、特に自転車対自動車の事故が増えたことから、1970年にこの自転車走行に対して以下の3つの例外事項が設けられた。「自転車通行可」の標識がある場合 運転する者が、13歳未満の児童・幼児、または70歳以上の高齢者また車道を通るに適さない障害を有する場合

車道を通るのが、特に危険であり、歩道を通ることがやむを得ない場合。

この の例外事項にある「車道を通るのが、特に危険」という文言が拡大解釈され、自歩道に限らず、一般的な歩道も自転車は走行して良いものであるという認識が根付いた。

しかし昨今の自転車ブームにより、自転車数が増加し、自転車対歩行者の事故件数が増加したことから、2011年10月、警視庁は「自転車交通総合対策」を全国等道府県警に通達した。総合対策の要点は、(1)自転車の車道徹底と時自転車通行可の歩道削減 (2)自転車レーン(自転車専用通行帯)設置、自転車横断設置帯撤去などによる車道走行環境の整備 (3)ルール周知と安全教育 (4)指導・取締りの強化 であった(足田, 2012: 8-9)。しかし、自転車の車道走行強化への取り組み姿勢は顕著には見られない。今まで歩道走行になれた層からの反発や、車道に出た際の危険性に対するマスメディアの報道によってしりすぼみになってしまったとの見方がある(同書: 9)。

自転車が車道に出にくい背景には、低速走行に設定されたいわゆるママチャリと言われる一般自転車の機能が影響している。時速10キロ程度の低速で直進性に欠けると、車から見ても当然のごとく、車道を共用するのが困難に思え、自転車側も自転車と車の速度差の大きさから、非常に危なく思える状況がある。時速20キロから30キロで走行できるスポーツ車であれば、市街地を40キロ前後で走っている自動車との速度差はそれほど大きくもなく、危険度認識も軽減されるものと考えられる。

### 3. 自転車通勤者の実態

日本サイクリング協会が web 会員の自転車通勤者に対して、2010 年 12 月から 2011 年 1 月にかけて行ったアンケート（回答者 903 名）と筆者が NPO 自転車活用研究会を通じて、web で行ったアンケート（2013 年 9 月から 11 月にかけて実施、回答者：437 名）の結果から、自転車通勤者の実態の把握を試みる。

日本サイクリング協会は、昭和 36 年（1961 年）、「スポーツの振興法」の制定によりサイクリングは国民の心身の健全化に有効なスポーツとして国が奨励することが明文化されたのを契機に、昭和 39 年（1964 年）に文部大臣（現文部科学大臣）から、サイクリングの普及推進を目的とする公益事業を行う財団法人として認可され、「財団法人日本サイクリング協会（略称 JCA = JAPAN CYCLING ASSOCIATION）」が設立された。

その後、昭和 50 年（1975 年）6 月、サイクリングは、自転車等関連機械工業の振興にも寄与するものとして、経済産業省からも認可され、文部科学省との共管の団体となっていたが、平成 25 年 4 月 1 日に内閣総理大臣の認定を受け、内閣府所轄の公益財団法人として活動している<sup>4)</sup>。具体的な活動としては、「サイクリングの普及活動」「サイクリング指導者の育成」「サイクリング大会およびサイクルスポーツの大会の開催」「サイクリングによる国民の健康維持と体力増強および青少年の健全育成」「サイクリング、サイクリング用自転車、サイクリング関連施設、及び道路交通に関する調査研究」「サイクリング愛好者の交流と安心、安全の確保」「関係機関との連携や協力及び関係諸団体との交流」というミッションを掲げている。会員は一般自転車利用者からサイクリング愛好者、自転車関連産業の関係者等幅広い。

---

4) 日本サイクリング協会ホームページ  
(<https://www.j-cycling.org/about/outline.html>) より

一方、自転車活用推進研究会は、自転車活用推進研究会は、「自転車を有効かつ安全な交通手段として機能させるには、各省庁及び自治体の横断的・総合的な政策の確立が必要」との認識に立ち、内外の自転車政策の現状を調査・研究、取りまとめるとともに、わが国における総合的自転車政策確立のための提言を取りまとめることを目的として、2000年9月に、学識経験者、マスコミ関係者、自転車愛好家、NPO 主宰者、自転車業界関係者等、多彩なメンバーが集まり、財団法人社会経済生産性本部（現・公益財団法人日本生産性本部）が事務局となって発足した。

同研究会は、発足当初より、「自転車活用推進議員連盟」との密接な連携によって、自転車関連諸法の改正、あるいは新法の骨格を模索し、提言をとりまとめるべく精力的な活動を行っており、2002年4月には、議員連盟に対して、報告書2002「自転車総合政策の確立に向けて」および自転車活用推進法案（草案）を提出した。

2006年3月31日をもって社会経済生産性本部から独立し、同年7月12日に特定非営利活動法人としての認証を東京都から受け、NPO 自転車活用推進研究会として新しく出発している。2014年度までは、会員は日本サイクリング協会の賛助会員としても登録されていたため、多くの会員は、日本サイクリング協会の会員（公益法人のため、会員は全て賛助会員とされる）にもなっていて、両調査の回答者は重複している可能性もある。また、両組織の性質上、一般自転車利用者より、かなり経験値も高く、熱心な利用者が高い割合を占めていると考えられ、一般の自転車通勤者の母集団から多少偏向している可能性がある。しかし、冒頭に紹介したいいわゆる「ツーキニスト」のコアな人たちの層を表した数字と捉えることができると考えられる。

調査結果を見てみると、まず特徴的なのは、性別による差異である。日本サイクリング協会（以下調査結果の記述ではJCAとする）調査の回答者は、男性が92%を占め、日本自転車活用推進研究会（以下同様に、JUPSGと略

## 日常的身体活動とスポーツ活動のリンケージに関する研究

す)でも同様に92%の回答者が男性であった。また回答者の年齢構成では、JCAの調査では40代(35%)、30代(30%)、50代(19%)の順で高い割合を占め、JUPSGの調査では、40代(44%)、50代(26%)、30代(17%)の順になっており、やや高い年齢層が多くなっている。いずれの調査でも、20代は比較的少数派(JCAで8%、JUPSGで3%)となっており、ツーキニストが比較的高い年齢層であることがわかる。通勤距離に関しては、JCAの調査では、5キロ未満の短距離通勤者が13%、5キロ以上15キロ未満の中距離通勤者が全体の36%と多くを占め、20キロを超える長距離通勤者は6%存在した。JUPSGの調査では、短距離が20%、中距離が59%と過半数を占め、長距離も20%も存在した。

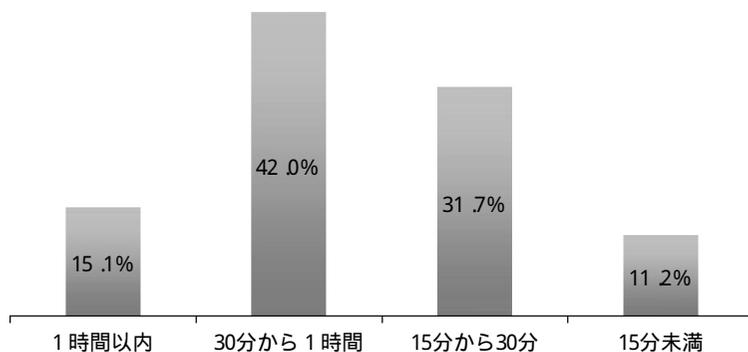


図1 通勤時間

次にJUPSG調査の通勤時間について見てみると、15分から1時間の範囲内で通勤している人が、全体の74%を占める。1時間以上かけている人も、15%存在した。移動速度にもよるが、この調査の多くの通勤者は、自転車通勤によって、15分以上継続する適度な有酸素運動が確保できていることが考えられる。一昨年オランダのアムステルフェーンで行った調査<sup>5)</sup>結果と比べてみると、アムステルフェーンでは、自転車通勤にか

5) 詳しくは海老島均(2013)「日常的な身体活動とスポーツ振興のリンケージに

かる時間が、15分未満の者が一番多く（35%）、次に15分以上、30分未満（34%）となっていたのに対し、日本の自転車通勤者は、道路事情の違いもあるかと思われるが、オランダより平均的に長い距離を、より多くの時間をかけて通勤するという事実が明らかになった。1時間以上かける長距離通勤者も、日本が15%であるのに対して、オランダは7%とかなり低い割合となっている。両国の通勤距離の相違を示すものなのか、トレーニング志向の高い日本の通勤者たちの傾向が示されているのか、さらなる調査により明らかにする必要があると思われる。

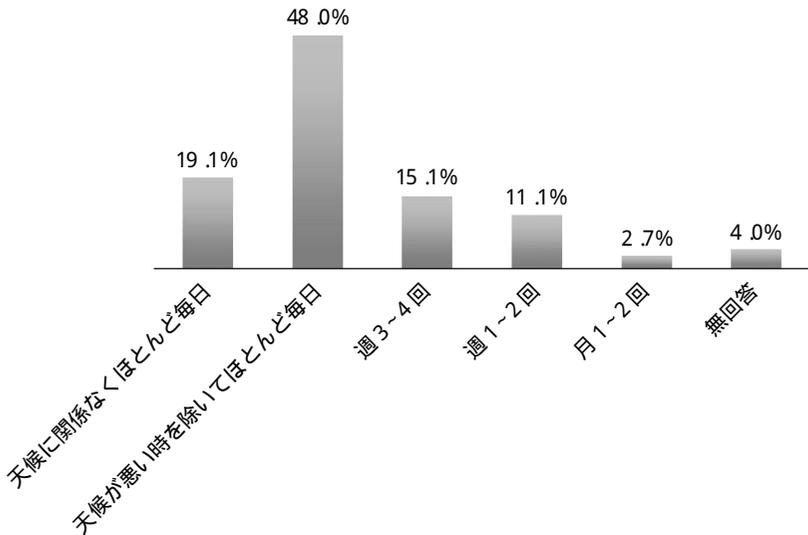


図2 自転車通勤頻度

JCA の調査では設問を設けていないが、JUPSG の調査では、1週間の自転車通勤の頻度も聞いている。その結果「天候に関係なく毎日」「天候が悪い日を除いて毎日」「週3~4回」とほぼ毎日自転車通勤している人

関する研究 オランダにおける自転車利用に着目して」, 成城大学『経済研究』第202号参照

## 日常的身体活動とスポーツ活動のリンケージに関する研究

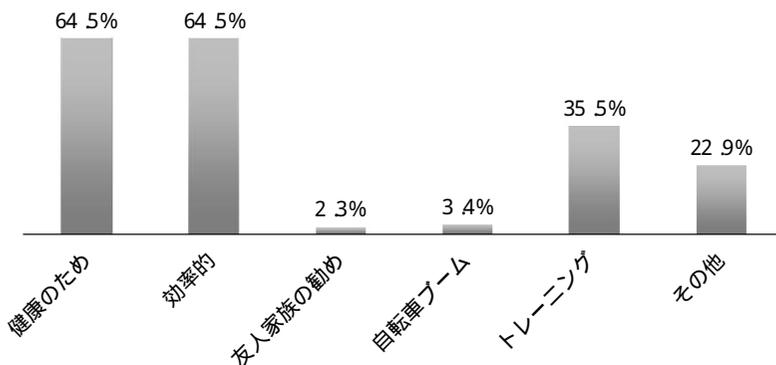


図3 自転車通勤の理由（複数選択）

で、全体の82%を占める。

自転車通勤の理由としては、「健康のため」という理由と「経済的、時間的に効率的である」という回答が同率（65%）で高くなっている。通勤をトレーニングとして捉えている人も極めて高い割合（36%）で存在するのも、回答を寄せてくれた人たちの特徴である。かなり、健康志向、スポーツ志向に人が多く存在することが窺われる。その他の回答として多かったのが、「自転車に乗りたいたから」「自転車が好きだから」「気持ちいいから」という自転車を利用することが移動手段としてではなく、乗ること自体が「目的」という回答である。また、「満員電車を避けるため」「通勤によるストレスから解放されるため」といった都市部の通勤に伴う問題を克服するためという理由も目立つ。「地球環境改善のため」「CO<sub>2</sub>削減のため」といった環境改善への貢献をあげる人も少数派ながら存在した。JCAの調査では選択肢が異なっているが、「健康を維持・改善するため」(67%)、「運動不足を解消するため」(66%)、「自転車に乗るのがもともと好きだったため」(57%)と健康志向、自転車に乗ること自体が目的である層が非常に多くなっている。こちらの調査でも環境改善を目的とした者は22%で、10の選択肢のうちで回答率の高さでは8番目に過ぎない。

次に自転車通勤の効果としては、「ストレスが減った」「夜熟睡できる」等の健康への好影響をあげる人が多かった。「通勤が楽しみになった」という回答も2番目に高い数字を示した。JCAの調査では、「安全に対する意識が高まった」「運動能力が向上した」「体重が減った」という回答が多くなっている。

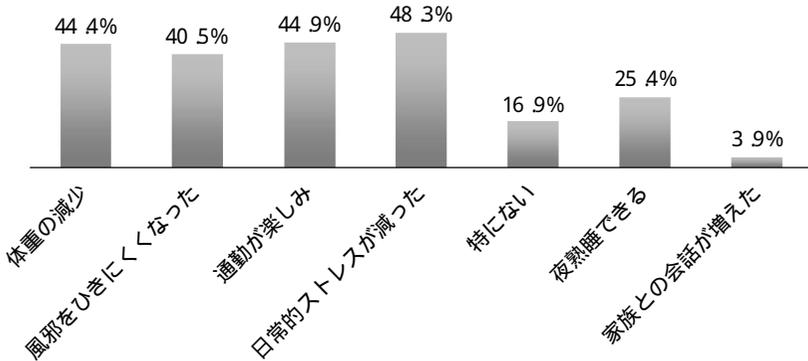


図4 自転車通勤の効果（複数選択）

#### 4. 日常的自転車利用とスポーツとしての自転車利用の接点

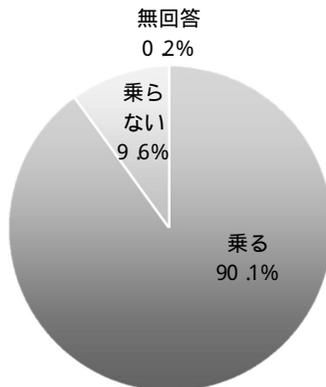


図5 趣味としての自転車

JUPSG 調査の回答者に趣味として自転車に乗るかという質問に対し、「乗る」と回答した人が実に回答者の90%を占めた。自転車活用を推進する市民活動にもともと関心があったり、賛同者が関係するNPOの会員ということで当然の結果かもしれない。趣味としてどのような機会に参加しているかとの質問に対する回答が以下の通りである。

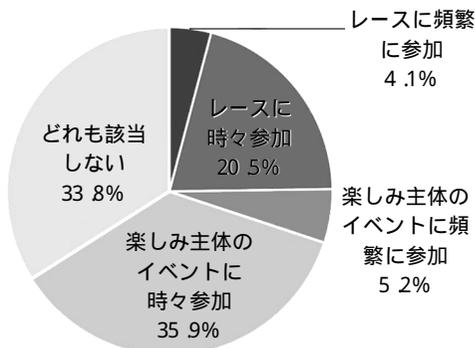


図6 レースへの参加

実に66%の人がレースかイベントに参加していると回答している。残りの34%は、レースやイベントには参加者には該当しないが、個人的にレクリエーション的にサイクリングを楽しんでいると思われる。JCAの調査でも、「自転車通勤以外に自転車を利用することがあるか」という問いに対して、「サイクリングに出かけるようになった」(78%)、「トレーニングに利用するようになった」(49%)、「自転車関連のイベントに参加するようになった」(45%)と積極的なスポーツとしての利用傾向が見られる。

同様のオランダでの調査で73%の人がサイクルイベントやレースに参加したことがないと回答していたことと比較すると、日本のいわゆるツーキニストたちはスポーツとしての自転車利用と高い親和性を有するという

ことが言えよう。その背景には、比較的長い通勤距離を、車道を車と共用して走らなくてはならないという日本の自転車通勤事情が、逆にスポーツとしての自転車利用への導入として作用していることが考えられる。オランダにおいては、自転車専用道や自転車通行優先スペースが確保されていて、比較的安全に自転車が走行できるため、利用者のほとんどはヘルメットも使用していない。法律でのヘルメットの使用義務も課せられていない。またこうした市街地の自転車専用道や優先スペースを走行する自転車は、多くがいわゆる一般車で、ロードレーサー等のスポーツ車はほとんど使用されていない。しかし、オランダの一般車は、平均価格（2012年のデータ）が725ユーロ<sup>6)</sup>であり、日本の一般車（平均価格1万円前後）と比べると、かなり高価であることがわかる。さらに品質も高く、見た目は乗車姿勢もアップライトで日本の一般自転車に近似しているが、その実、スポーツ走行に適した車種も多い。実際、オランダでの自転車専用道、専用スペースでの自転車交通の流れは極めて速い<sup>7)</sup>。しかしオランダの調査において、通勤をトレーニングとして捉えている人は少数派であり、彼らはロードレーサー等のスポーツ車を休日やスポーツとして使用する際に限定して利用し、一般の移動には一般自転車を使用するというはっきりとした棲み分けがあるようである。国民の数より自転車の数の多いという統計上の数字は、一人2台以上自転車を所有している国民が多いことを物語る。自転車専用道では、一般自転車とロードレーサー等スポーツ車との軋轢も多くあるという<sup>8)</sup>。

こうしたオランダでの状況を鑑みて、日本の通勤での自転車利用は、良くも悪くも、スポーツ走行に偏向した少し特殊な方向性にあると言える。

- 6) 財団法人日本自転車産業協会国際事業部調査による  
([http://www.jbpi.or.jp/\\_data/atatch/2013/03/00000719\\_20130318085826.pdf](http://www.jbpi.or.jp/_data/atatch/2013/03/00000719_20130318085826.pdf))
- 7) 客観的データは存在しないが、2013年、2014年のオランダでの現地調査において、筆者は移動で自転車を利用したが、日本の車道での自転車走行と変わらないスピードで自転車の流れがあることを実感した。
- 8) アムステルフェーン市役所の Wilko Wieffering 氏に対するインタビューより

#### 4.1. 市民自転車レースの現状

JCA が自転車専門雑誌、「CYCLE SPORTS」(八重洲出版)、「BICYCLE CLUB」(柘出版社)の2誌に掲載されているサイクルイベント情報と都道府県サイクリング協会が実施しているイベントと総合して整理したデータによると、イベント数の合計は513で、内訳は、ロングライドが118イベント(23%)、サイクリングが61イベント(12%)、ヒルクライムが59イベント(11.5%)となっている<sup>9)</sup>。この中で競技性の最も高いヒルクライムイベントを中心に、参加者に対しての聞き取り調査により、自転車に対しての取り組み、日常生活での利用状況、自転車環境に関して認識についての分析を試みた。

#### 4.2. 市民レースの参加者の実態

##### 4.2.1. 聞き取り調査

以下のレースにおいて、参加者にレース後、聞き取り調査を行った。

- 2013年4月14日(日)開催「東京ヒルクライム HINODE ステージ」, 主催: 日の出町肝要の里イベント実行委員会, 開催場所: 東京都西多摩郡日の出町肝要の里広場からの5kmまたは8kmコース,
- 2013年5月26日(日)開催「第3回 JBCF 比叡山ヒルクライム」, 主催: 比叡山ヒルクライム実行委員会, 主管: JBCF (Japan Bicycle Club Federation) 我孫子事務所, 開催場所: 奥比叡参拝自動車道 / 奥比叡ドライブウェイ (8.4km)
- 2014年4月20日(日)開催「東京ヒルクライム HINODE ステージ」, 主催: 日の出町肝要の里イベント実行委員会, 開催場所: 東京都西多摩郡日の出町肝要の里広場からの5kmまたは8kmコース,
- 2014年6月22日(日)開催「ツール・ド・つくば2014(第6回筑波

---

9) 日本サイクリング協会『平成25年度 自転車乗用に関する調査報告書』より

山ヒルクライム大会)」, 主催: ツール・ド・つくば実行委員会, 開催場所: 茨城県筑波山 (全長 12km)

- 2014年3月16日(日)開催「第3回びわ湖一周ロングライド」, 主催: びわ湖一周ロングライド実行委員会, 開催場所: 琵琶湖大橋以北一周 (発着地点: 彦根総合運動公園), ロングライドコース (148km), サイクルクルージングコース (30km), センチュリーライド (約 160km)

#### 4.2.2. イベント参加者の実態

##### 1) 自転車への取り組み, 日常生活での利用状況について

「もう18年ぐらい続けている。週1回100kmぐらい走る。週末だけ。あとはウォーキング。もう年なんでそれぐらいの練習でも大丈夫。鈴鹿みたいなレースは別だけど、ヒルクライムだったらレースと言ってモマイペースで走れるから、接触する危険性もないし、すごく安全だし、いいと思いますよ」(50代男性)

「自転車に乗り始めたのは高校生の時で、いわゆるスポーツサイクルでサイクリングから始めた。30歳くらいから競技として興味を持ち始めた。それから10年くらい競技としてやっていた。競技をしていた時は、毎週レースで優勝に絡むレベルであった。競技をやっていた時は、通勤(片道15km)もトレーニングとして捉えていた。回り道して1日40kmほど乗ったりしていた。(中略)今日のレースは10年ぶりで、完走が目的だった。今は通勤で自転車はたまに使っているが、片道8km程度で練習にもならない。やらないよりましという程度だ。週末に6kmほどの登りを何本かやっている程度」(50代男性)

「ヒルクライムへの出場を始めたのは、ここ2年ぐらい。通勤では片道14km乗っている。休みの日にサイクリングロードと近くの山を登る程度。通勤もロード。自転車は3台になった。移動手段として自転車を頻繁に使っている。以前は車ばかりであったが、自転車に乗り出

## 日常的身体活動とスポーツ活動のリンケージに関する研究

してからは、行けるところは自転車で行っている。大阪市内は自転車の方が楽。停めるところだけ考えれば良い。自転車に乗り出してからは体調が良くなっている。自転車に乗り出したきっかけは、人間ドックの数値があまりにも良くなかったからだ。もともと自転車に興味があったけど、自転車のおかげでいろいろと助けてもらっている」(50代男性)

「競技歴は20年くらい。いつもの練習はローラー台で、土日はチーム練習。チームで日曜日は100kmくらいとか、インターバル練習をしている。通勤は交通量の多いところなんで、車で走っている」(50代男性)

「年末に自転車を買って、今日が初レース。以前はクロスバイクに乗っていたけど、主人がロードレーサーに乗っていたので、同じようなものに乗りたいと思ったのがきっかけ。普段の移動では自転車を使っていない。主人のチームと一緒に週末に練習している。50kmくらいを走る」(40代女性)

「競技歴は7年くらい。普段の移動では使っていない。自転車は純粋なスポーツ。あとはグルメライドとか、ゆっくりと走って、美味しい食べ物を食べたりする。仕事が終わった後に練習したりすることもある」(30代女性)

「4回目のレース、始めたのは63歳の時、きっかけは自分の息子がレースに出ている、親父もやってみないかと声をかけてくれた。子供の頃は野球をやっていたけど、働いてから継続してスポーツをしたことはない。自転車は嫌いじゃなかったのでも始めてみた。長時間やるスポーツは初めてなんで、呼吸法とか学ばなくてはならなかった。ヒルクライムは、体重を減らすことと、筋力のバランスを作ることで面白い。出るたびにタイムがよくなってきているけど、結果が今一つ。いろいろな大会に出ているけど、いつも全体の3分の2程度の結果。60代

の人でも本当にすごい人がいる。自分は60代になって始めたけど、他の人はずっとやってきて60代になったんだもね。ゴルフもやってきたけど、ゴルフはそっちのけになる程（面白い）。車道を走るのは怖いので、ローラー台で練習している。血の巡りが良くなってきて、健康増進にはもってこい。安静時の心拍数が40位になった」（60代男性）  
「社会人になって運動する機会がなくて、ツールドフランスを見て、これいいんじゃないかと思って始めた。最初の1年くらいは、ただ走っているだけだったけど、ショップの走行会とかに出るうちにプロの人とも知り合いになって、レースに取り組むようになった。通勤では使っていない。土日や、家にあるローラー台で練習している」（30代男性）

「6年前に膀胱癌になって、趣味であったオートバイを諦めた。友達の一人にロードバイクをやっているのがいて、彼の行っている店に行ってみて、とても感じが良かったので自転車を始めることにした。最初はマウンテンバイクを買って、自転車通勤で使うようになった。しかし片道20kmもあるので、疲れてしまって仕事にならなかった。職場の理解もあまりなかったので、自転車通勤は諦めた。店の走行会になるべく出るようにしている。レベルの低い人から高い人まで集う楽しいクラブだ。チームジャージを作って、レースやツーリング、ロングライドに出かけている」（30代男性）

「自分の場合、離婚して子供二人を引き取っている。学費、生活費にお金がかかり、乗っていた車を売ってしまった。通勤手段がなくなったので自転車を買った。当時は暴飲暴食で体調も良くなかったが、自転車に乗っているうちに体調が良くなってきて、レースにも出てみようかなと思った。それなりの歳だし、どのくらいのものかなと思って、インターネットでレベルにあったレースを見つけて、とりあえずレース会場に行ってみようと思ったら完走できたんで味をしめた」（50代

男性)

「自転車は25年やっている。昔はずいぶんレースにたくさん出た。今は年も年なんで健康維持です。昔は嫁とマウンテンバイクのレースに出ていた。前はこのようなヒルクライムのレースはあまりなかった。マウンテンバイクのレースは年とともに怖くなった。ヒルクライムはその点安全である。通勤でたまにクロスバイクを使うけど、他の自転車乗りのマナーが悪いので京都市内の環境は良くない」(40代男性)

## 2) 自転車環境について

「(一般道は)環境は良くないですね。車が抜くとき、かぶせて抜かないでほしい。自転車が結構スピード出しているのに、無理して抜いて急ブレーキかけたり、あとはトラックに幅寄せされたり...、こういうスポーツをしていることを理解してほしい」(30代女性)

「自転車は邪魔者扱いされて走りにくい。地方に行けばマシですけど、都会は良くない。でもだんだんと車に乗っている人の認識が変わってきて、煽ったりとか、幅寄せしたりすることがなくなってきて、追い抜くときも間隔を広くとって走行してくれる人が多くなってきた」(50代男性)

「私は車にも乗るけど、ロードレーサーとかで信号無視する人がいるけどやめてほしい。また自転車からすると車の路上駐車をやめてほしい。またママチャリに乗る人のマナーが悪すぎる。学校とかで自転車のマナーを教えてほしい。競技でやっている人は意識が高い。(女性の競技環境に関しては)これでもずいぶん増えてきましたよ。マラソンと同じでブームになってきたんじゃないかな。大阪でおしゃれな店で、自転車のファッションとか、マナー向上のイベントとかをしている。ヒルクライムで女性の友達ができたりする」(30代女性)

「車道を走っていて、商業車が音もなく脇をすれすれに通ってくるん

で怖い。また歩いている人が、自転車に対してうさん臭い目で見ると、甚だしいのは怒ってきたりする。自転車の専用道が設けられていても、自分たちは通って良いのか、歩行者が優先なのかよくわからない。車道を通るにも狭くて怖いところがたくさんある。歩道の縁石にぶつかって転倒しそうになったこともある。過渡期なんていろいろな問題がある」(60代男性)

### 3) 聞き取り調査の結果から

自転車を始めるきっかけに関しては、最初から競技として取り組んでいる人と、通勤から初めて、競技へと発展していったタイプと2つに分かれる。最初から競技として始めている人たちは、意外と通勤等、普段の移動手段として自転車を使っていないことがわかる。

ツーキニストブームに乗じて、通勤から始め、競技として移行していくのは、オランダの調査に見られない日本独特の現象であると思われる。インタビューに応じてくれた複数人が、通勤に自転車を使い始めたきっかけは、ツーキニストブームの火付け役である疋田氏の著書を読んだことであると回答した。通勤での自転車利用がスポーツ振興にも発展したことを示している。専用の自転車道の整備が、オランダ等の先進国と比べると不十分であり、基本的に車道を走らなくてはいけない状況が、かえってスポーツ走行を推進させ、スポーツとしての自転車利用との親和性が生まれていることのさらなる証左であろう。

回答者の多くがいわゆる中高年であり、ほとんどの人が健康志向として取り組んでいることを表現していた。こうした志向性が、比較的安全で、個人として参加しやすいヒルクライムレースの人気の背景であると思われる。またヒルクライムレースに出場するには、軽量で比較的高価なロードレーサーを使用することが大きなアドバンテージとなる。一般的に若年層より金銭的に余裕のあると考えられる中高年の間で人気があるのも、こ

うした社会的要因が影響しているものと思われる。ヒルクライムと同様に人気のあるロングライド・イベント（ブルベと呼ばれるところもある）にも中高年の参加者が多い。今回の調査では残念ながら1イベント（「第3回びわ湖一周ロングライド」）しか、ロングライドのイベントを調査できなかったが、参加者はやはり中高年が目立った。同イベントの参加者の年齢構成を調べた調査結果はなかったが、琵琶湖一周を自転車で走破した人に認定証を発行している「輪の国びわこ推進協議会」が2014年2月15日から2月28日にかけて琵琶湖一周を自転車で走破した218人にWebアンケートした結果<sup>10)</sup>によると、回答者の年齢は40歳代（37%）と最も多く、次に30歳代（28%）、50歳代（17%）とやはり中高年の占める割合が非常に高くなっている。

またイベント参加者の普段の練習についての問いに対して、ローラー台を使用していると回答した人が多かった。道路事情が恵まれていない点を克服し安全に練習できるツール、また忙しい日常で、隙間の時間に手軽に練習できるツールとして多くの人に浸透している印象である。

自転車環境に関しては多くの人が不満を抱いている。道路事情、車の自転車に対する対応、一般的な自転車利用者のマナーの悪さ（右側通行、携帯で通話やメールをしながら、またヘッドフォンを使用したままでの走行）に対して強い不快感を持っていることを口々に語っていた。スポーツ車で車道を車と共用で走行する場合、車の流れに乗れるような高スピードで走行することが多いため、予測のできない（右側通行する）自転車には、より大きな危険を感じるのは当然である。スポーツ車を、通勤等の日常利用に使うレースの参加者たちは、マナーに対する意識が非常に高いことがうかがえる。3章に掲載したツーキニストたちの質問紙調査の自由記述の欄にも、マナー向上を求める声が多々見られた。道路交通法の例外規則によ

---

10) 特定非営利法人 五環生活ホームページ  
(<http://gokan-seikatsu.jp/jgyo/concle/biography>) より

り、長い間歩行者と共有空間を走行してきた自転車と、スポーツとして自転車に取り組んでいる人々、そしてツーキニスト（両者はかなりオーバーラップしているように思える）と相容れない状況にきていることがわかる。自転車道の整備、それに連携した交通行政の変革等多くの改善策が、この両者を正しい方向性で結びつけ、自転車走行が正当な交通手段としての一役を担うことを可能とする。その結果、移動手段としての自転車とスポーツ走行にさらなる連続性が作り出され、より快適な自転車環境が生まれるであろう。

## 5. まとめおよび今後の課題

前述の JUPSG の調査で、自由記述の欄を設けたが、そこに現在の日本の自転車環境が抱える問題に対する指摘が凝縮されていた。

「自転車通勤者・通学者の中には、傘差し運転、スマホを操作しながらの運転、右側通行（逆走）、歩道を越えてから停止する、信号無視、無灯火、並走という危険な場面を毎日のように目にします。一方自動車についても、片側2車線の道の第一走行帯を自転車が通行してもいいことを知らずに幅寄せや警笛を鳴らす車両、交差点直前で追い抜きし左折する車両、車間距離をとらずに煽る車両がいて危険を感じます。テレビ番組やCMなどで、交通ルールやマナーを積極的に広報していくことで、健全な自転車社会の意識が育まれると思います」(同様の意見多数)

第2章でも議論したが、現在の日本の自転車走行空間における問題は、異なる二つの走行タイプの自転車（一般車とスポーツ車）が混在していることである。本論文に結果を掲載したアンケートの回答者の多くの人がそうであると思われるが、スポーツ車を利用し、比較的速いスピードで、主に車道を車と共用で走行している人と、一般車を利用し、主に歩道を歩行者と同様の意識で移動している人々である。前者は道交法が定めているように、車両と同様のルールにのっとり走行しているのに対して、後者は

車両であるという感覚は弱く、あくまでも歩行の代替物くらいの認識しか有していない。この両者が遭遇する車道や自歩道では、当然のごとく軋轢が生じる。上記の質問紙の記述がそれを顕著に表現している。こうした状況を受けて、前出の NPO 法人自転車活用推進研究会と日本最大のスポーツ自転車フェスティバルを運営するサイクルモード事務局が、自転車の左側通行を徹底させるために、「チームキープレフト」(略称:TKL)を2009年に結成した。具体的な活動内容としては、自転車事故もカバーする交通事故保険を付帯した TKL 会員を増やし、多くの自転車利用者が、自分自身の安全を守る意識を高め、一人でも多くの人が、マナー向上と、交通ルール遵守の必要性を強く認識するような社会の実現を目指している。さらにイベントを開催して自転車の左側通行の重要性の啓発活動を行ったり、全国の自転車イベントと連携し、TKL の活動理念の広報に専念している<sup>11)</sup>。こうした社会運動は徐々に成果を实らせており、自治体等、様々な組織に影響を与えている。例えば、静岡県の2014年1~6月の県内の自転車事故の発生状況が同県警交通企画課によってまとめられたが、それによると、自転車事故の件数は2,156件(前年同期比334件減)、死者数は6人(同7人減)となり、いずれも過去10年で最少となった。特に車道の右側を通行する自転車の事故件数が約4割減少しており、同課では「自転車も左側通行の原則が浸透してきている」としている。静岡県警はこれまでに、違反した自転車利用者にルール順守を呼び掛ける「指導カード」を2,987人に交付。さらに同県警は、自転車の安全利用の強化月間を定め、街頭活動など通じてさらに改正道交法の周知を図っている<sup>12)</sup>。市民団体主導の交通意識改革と責任官庁の指導や取り締まりが連動することにより、より良い自

11) 「チームキープレフト」ホームページ (<http://www.teamkeepleft.net/about/>) より

12) 産経ニュース(2014年5月21日)  
(<http://www.sankei.com/region/news/140521/rgn1405210020-n1.html>)  
および Cyclist (サンケイスポーツが運営するサイト)(2014年8月11日)  
(<http://cyclist.sanspo.com/147219>) より

自転車の走行空間が創出される可能性を示した事例であろう。

現在の日本の自転車走行環境は、自転車先進国と言われているヨーロッパ諸国と比べて、決して恵まれているとは言えない。しかし、車道を車と並走しなくてはならない状況において、スポーツ車でスポーツ走行ができる環境、またある程度の距離を走るにはそうせざるを得ない環境が、逆にツーキニストがスポーツ走行を志向する方向性を生み出していると言える。そうした人々の健康志向が、通勤での自転車利用がトレーニングとしての副次的効果を生み出していること、その結果スポーツとしての自転車に取り組む人が増加するという流れが創出されている。

スポーツとしての自転車に関してみれば、山岳地が多く急峻な地形が多くを占める国土の特徴から、ヒルクライムのレースを設定できることが容易であり、比較的事故の少ない安全なレースという特性から、中高年の自転車愛好者の競技参加を促進していると言える。ヒルクライムは基本的に個人競技であり、平地でのレースと違って集団走行技術や様々な集団戦略が市民レースでは必要条件とはならない。つまり自転車を始めたばかりの人にも比較的容易に参加できるという利点を有する。こうした背景から、自転車通勤等日常生活での自転車利用から、スポーツとしての自転車利用へと発展していくリンケージが形成される一つの要因であると考えられる。オランダのような平坦な国土を有する国では、平地でのスピードレースが中心となり、クラブ等で競技としての経験を有するのが出場への条件となってくる。その点で、一般利用者へのハードルは決して低くない。わが国の地形を生かした自転車競技の発展が、独得のスポーツとしての自転車利用を推進させているといえる。

しかし、オランダと比べて自転車レースやイベントへの参加費用が高いという問題やイベントを統括している団体の欠如等、競技環境に問題があり、その社会的背景に関しては、今後のさらなる調査研究において解決の糸口を探っていきたい。

## 日常的身体活動とスポーツ活動のリンケージに関する研究

(付記)

本研究は、科学研究費助成事業基盤研究(C)「日常的な身体活動とスポーツ振興のリンケージに関する研究 - 自転車利用促進に着目して - 研究課題番号: 24500759: 研究期間2012年4月1日~2016年3月31日」による研究成果の一部である。

文献

- 阿部竜士, 高石鉄雄, 2007, 「日常生活に取り入れた自転車運動がメタボリック症候群の改善に及ぼす効果: 自転車運動実施の事例報告」『体力科学』56(6), 861
- 海老島均, 2013, 「日常的な身体活動とスポーツ振興のリンケージに関する研究 オランダにおける自転車利用に着目して」, 成城大学『経済研究』第202号, 121-146
- 疋田智, 2003, 『自転車ツーキニスト』, 知恵の森
- 疋田智, 小林成基, 2012, 『自転車はここを走る』, エイ出版社
- 石田久雄, 古倉宗治, 小林成基, 2005, 『自転車市民宣言 「都市交通」の新たなステージへ』, リサイクル文化社
- 警察庁, 2006, 『自転車の安全利用に関する提言』
- 古倉宗治, 2006, 『自転車利用促進のためのソフト施策 欧米先進諸国に学ぶ環境・健康の街づくり』, ぎょうせい
- 古倉宗治, 2010, 『成功する自転車まちづくり 政策と計画のポイント』, 学芸出版社
- 中村博司, 高石鉄雄, 2009, 『自転車で健康になる』, 日本経済新聞出版社
- 西井匠, 高石鉄雄, 鋤柄悦子, 阿部竜士, 2014, 「4ヶ月の自転車通勤が健康状態に与える影響」『体力科学』63(1), 75-75
- Pronk, NP, Kotte, TE, 2009, Physical activity promotion as a strategic corporate priority to improve worker health and business performance, *Preventive Medicine* 49(4), 316-321
- 高石鉄雄, 對馬明, 児玉泰, 西井匠, 小林培男, 渡邊航平, 秋間広, 2013, 「自転車による運動習慣のある中高齢者の自転車走行中の運動強度および体力・健康レベル」『体力科学』62(4), 331-341
- 高石鉄雄, 2010, 「中高齢自転車愛好者の血液性状, 体力および走行時の運動強度」『体力科学』59, 811
- 高石鉄雄, 對馬明, 植屋節子, 島典広, 小原史朗, 斎藤満, 2008, 「自転車走行による高齢者の脚筋力づくりの可能性」『体力科学』57(6), 879

高石鉄雄，金若美幸，小原史朗，斎藤満，2006，「自転車運動による筋力づくりの可能性」『体力科学』55(6), 805

参考 URL

「チームキープレフト」(<http://www.teamkeepleft.net/>)（最終閲覧日：2015年5月1日）

Cyclist (<http://cyclist.sanspo.com/>)（最終閲覧日：2015年5月20日）

一般財団法人日本自転車産業振興協会 (<http://www.jbpi.or.jp/>)（最終閲覧日：2015年4月25日）

日本サイクリング協会 (<http://www.j-cycling.org/>)（最終閲覧日：2015年4月25日）

特定非営利法人 五環生活 (<http://gokan-seikatsu.jp/>)（最終閲覧日：2015年5月20日）