

# 自転車文化センター研究報告書

第5号

2013年3月

一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

# 自転車文化センター研究報告書 第5号

## 目 次

はじめに……………一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター	1
<b>【自転車の通行状況に関する調査研究】</b>	
自転車事故発生状況の時代背景 —昭和40年代と平成10~20年代— ……谷田貝一男	3
狭小歩道のある走行路における自転車通行空間……………谷田貝一男	1 5
首都圏における自転車通行空間と通行状況調査……………谷田貝一男	2 3
自転車による交通事故への対応と社会的なセーフティネットの考察 ……村山吾郎	4 3
<b>【自転車の歴史】</b>	
女性用自転車の形式・形態変化と普及との関係 ……………谷田貝一男	5 2
日本で製作・販売された自転車のブランド名(平成16年度調査の追調査)・谷田貝一男	6 7
<b>【自転車スポーツの普及】</b>	
日本における自転車ロードレース「ツアー・オブ・ジャパン」の歴史 ……村山吾郎	8 4
東京都自転車競技連盟による「子供のための自転車学校」について ……………村山吾郎	9 5
藤沢市における「サイクルチャレンジ」と「ウィーラーズクールジャパン」 による子どもたちへの自転車普及啓発について……………村山吾郎	1 0 3
第47回都道府県対抗自転車競技大会について……………村山吾郎	1 1 9
<b>【他誌掲載論文】</b>	
ママチャリと社会との関わりの歴史(要旨) ……………谷田貝一男	1 2 7

# Bicycle Culture Center Research Report No.5

## Contents

Introduction·····Bicycling Popularization Association of Japan	1
<b>【The driving environment of the bicycle】</b>	
Historical background of the situation bicycle accident····· Yatagai Kazuo	3
Research for bicycle space in the road with narrow sidewalk·····Yatagai Kazuo	1 5
Bicycle traffic investigation in the Tokyo metropolitan area ·····Yatagai Kazuo	2 3
How to treat when you meet traffic accident and the safety net to protect yourself and your family. ·····Murayama Goro	4 3
<b>【The history of bicycle】</b>	
Relationship between form change and dissemination of women's bicycle ·····Yatagai Kazuo	5 2
Research on the brand name of the bicycle that was manufactured in Japan and sold. [Additional version] ·····Yatagai Kazuo	6 7
<b>【Promotion of cycle sports】</b>	
The history of the bicycle road race in Japan, about “Tour of Japan” ·····Murayama Goro	8 4
“The bicycle school for children” is promoted by Tokyo cycling federation. ·····Murayama Goro	9 5
“Cycle challenge” and “Wielerschool Japan” for children at Fujisawa city ·····Murayama Goro	1 0 3
“47 <sup>th</sup> all prefecture's match the bicycle race in Tokyo 2012 ” ·····Murayama Goro	1 1 9

## はじめに

一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

私ども自転車文化センターは、(一財)日本自転車普及協会が昭和56年5月に、東京都港区赤坂1-9-3にある自転車会館3号館の2階・3階に、当時我が国で初めて設置した自転車に関する総合情報提供施設である。

以来、自転車に関する図書や現物などの資料の収集と保存、自転車をテーマとする企画催事の開催など、その時々社会における自転車に対するニーズを意識しつつ、自転車文化の普及啓発に微力ながら努めてきた。

平成14年度に活動の拠点を「科学技術館」(東京都千代田区北の丸公園2-1)2階に移し、現在「自転車文化センター情報室」「北ノ丸サイクル」「自転車広場」の3つの展示室を運営して来館者の皆様への展示紹介や質問・お問合せへの対応に加え、テレビ・新聞・雑誌・出版社等、報道機関からの取材や広報活動にあたっている。

このたびの平成24年度・自転車文化センター調査研究報告書は、当センターの学芸員である谷田貝一男ならびに村山吾郎の両名が、日々の事業を通じて感じた、社会における自転車を取り巻く現状に対する疑問や課題を解決する糸口を探ると共に、当センターが社会教育施設たる博物館類似施設として自転車をテーマとする学芸活動を行なうにあたり、未来を担う青少年の育成に寄与するプログラムの提供や、広く社会に自転車文化の普及啓発という観点で貢献することを目指して取り組んだものである。

もとよりふたりを中心とする当センターの限られた範囲での取り組みゆえ、足らざるところや至らぬところが多々あるかとは思いますが、多少とも読者諸兄弟のお役に立つことができれば望外の喜びである。

またご一読頂いたあかつきには、どうか賢明なる読者諸兄弟のご意見・ご批判を頂いた上で、微力ながらさらに当センターの活動の質を高めて行くことができれば幸いである。

最後になるが、本調査研究のために取材協力・資料提供にご協力頂いた関係各位にこの場を借りてあらためて御礼を申し上げますと共に、本調査研究のために競輪補助事業による支援をして下さった(財)JKA補助事業部ならびに競輪ファンと競輪選手をはじめとする関係者各位に、心より感謝して結びとしたい。

平成25年3月



1. はじめに

交通事故全体の件数並びに自転車に関係した事故件数が平成16年以降減少を続けている一方で、交通事故全体における自転車に関係した事故件数の割合は上昇を続け、平成19年以降は20%を超えている。その中でも自転車と歩行者との事故が、平成12年からの10年間で1.56倍<sup>1)</sup>になっている。

その自転車と歩行者との事故発生箇所の1つとして歩道があるが、自転車の歩道通行が認められたのは昭和45年である。自動車の保有台数の急増に伴い交通事故も増加し、併せて自転車事故も増加していたことから、窮余の策として自転車と自動車を分離する目的で自転車の歩道走行が認められたのである。しかし、最近この歩道通行に関して必ずしも安全とは言えないという研究結果<sup>2) 3)</sup>も報告されている。

そこで本稿では自転車利用者の中でも弱者である子ども(14歳未満)と高齢者(60歳以上)に焦点を当て、昭和40年代の10年間<sup>4)</sup>と平成13年から10年間<sup>5)</sup>に発生した事故が何に起因するのか、外的要因を対比して探ることとした。

2. 交通事故全体の比較

(1) 事故件数

昭和40年代は425944件から720880件で推移し、44年を境にして増加から減少に転じ49年は44年の0.68倍である。平成10～20年代は725773件から952191件で推移し、16年を境にして増加から減少に転じ22年は16年の0.76倍である(図1)。

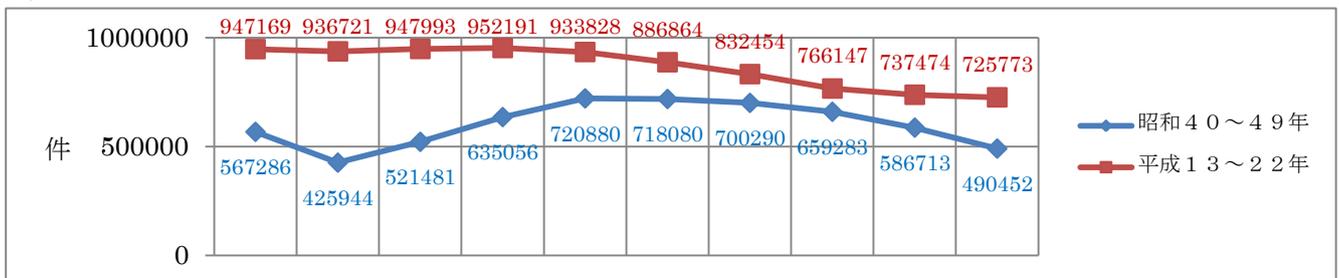


図1 交通事故全体の発生件数の推移 (横目盛は40年と13年から各1年毎 以下同様)

(2) 負傷者数

昭和40年代は425666人から981096人で推移し、45年を境にして増加から減少に転じ49年は45年の0.66倍である。平成10～20年代は896208人から1183120人で推移し、16年を境にして増加から減少に転じ22年は16年の0.76倍である(図2)。

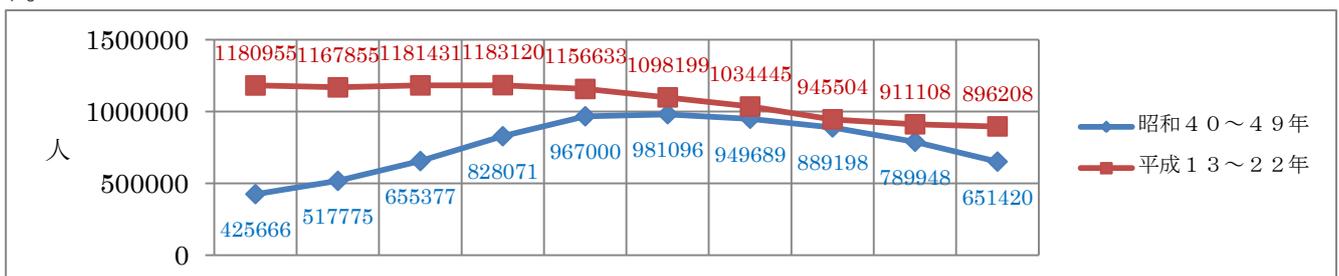


図2 交通事故全体による負傷者数の推移

### (3) 死者数

昭和40年代は11432人から16765人で推移し、45年を境にして増加から減少に転じ、49年は45年の0.68倍である。平成10～20年代は4863人から8747人で推移し、一貫して減少し、22年は13年の0.56倍である(図3)。

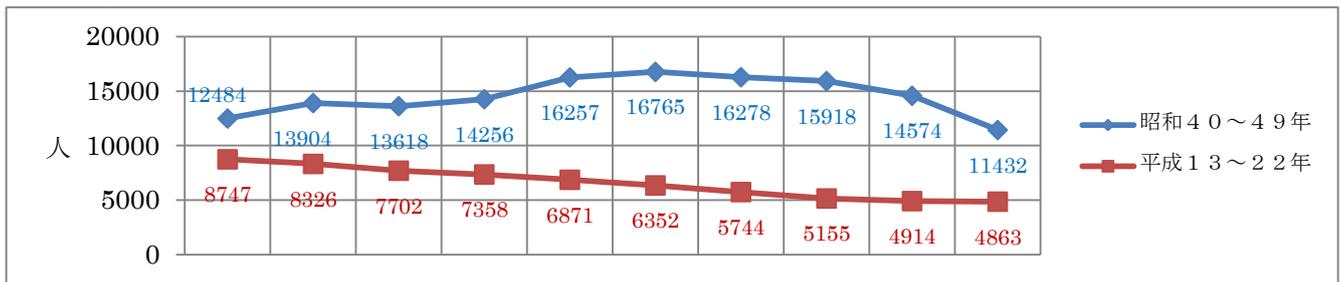


図3 交通事故全体による死者数の推移

## 2. 自転車事故全体の比較

### (1) 事故件数

自転車事故件数を第1当事者で見ると昭和40年代は13034件から17294件で推移し、46年を境にして増加から減少に転じ、49年は46年の0.89倍である。平成10～20年代は23609件から28235件で推移し、16年を境にして増加から減少に転じ、22年は16年の0.84倍である(図4)。



図4 自転車事故の発生件数(1次当事者)の推移

第1当事者と第2当事者の合計で見ると昭和40年代はデータが少ないため傾向は判断できないが、ほぼ67000件から80000件の間を推移していると推察される。平成10～20年代は151626件から187980件で推移し、第1当事者と同じく16年を境にして増加から減少に転じ、同22年は16年の0.81倍である(図5)。

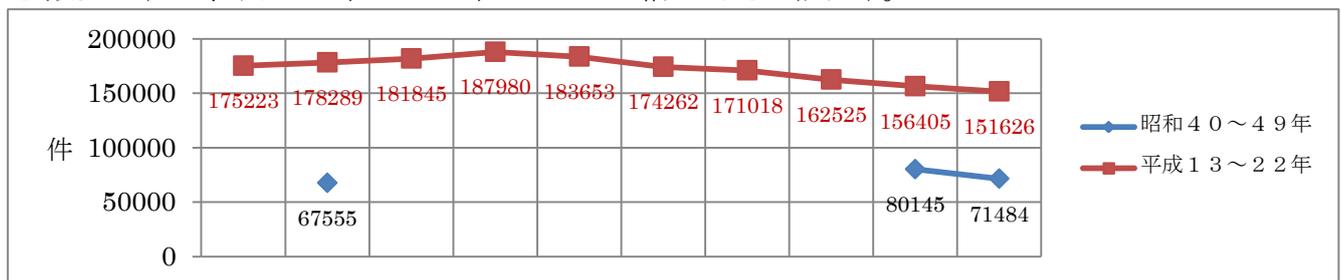


図5 自転車事故の発生件数(第1次当事者+第2次当事者)の推移

次に交通事故件数全体に対する自転車事故件数の割合を第1当事者で見ると、昭和40年代は2.7%から3.4%の間で推移し、45年を境にして減少から増加に転じている。平成10～20年代は2.6%から3.4%で推移し、19年までは増加しているが、それ以降はほぼ同じ値で推移している(図6)。しかし、第1当事者と第2当事者の合計で平成10～20年代を見ると20年までは18.5%から21.2%まで大きく増加し、その後はほぼ同じ値で推移している(図7)。

すなわち交通事故全体の発生件数が減少する中、自転車事故発生件数の交通事故発生件数全体

に対する割合は昭和40年代も平成10～20年代も増加している。

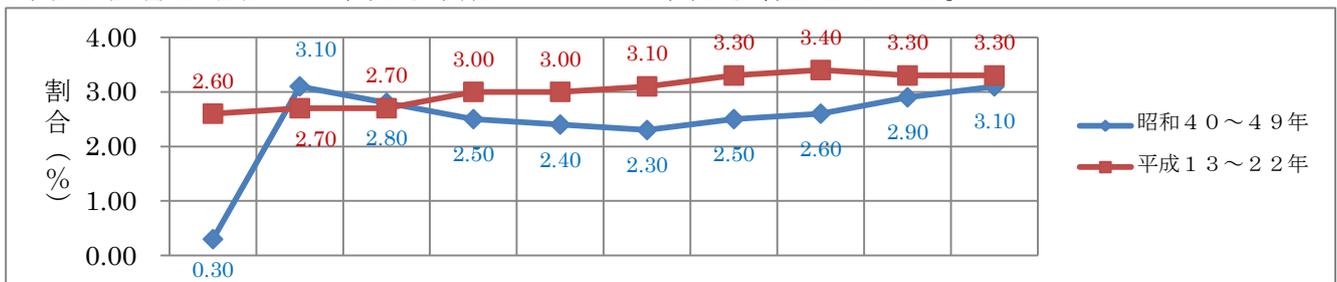


図6 自転車事故発生件数の交通事故発生件数に対する割合（1次当事者）の推移



図7 自転車事故発生件数の交通事故発生件数に対する割合（1次当事者+2次当事者）の推移  
(2) 負傷者数

昭和40年代は65734人から88130人で推移し、44年を境にして増加から減少に転じ、49年は44年の0.82倍である。平成10～20年代は150973人から189392人で推移し、16年を境にして増加から減少に転じ、22年は16年の0.80倍である（図8）。

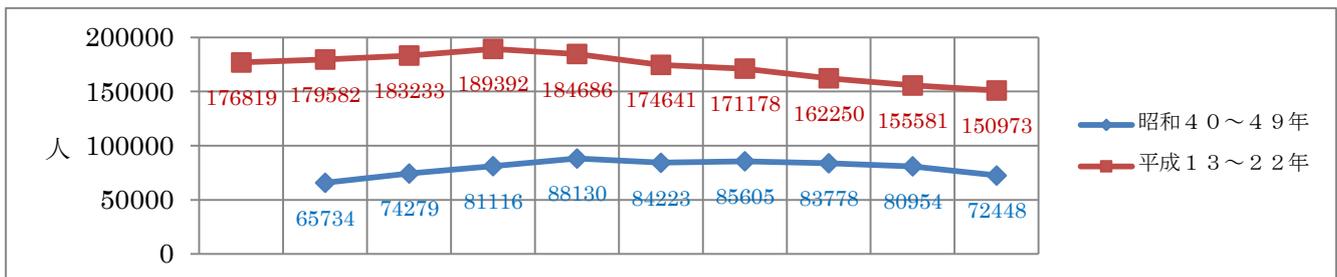


図8 自転車事故による負傷者数の推移

次に交通事故全体による負傷者数に対する自転車事故による負傷者数の割合は、昭和40年代は8.6%から12.7%の間で推移し、45年を境にして減少から増加に転じ、49年は45年の1.28倍である。平成10～20年代は15.0%から17.2%で推移し、20年を境にして増加から減少に転じ、22年は20年の0.98倍である（図9）。



図9 自転車事故による負傷者数の交通事故全体による負傷者数に対する割合の推移

(3) 死者数

昭和40年代は1299人から1979人で推移し、44年を境にして増加から減少に転じ、49年は44年の0.66倍である。平成10～20年代は658人から992人で推移し、一貫して減少し、22年は13年の0.66倍である（図10）。

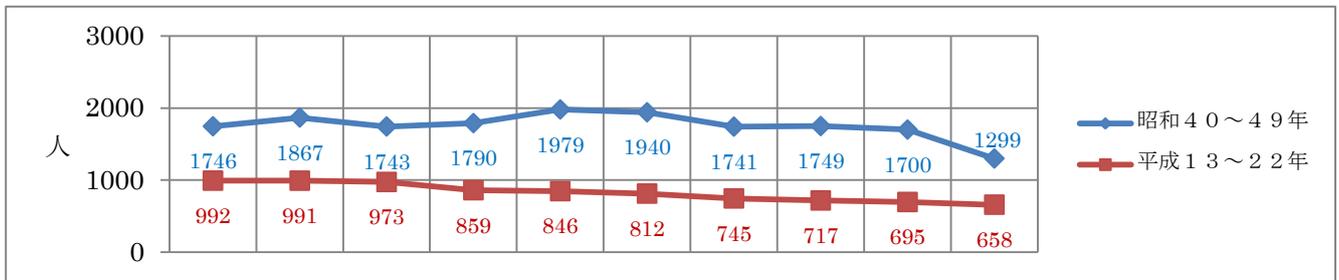


図10 自転車事故による死者数の推移

次に交通事故全体による死者数に対する自転車事故による死者数の割合は、昭和40年代は46年が最小であるが、14.0%から10.7%で概ね減少傾向となっている。平成10～20年代は21年を最大としているが、11.3%から14.1%で概ね増加傾向になっている(図11)。

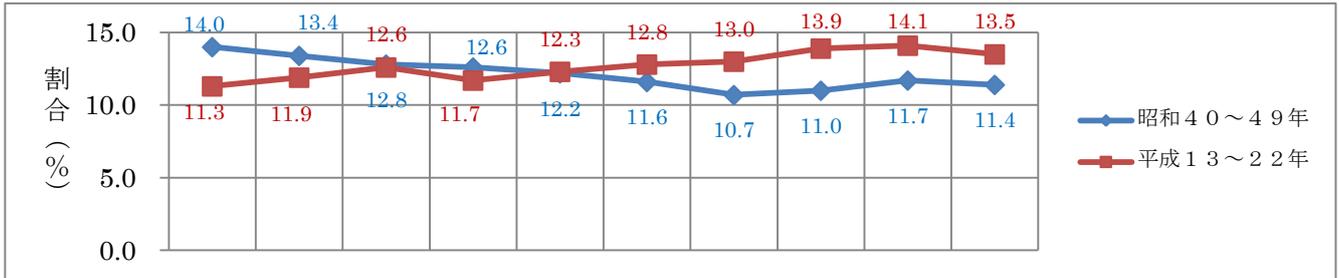


図11 自転車事故による死者数の交通事故全体による死者数に対する割合の推移

### 3. 子どもの自転車事故の比較

#### (1) 事故件数

子どもが自転車乗車中に発生した事故件数を第1当事者で見ると昭和40年代は3872件から6964件で推移し、47年を境にして増加から減少に転じ、49年は47年の0.94倍である。平成10～20年代は2715件から4069件で推移し、16年を境にして増加から減少に転じ、22年は16年の0.69倍である(図12)。

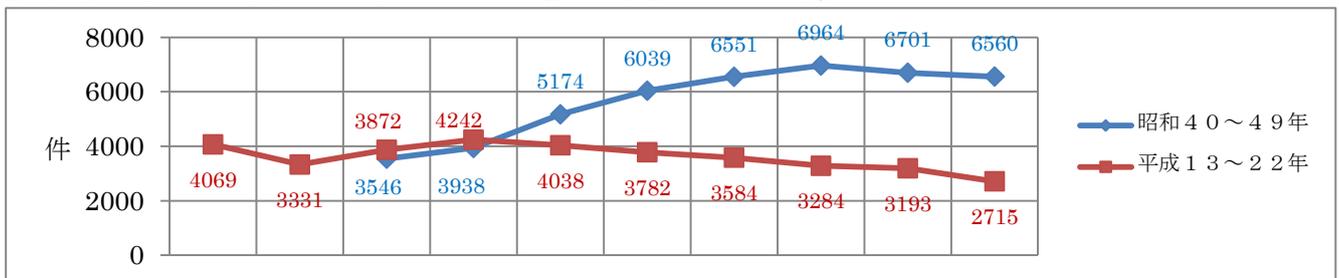


図12 子どもが自転車乗車中に発生した事故件数(1次当事者)の推移

次に自転車全体の事故件数に対する子どもが自転車乗車中に発生した事故件数の割合を第1当事者で見ると、昭和40年代は24.7%から42.6%の間で推移し、概ね増加傾向となり49年は43年の1.73倍である。平成10～20年代は11.5%から16.4%で推移し、概ね減少傾向となり22年は13年の0.70倍である(図13)。

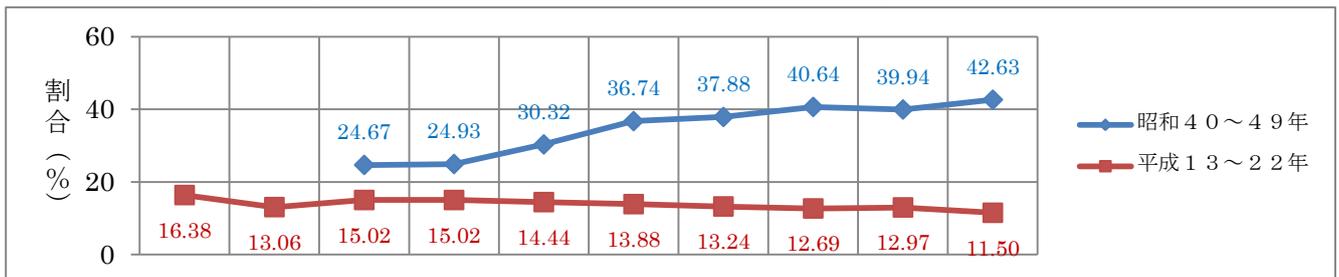


図13 自転車事故件数に対する子どもの事故件数の割合の推移

#### (2) 負傷者数

昭和40年代は16346人から26511人で推移し、48年を境にして増加から減少に転じ、49年は48年の0.87倍である。平成10～20年代は14352人から23750人で推移し、16年を境にして増加から減少に転じ、22年は16年の0.60倍である(図14)。

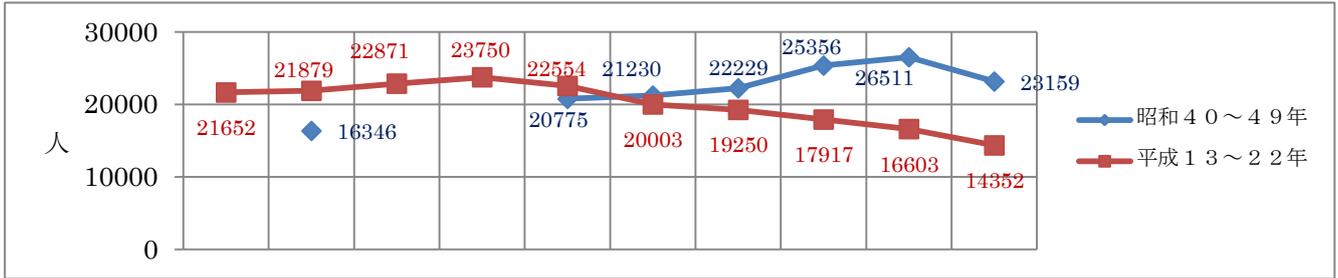


図14 自転車事故による子どもの負傷者数の推移

次に自転車事故全体による負傷者数に対する自転車事故による子どもの負傷者数の割合は、昭和40年代は23.6%から32.7%の間で推移し、概ね増加傾向となり49年は44年の1.36倍である。平成10～20年代は11.5%から16.4%で推移し、18年から減少し22年は13年の0.78倍である(図15)。

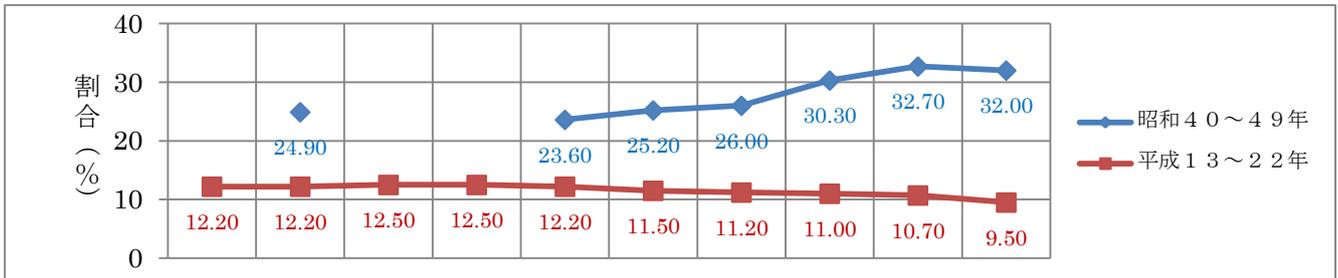


図15 自転車事故による負傷者数に対する子どもの負傷者数の割合の推移

### (3) 死者数

昭和40年代は164人から323人で推移し、47年に増加した以外は減少、49年は44年の0.51倍である。平成10～20年代は11人から40人で推移し、一貫して減少し、22年は13年の0.28倍である(図16)。

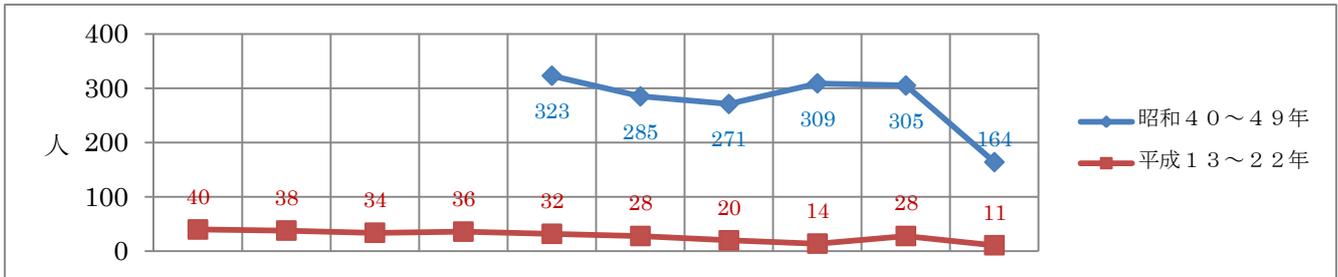


図16 自転車事故による子どもの死者数の推移

次に自転車事故全体による死者数に対する自転車事故による子どもの死者数の割合は、昭和40年代は45年を最小としているが、12.6%から17.9%で増減を繰り返す傾向である。平成10～20年代は16年と21年で前年を上回っている以外は1.7%から4.2%で概ね減少傾向で、22年は13年の0.43倍である(図17)。

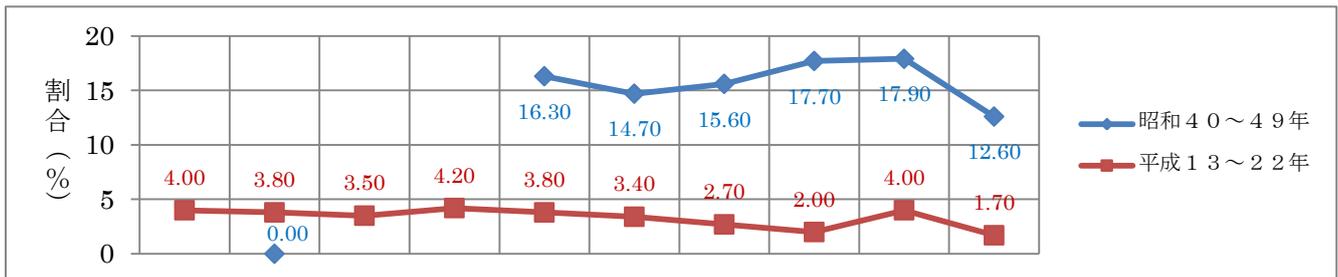


図17 自転車事故による死者数に対する子どもの死者数の割合の推移

(4) 事故の要因

子どもの自転車事故発生状況をまとめると以下の通りとなる。

ア) 昭和40年代

事故件数、負傷者数、死亡者数の実数値の減少開始時期はいずれも自転車事故全体の実数値の減少開始時期よりも1～3年遅れている。

イ) 平成10～20年代

負傷者数の実数値の減少開始時期が自転車事故全体の実数値の減少開始時期よりも2年遅れている以外は、減少状況は自転車事故全体の減少状況と同じである。

ウ) 昭和40年代と平成10～20年代の対比

実数値は事故件数、負傷者数が43～44年までは16～17年までより低いのに対して48～49年は22年より高く、死者数は昭和40年代が高い。昭和40年代の平成10～20年代に対する割合は最大で事故件数2.56倍、負傷者数3.33倍、死者数11.11倍である。減少率は昭和40年代では事故件数、負傷者数が自転車事故全体よりも低いのに対して平成10～20年代では事故件数、負傷者数、死亡者数のいずれも自転車事故全体より高い。自転車事故全体に対する子どもの事故の占める割合は死亡者数が同傾向であるが、事故件数、負傷者数は昭和40年代が増加に対して平成10～20年代は減少である。

ここで、子どもの自転車事故発生状況の時代背景を考察するにあたり、交通規則違反等の内部的要因は除外し、外部的要因として子ども車の生産台数・子どもの人口・自動車の保有台数・道路延長距離・歩道延長距離を用いて、各要因に対する事故件数、負傷者数の割合(表1)、相関係数と5%有意水準(表2)を求めた。

表1 子どもの事故の外的要因に対する事故件数、負傷者数の割合

事故件数

	昭和40年代	平成10～20年代
自転車事故に対する割合	1	0.27 (最大)
子どもの人口に対する割合	0.22～0.43	0.24～0.35
子ども車生産台数に対する割合	26.18～50.43	12.44～24.19
子ども車全生産台数に対する全件数割合	37.19	16.92
自動車保有台数に対する割合(%×100)	2.28～3.03	0.35～0.55
自動車全保有台数に対する全件数割合(%×100)	2.76	0.47
道路延長距離に対する割合(%×100)	35.58～67.16	26.60～35.94
歩道延長距離に対する割合(%)	22.21～38.52	0.27～0.36

負傷者数

	昭和40年代	平成10～20年代
自転車事故に対する割合	1	0.30 (最大)
子どもの人口に対する割合	0.99～1.60	1.24～1.98
子ども車生産台数に対する割合	103.56～182.84	65.77～128.73
子ども車全生産台数に対する全負傷者数割合	153.64	94.11
自動車保有台数に対する割合(%×100)	8.06～16.67	1.83～3.08
自動車全保有台数に対する全負傷者数割合(%×100)	10.51	2.59
道路延長距離に対する割合(%×100)	165.32～252.85	138.33～201.21
歩道延長距離に対する割合(%)	78.40～130.72	1.38～2.01

表2 子どもの事故と外的要因との相関係数・5%有意水準

昭和40年代

		子ども車生産台数	子どもの人口	自動車の保有台数	道路延長距離	歩道延長距離
事故件数	相関係数	0.73	0.43	0.91	0.85	-0.13
	5%有意水準	0.02	0.28	0.00	0.02	0.87
死者数	相関係数	0.02	-0.59	-0.61	-0.61	-0.56
	5%有意水準	0.97	0.22	0.20	0.02	0.67
負傷者数	相関係数	0.93	0.65	0.75	0.74	0.33
	5%有意水準	0.01	0.17	0.09	0.16	0.67

平成10～20年代

		子ども車生産台数	子どもの人口	自動車の保有台数	道路延長距離	歩道延長距離
事故件数	相関係数	-0.32	0.69	-0.29	-0.51	-0.50
	5%有意水準	0.37	0.51	0.37	0.37	0.69
死者数	相関係数	-0.71	0.84	-0.69	-0.83	-0.84
	5%有意水準	0.02	0.00	0.03	0.01	0.02
負傷者数	相関係数	-0.47	0.82	-0.47	-0.76	-0.76
	5%有意水準	0.17	0.00	0.17	0.02	0.02

これらによると子ども車の生産台数、自動車の保有台数、道路延長距離、歩道延長距離が事故件数と負傷者数に関係していると認められる。

(a) 子ども車の生産台数

昭和40年代の全車種の輸入台数は47年までは1万台に満たず、48年で7.9万台、49年で14.3万台と少数であるため国内の生産台数だけとしたが、平成10～20年代は国内と輸入を合わせた台数を生産台数とした。平成10～20年代は10年間で総計2134万台に対して、昭和40年代は10年間で1406万台と66%にしか過ぎないが、42年から48年の間の増加率は2.8倍で、48年の実数値は平成10～20年代の実数値を上回っている(図18)。このことは事故件数、負傷者数、死亡者数の実数値の減少開始時期が自転車事故全体の実数値の減少開始時期よりも1～3年遅れていること並びに48～49年は22年より高いことと関係があると推察できる。また49年から減少を開始していることが事故件数、負傷者数、死亡者数の実数値、負傷者数、死亡者数の自転車事故全体に対する割合がそれぞれ49年に減少を開始していることとも関係があると推察できる。

子ども車生産台数の全生産台数に対する割合は昭和40年代が0.26、平成10～20年代が0.18で、昭和40年代は平成10～20年代の1.44倍である。このことは子ども車の全生産台数に対する事故件数、負傷者数の割合が昭和40年代は平成10～20年代の2.2倍、1.6倍で、減少率の相違にも関係していると推察できる。



図18 子ども車生産台数の推移

(b) 自動車の保有台数

平成10～20年代は7500万～78005万台で推移し、10年間で総計7億7405万台に対して昭和40年代は9年間で総計1億7440万台に過ぎないが増加率は2.9倍である。

全保有台数に対する事故件数、負傷者数の割合が昭和40年代は平成10～20年代の5.9倍、4.1倍である。

以上より昭和40年代の事故件数、負傷者数の増加の背景には子ども車生産台数、自動車保存台数の増加があると認められる。平成10～20年代の事故件数、負傷者数は減少しているにも関わらず子ども車生産台数、自動車保存台数はほぼ同値で推移していることから、要因としては認めにくい。しかし交通事故全体による負傷者数に対する自転車事故による負傷者数の割合を見ると平成10～20年代は昭和40年代の3倍に達している。そこで事故発生場所を要因として道路延長距離と歩道延長距離を考えてみる。

道路延長距離との関係を昭和40年代と平成10～20年代で比較する。41年988774kmから49年1057648km、13年1164796kmから21年1200225kmで距離の

差は少ないが、延長距離に対する各割合は事故件数が昭和40年代で大きく負傷者数はほぼ同値、相関と有意差は各年代の事故件数、負傷者数、死者数とも無視はできない。歩道延長距離との関係としてその割合を比較すると昭和40年代は距離が短いため大きくなるが平成10～20年代は事故件数以外の負の相関は強く、その有意の差が認められる。明らかに歩道走行の結果であると考えられる。

#### 4. 高齢者の自転車事故の比較

##### (1) 事故件数

高齢者が自転車乗車中に発生した事故件数を第1当事者で見ると昭和40年代はデータが2年間しかないため推移傾向は不明である。平成10～20年代は5596件から7000件で推移し、16年を境にして増加から減少に転じ、22年は16年の0.80倍である。(図20)。

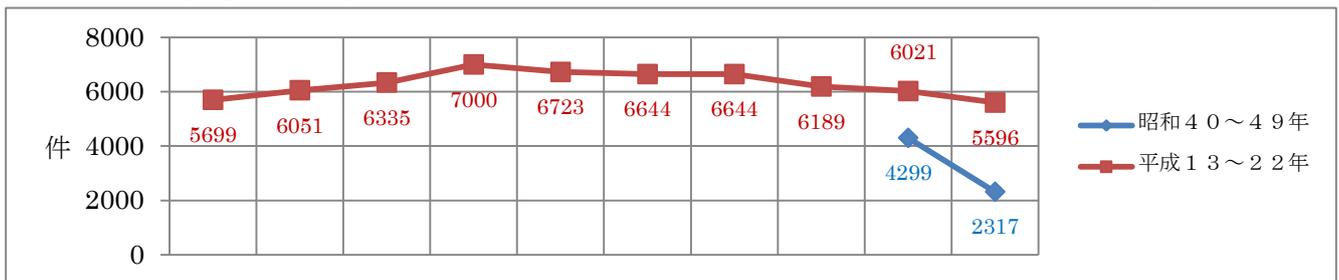


図20 高齢者が自転車乗車中に発生した事故件数（1次当事者）の推移

次に自転車全体の事故件数に対する高齢者が自転車乗車中に発生した事故件数の割合を第1当事者で見ると、22.9%から24.8%のほぼ一定の値で推移している(図21)。

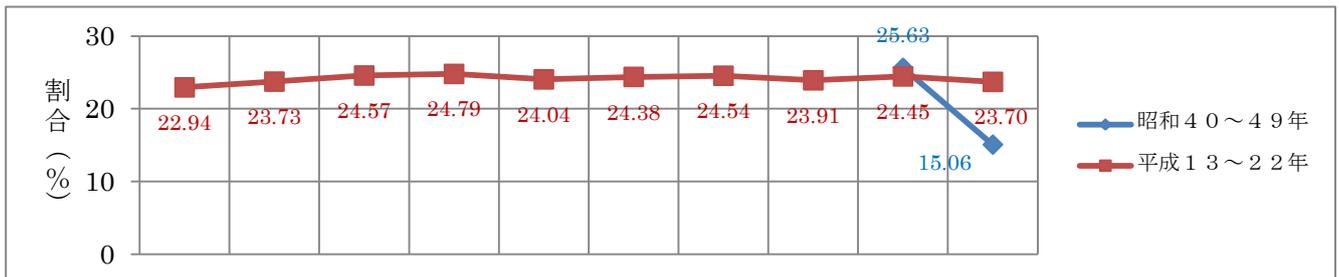


図21 自転車事故件数に対する高齢者の事故件数の割合の推移

##### (2) 負傷者数

昭和40年代は10400人から15288人で推移し、46年を境にして増加から減少に転じ、49年は46年の0.75倍である。平成10～20年代は35863人から42836人で推移し、16年を境にして増加から減少に転じ、22年は16年の0.84倍である(図22)。

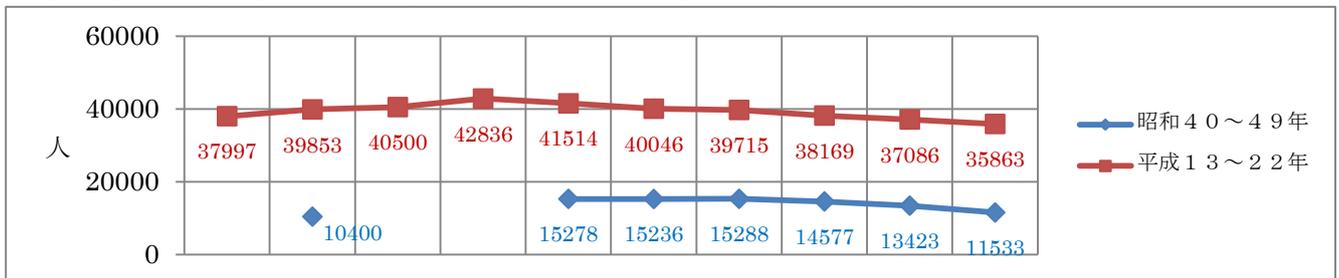


図22 自転車事故による高齢者の負傷者数の推移

次に自転車事故全体による負傷者数に対する自転車事故による高齢者の負傷者数の割合を見ると、昭和40年代は15.8%から18.1%の間で推移し、45年を境にして増加から減少に転じている。平成10～20年代は21.5%から23.8%で推移し、増加で推移している(図23)。



図23 自転車事故による負傷者数に対する高齢者の負傷者数の割合の推移

### (3) 死者数

昭和40年代は555人から803人で推移し、45年に増加した以外は減少し、49年は45年の0.69倍である。平成10～20年代は473人から698人で推移し、ほぼ減少し、22年は15年の0.68倍である(図24)。

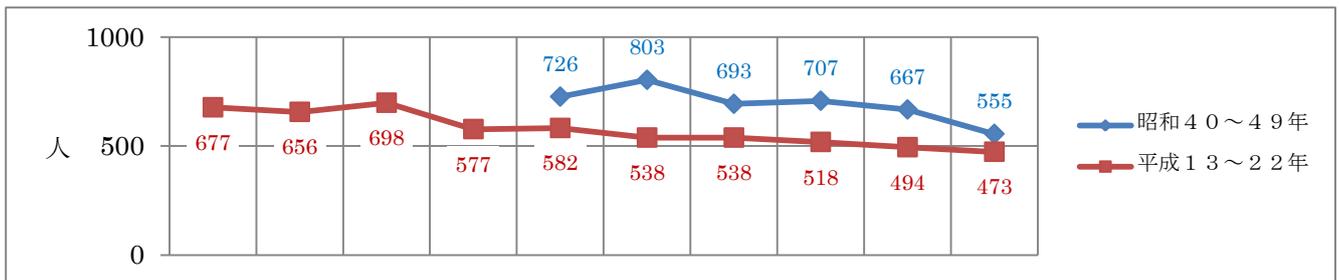


図24 自転車事故による高齢者の死者数の推移

次に自転車事故全体による死者数に対する自転車事故による高齢者の死者数の割合は、昭和40年代は36.7%から42.7%の間を隔年で増減を繰り返しながら全体は増加する傾向である。平成10～20年代は66.2%から72.2%までの間を隔年で増減を繰り返しながらも全体は概ね平行に推移する傾向である(図25)。

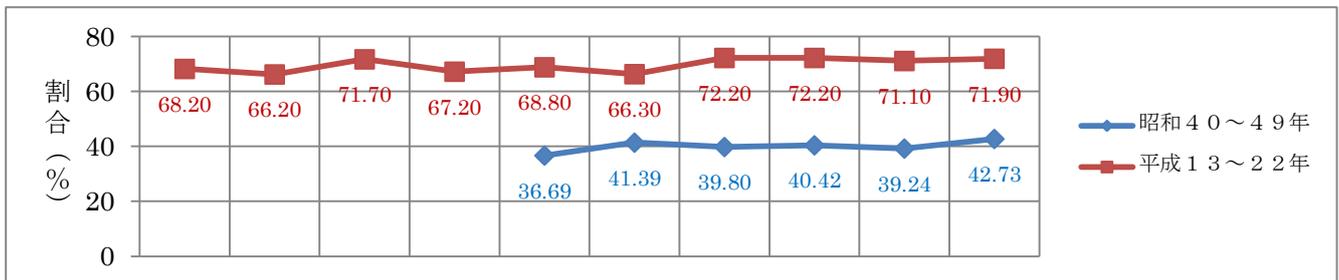


図25 自転車事故による死者数に対する高齢者の死者数の割合の推移

### (4) 事故の要因

高齢者の自転車による事故発生状況をまとめると以下の通りとなる。

#### ア) 昭和40年代

負傷者数、死亡者数の実数値の減少開始時期はいずれも自転車事故全体の実数値の減少開始時期と同じである。

#### イ) 平成10～20年代

事故件数、負傷者数、死亡者数の実数値の減少開始時期は自転車事故全体の実数値の減少開始時期と同じである。

#### ウ) 昭和40年代と平成10～20年代の対比

実数値は負傷者数が平成10～20年代が24000～25000人多いのに対して死者数は昭和40年代が150～250人多い。減少率は昭和40年代では負傷者数が自転車事故全体よりも低く死者数は高いのに対して平成10～20年代では事故件数が自転車事故全体よりも高く負傷者数、死亡者数は低い。自転車事故全体に対する高齢者の事故の占める割合で見ると負傷者数は平成10～20年代が昭和40年代の1.2～1.5倍、死者数は平成10～20年代が昭和

40年代の0.6～1.2倍である。また昭和40年代の負傷者数が減少、平成10～20年代の事故件数が平行である以外は増加である。

ここで、高齢者の自転車事故発生状況の時代背景を考察するにあたり、交通規則違反等の内部的要因は除外し、外部的要因として自転車の生産台数（子ども車を除く）・高齢者の人口・自動車の保有台数・道路延長距離・歩道延長距離を用いて、各要因に対する負傷者数、死者数の割合（表3）、相関係数と5%有意水準（表4）を求めた。

表3 高齢者の事故の外的要因に対する事故件数、負傷者数の割合

負傷者数

	昭和40年代	平成10～20年代
自転車事故に対する割合	1	1.51（最大）
高齢者の人口に対する割合	1.12～1.72	1.34～1.82
高齢者の自転車利用人口に対する割合	3.12～4.69	1.46～1.98
生産台数に対する割合（%×100）	19.20～53.01	39.21～42.21
全生産台数に対する全負傷者数割合	31.18	41.30
自動車保有台数に対する割合（%×100）	4.02～10.60	4.61～5.32
自動車全保有台数に対する全負傷者数割合（%×100）	5.79	5.08
道路延長距離に対する割合（%×100）	105.18～152.05	308.99～362.91
歩道延長距離に対する割合（%）	39.04～89.90	3.09～3.63

死者数

	昭和40年代	平成10～20年代
自転車事故に対する割合	1	1.97（最大）
高齢者の人口に対する割合	0.05～0.08	0.02～0.03
高齢者の自転車利用人口に対する割合	0.15～0.24	0.02～0.03
生産台数に対する割合（%×100）	0.92～2.52	0.54～0.71
全生産台数に対する全死者数割合	1.35	0.60
自動車保有台数に対する割合（%×100）	0.19～0.43	0.06～0.09
自動車全保有台数に対する全死者数割合（%×100）	0.28	0.07
道路延長距離に対する割合（%×100）	5.25～7.23	4.12～5.94
歩道延長距離に対する割合（%）	1.88～4.08	0.04～0.06

表4 高齢者の事故と外的要因との相関係数・5%有意水準

昭和40年代

		生産台数	高齢者の人口	自動車の保有台数	道路延長距離	歩道延長距離
事故件数	相関係数					
	5%有意水準					
死者数	相関係数	0.34	-0.81	0.80	-0.82	-0.81
	5%有意水準	0.51	0.05	0.05	0.03	0.19
負傷者数	相関係数	0.35	0.15	0.18	0.00	-0.96
	5%有意水準	0.45	0.74	0.69	0.89	0.04

平成10～20年代

		生産台数	高齢者の人口	自動車の保有台数	道路延長距離	歩道延長距離
事故件数	相関係数	0.58	-0.27	0.39	0.30	0.31
	5%有意水準	0.02	0.45	0.26	0.43	0.42
死者数	相関係数	0.51	-0.90	-0.81	-0.93	-0.94
	5%有意水準	0.05	0.00	0.01	0.00	0.00
負傷者数	相関係数	0.92	-0.62	-0.04	-0.25	-0.24
	5%有意水準	0.00	0.05	0.91	0.51	0.53

高齢者人口に対する負傷者数、死者数の割合は両年代ともほぼ同じであるが、人口は平成10～20年代が昭和40年代の5.5～8.3倍であるため実数値は平成10～20年代が高くなるはずである。しかし、死者の実数値と高齢者の利用率<sup>6)</sup>から求めた実質利用者数に対する負傷者数と死者数の割合は昭和40年代が高い。死亡事故の要因として対自動車が考えられることから自動車保有台数の増加を見る（図26）と昭和40年からの10年間で1890万8257台、平成13年からの10年間で185万1247台と昭和40年代が実質増加台数、増加割合の高く、相関も強いいため昭和40年代の死者数の高い原因として自動車保有台数の増加があると推察

できる。

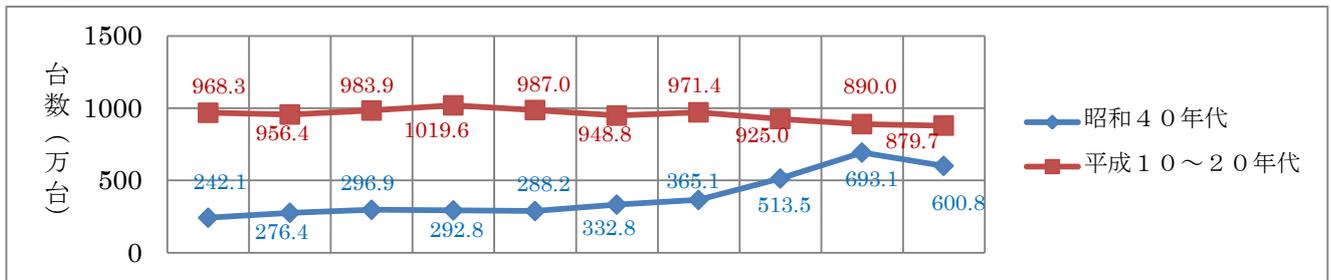


図26 自動車保有台数の推移

また歩道延長距離が昭和46年から4年間で1万2535km増加、増加率1.7倍、平成13年から9年間で2万1615km増加、増加率1.1倍である。昭和45年から歩道走行が認められたこと、歩道延長距離が急増したこと、大きな負の相関が認められることから歩道通行の効果により負傷者数、死者数が減少し、死者の減少率が自転車事故全体の死者数の減少率より高いのは高齢者により大きい効果があったと推察される。

平成10～20年代において事故件数、負傷者数、死者数の実数値は減少しているものの、自転車事故全体に対する割合で事故件数は増減がないが負傷者数、死者数は増加しているのは高齢者の人口が増加していること、歩道延長距離と負傷者数との相関が昭和40年代は認められるが平成10～20年代は認められず、道路延長距離の増加距離は平成10～20年代も昭和40年代も同じである、これらの結果から負傷者数の減少に対して歩道走行効果が表れていないと推察できる。

## 5. まとめ

14歳未満の子どもと60歳以上の高齢者の自転車事故による負傷者数と死者数を昭和40年代と平成10～20年代で比較し、変化の要因を求めた。

### ①負傷者数

自転車事故全体に対する割合は昭和40年代では両者合わせて40%台、子どもは増加で高齢者は減少、子どもは高齢者の1.3～2.1倍、平成10～20年代では両者合わせて30%台、子どもは減少、高齢者は増加、子どもは高齢者の0.4～0.6倍である。

### ②死者数

自転車事故全体に対する割合は昭和40年代では両者合わせて50%台、子どもは減少で高齢者は増加、子どもは高齢者の0.3～0.5倍、平成10～20年代では両者合わせて70%台、子どもは減少、高齢者は増加、子どもは高齢者の0.02～0.06倍である。

昭和40年代における子どもの事故件数、負傷者数の増加は子ども用自転車の生産台数と自動車保有台数の増加に関係し、死者数の割合の増加は自動車保有台数の増加に関係している。また昭和47～48年より事故件数、負傷者数、死者数が減少しているのは歩道走行も関係している可能性がある。平成10～20年代における事故件数、負傷者数の減少は歩道走行と関係している。

昭和40年代における高齢者の実質利用者に対する負傷者数と死者数が平成10～20年代より高く、特に死者数は自動車保有台数の増加と関係が高い。平成10～20年代における負傷者数、死者数の割合が増加しているのは高齢者人口の増加によることと歩道走行の効果が高齢者に対しては現れていないことに関係している。

### (参考文献)

1) 交通統計 平成12年版～22年版 交通事故総合分析センター 2000年～2010年

- 2) 岡田紫恵奈、鈴木美緒、屋井鉄雄 「歩道を有する道路の自転車事故分析」 第45回土木計画学研究・講演集 2012年
- 3) 元田良孝、宇佐美誠史、後藤俊、高橋慶多 「自転車歩道通行政策の矛盾に関する考察」 第46回土木計画学研究・講演集 2012年
- 4) 交通統計 昭和40年版～49年版 全日本交通安全協会 1965年～1974年
- 5) 交通統計 平成13年版～22年版 交通事故総合分析センター 2001年～2010年
- 6) 自転車の需要予測調査報告書 昭和43年度 自転車産業振興協会 1969年  
昭和43年の調査によると東京、大阪、名古屋、熊本、山形、福井の6都市における60歳以上の男女1890人中、乗れる人は728人38.5%である。この38.5%を高齢者の利用率とした。

※ 自転車文化センター Bicycle Culture Center

# 狭小歩道のある通行路における自転車通行空間

Research for bicycle space in the road with narrow sidewalk

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo \*

## 1. はじめに

平成23年10月25日に警察庁が丙交企発第85号等<sup>1)</sup>を発出し、自転車と歩行者との分離として幅員3m未満の歩道においては歩行者の通行量が極めて少ないような場合と車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合を除き、見直すこととした。また、自転車の歩道通行の安全性を否定する研究結果も出ている<sup>2) 3)</sup>。しかし特に狭小歩道のある通行路における自転車の通行空間状況を調査した結果はない。

そこで本稿では東京都内にある幅員2m以下の歩道が両側に設置されている道路において自転車、自動車、歩行者の通行量を測定し、これから自転車の安全通行空間創出のための手法開拓のために車道通行率を決定する要因を求めた。

## 2. 調査概要

調査地点は幅員が2m以下の自転車通行可となっている歩道が両側に設置されている東京都内5か所で、調査日、調査時間はいずれも平日の午前7時30分～8時30分と午前10時～11時の各1時間である。調査事項は自転車、自動車（自動二輪車を含む）、歩行者の通行量で、自転車は車道、歩道別に上下方向量まで求めた。

以下に各調査地点の特徴を記す。

### ①品川通り 調査地点 調布市布田6丁目39

#### [道路状況]

車道全幅員：9m 歩道片側有効幅員：1.8m 植込片側幅員：0.8m

歩道と車道の境界：幅0.8mの植え込み

沿道は $\frac{1}{3}$ が店舗、 $\frac{2}{3}$ が住宅地

#### [通行状況]

400m北側に平行に走る甲州街道のバイパスとしての機能があるため車両通行量、バス通行量は本調査5本の通りの中で最も高く、車道通行率は両方向、朝間時午前時いずれも本調査で最も低い。

### ②白山宮通り 調査地点 調布市布田6丁目32

#### [道路状況]

車道全幅員：5.5m 歩道片側幅員：1.77m 片側有効幅員：1.4m（柵がある箇所）

歩道と車道の境界：金属製の柵

沿道は住宅地のみ

#### [通行状況]

京王線調布駅とその南側に広がる住宅地とを結ぶ生活道路でバスを含む大型車両の通行がなく、車両通行量は本調査5本の通りの中で最も低く、車道通行率は両方向、朝間時午前時いずれも本調査で最も高い。

### ③連雀通り 調査地点 三鷹市下連雀6丁目7

#### [道路状況]

車道全幅員：7m 歩道片側幅員：0.9～1.15m 片側有効幅員：0.8m（街灯がある箇所）

歩道と車道の境界：段差のみ

沿道は連雀通り商店街を形成し、 $\frac{1}{3}$ は飲食店を含む店舗、 $\frac{1}{3}$ は事務所・閉鎖店舗、 $\frac{1}{3}$ は住宅地・空き地・駐車場

[通行状況]

杉並区と武蔵野市、三鷹市の東西をつなぐ主要道路の中の1本であるため車両の通行量、バス通行量は本調査5本の通りの中で2番目に高い。

中央線の各駅と住宅地を結ぶ生活道路が連雀通りを直角に横断して南北方向につながっているが、その本数が少ないため、連雀通りの南側から北側の三鷹駅に向かう自転車は南側の生活道路からそのまま連雀通りの西方面の歩道に入り、北方向の道路に到達するまで通行していることが多い。

④柳通り 調査地点 中野区弥生町2丁目33

[道路状況]

車道全幅員：7m 歩道片側幅員：1.6m 片側有効幅員：0.75m（植え込みがある箇所）

歩道と車道の境界：弥生町3丁目34から南側は植え込み 北側は段差のみ  
駅方面が150mの距離で約1度の下り傾斜になっている

沿道は中野新橋商店街を形成し、 $\frac{2}{3}$ は事務所・事務系店舗、 $\frac{1}{3}$ は商業系店舗・駐車場

[通行状況]

路上駐車が左右で視界の範囲内で、朝間時に常時5～7台あり

本郷通りと方南通りを結ぶが600m東に山手通り、200～400m西に中野通りがあるため、幹線通りではないが純粋な生活道路でもないという特徴を持ち、バスを含む大型車両の通行量が極めて少ない。

⑤赤堤通り 調査地点 世田谷区上北沢2丁目1

[道路状況]

車道全幅員：9m 歩道片側幅員（駅方向）：2.4m 片側有効幅員（駅方向）：2.2m（チェーンがある箇所）

歩道片側幅員（南方向）：1.58m 片側有効幅員（南方向）：1.38m（チェーンがある箇所）

歩道と車道の境界：チェーン

沿道の東側は病院敷地 西側は駅から200mは商店街、それ以南は住宅地

[通行状況]

7時50分頃から駅方面は渋滞が発生し、最大300m続く

300m西側に平行に走る環八通りのバイパスとしての機能と住宅地から八幡山駅に向かう生活道路の役割もある。



品川通り



白山宮通り



連雀通り



柳通り



赤堤通り

調査結果を表 1 に示す。

### 3. 車道通行率

自転車の車道通行する割合を示す数値として車道通行率を次の式で求めた。

車道通行率 = 車道通行自転車台数 ÷ 全自転車通行台数 × 100 (台数は各 1 時間の合計)  
 また歩道における歩行者の影響は人数だけではなく幅員も影響すると考え、歩道占有率として次の式を作成した。

$$\text{歩道面積} = \text{歩道幅員 (単位m)} \times 2 \text{ (単位m)}$$

$$\text{歩道占有率} = \text{歩行者人数} \div \text{歩道面積} \times 100 \text{ (人数は各 1 時間の合計)}$$

表 1 を基にして計算した結果を表 2 に示す。

車道通行率に影響を及ぼすと想定される各種数値から求めた相関 (表 3) では車両台数とバス台数とその要因を示している。これに歩道占有率、車道通行する自転車の全車両台数に対する割合を加えて検討した結果、これらの要因の数値の組み合わせで車道通行率が決まることが判明した。

#### ① 車道通行率 90%～

次の 4 要因が組み合わせられることで決まる。

- i) 全車両台数：50 台以下または歩道占有率：80%以上
- ii) バス台数：1 台以下
- iii) 車両中の自転車台数割合：50%以上

すなわちバスが通過しなければ車両台数が少ないか歩行者が多ければ車道通行率は 90% を超える。

#### ② 車道通行率 ~20%

次の 4 要因が組み合わせられることで決まる。

- i) 全車両台数：400 台以上
- ii) バス台数：30 台以上

表1 調査結果

品川通り												
平成24年10月9日												
7:30~8:30				10:00~11:00								
くもり				くもり時々晴れ								
西方面		東方面		西方面		東方面						
歩道通行	51		39		40		28					
車道通行	0		0		0		0					
歩道通行	142	順方向	94	143	順方向	58	121	順方向	72	128	順方向	59
		逆方向	48			逆方向		85			逆方向	49
車道通行	9	順方向	9	20	順方向	20	9	順方向	9	6	順方向	6
		逆方向	0			逆方向		0			逆方向	0
	374		519		473		469					
	42		33		36		39					
	416		552		509		508					

白山宮通り									
平成24年10月17日									
7:30~8:30				10:00~11:00					
くもり時々晴れ				晴れ					
北方面		南方面		北方面		南方面			
歩道通行	88		47		39		16		
車道通行	4		2		0		1		
歩道通行	0	順方向	0	0	順方向	1	4	順方向	4
		逆方向	0			逆方向		0	
車道通行	119	順方向	117	33	順方向	106	50	順方向	44
		逆方向	2			逆方向		9	
	41		28		41		27		
	0		0		0		0		
	41		28		41		27		

連雀通り												
平成24年10月23日												
7:30~8:30				10:00~11:00								
くもり時々晴れ				晴れ時々くもり								
西方面		東方面		西方面		東方面						
歩道通行	121		47		57		26					
車道通行	0		0		0		0					
歩道通行	27	順方向	9	31	順方向	21	21	順方向	11	18	順方向	9
		逆方向	18			逆方向		10			逆方向	10
車道通行	60	順方向	45	105	順方向	104	50	順方向	46	24	順方向	22
		逆方向	15			逆方向		1			逆方向	4
	211		385		259		262					
	31		37		25		19					
	242		422		284		281					

柳通り												
平成24年10月26日												
7:30~8:30				10:00~11:00								
晴れ				晴れ								
駅方面		南方面		駅方面		南方面						
歩道通行	275		188		92		82					
車道通行	3		1		1		0					
歩道通行	3	順方向	1	6	順方向	2	15	順方向	8	21	順方向	6
		逆方向	2			逆方向		4			逆方向	7
車道通行	60	順方向	58	37	順方向	34	64	順方向	58	48	順方向	41
		逆方向	2			逆方向		3			逆方向	6
	140		238		204		231					
	1		1		1		1					
	141		239		205		232					

赤堤通り												
平成24年11月12日												
7:30~8:30				10:00~11:00								
くもり				くもり時々晴れ								
駅方面		南方面		駅方面		南方面						
歩道通行	515		27		195		25					
車道通行	0		0		0		0					
歩道通行	62	順方向	35	11	順方向	2	84	順方向	53	9	順方向	2
		逆方向	27			逆方向		9			逆方向	31
車道通行	96	順方向	95	89	順方向	88	50	順方向	48	32	順方向	32
		逆方向	1			逆方向		1			逆方向	2
	245		429		228		260					
	3		8		1		4					

表2 結果分析

	品川通り		白山宮通り		連雀通り	
	朝間時		朝間時		朝間時	
	西方面	東方面	北方面	南方面	西方面	東方面
自転車車道通行率(%)	6.0	12.3	100.0	100.0	69.0	77.2
歩道占有率(%)	14.1	10.8	31.4	16.8	67.2	26.1
全車両通行台数/分	6.9	9.2	0.7	0.5	4.0	7.0
自転車台数/自転車台数+全車両台数(%)	26.6	22.8	74.4	54.1	26.4	24.4
車道通行自転車台数/自転車台数+全車両台数(%)	2.1	3.5	74.4	54.1	19.9	19.9
	午前時		午前時		午前時	
	西方面	東方面	北方面	南方面	西方面	東方面
	自転車車道通行率(%)	6.9	4.5	99.1	92.6	70.4
歩道占有率(%)	11.1	7.8	13.9	5.7	31.7	14.4
全車両通行台数/分	8.5	8.5	0.7	0.5	4.7	4.7
自転車台数/自転車台数+全車両台数(%)	20.3	20.9	72.3	66.7	20.0	13.0
車道通行自転車台数/自転車台数+全車両台数(%)	1.7	1.2	72.1	64.9	15.0	7.9
通行率 朝間時との差	0.9	-7.8	-0.9	-7.4	1.4	-20.1
占有率 朝間時との差	-3.0	-3.0	-17.5	-11.1	-35.5	-11.7
全車両台数 朝間時との差	93	-44	0	-1	42	-141
バス台数 朝間時との差	-6	6	0	0	-6	-18
歩行者数減少率(%)	21.6	28.2	55.7	66.0	52.9	44.7
自転車減少台数	-21	-29	-12	21	-16	-94

	柳通り		赤堤通り	
	朝間時		朝間時	
	駅方面	南方面	駅方面	南方面
自転車車道通行率(%)	95.2	82.2	60.8	89.0
歩道占有率(%)	85.9	58.8	107.3	8.5
全車両通行台数/分	2.4	4.0	4.1	7.3
自転車/自転車+全車両(%)	30.9	15.2	38.9	18.6
車道通行自転車/自転車+全車両(%)	29.9	13.4	27.9	16.9
	午前時		午前時	
	駅方面	南方面	駅方面	南方面
	自転車車道通行率(%)	81.0	69.6	37.3
歩道占有率(%)	28.8	25.6	40.6	7.9
全車両通行台数/分	3.4	3.9	3.8	4.4
自転車台数/自転車台数+全車両台数(%)	27.8	22.9	36.9	13.4
車道通行自転車台数/自転車台数+全車両台数(%)	23.8	17.1	17.9	16.9
通行率 朝間時との差	-14.2	-12.6	-23.5	-11.0
占有率 朝間時との差	-57.1	-33.2	-66.7	-0.6
全車両台数 朝間時との差	64	-7	-19	-173
バス台数 朝間時との差	0	0	-2	-4
歩行者数減少率(%)	66.5	56.4	62.1	7.4
自転車減少台数	16	26	-24	-59

表3 自転車車道通行率との相関係数

	朝間時	午前時	朝間時+午前時
歩道占有率	0.23	0.04	0.21
全車両台数	-0.71	-0.91	-0.79
バス台数	-0.75	-0.79	-0.74
歩行者数	0.11	-0.13	0.09
自転車台数	-0.69	-0.66	-0.62
自転車台数/自転車台数+全車両台数	0.40	0.51	0.46

- iii) 歩道占有率：5%以下
  - iv) 車両中の自転車台数割合：4%以下
- ③車道通行率 30%～89%
- i) 全車両台数：200台代
  - ii) バス台数：不定
  - iii) 歩道占有率：不定
  - iv) 車両中の自転車台数割合：20%以下

車道通行率が30～89%では、地形、渋滞、柵も要因になっている。

赤堤通り朝間時南方面は全車両台数が400台を超えているが車道通行率は89.0%と高い。赤堤通り南方面の歩道幅員が1.58mと本調査における歩道の幅員が3番目に狭いことと歩道と車道との間の柵が250mに渡って連続し、歩車道間での移動が出来ないことによると推察される。

赤堤通り朝間時駅方面は歩道占有率が本調査1位、車両中の自転車台数割合も20%を超えているが車道通行率は60.8%である。主要原因として7時50分頃から発生した渋滞が考えられる。渋滞の長さは最大300m続き、車両の停止位置によっては自転車の車道通行の困難性が連続化、長時間化しており、渋滞の発生とともに歩道通行が増加している。

柳通り午前時駅方面も車両中の自転車台数割合が20%を超えているが、駅方面に向かって150mの距離で約1度の下り傾斜になっているため通行速度の上昇が車道通行を促していると考えられる。

車道の幅員、車両の駐停車は要因として当てはまらない。

#### 4. 朝間時と午前時における車道通行率の変化

朝間時と午前時における車道通行率の変化を見ると本調査10方面中8方面において午前時が朝間時より低下している。2方面も0.9～1.4割の微増に過ぎない。この車道通行率の変化と各種変化との相関は認められない(表4)が、減少割合および各方面別に検討してみる。

表4 朝間時と午前時における車道通行率変化との相関

	相関係数	5%有意
歩道占有率変化	0.46	0.40
全車両数変化	0.49	0.15
バス台数変化	0.22	0.54
歩行者数変化	0.27	0.45

##### ①減少が10割以上

5方面のうち柳通りの両方面と赤堤通りの駅方面は歩道占有率が30割以上減少で減少ポイントは本調査1位、2位、4位を占めている。柳通りの駅方面は車両台数が1.5倍に増加したことも要因になるが、柳通り南方面と赤堤通り駅方面は減少しているので、歩行者の減少による歩道通行が容易になったことが最も大きい要因である。

連雀通り東方面と赤堤通り南方面は車両台数が60%以上減少で減少台数は本調査1位、2位、通行する全自転車台数の減少率は30～40%、台数にして59～94台は本調査1位、2位であるが、歩道占有率の減少は6～11割に留まっている。すなわち午前時の方が車道通行しやすくなっているにも関わらず、歩道の方が安全との判断が働いた可能性がある。

##### ②減少が10割以下もしくは微増

5方面のうち4方面は朝間時の車道通行率が90%以上か13%以下で大きな変化量が出にくい。

品川通り東方面は車両台数が8%減少しても500台を超え、バス台数は増加し、歩道占有率の減少は3割に過ぎないことによる。

品川通り西方面は車両台数が1.2倍に増加しているにもかかわらず微増した要因は車道通行した実台数は変わらないが歩道通行した実台数が15%減少したためである。

白山宮通りは両方面とも車両台数は変わらないが歩道占有率が減少したことで車道通行率が減少したが、歩道占有率の減少率の差が車道通行率の減少率の差としても現れている。

連雀通り西方面は車両台数が増加し歩道占有率の減少も本調査3位であるにもかかわらず車道通行率が微増した。朝間時の連雀通り南側の生活道路からそのまま連雀通りの西方面の歩道に入り、三鷹駅に向かう北方向の道路に到達するまでの短距離通行が減り、連雀通りを比較的長距離通行する台数が相対的に増えたのが微増の要因であると考えられる。

## 5. 逆通行と車歩道間移動

車道における逆通行率が10%以上を示したのは2通り3方面である。このうち連雀通り西方面は朝間時と午前時の両時であるが反対車線の逆通行率は両時とも4.2%以下である。朝間時の逆通行した車線側の逆通行自転車台数に対して反対車線側の順通行自転車台数は6.9倍100台を超えているためあえて順通行を避け、その傾向が午前時にも続いているといえる。これに対して柳通りは午前時の両車線とも逆通行率が10%を超えている。逆通行する方法として右折と直進があり、直進する場合は意識しないで、右折する場合は意識的に逆通行している可能性がある<sup>4)</sup>。車道を順通行している自転車台数が60台を超えているのが4通り6方面あることから、逆通行率はその通り方面の特性であるといえる。

歩道における逆通行率は歩道通行率が10%未満である白山宮通りを除く4通りのすべての時間方面で車道における逆通行率を超え、4通り7方面で45%を超えている。

1台の自転車が車歩道間を移動しているのは歩車道間に柵、植え込みがない連雀通りで朝間時西方面14台、東方面8台、午前時西方面9台、東方面5台が記録された。柳通りでは植え込みのない箇所でも歩道車道間移動はなかったが、朝間時午前時も車道逆通行率が両方で高い。通行時の状況によって車道歩道を選択する環境が通りによって作られていると考えられる。

## 6. まとめ

幅員が2m以下の歩道を両側に設置している道路において、自転車の車道通行率は全車両台数、全車両台数に対する自転車台数の割合、歩行者による歩道占有率、バス台数の要因順によって決定される。ただし、車道通行率30~89%では地形、渋滞、柵の有無も要因となり得る。

また車道通行率は午前時が朝間時より低下する傾向にあり、その要因は歩道占有率の低下で決まり、全車両台数の減少には左右されない。ただし、車道歩道の通行状況とは無関係に歩道の方が安全という判断が働く可能性もある。

さらに車道における逆通行率は通りによって固定化されているが、歩道における逆通行率は自転車台数、歩行者数、車両台数に関係なく45%を超えている。ただし、0~20%に共通しているのは柵があることだか、これが逆通行防止に有効であるかは今回の調査では判断できない。

## 引用文献

- 1) 警察庁丙交企発第85号、丙交指発第34号、丙規発第25号、丙運発第34号 警視庁交通局 2011年
- 2) 岡田紫恵奈、鈴木美緒、屋井鉄雄 「歩道を有する道路の自転車事故分析」 第45回土木計画学研究・講演集 2012年

- 3) 元田良孝、宇佐美誠史、後藤俊、高橋慶多 「自転車歩道通行政策の矛盾に関する考察」 第46回土木計画学研究・講演集 2012年
- 4) 元田良孝、宇佐美誠史、熊谷秋絵 「通行方向・赤信号に関する自転車の交通違反の原因に関する研究」 第30回交通工学研究発表会論文集 2010年  
右折の場合は右側通行が88.7%、左折の場合は左側通行が85.7%、直進の場合は左側通行が68.8%で右左折しやすい側を走行していることが推察される。

※ 自転車文化センター Bicycle Culture Center

首都圏における自転車通行空間と通行状況調査  
Bicycle traffic investigation in the Tokyo metropolitan area

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo ※

1. 自転車専用道・レーン・通行帯

①国立市 学園通り



車道、歩道とは植栽で分離されている。歩道側には側溝による段差と傾きがある。一方通行で交差点は直線通行可能で車道の信号に従うが、一時停止、横断歩道有りの標識がない。

②朝霞市 県道108号線先



車道とは植栽で、歩道とは段差で分離されている。路面は平坦である。専用道は片側車線のみで、反対車線は自転車通行可の歩道だけである。相互通行。交差点は直線通行可能で車道の信号に従う。

③武蔵野市 伏見通り



車道とは柵もしくは植栽、歩道とは植栽で分離されている。路面は平坦である。一方通行。交差点直前で専用道が切断され、横断待機する歩行者と交錯する。

④三鷹市 みよし通り



車道とは柵、歩道とは植栽で分離されている。車道の歩道寄りを専用道に変更したため、路面は歩道側に側溝による段差と傾きがある。一方通行。交差点直前で専用道が切断され、横断待機する歩行者と交錯する。横断歩道の自転車通行帯を利用するため、歩行者自転車信号に従う。

⑤渋谷区 水道道路



歩道とは柵で分離されている。車道の歩道寄りをレーンに変更したため、路面は歩道側に側溝による段差と傾きがある。一方通行。車両の路上駐車がが多い。

⑥中野区 新青梅街道



歩道とは植栽と柵で分離されている。歩道寄りに破線が引かれているだけで、自転車レーンを示す表示はない。場所によってはこの破線も引かれていない。

⑦渋谷区 六本木通り



交差点付近にポールを立てることで自動車からの巻き込みを防ぎ、交差点内の自転車レーンに誘導している。歩行者は歩道橋を利用するため、交差点横断用自転車レーンが設けられている。

⑧新座市 新座中央通り



歩道上の自転車通行帯で、車道とは植栽と柵で分離されている。路面は平坦である。相互通行で交差点は歩行者自転車信号に従う。自転車通行帯と歩行者通行帯を示すマークが2.8m間隔で路面に添付されている。

この効果として自転車の自転車通行帯通行率が朝時間帯（7時25分～8時25分）89%、午前時間帯（9時50分～10時50分）70%という調査結果がある<sup>1)</sup>。

2. 路側帯・側溝

①葛飾区



路側帯の中央に電柱、歩道寄りに側溝蓋による段差と傾斜があるため、路側帯内通行が困難である。



側溝蓋が傾斜しているため、低速通行ではバランスを崩す原因の1つになる。

②新座市



車両乗り入れ用ステップの設置が路側帯内通行を阻害している。



側溝への注水口が低速走行ではバランスを崩す原因の1つになる。特に大型車両の通行量が多い幹線道路では事故につながりかねない。

③加須市



路側帯の中央に電柱、端部に側溝蓋による段差と傾斜があるため、路側帯通行が困難である。



路側帯における傾斜と側溝部分との段差があるため、低速ではバランスを崩す原因の1つとなる。

④栗橋市



ブロック脇の路面の凹凸が低速ではバランスを崩す原因の1つとなる。

⑤志木市



幅員が狭く、車両通過時に歩道との間のブロックに接触の可能性がある。

3. 施設の不備

①志木市



歩道通行可の標識がない歩道の脇に、「自転車は歩行者に注意」の看板が設置されている。





自転車のイラスト入りで「スピード落せ」のマークが歩道上の車道寄りではなく、車道と反対側の路面に添付されている。

②調布市



③千代田区



自転車通行帯があるため、車道通行の自転車は直進するときでも交差点で一度左折を行った後直進する。この結果左折直後通行帯に入る際、左折してそのまま直進する車両と接触する可能性がある。

④国立市



歩道に面して駐輪場を設置したため、車道通行してきた自転車は歩道を通行しなければ駐輪することができない。

4. 自転車・歩行者通行空間帯とバス停留場・荷貨物積載場との位置関係

バス停留場、荷貨物積載場と歩道、車道との位置関係が車両の他自転車及び歩行者の通行状況にも影響を及ぼす。

①国立市 学園通り



バス乗車用溜まり場と車道との間に自転車専用道があるため、バスの乗客は専用道に直接降車しなければならない。このため専用道に一時停止の柵が設置されている。

②新座市 新座中央通り

③調布市 品川通り



歩道と車道の間にある植え込みを利用している。新座市はバス乗車用溜まり場が植え込みの中に設置されているためバスの乗客は溜まり場に降車することになり、自転車通行帯の通行を阻害することはない。調布市はバス停止時における車両通行はスムーズであるが歩道が狭くなっているのが難点。

④三鷹市 みよし通り

⑤新座市 平林寺大門通り



バス乗車用溜まり場を確保するために専用道が歩道に食い込む形になっている。自転車と歩行者との接触の危険性がある。

自転車通行帯の中央部にバス停留場を設置したため、自転車は一旦歩行者通行帯を通らなければならない。

⑥千代田区 靖国通り



歩道と車道の間にある植え込みを削除した箇所に荷貨物積み下ろし用駐車場を設置したので車道通行の車両、歩道通行者への影響は少ない。

5. ルール順守の自転車利用者

①横断歩道における下車通行

☑加須市



☑中野区



②信号遵守

☑新座市



☑西東京市



車両が通行していないときでも赤信号を遵守する自転車利用者はいる。自転車利用者の年代別赤信号遵守率は50代以上では60%を超えているという調査結果がある<sup>2)</sup>。また1時間の車両通過台数16台の5mの幅員横断歩道で歩道自転車通行帯利用者の赤信号遵守率は43%、歩行者の赤信号遵守率は63%という調査結果もある<sup>1)</sup>。

### ③歩道の下車通行・雨具着用運転

☑葛飾市



☑新座市



歩道の下車通行は同じ箇所でも利用者の乗車状況によって異なる。下車通行者がいると他者も下車通行が行われる可能性があり、下車通行がないときは乗車による相互通行が行われる。

### ④車道左側通行

☑武蔵野市



☑三鷹市



☑調布市



## 6. ルール違反の自転車利用者

### ①右折時右側通行

交差点における二段階右折による煩わしさを避けたい、信号無視が容易、車両通行状況による一時停止を避けたい等のため右折時に右側通行する傾向があり、十字交差点での通行方向

は右折時では88.7%が右側通行、左折時では85.7%が左側通行するという調査結果がある<sup>2)</sup>。

☒中野区



☒中野区



☒新座市



車道左側通行していたが右折する交差点に近づき、前後の車両通行状況を見ながら右側に移動した後、右折した。右折を見越して最初から右側通行している場合もある。

## ②車道右側通行

交差点を右側通行で右折した後、引き続き右側通行を続ける、もしくは出発時から車道の左側、右側を意識しないでそのまま右側通行している場合もある。

またT字交差点において、左従道路から交差点に侵入する車両との交錯を避けて直進が可能もしくは信号を遵守しなくても直進が可能ということで右側通行する場合もある。従道路が左側の場合の右側通行率44.5%、右側の場合の右側通行率22.0%という調査結果がある<sup>2)</sup>。

㊦葛飾区



㊦朝霞市



㊦中野区



いずれも車道の左側、右側を意識しないでそのまま右側通行を続けている。特に車両が通行していない場合、他の自転車も右側通行している場合、歩行者が左側通行している場合などは右側通行がルール違反という意識がないまま右側通行している可能性が高い。

㊦新座市



右側に6 m幅員の従道路があるため、右側通行することで、従道路からの車両並びに信号を考慮しなくても良いという判断。

### ③信号無視

信号を無視するケースとして、右折左折する場合、交差点を車両や歩行者が通行していないことが確認できた場合、信号が変わった直後の通行などがある。いずれも危険を感じない、止まると時間のロスだからという理由で信号を守らないケースで、33.3%が信号を守らない理由にしているという調査結果がある<sup>2)</sup>。この他に自転車の信号遵守率57.5%、男性の遵守率53.9%、女性の遵守率63.5%、歩行者の遵守率80.1%という調査結果もある<sup>3)</sup>。

中野区



前方から車両、自転車、歩行者の通行がないため、一時停止も左右確認も行わずに交差点を通過した。



赤信号に変わった直後に横断歩道上を通行した。

中野区



横断する歩者がいないため、停止しなかった。



左側通行していたが、前方黄信号に変わったため、後方確認を行わずに速度を上げて斜め横断した。

葛飾区



信号無視して右折した。



左側通行であるが、交差点を横断する歩行者、車両がないため停止せずに通行を続けた。

㊦国立市



横断する歩行者、車両がないため停止せずに通行を続けた。

④並進・二人乗り

㊦葛飾区



㊦中野区



7. 危険な自転車通行例

①交差点の一時不停止

自転車利用者は日常よく通る慣れた道で普段は車両、自転車、歩行者の通行が非常に少ない場所だから安全であるという思い込みで、徐行や一時停止や左右前後の安全確認を行わないで交差点を右折、左折、直進を行うことがある。

中野区



徐行、一時停止を行わずに左右折する。

## ②踏切横断時

朝間時は多数の通過電車のため遮断時間が長時間化している。また車両・自転車・歩行者の通行量も多いため短時間の遮断機解放時に多数の混在した通行があることで、相互の接触等の危険性が高い。

中野区



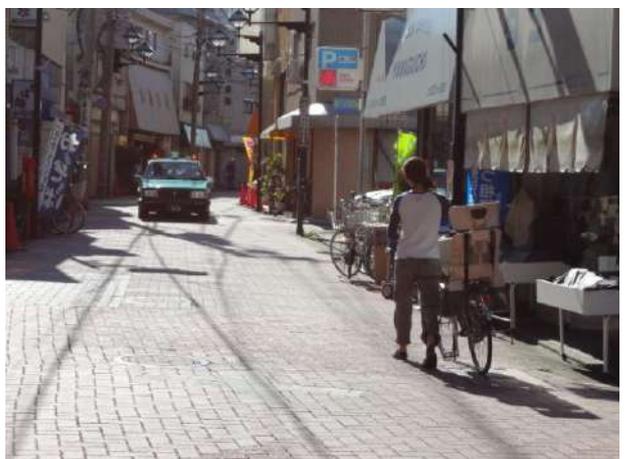
車両が横断するとき自転車と歩行者は踏切の端を通行する。その際に安全のために下車通行する利用者、乗車通行する利用者が混在している。

## ③商店街での通行

㊦葛飾区



㊧中野区



商店街には歩行者・車両の他駐輪自転車も多いため、時間帯によっては自転車の乗車通行を禁じている商店街もある。

④信号による停車車両の追い抜き  
中野区



赤信号で停止している車両を追い抜いた後交差点を左折した。

⑤駐車車両の追い抜き  
葛飾区



駐車車両を追い抜いて行く車両の後を追通行しているが、後方からバイクが接近していることに気が付いていない。

⑥横断歩道待機歩行者との接近  
中野区



横断歩道を赤信号で待機している歩行者の手前を、徐行せずに通過した。

## 8. 出会い頭の事故の可能性

平成23年の第1当事者による自転車事故22227件中、出会い頭の事故は11754件52.9%を占め、特に車両相互では72.0%に達している<sup>4)</sup>。また東京都内の平成24年(1月1日～11月30日)の自転車事故15626件中、出会い頭の事故は7824件50.1%である<sup>5)</sup>。信号のない交差点での一時不停止が主な原因である。

## 中野区



右側の女性は徐行、一時停止、周囲の確認を行わずに左折しようとしている。左側の男性が左方向の確認を行い、女性の自転車の接近を知り徐行したことで、事故を防ぐことができた。



中央奥の左方向へ通行中の女性は徐行、一時停止、周囲の確認を行わずに交差点を直進している。手前右側の女性は右側通行で徐行を行わないで交差点に接近した。相互の交差点への侵入に時間差があったため、事故には至らなかった。

## 葛飾区



バイクは右側通行で、一時停止を行わずに交差点に入ろうとした。後方に幼児を乗せた女性も徐行せずに左折しようとした。バイクが自転車の接近に気が付き、とっさにハンドルを左に切ったことで事故を回避することができた。

## 9. 狭小歩道

平成23年10月25日に警察庁が丙交企発第85号等<sup>6)</sup>を発出し、自転車と歩行者との分離として幅員3m未満の歩道においては歩行者の通行量が極めて少ないような場合と車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合を除き、見直すこととした。しかし都内には幅員が2m未満の歩道が多数存在している。これらのなかには車道の幅員が片側3.5mにも関わらずバス等大型車両を含む各種車両が多数通行しているため、自転車・歩行者も通行量が多いにも関わらず、自転車の歩道通行率が高い箇所がある。他方では自転車・歩行者の通行量が多いものの車両の通行量が少ないため、自転車の歩道通行率がほぼゼロである箇所もある。

歩道の通行環境設備も車道との間に柵が設置してある箇所、植栽が施されている箇所、ブロックが設置してある箇所、段差があるのみの箇所がある。また電柱・街灯・植栽の設置個所では有効幅員が1m未満になっている箇所もある。さらに駐輪自転車、商店の看板、商店の商品陳列等によって通行範囲が狭められている箇所もある。

三鷹市 連雀通り



歩道幅員0.9～1.15mであるが、街灯設置部分では0.8mしかなく、車道幅員は片側車線が3.5mである。バス通行台数は朝間時（1時間）で両側それぞれ31台・37台、車両通行台数は242台・422台、自転車通行台数は121台・47台で車両が通行していないときは車道通行が多いが、車道通行率は各車線69.0%と77.2%である<sup>7)</sup>。

世田谷区 赤堤通り



歩道幅員は両側で異なり1.58mと2.4mであるが、歩道と車道の間にはいずれの側にもチェーンが設けてあるため、有効幅員は1.38mと2.2mになる。バスの通行台数は朝間時（1時間）で両側それぞれ3台・8台に過ぎないが、幅員2.4m側は約300mに続く車両の渋滞のため車両通行台数248台、歩行者数515名に対して自転車通行台数158台の車道通行率は60.8%、幅員1.58m側は車両通行台数437台、歩行者数27名に対して自転車通行台数27台の車道通行率は89.0%である<sup>7)</sup>。

調布市 白山宮通り



歩道幅員は1.77mであるが、歩道と車道の間には柵が設けてあるため有効幅員は1.4mである。バス等大型車両の通行はなく、両側それぞれ車両通行台数41台・28台、歩行者数92名・49名に対して自転車通行台数119台・33台の車道通行率はいずれも100%である<sup>7)</sup>。

### 10. 自転車の車道通行が容易ではない道路

☒中野区 中杉通り



☒調布市 品川通り



バス等大型車両の通行が多く、車道の幅員が狭い。このため大型車両が通行している際、歩道寄りに自転車が通行できる空間が十分には取れないため、車道通行が容易ではないと感じる自転車利用者も多い。

☒加須市



橋梁部のみ幅員が狭くなっている。



路肩の造作がない上に脇が窪地になっている。

# 1.1. 自転車・歩行者の通行妨害施設等

## ①違法駐輪

☑中野区



☑中野区



☑調布市



歩道上や路側帯に違法駐輪自転車が多い箇所では、正規の駐輪場がない、離れた箇所に駐輪場がある、駐輪場収容台数を上回る需要等の理由による。

## ②看板・商品の設置

☑中野区



☑調布市



☑新座市

路側帯まで商品の陳列を行っている商店、路側帯のない道路では約2mはみ出して商品の陳列を行っている商店もある。



歩道上の車道寄りに移動式の看板・のぼり旗を置いている商店がある。

(引用文献)

- 1) 谷田貝一男 「自転車と歩行者の共存を探るための研究」 自転車文化センター研究報告書 第4号 2012年
- 2) 元田良孝、宇佐美誠史、熊谷秋絵 「通行方向・赤信号に関する自転車の交通違反の原因に関する研究」 第30回交通工学研究発表会論文集 2010年
- 3) 元田良孝、宇佐美誠史、住吉未佑 「自転車の赤信号無視の実態分析に関する研究」 第43回土木計画学研究・講演集 2011年
- 4) 「交通統計 平成23年版」 交通事故総合分析センター 2012年
- 5) 警視庁ホームページ 「発生状況・統計 都内自転車の交通事故発生状況」より
- 6) 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合政策の推進について」 警察庁丙交企発第85号、丙交指発第34号、丙規発第25号、丙運発第34号 2011年
- 7) 谷田貝一男 「狭小歩道のある通行路における自転車通行空間」 自転車文化センター研究報告書第5号 2013年

※ 自転車文化センター Bicycle Culture Center

## 1. 自転車による交通事故の現状について

現在、わが国では市民や交通安全関係者の地道な努力により、交通事故全体の件数は、平成16年の約95万2,000件をピークに減少傾向にある。しかしながら、大変残念なことに歩行者と自転車の交通事故件数は10年前の約1.3倍に増えており※1、また交通事故全体のうち約2割が自転車による事故であり、大きな社会問題となっている。

※1 警察庁ホームページ『自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会(第1回)資料より

「自転車の交通事故の実態と自転車の交通ルールの徹底方策の現状」(24年10月5日)

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kondankai/siryoy1-2.pdf>

こうした状況の中、自転車による交通事故を少しでも減らすべく、国土交通省道路局と警察庁交通局が平成24年11月に『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』を策定※2。都道府県庁・都道府警察・市町村など道路管理者等に対して周知を行っている。

※2 国土交通省ホームページ(平成24年11月29日付報道発表資料)

[http://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000300.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000300.html)

<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/pdf/guideline.pdf>

本ガイドラインの構成は

- I. 自転車通行空間の計画
- II. 自転車通行空間の設計
- III. 利用ルールの徹底
- IV. 自転車利用の総合的な取り組み

参考資料

となっているが、6ページの「はじめに」から大本となる経緯と意図について引用すると、

「『クルマ』主役から、歩行者、自転車などクルマ以外の利用者も含めた『多様な利用者が安全・安心して共存』できる環境の整備」が挙げられている。

歩行中の事故死者の約7割、自転車乗用中の事故死者の約6割を高齢者が占めている現状を踏まえると、今後の高齢化の進展等に対応して、高齢者を含む全ての道路利用者が、歩行、自転車、自動車、公共交通等の多様な交通手段を自由に選択でき、安全に利用できる環境を整備することが求められている。

しかしながら、平成22年3月時点で、全国の約120万kmの道路のうち、自転車道や自転車専用通行帯等の自動車や歩行者から分離された自転車通行空間の延長は約3,000kmとわずかである上、自動車の駐停車等により自転車の通行が阻害されるなど、道路の現況は自転車の車道通行にとって数々の問題を含んでいる。

このため、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から取組を行い、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出することが喫緊の課題となっている。

このような中、国土交通省道路局と警察庁交通局は、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討を行うため、有識者からなる検討委員会を開催した。同委員会では、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である。なお、例外として、歩道を徐行により通行できるのは、道路標識等により歩道通行が認められている場合、運転者が児童、幼児、高齢

者等で車道通行が危険である場合、駐車車両があるなど自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合に限る。」を基本的な考え方として検討が行われ、平成24年4月5日に「みんなにやさしい自転車環境 -安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言-」が国土交通省道路局及び警察庁交通局に提出されたところである。

## 2. ガイドラインの位置づけ

本書は、同提言を踏まえ、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省道路局と警察庁交通局が、国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、ガイドラインとしてとりまとめ共同で策定するものである。

本書は、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に関係する河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者等の関係者と連携して実施すべき事項について記載しており、後述する計画検討体制の活用等により、地域の実情を十分踏まえ、関係機関等と適切に役割を分担した上で、各種取組を検討、実施されることが望ましい。また、本書は、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として、安全で快適な自転車利用環境の創出するための実務的な検討事項等を取りまとめているものであるが、それ以外の路線においても、参考とすることが望ましい。本書に掲載のある内容は、あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体的な取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある。

なお、本書は、今後得られる技術的な知見や法制度の改正等を踏まえ、順次改訂していく予定である。

ガイドラインにおけるⅠ・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ各分野については、政府・国・地方自治体・警察など行政機関や大学等研究機関・マスコミ等専門家の方々や地域住民やNPOの方々が、限られた予算・時間や人的資源の中、できるかぎり効果を高めるために尽力されておられることとお察しする。

筆者は本稿において、特にⅢに焦点を当てて、『自転車による交通事故が起こった後の対処とセーフティネット』について、現在の状況と当センターの普及啓発活動を紹介したい。

なお本報告書上では、当センター谷田貝学芸員が『自転車事故発生状況の時代背景』と『自転車通行空間と通行状況調査』を研究テーマとして詳細に考察しているので、ぜひ併せてご一読頂きたい。

## 2. 自転車による交通事故の対処について

あらためて筆者が申すまでもないことだが、ひとたび交通事故が起きてしまうと、怪我を負われた被害者ご本人とご家族の苦しみの大きさもさることながら、加害者本人が罪の償いとして、被害者に対する『刑事上の責任』『民事上の責任』『道義的な責任』という重大な義務を果たさなければならぬことから、加害者の家族の負担の大きさも看過することができない。

私ども(一財)日本自転車普及協会では、去る平成25年3月12日(火)には(一財)日本損害保険協会・西村生活安全サービス部長を講師にお招きし、自転車の事故と保険について本年度第7回目のセミナーを開催した。その際に頂いた同協会発行『知っていますか？自転車の事故～安全な乗り方と事故への備え～』から、自転車を取り巻く事故のリスクと自転車事故で問われる責任についてあらためて確認してみたい。

※引用出典:(一社)日本損害保険協会発行 『知っていますか？自転車の事故～安全な乗り方と事故への備え～』より

## ■自転車を取り巻く事故のリスク

自転車は、その気軽さや便利さの裏にさまざまな危険が潜んでいます。自分がケガをするだけでなく、歩行者にケガをさせたり、財物を壊したりするケースもあります。まずは、この3つの事故のリスクをしっかりと認識しましょう。

### ① 加害者となり責任を問われる場合

1. 他人にケガをさせる    2. 財物を壊す(損害を与える)



### ② 被害者となる場合

3. 自分のケガ



## ■もしも事故を起こしてしまったら

事故を起こしてしまった場合、気が動転して的確な対応ができないこともあります。以下の手順を参考に、落ち着いて行動できるようにしましょう。

### ① ケガ人の救護

ケガ人がいる場合は、ケガ人の手当てが最優先です。まず救急車を呼びましょう。



### ② 道路上の危険防止

二次災害を防止するため、路肩や歩道など安全な場所に自転車を移動させましょう。

### ③ 警察への連絡

現場をよく確認し、落ち着いて警察に連絡しましょう。警察への届出がないと、「交通事故証明書」が発行されません。



### ④ 事故状況の確認

事故の相手方の名前、住所、連絡先などを確認し、簡単な事故状況メモをつくりましょう。

### ⑤ 損害保険会社への連絡

事故の状況をただちに損害保険会社または代理店に連絡してください。

## ■自転車事故で問われる責任<sup>Ⓐ</sup>

自転車だから大丈夫。事故を起こしたとしても大事にはならない……。そんな軽はずみな気持ちが、死傷者を出す重大な事故につながります。道路交通法上、自転車は車両の一種（軽車両）です。法律違反をして事故を起こすと、自転車利用者は刑事上の責任が問われます。また相手にケガを負わせた場合、民事上の損害賠償責任も発生します。

刑事上の責任	民事上の責任	道義的な責任
相手を死傷させた場合、「重過失致死傷罪」となります。	被害者に対する損害賠償の責任を負います。	被害者を見舞い、誠実に謝罪する責任があります。

〈自転車での加害事故例〉 自転車事故でも被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなくてはならない場合もあります。この賠償責任は、未成年といえども責任を免れることはできません。

賠償額(※)	事故の概要
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。 <small>（東京地方裁判所、平成15年9月30日判決）</small>
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。 <small>（東京地方裁判所、平成19年4月11日判決）</small>
5,000万円	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の看護師（57歳）の女性と衝突。看護師には重大な障害（手足がしびれて歩行が困難）が残った。 <small>（横浜地方裁判所、平成17年11月25日判決）</small>
4,043万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62歳）の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で13日後に死亡した。 <small>（東京地方裁判所、平成17年9月14日判決）</small>
3,138万円	男子高校生が朝、自転車で歩道から交差点に無理に進入し、女性の保険勧誘員（60歳）が運転する自転車と衝突。保険勧誘員は頭蓋骨骨折を負い9日後に死亡した。 <small>（さいたま地方裁判所、平成14年2月15日判決）</small>

(※) 賠償額は、判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（上記金額は概算額）。

日本損害保険協会調べ

## ■自転車事故と保険

自転車事故による損害賠償に備える保険があります。ただ、自動車事故への備えと異なるのは、被害者救済のための強制保険（自賠責保険）がないことです。ではどのような保険に入っておけばよいのでしょうか？

	自動車事故	自転車事故
損害賠償に備える保険（強制加入）	自賠責保険	×
損害賠償に備える保険（任意加入）	任意の自動車保険	個人賠償責任保険など

### Ⓐ 加害者となり責任を問われる場合

自転車事故での損害賠償に備えるには「個人賠償責任保険」があります。個人賠償責任保険は、他人にケガをさせたり、他人のモノを壊したりして法律上の賠償責任が発生した場合に支払われる保険です。

### Ⓑ 被害者となる場合

自転車での転倒など、思わぬ事故による自分のケガに備えるには「傷害保険」があります。

そのほか、自転車安全整備店で購入または点検整備を行い、基準に合格した自転車に貼られる「TS(Traffic Safety)マーク付帯保険」があります。この保険では、自分がケガをした場合と他人にケガをさせ法律上の賠償責任が発生した場合に支払われます。

保険の種類	対 象		事故の相手		自分	備 考
	生命・からだ	財産	生命・からだ	財産	生命・からだ	
Ⓐ 個人賠償責任保険 <sup>※</sup>	○	○	○	○	×	損害保険各社で取り扱い
Ⓑ 傷害保険	×	×	×	×	○	損害保険各社で取り扱い
ⒶⒷ TSマーク付帯保険	○	×	○	×	○	自転車安全整備店で購入または点検整備を行い基準に合格した自転車に貼付（保険期間1年間）

※個人賠償責任保険は、傷害保険、火災保険、自動車保険など他の保険の特約として契約することができます。詳しくは、損害保険代理店や保険会社にご確認ください。

引用典：(一社)日本損害保険協会発行 『知っていますか？自転車の事故～安全な乗り方と事故への備え～』より

とりわけ自転車事故と保険に関しては、当センター研究報告書第4号での拙稿『自転車で事故に遭った時の対処法と損害賠償等への備えとしての「保険」の現状について』でも紹介したが、上記にもあるとおり、自転車の場合には、自動車のように加入義務のある自賠責保険が無いため、現状ではTSマーク付帯保険(1年ごとに自転車安全整備士による点検整備を受けて更新)に加入した上で、必要に応じて別途保険に加入して頂くことが万一の事態への対策として望ましい。

自動車の場合には、いざという時の高額な損害賠償に備え、被害者救済のためのセーフティネットとして、『自賠責保険(法律で定められた強制加入)』と『任意加入の自動車保険』の2本立てとなっている。大半のドライバーの方は、2本立てで加入していることと思われる。

また自動車の場合には、自動車損害賠償保障法に基づき、自賠責保険(共済)の対象とならない「ひき逃げ事故」や「無保険(共済)事故」にあった被害者に対し、健康保険や労災保険等の他の社会保険の給付(他法令給付)や本来の損害賠償責任者の支払いによっても、なお被害者に損害が残る場合に、最終的な救済措置として、法定限度額の範囲内で、政府(国土交通省)がその損害をてん補する『政府保障事業』がある。

※なお、政府は、この損害のてん補をしたときは、その支払い金額を限度額として、被害者が加害運転者等に対して有する損害賠償請求権を被害者から代位取得し、政府が被害者に代わって、本来の損害賠償責任者に対して求償することとなっている。

(※詳しくは、国土交通省HP「自賠責保険ポータルサイト」政府保障事業について

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/04relief/accident/nopolicyholder.html> 参照。)

※国土交通省ホームページより『交通事故被害者の方々へ』※自動車による交通事故が対象

<http://www.mlit.go.jp/common/000057884.pdf>

第1章 交通事故にあった時(自賠責保険金の請求方法/政府保障事業について etc)

第2章 その他の被害者保護制度

この制度については、日本交通法学会編『自転車事故に関する諸問題』(「交通法研究第40号」/2012年有斐閣発行)誌上に、同タイトルのシンポジウムにおいて発表された「自転車事故と保険制度」が詳しく再録されているので、ご参照頂ければ幸いです。

※日本交通法学会ホームページ(シンポジウム紹介欄:定期総会第42回平成23年5月21日)<http://www.ja-tl.jp/symposium.html>

余談となるが、当センターでは自転車に関する国内外の書籍・雑誌を出来る限り収集し、来館者にご提供しているが、筆者が本稿執筆に際して文献を探している折、所蔵資料の中からこの本と出会った。これをきっかけとして、筆者は同学会賛助会員として入会を申し込み認めて頂いた。今後専門家の方々から学びを得て、皆様への情報提供の糧としたい。

### 3. 自転車による交通事故を防ぐために

交通事故を1件でも減らし、怪我をしたり亡くなられる方を1人でも少なくするために一番大切なことは、病気の予防と同じで『事故を未然に防ぐ』ことであり、そのためには自転車を利用する方々に、自転車の正しい交通ルールと運転方法を身につけて頂くことである。

当センターでは、自主事業として、あるいは地方自治体等公的機関からの交通安全教室・消費生活教室等の講師派遣ご依頼を受けて、本年度も下記の各種講習会を実施した。

平成24年度中の自転車文化センターによる教室・講習会の開催実績

<イベント・展示>※科学技術館内 自転車文化センターにおいて開催

- ① 「自転車の科学教室」開催：同教室内で、併せて交通ルールについても注意喚起。  
 開催日：4月22日・5月5日・5月20日・6月17日・7月15日・8月14日・  
 9月23日・10月21日・11月18日・12月9日・2月24日・3月10日  
 (各日1日2回/1回30分開催) 合計参加者269名  
 /講師：谷田貝一男学芸員を中心に、当センタースタッフがアシスタント



- ② 「自転車サマースクール」開催：夏休み期間中に親子で楽しく、自転車の交通ルールや仕組みを学習できるサマースクールを実施。  
 開催日：8月5日、7日、9日、12日(各日2回(1回20分間)全8回)  
 合計参加者195名  
 /講師：谷田貝学芸員、筆者、赤澤係長、松島課員、岸本課員)



- ③ 「北ノ丸サイクル」内設置・Honda 自転車シミュレーターによる自転車交通安全体験(2台)  
 開催日：平成24年4月1日～25年2月末：毎週土・日・祝日9時30分～16時40分  
 随時体験。(平成23年4月導入時からの累計体験者52,330人)  
 ※平成25年3月以降、外部出張講習会のご要望が増えたため、随時体験は休止中。  
 →参考資料「本田技研工業HP」より製品紹介 <http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/>



<講習会講師> ※各主催者よりご依頼を受けて実施

- ① (財)全日本交通安全協会主催「自転車交通安全教育特別指導員講習会」(6月11日)  
テーマ「日本における自転車の発展と交通安全対策の変遷」  
(講師：谷田貝学芸員) 参加者 59名
  
- ② 中野区鷺宮区民活動センター運営委員会主催「区民セミナー」(7月13日)  
テーマ「自転車の安全利用～どうしたら事故を防ぐことができるか～」  
(講師：谷田貝学芸員／アシスタント：筆者) 参加者 28名
  
- ③ NPO 法人新現役ネット主催「自転車安全利用講座」(8月22日)  
テーマ「私達シニアのためのすばらしい自転車ライフ！」  
(講師：谷田貝学芸員) 参加者 31名
  
- ④ 品川区消費者センター主催「消費生活教室」(9月20日)  
テーマ「自転車に楽しく安全に乗ろう～選び方からメンテナンスまで～」  
(講師：筆者／アシスタント：赤澤係長) 参加者 13名



- ⑤ 静岡県袋井市交通安全会連合会及び安全指導隊主催「講習会」(11月4日)  
※科学技術館内 自転車文化センター「北ノ丸サイクル」に来館されて実施。  
テーマ「自転車ルールとマナーについて」  
(講師：筆者／アシスタント：岸本課員) 参加者 33名



⑥中野区・弥生高齢者福祉センター主催「講習会」（11月8日）

テーマ「自転車ライフを楽しむ方法」

（講師：谷田貝学芸員／アシスタント：松島課員） 参加者 7名

⑦大田区立消費者生活センター主催「消費者講座」（25年1月25日）

テーマ「安全で快適な自転車ライフ ～ルールとマナーを知って楽しく乗ろう！～」

（講師：筆者／アシスタント：岸本課員） 参加者 12名



⑧（社）東京都警備業協会（新宿地区）主催「研修会」（25年1月28日）

※会場：アルカディア市ヶ谷 3階「富士の間」

テーマ①「自転車の交通ルールと事故事例」（講師：谷田貝学芸員）

テーマ②「自転車交通事故時の対応と、点検整備」（講師：筆者）参加者 89名

⑨（公財）東京しごと財団「シルバー人材センター事務局長講習会」（25年2月19日開催）

テーマ「各支部事務局長を対象とした自転車シミュレーターを活用した自転車安全利用講習会」

（講師：谷田貝学芸員／アシスタント：筆者・岸本課員） 参加者 15名

⑩（公社）葛飾区シルバー人材センター「講習会」（25年2月27日開催）

テーマ「高齢者（シルバー人材）のための自転車シミュレーターを活用した安全講習会」

（講師：谷田貝学芸員／アシスタント：筆者・岸本課員） 参加者 32名

⑪（公財）東京しごと財団「シルバー人材センター事務局長講習会」（25年3月19日）

テーマ「各支部安全就業推進員を対象とした自転車シミュレーターを活用した自転車安全利用講習会」

（講師：筆者／アシスタント：赤澤係長・岸本課員）参加者 32名

直接お話しさせて頂く機会を下された関係者並びに参加者各位に、心から御礼を申し上げたい。

講習会にご参加された方々が事故に遭われぬよう、私どもが特に強調しているのは

『車道の左側通行が原則』（右側通行は「命がけ」）

『歩道を通る時は、歩行者最優先で車道寄りを徐行』

『一時停止（「止まれ」の標識）では必ず止まり、左右と右後方の安全確認』

『暗くなったら必ずライトを点ける』（「周りを見るため」「周りから気づかれるため」）

以上4点で、これを守って頂ければ事故に遭うリスクが激減すると思われる。  
読者諸兄弟におかれては、自転車にお乗りになる際にぜひ心掛けて頂きたい。

なお、自転車の交通ルールを学ぶ機会の重要性については、講習会などで皆様からのご質問を頂くたびに強く感じる場所である。

より多くの方々に講習会に参加して頂くためにも、例えば学校における「家庭科(調理実習)」や「体育(実技)」のように、子供から大人まで、学びの場をいかに増やしていくかが重要である。  
具体的に考えられる学びの場としては、

- ・各都道府県警 警察署交通課の警察官による小学校等での出張安全教室
- ・警視庁交通安全教育センターや各地方自治体が実施している参加体験型教室
- ・自動車教習所(運転免許取得課程)における自転車交通安全講習・免許更新時の講習
- ・保育園・幼稚園・小学校・中学校・高等学校の先生方及び児童・生徒・保護者向け講習会
- ・自転車を業務で使用する事業所職員向けの講習会
- ・各都道府県自転車商協同組合(販売店)自転車安全整備士による点検・講習
- ・各都道府県体育協会ならびに各都道府県自転車競技連盟による講習
- ・各競輪場での競輪選手による自転車競技と交通安全利用教室
- ・各都道府県サイクリング協会会員やサイクリング大会参加者向けの講習

など、すでに実践されているものを、関係各位のご協力を得てさらに拡大・充実できればより大勢の方々が受講して頂けるのではないかと願っている。

当センターでは、自転車の専門図書館・博物館類似施設として「歴史/科学/交通ルール/メンテナンス/自転車スポーツ(競技/サイクリング)」等の情報提供を行っているので、今後も微力ながら少しでも皆様のお役に立ち、自転車の事故で苦しむ方がひとりでも少なくなることを切に願っている。

また当会では平成25年2月26日より、自転車関係団体・交通安全啓発団体等のご協力を得て『自転車ADRセンター』を立ち上げた。事故に遭わないことが一番であるが、万一、自転車による交通事故の被害者または加害者となってしまった方々にとって、裁判によらない事故後の和解と解決のお役に立つことができれば幸いである。詳しくは下記をご参照されたい。

※自転車ADRセンター概要チラシ <http://www.bpaj.or.jp/report/ADRchirashi0402.pdf>

※自転車ADRセンターのしおり [http://www.bpaj.or.jp/report/adr\\_shiori.pdf](http://www.bpaj.or.jp/report/adr_shiori.pdf)

最後に、平成24年7月14日(土)にファミリー自転車教室に参加体験させて頂いた、  
【警視庁交通安全教育センター】

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/nirin/map.htm>

自転車教室(団体:毎週水曜日)/ファミリー自転車教室(毎月第2土曜日・第4日曜日)

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle/school.htm>

をご紹介して、本稿の結びとしたい。

以上

1. はじめに

国産の女性用自転車の製造販売は大正期から行われていたが、女性の自転車利用に関する調査が初めて行われたのは昭和31年<sup>1)</sup>からである。この調査によると自転車に乗ることができる割合は年代が上昇するに伴って低下し、40歳代では男性の95%に対して女性は18%、50歳代以上では81%に対して8%、自転車を所有している世帯は全国平均で8.4%であった。

女性用としての車体の特徴、利用方法を前面に打ち出して本格的に販売が始まったのは昭和31年<sup>2) 3)</sup>で、女性の乗ることができる割合が昭和43年の調査<sup>4)</sup>では40歳代で63%、50歳代で33%に上昇している。この女性の自転車乗車可能率の上昇、女性用自転車生産台数の昭和30年代以降の増加に関して拙稿<sup>5) 6)</sup>では女性用自転車の開発とそれによる女性の利用率の観点から論じ、原因を自転車業界と女性を中心とした社会状況に求めている。しかし女性を対象として国内で製造された自転車の形式・形態変化に関する研究はない。

こうした女性用自転車の開発販売は男性も男性用から女性用もしくは男女共用を利用する割合を高め、昭和39年には64%に達している<sup>7)</sup>。このため自転車の形式、形態に性別が問われなくなり、生産台数も昭和36年の126万台から平成元年の525万台まで増加している<sup>8)</sup>。そこで本稿では国産女性用自転車の形式と形態の変化を昭和初期から現代まで求め、そこから女性用自転車の普及との関係を明らかにし、日本における自転車の普及への効果を検証した。

2. 国産女性用自転車の形態変化調査項目

形態の変化を調べるために必要となる項目は次の通りである(図1)。

㊦シートチューブの長さ、㊧地面からダウンチューブ上端までの長さ、㊨ハンガからダウンチューブ上端までの長さ、㊩ホイールベースの長さ、㊪ヘッドチューブの長さ、㊫ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さ、㊬車輪径の大きさ、㊭ハンドルの幅、㊮ハンドルの形式、㊯重量、㊰ドレスガードの有無、㊱前カゴの容積、㊲後キャリアの面積、㊳チェーンケースの有無、㊴シートピンの有無、㊵サドルの大きさ、㊶フレームの形式、㊷フレームの素材



図1 調査項目の位置図(自転車は自転車文化センター所蔵 昭和26年製「大利根号」)

形態と乗車条件を考えると、車輪径の大きさが自転車全体の高さに、シートチューブの長さがサドルの高さに、ヘッドチューブの長さがハンドルの高さに、地面並びにハンガからダウンチューブ上端部までの長さが乗車時の足を上げる高さにそれぞれ関係しているから、その大きさが小さく長さが短くなれば重心は低くなる。ホイールベースの長さやヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さは車体の長さに関係し、短くなれば重量も軽量化になる。重心の低下と軽量化は運転時のバランスによる転倒を防ぎ、走行時の安定性が高くなり、乗車時の足の上げの低下化と併せて年代の上昇とともに生じる体力低下に対応していることから高年齢における利用率の上昇を支えることを示している。

またハンドルの幅、ハンドルの形式は走行時の安定性、ドレスガードの有無、前カゴの容積、後キャリアの面積、チェーンケースの有無、シートピンの有無、サドルの大きさは利用率、フレームの形式は形態全体の要素の決定と、乗降のしやすさと安定性、フレームの素材は強度と重量にそれぞれ関係する要因である。

### 3. 女性用自転車の定義

本稿において女性用自転車とはJ I Sの分類<sup>9)</sup>を基に図2の4種のフレームの形式を持つ自転車とし、その名称を3通りに定めた。



図2 女性用自転車のフレーム形式とその名称<sup>9)</sup>

### 4. 調査に用いた自転車・フレームの製造年代決定方法

調査の対象とした自転車は自転車文化センターが所蔵している資料並びに個人所有の中から選定し、完成車とフレームのみがある。製造年代の確定もしくは推定方法は次の通りとした。

- 1) 掲載されているカタログが見つかったときは、そのカタログの発行年代とするが数年間に渡って発行掲載されているときは、最初に発行された年代とする
- 2) 掲載されているカタログは見つからないが、購入年代が判明しているときはその年代とする
- 3) 掲載されているカタログは見つからないが、同じ製造会社で類似形式が掲載されているカタログが見つかったときは、発行年代の前後に幅を持たせた年代とする

この過程で製造年代の確定もしくは推定できないもの並びに製造会社名、車名が不明なものは調査対象からはずした。調査結果を表1に示す。

### 5. カタログを用いた調査

今回の調査を補完するためにカタログ<sup>10)</sup>による調査も併せて行った。調査はデータとして判明できる次の項目とした。

□フレームの形式、□車輪径の大きさ、□フレームの素材、□ハンドルの形式、□ドレスガードの有無、□前カゴの有無、□後キャリアの有無、□チェーンケースの形式

ただし、カタログ上で判明が困難な項目は除外した。

### 6. 形式の年代別変化の概要

女性向け自転車の本格的な宣伝活動による発売開始が昭和31年、22インチ以下のU形自転

表1 国産女性用自転車の形式・形態調査結果

自転車名	富士霸王号	大利根号	強輪号	スマートレディ	ミドリ	MARGUERITE	nine号	ELEGANT
製造年代	昭和5年	昭和26年	昭和30年	昭和31年	昭和30年代前半	昭和30年代前半	昭和30年代	昭和30年代
シートチューブの長さ (cm)	52	48	48	42	48	43	49	47
地面からダウンチューブ上端までの長さ (cm)	40	50		41	50	46		
ハンガからダウンチューブ上端までの長さ (cm)	18	20	24	12	24	19	24	24
ホイールベースの長さ (cm)	112	111	115	108	111	104	115	115
ヘッドチューブの長さ (cm)	22.5	19	22	11.5	20	15	19	16.5
ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さ (cm)	57	55	57	55	55	52	54	54
車輪径の大きさ (インチ)	26	26		26	26	26		
ハンドルの幅 (cm)	54	54		53	54	52		
ハンドルの形式	フラット	フラット		フラット	フラット	セミアップ		
重量 (kg)	26	22.5	5.4	21	23	23	4.96	4.76
ドレスガードの有無	なし	なし		有り	なし	なし		
前カゴの容積 (cm <sup>3</sup> )	なし	なし		3600	なし	なし		
後キャリアの面積 (cm <sup>2</sup> )	なし	520		682	499.5	なし		
チェーンケースの有無	全ケース	全ケース		半ケース	全ケース	全ケース		
シートピンの有無	なし	なし		なし	なし	なし		
サドルの大きさ (長さ・横幅) (cm)	30 23	26 22		27 19	27 22	27 19		
フレームの形式	パラレルループ形	パラレルループ形	パラレルループ形	パラレルループ形	パラレルループ形	パラレルループ形	パラレルループ形	パラレルループ形
フレームの素材	鉄	鉄	鉄	鉄	鉄	鉄	鉄	鉄
自転車名	進歩号	Super Mizuseki	Everest	アサヒ	能沢	クッションミニ	PATY RAINE	Fleury
製造年代	昭和30年代	昭和30年代	昭和30年代	昭和41年	昭和43年	昭和47年	昭和48年	昭和48年
シートチューブの長さ (cm)	48	47	49	33	48	34	33	35
地面からダウンチューブ上端までの長さ (cm)				35	48	41	32	35
ハンガからダウンチューブ上端までの長さ (cm)	24	24	20	4	16	10	7	7
ホイールベースの長さ (cm)	115			92	111	104	95	98
ヘッドチューブの長さ (cm)	22	21	21	14	12	12	12	12
ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さ (cm)	56	53	54	53	56	50	53	53
車輪径の大きさ (インチ)				20	26	24	20	22
ハンドルの幅 (cm)				49	55	53	51	50
ハンドルの形式				ハイアップ	フラット	ハイアップ	ハイアップ	ハイアップ
重量 (kg)	5.02	4.4	3.05	18	25	21	19	21
ドレスガードの有無				なし	なし	有り	なし	なし
前カゴの容積 (cm <sup>3</sup> )				12006	なし	15609	なし	なし
後キャリアの面積 (cm <sup>2</sup> )				405	681.5	594	434	406
チェーンケースの有無				全ケース	全ケース	全ケース	全ケース	全ケース
シートピンの有無				有り	なし	有り	有り	有り
サドルの大きさ (長さ・横幅) (cm)				24.5 23	26 22	23 22	23 23	22 22
フレームの形式	パラレルループ形	パラレルループ形	パラレルループ形	U形	パラレルループ形	U形	U形	U形
フレームの素材	鉄	鉄	鉄	鉄	鉄	鉄	鉄	鉄

自転車名	PATY RAINE	SANKO couege	Picnica Lady	mimollete	VELONA	Middy	ALMIGRA	ふらっかーず
製造年代	昭和49年	昭和49年	昭和50年	昭和50年	昭和53年	昭和57年	昭和61年	昭和63年
シートチューブの長さ (cm)	33	40	35	34	39	39	42	42
地面からダウンチューブ上端までの長さ (cm)	35		31	33	39	39	48	44
ハンガからダウンチューブ上端までの長さ (cm)	7	14	3	7	14	14	15	20
ホイールベースの長さ (cm)	100	102	95	100	102	102	106	111
ヘッドチューブの長さ (cm)	12	13	18	16	12	14	15	9
ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さ (cm)	53	53	49	51	52	52	53	58
車輪径の大きさ (インチ)	22		20	24	25	24	26	26
ハンドルの幅 (cm)	52		50		51	54	54	50
ハンドルの形式	ハイアッ		ハイアッ		アッ	アッ	アッ	ハイアッ
重量 (kg)	21	4.3	19	21	17	18	13	22
ドレスガードの有無	なし		なし	なし	有り	有り	なし	有り
前カゴの容積 (cm <sup>3</sup> )	18304		19200	20150	なし	7920	なし	32175
後キャリアの面積 (cm <sup>2</sup> )	434		576	629	なし	576	なし	528
チェーンケースの有無	全ケース		全ケース	全ケース	全ケース	全ケース	半ケース	全ケース
シートピンの有無	有り		有り		有り	有り	有り	有り
サドルの大きさ (長さ・横幅) (cm)	23 23		22 22		23 20	24 21	24.5 22	23 21
フレームの形式	U形	ダブルループ形	U形	U形	ダブルループ形	ダブルループ形	ダブルループ形	ダブルループ形
フレームの素材	鉄	鉄	鉄	鉄	アルミニウム	アルミニウム	アルミニウム	アルミニウム

自転車名	SENDAI CITY Cycle System	DEKI QUALITY FASHION ROSA SU 318527	POWER STAINLESS	カラーサライト C60UTP	Jurian	YUUVI Y260K	Angelino AGF260	A lair	MILD
製造年代	平成4年	平成8年	平成14年	平成18年	平成18年	平成19年	平成19年	平成21年	平成21年
シートチューブの長さ (cm)	41	44	36	39	52	39	39	39	40
地面からダウンチューブ上端までの長さ (cm)	44	44	39	35		31	28		23
ハンガからダウンチューブ上端までの長さ (cm)	15	17	12	8	18	4	5	2.5	16
ホイールベースの長さ (cm)	100	107	104	112	110	113	111		110
ヘッドチューブの長さ (cm)	15	14	15	15	14	16	12		13
ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さ (cm)	52	52	51	55	52	56	58	56	56
車輪径の大きさ (インチ)	24	26	24	26		26	前22後26		26
ハンドルの幅 (cm)	53	54	50	51		52	53		54
ハンドルの形式	アッ	アッ	ハイアッ	アッ		アッ	アッ		アッ
重量 (kg)	19	19	18	17.1	4.8	26.5	22.9	1.8	18
ドレスガードの有無	有り	有り	有り	有り		有り	有り		有り
前カゴの容積 (cm <sup>3</sup> )	3600	22194	26825	22542		29952	チャイルドシート		25813
後キャリアの面積 (cm <sup>2</sup> )	なし	544.5	528	558		643.5	627		594
チェーンケースの有無	全ケース	全ケース	全ケース	全ケース		全ケース	全ケース		全ケース
シートピンの有無	有り	有り	有り	有り		有り	有り		有り
サドルの大きさ (長さ・横幅) (cm)	24 21	23 20	23 21	27 23		23 22	27 23		23 20
フレームの形式	U形	ダブルループ形	ダブルループ形	U形	ダブルループ形	U形	U形	U形	ダブルループ形
フレームの素材	アルミニウム	アルミニウム	鉄	アルミニウム	鉄	アルミニウム	アルミニウム	アルミニウム	アルミニウム

車の登場が昭和40年<sup>1)</sup>、大手製造会社によるダブルループ形自転車の発売開始が昭和51年<sup>2)</sup>、幼児用座席を搭載した専用自転車の発売が製造会社で出そろった<sup>3)</sup>のが平成10年ということ considering 便宜上次のような年代区分を設定した。

大正期～昭和29年（戦前～昭和20年代）、昭和30年～昭和39年（昭和30年代）、昭和40年～昭和49年（昭和40年代）、昭和50年～昭和59年（昭和50年代）、昭和60年～平成9年（昭和60年代平成1年代）、平成10年～（平成10年代以降）

フレームの形式を今回調査した34点並びにカタログ調査による2398点から前記年代別に分けたのが表2である。昭和30年代まではパラレルループ形だけで、40年代にU形が登場してパラレルループ形と併存し、50年代以降はダブルループ形が加わりパラレルループ形、U形と併存するようになったことがわかる。

表2 フレーム形式の年代別個体数

	戦前昭和20年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和50年代	昭和60年代平成1年代	平成10年代以降
パラレルループ形	2	9	1	0	0	0
U形	0	0	5	2	1	4
ダブルループ形	0	0	1	2	3	3

	戦前昭和20年代	昭和30年代	昭和40年代	昭和50年代	昭和60年代平成1年代	平成10年代以降
パラレルループ形	8	18	42	93	105	151
U形	0	0	49	152	76	702
ダブルループ形	0	0	0	184	280	538

上表：実物資料に基づいた結果

下表：カタログに基づいた結果<sup>1)</sup>

## 7. 形態の形式別年代別差異

形態の形式別差異を見るとシートチューブの長さ、ハンガからダウンチューブ上端までの長さ、ホイールベースの長さはパラレルループ形とダブルループ形とU形の3形式間で、ヘッドチューブの長さはパラレルループ形とダブルループ形、U形の2形式間で、ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さはU形とパラレルループ形、ダブルループ形の2形式間で差は認められる。

年代別差異を見るとシートチューブの長さ、ハンガからダウンチューブ上端までの長さ、ホイールベースの長さ、ヘッドチューブの長さ、ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さで差は認められる。

フレームの素材は鉄とアルミニウムの2種である。

## 8. 付属品の形式別年代別差異

ハンドルの幅は形式別にも年代別にも差は認められないが、ハンドルの形態はパラレルループ形がフラット、ダブルループ形がアップ、U形がハイアップを主としている。サドルの高さの低下幅がハンドルの高さの低下幅より大きいため、サドルが低いほどハイアップになっている。また、カタログ<sup>1)</sup>によると昭和40年代のパラレルループ形もフラットからセミアップに移行しているのはシートチューブの長さは変化していないがヘッドチューブの長さが最大で10cm短くなっているため、相対的にハンドルの位置を高くとる必要性による。

重量は減少傾向を示していたが、平成10年代以降は広範囲になっている。前カゴの容量は昭和30年代の登場以降増加し、平成10年代以降は昭和30年代に対してオプション用を含めても3～8倍、昭和40年代に対して2～2.5倍、昭和50年代に対して1.5～2倍になっている。後キャリアの面積は昭和40年代のU形が狭い以外は広範囲で形式別、年代別に差が認められない。サドルは横幅に変化は認められないが、縦の長さは昭和40年以降最大4cm短くなっている。

この他、チェーンケースはスカートの巻き込みを防ぐためには全ケースが最適であるが、1点を除きすべて全ケースで形式、年代による差は認められない。シートピンはパラレルループ形に

は設置がなく、U形、ダブルループ形にのみ設置されている。ドレスガードは昭和49年以降標準装備となったといえる。

車輪径は今回調査に用いた自転車では20インチ3台、22インチ2台、24インチ5台、25インチ1台、26インチ12台、前輪・後輪が22・26インチ1台である。カタログでは20インチ100種、22インチ248種、24インチ704種、25インチ4種、26インチ1093種、27インチ185種、前輪・後輪が24・26インチ30種、22・24インチ24種、22・26インチ7種、20・24インチ3種である。

#### 9. 女性用自転車の生産台数の推移

各種統計<sup>15)</sup> 上において女性用自転車の生産台数は求められていない。このため、本稿では日本自転車産業協会<sup>16)</sup> 並びに自転車産業振興協会<sup>17)</sup> による各車種の生産台数値に各車種の男女販売比率を掛けて実用車<sup>18)</sup>・軽快車<sup>19)</sup>・ミニサイクル<sup>20)</sup> の女性用自転車生産台数の数値を求めた。このため、推移は昭和36年から平成7年までである(表3)。昭和37年、41年、昭和51年～53年・平成2年～5年だけ減少し、その他の期間は増加である。

また昭和44年から平成7年までの女性用自転車生産台数をフレームサイズ別、年齢別<sup>21)</sup> に表4に示した。

24インチ以下が昭和49年まで増加した後26インチとの推移関係を見ると39歳以下は台数の値は異なるもの各年齢代とも逆関係の同傾向を示している。これに対して40歳以上も26インチは他の年齢代と同傾向であるが、24インチ以下だけは増加を続けている。

#### 10. 昭和30年代における形式、形態変化と普及との関係

昭和30年代の形式は平行ループ形だけで昭和20年代以前と変化はない。形態はハンガからダウンチューブ上端までの長さ、ホイールベースの長さ、ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さは変化がないため、乗車の際の足の上げ、自転車の横の大きさは変わらない。ヘッドチューブの長さ、シートチューブの長さの減少が車体を低重心化させている。車体の重量も軽量となり22.3kg(3台平均)は男性用ダイヤモンド形自転車24.3kg(7台平均<sup>22)</sup>)と比較しても軽い。すでに拙稿<sup>23)</sup> で前カゴの普及と自転車業界の販売方針から女性用自転車の販売占有率の上昇を論じたが、低重心化、軽量化という変化条件も含めて20～30歳代前半の利用率の上昇につながり女性用自転車の販売占有率が昭和36年の17.9%から39年の30.7%まで上昇<sup>24)</sup>、自転車利用者の男女別割合で女性が昭和33年の33.3%<sup>25)</sup> から39年の38.8%<sup>26)</sup> に増加、さらに男性で女性用自転車を利用する人の割合が昭和39年で64.2%<sup>27)</sup> に達したと推察することができる。

#### 11. 昭和40～60年代における形式、形態変化と生産台数の推移との関係

昭和41年に22インチ以下のミニサイクルと称するU形が登場したが、このU形と平行ループ形の2形式の年代別購入台数割合を拙稿<sup>28)</sup> では自転車業界の販売方針、デザイン性、車体重量から論考した。そこで本稿では生産台数の推移を車体の形式、形態の変化から考察する。生産台数を各種統計<sup>29)</sup> では車輪径24インチ以下と26インチに分けているため、本稿でもこの分類に従い、24インチ以下と26インチに分けてフレーム各種サイズの年代別変化の推移を見るとハンガからダウンチューブ上端までの長さが24インチで昭和50年代に最大11cm増加して26インチと同じになったことと前カゴの容積以外の値には24インチ以下と26インチでそれぞれ年代別変化に差が認められない。

次にフレームの形式別に比較してみる。昭和40年代の26インチ平行ループ形を昭和3

0年代と比較するとそれぞれ最大値でハンガからダウンチューブ上端までの長さは8cm、ホイー

表3 女性用自転車生産台数の推移

	昭和36年	昭和37年	昭和38年	昭和39年	昭和40年	昭和41年	昭和42年
年間生産台数(台)	3152193	3209649	3154930	3212466	3125792	3656959	3877681
実用車(台)	693482	577737	533183	446533		95081	
軽快車(台)	564243	715752	832902	986227		1055861	
ミニサイクル(台)							
女性用車計(台)	1257725	773489	1366085	1432760		1150942	

	昭和43年	昭和44年	昭和45年	昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年
年間生産台数(台)	4013019	4278040	4528741	4947797	7080513	9411881	7689848
実用車(台)	216703	175400	140653	125426	115102		92246
軽快車(台)	1095554	1073788	1141408	899977	984105		876408
ミニサイクル(台)		81283	330598	752064	1614357	2806093	2359427

	昭和50年	昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年	昭和56年
年間生産台数(台)	5971586	6309967	6334382	5868854	6268353	7083431	6601107
実用車(台)	52846	60668	54031	55080	46239	51610	76075
軽快車(台)	540069	596888	535915	543603	535078	557832	562644
ミニサイクル(台)	2066339	2101978	2042545	2078414	2265452	2399573	2545654
女性用車計(台)	4024849	2759534	2632491	2677097	2846769	3009015	3184373

	平成1年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
年間生産台数(台)	7792401	7968825	7447850	7285546	6857995	6702204	6579655
実用車(台)	25501	22541	15337	13841	16376	13954	16584
軽快車(台)	3155265	3357835	2865168	2869085	2774918	2986031	3224360
ミニサイクル(台)	2065005	1822351	1426114	1196645	991336	970226	1022242
女性用車計(台)	5245771	5202727	4306619	4079571	3782630	3970211	4263186

	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年	昭和63年
年間生産台数(台)	6532291	7039001	6810156	6784718	6583291	7378898	7508926
実用車(台)	3933	30354	28505	19960	19473	22459	23431
軽快車(台)	608320	736639	798574	882552	1138043	1919501	2583813
ミニサイクル(台)	2809516	2931609	2870594	2753252	2687080	2569912	2191785
女性用車計(台)	3421769	3668248	3697673	3655764	3844596	4511872	4799032

引用文献 15) 16) 17)

表4 年齢別・フレームサイズ別女性用自転車生産台数の推移

## 16～19歳

	昭和44年	昭和45年	昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年	昭和51年	昭和52年
25インチ以上	443474	451998	316792	329675		257664	152299	170710	158095
24インチ以下	30156	88270	218099	587626		939052	797607	876525	870124
	昭和53年	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年
25インチ以上	174497	171225	191894	198051	281044	364636	367344	421860	580402
24インチ以下	920737	903915	979026	1008079	1272711	1278182	1220002	1142600	1112451
	昭和62年	昭和63年	平成1年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
25インチ以上	1038450	1511531	1927867	2081858	1764943	1778833	1728774	1815507	1963635
24インチ以下	1043384	883289	846652	697960	474896	303948	222059	172700	188093

## 20～29歳

	昭和44年	昭和45年	昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年	昭和51年	昭和52年
25インチ以上	335021	328726	229494	258820		281327	177143	188617	166670
24インチ以下	26254	120668	295561	579554		759735	675693	712571	602551
	昭和53年	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年
25インチ以上	157101	125743	126070	123219	119231	154694	179679	187101	227609
24インチ以下	608975	564098	575898	590592	609665	650817	631531	567170	588471
	昭和62年	昭和63年	平成1年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
25インチ以上	374303	439248	501687	507033	426910	438970	421788	441933	464308
24インチ以下	544821	471234	390286	333490	266683	224969	171501	134861	130847

## 30～39歳

	昭和44年	昭和45年	昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年	昭和51年	昭和52年
25インチ以上	257709	239696	267293	309993		298855	191724	216073	195073
24インチ以下	20321	88270	194033	389060		592216	543447	464537	524934
	昭和53年	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年
25インチ以上	186999	135910	113240	114779	97940	103866	122980	142091	166154
24インチ以下	500898	496134	465517	532042	505713	536484	533930	564417	526668
	昭和62年	昭和63年	平成1年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
25インチ以上	266811	325560	359700	372720	326629	284039	263617	304575	303090
24インチ以下	498563	425206	386156	353536	285223	254885	204215	204718	194226

## 40～49歳

	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年
25インチ以上	57253	74192	73706	64482	63351	75865	72369	88767	124768
24インチ以下	172174	223160	254565	252856	281434	289930	289091	263334	244142
	昭和63年	平成1年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	
25インチ以上	157613	189316	201470	171910	163538	160945	194092	216032	
24インチ以下	195069	202370	205926	183969	179497	152666	170760	185026	

## 50～59歳

	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年
25インチ以上	21938	30681	29820	26766	27256	34339	37067	45522	61424
24インチ以下	63433	83985	89098	92714	99675	111953	112883	110170	107936
	昭和63年	平成1年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	
25インチ以上	72347	94658	107451	103146	100418	105447	125413	151545	
24インチ以下	103014	103250	116630	122646	122058	121934	146504	172759	

## 60歳～

	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年
25インチ以上	6956	7810	7877	6083	8103	9583	12356	14795	23034
24インチ以下	22655	26395	30548	33714	38111	37318	38546	40306	48828

	昭和63年	平成1年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
25インチ以上	33590	37863	43652	42978	51644	52723	62707	83833
24インチ以下	43836	49560	49203	57045	70602	82281	106725	129825

引用文献 15)

ルベースの長さは4cm、ヘッドチューブの長さは10cm短くなり、小型化による低重心化が進んでいるがその他の値は変わらない。

昭和40～60年代の24インチ以下のU形を昭和40年代の平行ループ形と比較するとそれぞれ最大値でハンガからダウンチューブ上端までの長さが13cm、シートチューブの長さが15cm、ホイールベースの長さが19cm、ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さが7cm短く、重量は7kg軽く、さらなる低重心化、軽量化になっている。また、サドルの高さを簡単に調節できるシートピンが初めて装着され標準化された。これらの変化は年齢を問わずに乗降が容易に、かつフラ付きが減少したことを示しており、高年齢代女性の新たな利用と男性の女性用自転車への移行を促したといえる。

このことは自転車に乗ることのできる女性の割合が昭和43年<sup>30)</sup>と昭和51年<sup>31)</sup>と比較すると、30歳代は78%が95%に、40歳代は63%が94%に、50歳代は34%が58%に増加していること、26インチ軽快車生産台数の男性用と女性用の比率で男性用が昭和30代の60%台が昭和41年に50%を切り、昭和43年以降10～20%台を推移していること、生産台数において男性用ダイヤモンド型実用車の減少と26インチ平行ループ型の増加、さらにU形の登場後平行ループ形を抜いて昭和40年代に急速に伸びていったという形式の変化からも推察することができる。

さらに大手メーカーである日米富士自転車とブリヂストンサイクルの昭和45年以降のカタログから車輪径と形式による年度別車種数を調べると平行ループ形は昭和57年まで26インチのみで、58年から24インチを含むことになる。U形は48年から20インチの他に22、24、26インチへ広がりが生じている。さらに昭和51年から24インチと25インチのダブルループ形が登場し<sup>32)</sup>、昭和55年から26、22、20インチへ広がり各サイズごとの車種数も含めて女性用自転車の主流の形式になっている。

そのダブルループ形の昭和50～60年代における26インチのフレームサイズを基準にして同時代の24インチと昭和30年代の平行ループ形とで比較すると、26インチは昭和30年代の平行ループ形よりは小型化、軽量化になっているが、24インチ以下との間でも差が生じている。26インチと24インチ以下の昭和50年代における生産台数の差は24インチが26インチより形態・車種の多様と小型化、軽量化によると推察することができる。しかし、24インチ以下と26インチの生産台数の差が昭和59年から縮小し、昭和63年の逆転後、差が広がっているが40歳以上は24インチ以下も引き続き増加している。

ここで年齢別生産台数の推移と男女の身長<sup>33)</sup>との関係について昭和50年から平成7年までの20年間を5年毎の値として相関係数を求めたのが表5である。これより女性は男性より各年齢代とも身長の伸びとの相関関係が強いことがわかる。これをダブルループ形のフレームサイズ変化から見ると昭和50年代24、25インチと昭和60～平成1年代26インチの比較においてそれぞれ最大値でシートチューブの長さが5cm、ハンガからダウンチューブ上端までの長さが6cm、ホイールベースの長さが9cm長くなっている。U形のサイズが22インチから24～26

インチへと移行していることと、高インチでもU形、ダブルループ形にはサドルの高さを簡単に調節できるシートピンの設置が身長を問わなくなってきたことから26インチの生産台数の伸びにつながっていると推察される。

また24インチ以下が50歳以上は一貫して増加しているのは、平均身長の差であると推察できる。すなわち昭和60年において20歳と比較して50歳代は女性で7.4、男性で8.8、60歳代は女性で9.3、男性で10.8cm低く、この値は26インチと24インチの形態各種値の差よりも大きい。

表5 年齢別生産台数と男女の平均身長との相関関係

年代	自転車の車輪のサイズ	相関係数
16～19歳	25インチ以上	0.91
	24インチ以下	-0.73
20～29歳	25インチ以上	0.80
	24インチ以下	-0.87
30～39歳	25インチ以上	0.83
	24インチ以下	-0.96
40～49歳	25インチ以上	0.93
	24インチ以下	-0.75
50～59歳	25インチ以上	0.99
	24インチ以下	0.86
60～69歳	25インチ以上	0.98
	24インチ以下	0.91

年代	自転車の車輪のサイズ	相関係数
16～19歳	25インチ以上	0.74
	24インチ以下	-0.57
20～29歳	25インチ以上	0.78
	24インチ以下	-0.87
30～39歳	25インチ以上	0.60
	24インチ以下	-0.78
40～49歳	25インチ以上	0.91
	24インチ以下	-0.56
50～59歳	25インチ以上	0.94
	24インチ以下	0.98
60～69歳	25インチ以上	0.85
	24インチ以下	0.75

左：女 右：男 引用文献33)

## 1.2. 平成年代における形態変化と利用との関係

車体の重量が大きくなるとハンドルに加える手の力とサドルに加える腰の力に大きさが必要となり、バランスをとるのが難しくなるため、昭和5年の26kgから昭和50年代の17kgまで減少傾向にあったが、60年以降は広範囲になっている。

また各形式の形態変化について平成10年代以降を昭和60年代平成1年代で比較するとそれぞれ最大値でU形はシートチューブの長さは2cm、ハンガからダウンチューブ上端までの長さは12.5cm短くなり、ホイールベースの長さは13cm、ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さは6cm長くなり、ヘッドチューブの長さは広範囲化している。ダブルループ形はシートチューブの長さが広範囲化、ホイールベース、ヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さ、ハンガからダウンチューブ上端までの長さとは変化なしである。

昭和62年に幼児用座席がハンドルの左右のグリップの間に設置されている自転車が1社から発売され、その後の幼児用座席の改良が進んだ<sup>34)</sup>ことで、平成9年から11年にかけて他社が相次いで発売を開始した<sup>35)</sup>。形式はすべてU形である。生産台数は公表されていないが各社とも車種数が増加している<sup>36)</sup>。幼児乗せ自転車は幼児用座席の設置によるペダルをこぐ際の足と車体の接触を防ぐためにホイールベースの長さ及びヘッドチューブ上端部とサドル下までの間の長さが長くなっている。またU形の中でも重量が大きいため短時間でバランスを崩さずに乗車出来るように足の上げを小さくしてサドルを低くする設計としてハンガからダウンチューブ上端までの長さを短くし、前輪と後輪の大きさに2インチの差をつけることで前輪上にかかる負荷に対する重心の低下を導いている<sup>37)</sup>。

ダブルループ形でシートチューブが長くなっているのは30歳代の平均身長が昭和56年と比較して平成12年で4.3cm、21年で4.8cm高くなっていることによると推察できる。

## 1.3. まとめ

国産女性用自転車の形式と形態変化が普及状況にどのように影響しているのか、その関連性を試みた。形式、形態、車輪径は大正期に製造が始まって以降昭和30年までほとんど変化がないため、生産台数統計のみならず男女別利用状況調査もなかった。昭和31年に形式は変わらないが形態の変化が始まり、ハンドルとサドルの高さを小さくして車体の重心を下げた自転車が登場し、男女別利用状況調査も始まった。その後昭和40年代、50年代を通じて軽量化と重心を下げるためにハンドルとサドルの高さを含め、各種フレームサイズ並びに車輪径の縮小化と乗車時の足の上げを低下させる新たな形式が登場した。また昭和50年代以降フレーム素材が鉄からアルミニウムに移行したことによる軽量化も含め、30歳代以降の年代でも安定した走行が可能となったため24インチ以下の新しい形式であるダブルループ形を中心とした生産台数が昭和58年まで増加した。その結果、性別では女性の乗車可能率が高くなり、男性の利用も増加、年齢では40歳代以降は昭和59年以降も増加を続け普及した。さらに平均身長の変化にも対応することで、26インチが昭和61年114万台から平成2年336万台に急増、10歳代の占める割合が51%から62%、平成元年から27インチも登場した<sup>38)</sup>。この結果、女性用自転車生産台数の全生産台数(子ども車を除く)に対する割合は昭和41年から30%台、昭和49年から40%台、昭和57年から50%台、昭和62年から60%台となったが、昭和51年～52年・平成2年～5年の生産台数の大きな減少<sup>39)</sup>期に限りその割合が減少している。すなわち女性用自転車の普及が日本の自転車の普及の中心的役割を果たしたといえる。

この他、自転車に取り付けられる付属品の中でサドルの長さが昭和40年以降短くなったのは女性の体形と服装に合わせた利便性向上のためであり、後キャリアの面積は変化しないが前カゴの容積が増加傾向にあることは買い物としての利用目的に応じた利便性向上の現れであり、平成10年代以降の各種フレームサイズの広範囲化は幼児乗せ用という自転車利用の多様化の現れである。

## 引用文献

- 1) 『自転車潜在需要調査報告』 日本自転車産業協議会 P.6～7・17 1957年
- 2) 『自転車業界戦後50年』 インタープレス P.249 1995年  
丸石自転車が創業五〇周年を記念して婦人用車「記念号」を昭和31年に発売した。パンフレットには「若い奥さま方やお嬢さま方に贈る実用的な婦人車、特にお嫁入り前のお嬢さまの『お嫁入り道具』に是非加えて頂きたい車であります」とある。
- 3) 『スマートレディー』 山口自転車販売カタログ 山口自転車 1956年  
カタログには「軽くて丈夫に作られ、美容運動に非常に効果のある構造になって居り、サドルの高さは標準より低く、体に合わせて楽に乗車出来ます。お買物に御便利な取り外しが簡単で御便利な手提籠が付いています。スカート、着物等の裾が車輪に挟まれぬ様にガーネットが後泥除けに付いています」とある。
- 4) 『自転車の需要予測調査報告書昭和43年度』 日本自転車産業振興協会 P.126～129 1969年
- 5) 拙稿「昭和30年代における女性の自転車乗車率の上昇原因」 自転車文化センター研究報告書第2号 P.28～29 2009年
- 6) 拙稿「シティサイクルの誕生発展と社会文化との関わりの歴史」 自転車文化センター研究報告書第3号 P.7～10 2011年
- 7) 『自転車潜在需要調査報告』 自転車産業振興協会 P.14 1965年
- 8) 車種別年間生産台数並びに車種別男女用車の販売実績割合が昭和36年から39年までは『内外自転車情報』(日本自転車産業協会) 1961年第12号～1964年第46号に、

昭和41年から平成7年までは『自転車国内販売動向調査年間総括』（自転車産業振興協会）1967年～1996年に掲載されている。この車種別生産台数と車種別男女用車の販売実績割合を用いて女性用自転車の生産台数を求めた。以下本稿ではこの生産台数を用いた。

- 9) 『JIS 自転車・クルマいす編2000』 自転車産業振興協会 P.148 2000年  
10) 次のカタログを用いた。

『営業案内』大正9九年盛夏号（藤原商店 1920年）、『堀商報』大正12年11月号（堀商店 1923年）、『営業案内』第284号（横山商会 1923年）、『長谷川商報』大正13年12月号（長谷川商店 1924年）、『日向タイムス』第78号（日向商会 1925年）、『山崎商報』第14号（山崎商会 1926年）、『日米タイムス』ラージ宣傳号の巻（日米商店 1927年）、『NICHIBEI PRODUCTS』1934—1935（日米商店 1934年）、『富士自転車総合カタログ』（日米富士自転車 1958年～1962年・1964年・1970年～1974年・1976年・1977年・1980年・1982年～1985年・1987年～1989年）、『輪栄』第14巻第7号（松下電器 1964年）、『水谷総合カタログ』（水谷輪業 1955年）、『ブリヂストン総合カタログ』（ブリヂストンサイクル 1968年・1969年・1971年・1975年～1989年・1998年～1007年）、『ミヤタ自転車総合カタログ』（宮田工業 1970年）、『YAMAGUCHI BENNY CYCLE』（丸紅山口自転車 1972年）、『ナショナル自転車総合カタログ』（松下電器 1973年・1974年）、『丸石総合カタログ』（丸石自転車 1998年～2007年）。

- 11) 佐野裕二『自転車の文化史』 中央公論社 P.367 1988年並びに『創立三十周年記念誌』 日本自転車製造卸協同組合連合会 P.73 1986年に「昭和四〇年に国産のミニサイクルが出現した」とある。
- 12) 日米富士自転車並びにブリヂストンサイクルの総合カタログにダブルループ形自転車が初めて登場したのはいずれも昭和51年である。
- 13) 幼児用座席は昭和30年代には後付用として別売りされていたが、自転車のハンドル部に最初から搭載されたものを発売開始したのは平成3年1社、9年1社、10年2社である。
- 14) 日米富士自転車の昭和三九年の総合カタログではフラットハンドルであるが、昭和45年の総合カタログではセミアップハンドルになっている。
- 15) 『自転車統計要覧』、『自転車国内販売動向調査』（自転車産業振興協会）、『自協会会員車種別自転車統計』、『生産動態調査』（自転車協会）などである。
- 16) 『内外自転車情報』第12号～第46号 日本自転車産業協会 1961年～1964年
- 17) 『自転車国内販売動向調査年間総括』 自転車産業振興協会 1967年～1996年
- 18) 自転車産業振興協会は統計上の定義として「主に軽量運搬や商用などに使用される車で車径の呼び26、付属品を除いた重量が17kg上のものをいう」としている。
- 19) 前掲18)「主に通勤、通学、買物などに使用される車で車径の呼び26以上、付属品を除いた重量が17kg下のものをいう」としている。
- 20) 前掲18)「大人車の機構を有し、車径の呼び24以下のもの」としている。
- 21) 前掲17)に車種・性別・年齢別販売台数割合が掲載されているので、車種別生産台数にこれらの割合を用いて生産台数をフレームサイズ別、年齢別に求めた。ただし、年齢別では1967年から1978年までは30歳以上を一括りのデータで、1979年から30歳代、40歳代、50歳代、60歳以上に細分化されたデータとして掲載されている。
- 22) 前掲5) P.23

昭和26年製から昭和36年製までのフレームがダイヤモンド形と呼ばれる26インチ男

性用自転車7台の平均値で、最大重量29kg、最小重量22kg。

- 23) 前掲5) P.28～29
- 24) 前掲16)
- 25) 『富士タイムス』昭和35年盛夏号 日米富士自転車 P.2 1960年
- 26) 前掲7) P.14
- 27) 前掲7) P.14
- 28) 前掲6) P.7～10
- 29) 前掲15)
- 30) 前掲4)
- 31) 『自転車化社会に関する調査研究報告書』昭和51年度 自転車産業振興協会 P.105  
1977年
- 32) 昭和51年の日米富士自転車カタログではダブルループ形の特徴を「華麗なフレーム」、ブリヂストンサイクルカタログでは「シルエットの美しいフレーム」と表現し、パラレルループ形、U形とのデザイン性の違いを強調している。
- 33) 『国民栄養の現状』昭和30年度国民栄養調査成績 国立健康栄養研究所 1955年・昭和56年国民栄養調査成績 1983年・平成21年国民健康栄養調査報 厚生労働省 P.180～181 2011年
- 34) 昭和62年に丸石自転車が初めてハンドルの左右のグリップの間にカゴを設置し、オプションとして幼児乗せ兼用カゴも発売した。平成3年カゴの代わりに幼児乗せ専用座席を装着させた自転車を発売、座席の材質は金属製から平成6年に樹脂製に、シートベルトは2点式から平成7年に4点式にそれぞれ変更された。また平成4年には後輪径26インチに対して前輪径24インチに変更して座席の高さを下げ重心の低下を行った自転車が発売された。
- 35) 平成9年ブリヂストンサイクル、平成10年ナショナル自転車とヤマハが発売を開始した。
- 36) ブリヂストンサイクルと丸石自転車のカタログより、両社の合計車種数は平成10年12種、平成12年14種、平成18年18種である。
- 37) 平成5年丸石自転車発行のカタログには「前輪が後輪より小さくなって乗り降りの時とっても安全です」「重心が低くなって、ふらつきがさらに小さくなります」と記載されている。
- 38) ブリヂストンサイクルが平成元年にダブルループ形4種を、丸石自転車は平成8年にダブルループ形2種を発売開始した。
- 39) 内閣府の統計情報・調査結果による実質GDPの対前年度増減率は昭和31年から48年まで平均9.1%であるが、昭和49年に昭和31年以降初めて1%を切り、昭和49年から平成3年まで平均4.2%、平成4年に2回目の1%切りとなり、平成4年から平成23年まで平均0.9%である。したがって昭和51年～52年と平成3年～5年に生産台数が大きく減少した原因は経済状況によると推察される。

[謝辞]

調査に当たり、長寿自転車の谷田部克己氏には自転車を借用させていただいた。御礼申し上げます。

※ 自転車文化センター Bicycle Culture Center

日本で製作・販売された自転車のブランド名に関する調査研究―追加編―

Research on the brand name of the bicycle that was manufactured in Japan and sold.

[Additional version]

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo ※

はじめに

筆者は平成17年3月に「日本で製作・販売された自転車のブランド名に関する調査研究」（自転車文化センター研究報告書第1号）を公表し、その中で明治黎明期から昭和30年代半ばまでに日本国内で製作及び販売された自転車のうち、3110件のブランド名と1174件のマークを明らかにした。その後の新たな資料の入手と情報の提供により、370件のブランド名のマークが明らかになった。さらに新たなブランド名508件と493件のマークも明らかになったので、本稿ではこの新たに判明したブランド名を追加編として公表する。

追加データ一覧

No.	自転車名	マークの特徴	製作会社	販売会社・卸会社	製作年代	引用文献	備考
3111	ニューアイエス号	ISのイラスト	鈴市自転車製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車
3112	アイゼット号	IZK	石塚自転車製作所(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3113	アイデン号	Aの文字に羽が付いたイラスト	塩野輪業(中野区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3114	アイリス号	○の中に石の文字	丸石商会(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	婦人車
3115	アオイ号	葵の御紋	英輪社(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・子供車
3116	暁日本号	暁の文字に波のイラスト入り	コムコ輪業(奈良県大和郡山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・ツアー車・運搬車・子供車
3117	暁日本号	Nippon アカツキ	大進産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3118	暁号	暁	日本スキフト(葛飾区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3119	朝風号	ASAKAZE 飛行機3機のイラスト	大進産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3120	アキレス号	THE ACHILLES CYCLE 騎士の顔	高居商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3121	あけぼの号	曙の文字の上に羽が付いている	丸一輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・運搬車
3122	飛鳥号	車輪の中に飛鳥の文字	友田自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・スポーツ車・運搬車
3123	アスター号	☆印の中にASTERの文字	中部日本自転車工業所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・スポーツ車・運搬車
3124	アタゴ号	ATG	杉村商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・運搬車
3125	アーネスト号	Eernest Y. S. D. 王冠マーク	神山輪業(岐阜市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3126	天野輪友号	三重の輪の中に2人が自転車に乗っているイラスト	天野勝商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車

3127	ゴールドアジア号	GOLD Asia 地球のイラスト	エビス輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・子供車
3128	アライ号	Arai 鷲のイラスト	秋吉商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・運搬車
3129	アツミ王線号	ATSUMI CYCLE WORKS Aのイラスト	渥美自転車製作所(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3130	青葉号	AOBA ☆印	東洋自転車(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3131	ニューアラブ号	NEW Arab ギヤの4の1の部分のイラスト	富永商会(宇都宮市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車
3132	アラモード号	AM ARAMODE TO MODA 聖火のイラスト	友田自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3133	アルフレッド号	ALFRED	ナショナル産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3134	イースタンエメラルド号	E	丸福産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3135	伊勢号	伊勢 双頭の鷲のイラスト	丸華自転車(三重県四日市市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車・子供車
3136	一億号	壹億 ICHIOKUGO A MAKASU WORKS	天粕商会(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3137	イトーライト号	ITOLIGHT トロフィーのイラスト	伊藤自転車(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3138	井トリ号	#マークの中に鷲のイラスト	平井全商店(岡山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	運搬車
3139	岩戸号	岩戸	西川満(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3140	ホワイトインデアン号	WHITEINDEAN 騎士のイラスト	丸中商会(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3141	ウィルドゴース号	WILDGODSE F. K. I 鳥が飛んでいるイラスト	福井商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車
3142	ウカイゴールド号	UKAI TRADEMARK GIFU YANAGIHARA CO. LTD.	柳原工業(岐阜県不破郡)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3143	ウカイ躍進号	UKAI TRADEMARK GIFU YANAGIHARA CO. LTD.	柳原工業(岐阜県不破郡)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3144	ウカイV号	UKAI TRADEMARK GIFU YANAGIHARA CO. LTD.	柳原工業(岐阜県不破郡)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	スポーツ車
3145	ウカイクラウン号	UKAI TRADEMARK GIFU YANAGIHARA CO. LTD.	柳原工業(岐阜県不破郡)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	兼用車
3146	ウカイスーパー号	UKAI TRADEMARK GIFU YANAGIHARA CO. LTD.	柳原工業(岐阜県不破郡)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車・ツアー車
3147	梅トミヤ号	梅の花びらの中にT Tの両脇にMY	マルト商店(広島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3148	ウイナー号	DELUXE WINNER CYCLE W 音符のイラスト	日本ラージ(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車
3149	エイシー号	菊のイラストの中にAC	鈴市自転車製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3150	エーエス号	稲穂のイラストの中央にエーエス TOKYO SAITOWORKS	斉藤商店(足立区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3151	英興号	☆マーク	英隆自転車(江東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3152	エス号	S HIGH GRADE SANJICYCLE WORKS	三治製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3153	エスピー号	THE GOLD SB SUPERMODEL CYCLE	藤原自転車(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3154	エスピー号	SP SPECIALCYCLE	ムツミ自転車製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3155	S. Y. EAGLE	鷲の下に車輪のイラスト その中にSY	澤田商会(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3156	S. Y. CROWN	王冠の下に車輪のイラスト その中にSY	澤田商会(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3157	エチルス号	不明	ホクイン自転車(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3158	エフェル号	EIFFEL エッフェル塔のイラスト	頭司産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車

3159	江戸一号	江戸一	協成商会(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・ツアー車
3160	エヌテー号	NT	中島商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・運搬車・子供車
3161	エビスSS号	E. B. S CYCLE 3枚の手裏剣のイラスト	エビス輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3162	エムケー号	MK	三木自転車製作所(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3163	エムワイ号	ギヤマークの中にMY	吉田自転車商会(群馬県高崎市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3164	エリザ号	不明	石川政次郎商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3165	大国号	大国号	大国自転車(埼玉県幸手市)		1955年	完成車資料	運搬車
3166	王様号	王様号 OSAMA BICYCLE 王様のイラスト	熊谷商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3167	大関号	大関 OZEKI CYCLE JUNIOR 軍配のイラスト	河井商会(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3168	櫻都号	OTO CYCLE	第一自転車(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3169	櫻都号	櫻都	水谷輪業(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3170	おおとり号	おおとり OTORI CYCLE 鳥が羽を広げているイラスト	水野自転車商会(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3171	鳳号	鳳	鈴木自転車商会(愛知県豊橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3172	オーケー号	OK 龍のイラスト	オーケー商会(江東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車・スポーツ車・ツアー車
3173	オースト号	OSUTO	協成商会(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3174	オックスフォード号	THE OXFORD STRONG CYCLE	西川満(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・軽快車・ツアー車
3175	鬼天狗号	鬼天狗	正和商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3176	オーノギ号	ONO	大野儀輪業製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3177	オリオンズ号	ORIONS ☆印が3個	丸井自転車貿易(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3178	スーパーオリックス号	Oryx SUPER 牛のイラスト	頭司産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3179	オリーブ号	オリーブ オリーブの樹の中に地球が描かれている	横井商会(岡山県西大寺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3180	オールウェーブ号	All Wabe T. K. D	武田自転車(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車・子供車
3181	オールカントー号	二重丸の中にY	関東自転車工業(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3182	オールスター号	ALL STAR 鷺のイラスト	伊藤商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3183	カナヤマ号	金山	田中自転車製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3184	快晴号	快晴 鳩のイラスト	伊藤自転車製作所(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車
3185	快走車	KAISO ROYAL	横山商会(中央区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3186	快走車	THE KAISO	芦田自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車
3187	快馬号	馬の頭	オーケー商会(江東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3188	カゴメ号	不明	昇輪館工業所(文京区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3189	佳瑞号	佳瑞 Kazui	武田全弘製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3190	スーパーカツバイ号	KATUBAI	辻井商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車

3191	カメロン号	Cameron CYCLE N. M. B WORKS TRADE MARK	西川満(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3192	カーメン号	KM カーメン号 桜の花びらのイラスト	石橋商店(京都市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3193	キク号	菊のイラストの中にJBC	太陽輪業(兵庫県姫路市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3194	菊H号	□の中に菊のイラストとK	日之出興業(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車・子供車
3195	ギヤMT号	NEW M. T. Go ギヤマークの中にMT	遠山商会(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3196	菊宝号	菊のイラストの中に宝	香川商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3197	菊国光号	菊のイラストの中に国光	石河太吉商店(愛知県豊橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3198	きくきんつばめ号	菊のイラストの中に燕のイラスト	日本ラージ自転車製作所(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3199	金手号	菊のイラストの中に燕のイラスト	日本ラージ自転車製作所(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3200	菊サイコー号	菊のイラストの中に最高	小原自転車商会(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3201	菊世界号	菊世界 地球のイラスト	秋吉商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3202	菊泉号	菊のイラストの中に菊泉	和泉輪業(大阪府岸和田市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3203	菊槌号	菊のイラストの中に槌のイラスト	所勇商店(岐阜県揖斐郡)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3204	菊鶴号	不明	栗田自転車工業所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3205	ギヤケー号	GEAR-K ギヤマーク	片野自転車(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車
3206	菊鳩号	菊のイラスト 鳩が羽を広げているイラスト	泉屋渉商会(大阪府貝塚市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・子供車
3207	キクバト号	KIKUBATO 菊のイラスト 鳩が羽を広げているイラスト	富士商会(和歌山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3208	キクビシ号	ひし形をした菊のイラスト	ゼブラ販売(福岡市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3209	岐商号	ひし形の中に岐商 GIS HO BICYCLE	山内新商店(岐阜市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3210	金太郎号	Kintaro 金太郎のイラスト	コムコ輪業(奈良県大和郡山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3211	キャナリー号	THE CANRRY BICYCLE	泉屋渉商会(大阪府貝塚市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3212	キャロン号	不明	東洋自転車工業(広島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3213	急行号	不明	岡田商事(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3214	ギヤゼットデラックス号	ギヤマークの中にZ GEAR-Z DELUXE	桑原商事(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・ツアー車
3215	京栄号	二重丸の中に京	京栄輪業社(京都市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3216	京屋号	京 矢のイラスト KYOYA RINGYOSHA	京屋輪業社(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3217	協力号	協力 RENYU BICYCLE CO. LTD NEW TRADE MARK	レンユー自転車(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3218	強力号	強力 V	ヤマトヤ商店(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3219	鏡輪号	鏡輪 KYORIN CYCLE HIGHEST 鷺のイラスト	武田全弘製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3220	スーパー霧島号	KIRISIMA CHUO CYCLE	中央輪業(福岡県戸畑市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・軽快車・ツアー車
3221	金閣号	KINKAKU BICYCLE 金閣寺のイラスト	京都府自転車小売商業(京都市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3222	金星号	金星	朝陽自転車(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・子供車

3223	金鳩ホープ号	KINBATO HOPE 鳩が羽を広げているイラスト	堺輪業社(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3224	キャロン号	CARON	堺輪業社(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3225	金時号	金太郎のイラスト	能沢製作所(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3226	金波号	GOLDWAVE 波のイラスト	福井商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3227	銀光号	Ginko 銀光 SPECIAL	誠考自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3228	銀福号	二重の輪の中に福	山口商会(広島県三原市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3229	金福号	二重の輪の中に福	山口商会(広島県三原市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3230	キシモンド号	XYMOND SPECIAL CYCLE ギヤマークの中に2人のイラスト	キシモンド自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・子供車
3231	キングスピード号	KING Speed CYCLE 王冠マーク	正製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車・ツアー車・レーサー車
3232	クイン号	楕円の中に石	丸石商会(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	婦人車
3233	クイン号	QUEEN 王冠マーク	大垣軽車両製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3234	クライマックス号	Climax CYCLE 鷺のイラスト	豊島商会(兵庫県尼崎市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3235	クラウン号	CROWN 王冠マーク	安全自転車(豊島区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3236	クラウンマルジュ号	Crown	マルト商店(広島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・子供車
3237	クリチャン号	子供の顔	服部自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3238	クレジット号	王冠マーク	石塚自転車製作所(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	兼用車・子供車
3239	クローム号	円の中にム	柴田仙吉商店(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3240	グンケイ号	GUNKEI 鶴のイラスト	小澤自転車製作所(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3241	桂騎号	車輪の中に桂騎の文字 THE KEIKI CYCLE SANJO	佐野商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3242	ケーエスシー号	KS K. S. C 鷺のイラスト	角昌平商店(名古屋)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3243	ケーテーコロナ号	K. T Corona K. T. N CYCLE	片野自転車(名古屋)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3244	ケミスト号	CEMEST 人の顔のイラスト	牧野工業(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・兼用車
3245	光運号	ギヤマークに羽が付いている M	三浦製作所(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車
3246	光輝号	光輝	中島商店(名古屋)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3247	光風ケンコー号	KENKO 光風 車輪のイラスト	光風自転車(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・ツアー車
3248	光陽号	三重の円の中に光陽	三進商事(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・軽快車・ツアー車
3249	光洋号	光洋 波のイラスト	光洋輪業社(兵庫県尼崎市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3250	コクーン号	COCOON S. Z. K CYCLE SPECIAL オリーブの葉のイラスト	鈴木自転車商会(愛知県豊橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3251	高級号	高級 王冠マーク	高橋輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	兼用車・子供車
3252	国冠号	三重の円の下にK	国華商会(滋賀県八日市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3253	国光号	KOKKO スポークをアレンジしたイラスト	マルト商店(広島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3254	国振号	國振 ☆の中に帝	ハリマ自転車製作所(兵庫県小野市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車

3255	国体号	聖火のイラスト	双葉金属工業所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・子供車
3256	紅梅号	梅の花びらのイラスト	栄興社(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3257	コーヨー号	山の文字をアレンジしたイラスト	山田耕平商店(岡山県福山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3258	コロソバ号	Colombair N. M. B 音符のイラスト	西川満(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3259	宏和号	KOWA DELUXE CYCLE 鳥のイラスト	宏和自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・子供車
3260	コンガ号	Conga CYCLE BESTCYCLE ハープのイラスト	武田全弘製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3261	コンドル号	Condor 鷲のイラスト	卯月自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車・子供車
3262	強力号	強力 GORIKIBICYCLE	芦田自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車
3263	ゴールドスターKY号	G ☆マーク	朝陽自転車(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・子供車
3264	ニューサタケ号	3本の竹がクロスしているイラスト	サタケ自転車販売(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3265	サタケジュニア号	3本の竹がクロスしているイラスト	サタケ自転車販売(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車・スポーツ車
3266	サッソー号	鶴が飛んでいるイラスト	大東自転車工業(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・兼用車
3267	キングサンエー号	ギヤマークの中に3個のAが周状に描かれている	サンエー商会(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3268	サンエム号	SanM CYCLE 四重の円の上にM	丸善自転車(三重県四日市市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3269	三栄号	花びらの中に三重の円	三栄輪業社(岐阜市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3270	三輝号	三重の円 輝	三輝(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3271	三輝レディ号	三重の円 輝 SANKI LADY CYCLE	三輝(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	婦人車
3272	三犬号	SANKEN MATUNAMIWORKS 犬の顔のイラスト	松波製作所(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	婦人車・子供車
3273	三朝号	朝 三重の円	ヤマトヤ輪業社(徳島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・ツアー車・運搬車
3274	三洋号	SY	三洋商会(群馬県桐生市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3275	三立号	SANRITU S HIGH CLASS	三立自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3276	山華号	山華 MADE IN NAGOYA TRADE MARK	山中自転車工業所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3277	サンケー号	KKK SAN_K TRADE MARK SUPERMODEL	川端商会(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3278	サンスターキング号	円の左上に☆ Sunstar	サンスター自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・スポーツ車
3279	スペシャルサンスター号	円の左上に☆ Sunstar	サンスター自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・運搬車
3280	ライトサンスター号	円の左上に☆ Sunstar	サンスター自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3281	サンスターランナー号	円の左上に☆ Sunstar	サンスター自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3282	サンタクローズ号	SantaClaus サンタクローズのイラスト	服部自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3283	サンタマ号	3個の球のイラストが三角形に描かれている	手塚商店(東京都八王子市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3284	サンポウ号	三豊	三豊自転車事業(香川県三豊郡)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・子供車
3285	30号	30GO 鳩と王冠マーク	鈴木自転車商会(愛知県豊橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3286	シーエル号	CL 王冠マーク	田中商会(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車

3287	シングル号	SHIGERU	横田商店(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・子供車
3288	至高号	至高	横田商店(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3289	出世鶴号	SYUSSE TURU 鶴のイラスト	大阪自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車・ツアー車
3290	シャープローズ号	Sharp	大野儀輪業製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3291	シャープベット号	Sharp	大野儀輪業製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車
3292	ニューシャープ号	Sharp	大野儀輪業製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3293	商栄号	Shoei 車輪マーク 鳥が羽を広げているイラスト	双葉商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3294	商都号	商都 城のイラスト	日商自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3295	商友号	商友 SHOYU CYCLE	衣笠商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3296	昭代号	ギヤマークの中に昭代	都丸商店(前橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3297	進栄号	進栄	不二自転車製作所(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3298	進学号	進学号 桜の花びらのイラスト	高橋輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	兼用車・子供車
3299	新月号	THE NEW MOON CYCLE 王冠マーク	福井商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3300	シンコー号	Sinko	丸福自転車(名古屋)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3301	純光号	三重の輪の中に純	興和商会(兵庫県姫路市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3302	純正号	左二重円 右三重円 純	大産商店(大阪府豊中市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3303	スイス号	SWISS ギヤマーク	太陽輪業(兵庫県姫路市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3304	スイト号	桜の花びらの中にSuito オリーブの樹のイラスト	大垣軽車両製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3305	スキート号	THE SWEET CYCLE	辻井商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3306	スイラン号	Suiran BICYCLE E. B. S	エビス輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3307	スカイラー号	SKYLER DELUXE	田中部品製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・子供車
3308	スカープ号	白鳥のイラスト	ハリマ自転車製作所(兵庫県小野市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3309	スコープ号	Scope	牧野工業(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3310	S. S. 号	Sの中央に鈴のイラスト	鈴作商店(神奈川県小田原市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車・子供車
3311	スタッグ号	STAG 鹿の頭のイラスト	東叡社(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車
3312	スターライト号	STAR LIGHT 車輪マークの中央に☆	佐野商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3313	スーパーストロング号	THE SUPER STRONG 車輪マーク	英輪社(名古屋)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3314	スーパー号	SUPER 車輪と王冠マーク	都丸商店(前橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車
3315	スーパー号	SUPER DELUXE BICYCLE	横重本店(埼玉県川越市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3316	スーパーSH号	Super 鷺のイラスト	今井商会(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・子供車
3317	スパツ号	SPAT BICYCLE WORKS V	ニシダ自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・子供車
3318	スピアー号	スピアー	岡本商会(江東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・子供車

3319	スピードキング号	SPEEDKING BEST CYCLE 王冠マーク	服部自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3320	スポーツマン号	SPORTSMANN 聖火のイラスト	城東輪業社(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車
3321	スリーランド号	三重の円の中に輝 SA NKI THREELAND	三輝(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3322	スミス号	SUMISU	角貞吉商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3323	スリーエス号	SSS THREE' SCYCLE	高居商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3324	スリードッグ号	THREE DOGS BRAND CYCLE 3頭の犬のイラスト	衣笠商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3325	スリフト号	THRIFT TRADEMARK S	セキ商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3326	星光号	☆の中に星光	共和製作所(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・子供車
3327	星帝号	車輪のマークの中に☆ ☆の中に帝	ハリマ自転車製作所(兵庫県小野市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3328	セイフ号	SF	清家商会(高知市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3329	セエコー号	Seiko CYCLE	山登製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3330	世界王号	王 地球のイラスト 王冠マーク	香川商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3331	世界長号	Sekaicho 地球のイラスト	頭司産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・兼用車・軽快車・スポーツ車
3332	セキネC. S. 普及号	CS	関根自転車工場(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	兼用車
3333	セキネ記念号	CS	関根自転車工場(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3334	セキネアスカ号	CS	関根自転車工場(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3335	セキネカイウン号	CS	関根自転車工場(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3336	ゴールドセーフ号	GOLD SAFE 燈台のイラスト	長谷川商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3337	セフテー号	SFT SFETY CYCLE HOBO 車輪マーク	ホボ商会(栃木県足利市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3338	セブンスター号	SEVEN Star CYCLE ☆	サンエス輪業工作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3339	セプター号	CEPTER	石河太吉商店(愛知県豊橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3340	セミット号	Semmit YAMAZAKI TOKYO	セミット自転車(豊島区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3341	スーパーセラフ号	Seraph 馬の頭のイラスト	水谷輪業(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・軽快車・ツアー車・レディスポーツ車
3342	ゼルマン号	Z MARUZEN	丸善商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・軽快車・運搬車・子供車
3343	セレクトキング号	S. T. King BESTCYCLE 王冠マーク	坂東製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3344	泉国号	泉国	泉屋商事(高知市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3345	センター号	Center CYCLE	加藤商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車・子供車
3346	セントラル号	CENTRAL	角貞吉商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3347	千成号	SENNARI 瓢箪のイラスト	竹川商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3348	千羽鶴号	千羽鶴 鶴のイラスト	中島商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3349	全勝号	車輪マークの中に全勝	泉屋渉商会(大阪府貝塚市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3350	全盛号	全盛 ZENSEI T. K. O. WORKS 鳩のイラスト	徳田輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車・子供車

3351	セロリー号	CELORY CYCLE	大島工業(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3352	双栄号	双栄 FUTABA SOEI CYCLE	双葉商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3353	象号	不明	横山商会(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3354	ダイフク号	DAIFUKU D	横山産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3355	大輝号	大輝 スター ☆	大沢商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・兼用車
3356	大宝号	大宝 Daiho 小槌のイラスト	蓮田商店(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3357	タイム号	Time	牧野工業(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・運搬車・子供車
3358	タイラント号	「乗」の文字をアレンジしたイラスト	杉村商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3359	高砂号	高砂 TAKASAGO	土肥産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・子供車
3360	高千穂号	高千穂 TAKACHIHO	宮崎自転車(宮崎市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・運搬車
3361	高嶺号	S. M. T. SAMIT BICYCLE TOKYO 山のイラスト	セミット自転車(豊島区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3362	ダンボ号	ダンボ KAWAMURA	川村産業(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3363	多摩王号	TM	田島商店(東京都立川市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車・ツアー車・子供車
3364	玉櫻号	玉櫻	岩田自転車商会(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3365	ダイヤル号	DIAL ダイヤル式電話のイラスト	西川満(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3366	大黒号	大黒のイラスト	秋吉商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3367	ダイナミック号	Dynamic	明倫社(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3368	大日本号	大日本 DNB GUARANTEED D. N. B. WORKS	大日本機械工業(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3369	ダイヤコメット号	DIA COMET 正十二角形	ダイヤ自転車商会(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・運搬車
3370	ダイヤZ号	ひし形の中にZ	丸善商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3371	駝鳥号	不明	横山商会(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3372	ダブルエイト号	8. 8.	丸栄商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3373	ダム号	Dam ひし形	ハリマ自転車製作所(兵庫県小野市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3374	チェリー号	Cherry 花びらと矢のイラスト	大和輪業社(奈良県大和郡山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3375	チグサ号	チグサ Chigusa	伊藤正一商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3376	中外号	C. N. C 黒円の中にI	脇野製作所(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・子供車
3377	千代鶴号	車輪マークの中に鶴・富士山・太陽のイラスト	千代鶴商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3378	ツイス号	Twais BEST CYCLE 王冠マーク	秋吉商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3379	月鶴号	ツキヅル 高級車 CYCLE 鶴のイラスト	三協商事(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3380	筑波号	二重の輪の中に山のイラスト	常盤輪業(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3381	ツジイ号	三重の円 縦横それぞれ1本の直線	辻井商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3382	ツルミネ号	ギヤマークの中に十文字	戸波商会(鹿児島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・子供車

3383	帝輪ユース号	テイリン号 帝 TEIRIN BICYCLE 車輪のマークの中に「帝」の文字	中村自転車商会(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3384	テーエヌ号	TN	大谷産業(広島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3385	スーパーテーパー号	チューリップのイラストの下にV	大原輪業社(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・ツアー車
3386	天号	不明	鈴木商店(栃木県足利市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3387	天白号	天白 TENPAKU 鳳のイラスト	大島工業(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3388	天聖号	三重の円の中に天聖	天王寺自転車リヤカー(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・運搬車
3389	天平号	天平	奈良県自転車(奈良県橿原市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3390	天理号	TENRIGO	桑原政治商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3391	東京バット号	不明	山田耕平商店(岡山県福山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・運搬車・子供車
3392	東京クライス号	CHRYSLER TUOR CCL EY NIITA CYCLE	ニッタ軽車工業(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3393	当選号	車輪マークの中に当選	桑原政治商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3394	トッコ一号	不明	丸石商会(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3395	トッピー号	不明	横山商会(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3396	トミヤ号	トミヤ 2個の車輪マーク	マルト商店(広島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3397	富山号	富山 TOMIYAMA CYCLE K. K. C. CYCLE WORKS	KKC自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車
3398	トヨハツ号	不明	桑原政治商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3399	ドーブ号	地球のイラストの中に小鳥	河合輪業(兵庫県小野市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・運搬車
3400	プレーヴナイト号	MHC	上原商会(京都市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3401	ナイトデラックス号	三重の円の中に2本の剣のイラスト	天野勝商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・ツアー車・子供車
3402	ニコニコ号	大黒様のイラスト ニコニコ	ニコヤ輪業社(香川県観音寺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3403	錦号	櫻の花びらの中に錦	鈴市自転車製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3404	20世紀号	20Seiki CYCLE	不明		1958年	フレーム資料	兼用車
3405	日商号	商	日商自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・子供車
3406	日商M. V. P. 号	M. V. P.	日商自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3407	ニチナオ号	NICHINAO	日直商会(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3408	ニューデー号	New Day	ワキタ商工(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3409	ニールック号	new LOOK F. B. C.	藤原自転車(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3410	二和菊号	車輪の上半分のマーク2	小林フレーム製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・軽快車・子供車
3411	稲米号	稲米 NOYONE NOK ANEJIRO	苗加米次郎商店(富山県高岡市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・運搬車
3412	ノース号	EE	北川輪業社(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3413	ローヤルノートン号	Norton ROYAL ギヤマーク	ノートン自転車(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3414	ブックノーベル号	MODEL CYCLE 本とロウソクノイラスト	加藤商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車・子供車

3415	ハイブリッジ号	HIBRIDGE HB 王冠 マーク	高橋輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・子供車
3416	白蘭号	HAKURAN 白蘭	山際商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車・運搬車
3417	ハセガワの自 転車	HS	長谷川自転車(豊島 区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	不明
3418	旗風号	不明	伊藤自転車製作所(台 東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	不明
3419	ハタ印号	S. I.	今井商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	子供車
3420	蜂BEE号	蜂のイラスト	明倫社(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	子供車
3421	初鳥号	HATTORI 車輪マーク 自由の女神像	服部自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3422	ハッピー号	MARUZEN M	丸善自転車(三重県四 日市市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・ツアー 車・運搬車
3423	ハート30号	ハート形の中に30	ハリマ自転車製作所 (兵庫県小野市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3424	花鶴号	花びらの中に鶴のイラスト	伊藤自転車(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・運搬車
3425	ハーブーン号	Harpoon KARDOONBR AND 映写機のイラスト	玉出商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・運搬車
3426	ハネトモエ号	TOMOEGO 羽のイラスト	ノートン自転車(千代田 区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3427	パープル号	PUPPLE P 六角形	武田全弘製作所(大阪 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車
3428	キングハレヤカ 号	BB W	岩井商会(京都市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車
3429	繁栄号	繁栄	滝沢商会(滋賀県長浜 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・ツアー車・運搬車
3430	白馬号	白馬号 白馬のイラスト	滝沢商会(滋賀県長浜 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・ツアー車・運搬車
3431	ハヤシマの自 転車	ハヤシマの自転車	林屋商店(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車・運搬車・子供車
3432	ハリケン号	不明	定製作所(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	不明
3433	ハンド・トップ号	HAND TOP	坂東製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3434	パーカー号	PARKER P	中谷自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車
3435	パール号	PEARL KING	川崎商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3436	パール号	Pearl パール ギヤ マーク	ホツミ自転車(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3437	パールスター 号	ARLSTAR ☆	出来鉄工所(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3438	シャープパイ ロット号	PILOT 子どもの顔	杉村商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	子ども車
3439	バリア号	バリア Varia MISSIO N CYCLE V	バリア自転車製作所 (京都市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	特殊車
3440	ジュニアパイ ロット号	JUNIOR PILOT SU PER CYCLE	ワニ製作所(堺市)		1958年	フレーム資料	子供車
3441	萬乗号	萬乗 Banjyo 竹のイラスト	竹川商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ 運搬車
3442	ハヤブサ号	隼 H H. Y. B. S	ピース自転車製作所 (堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ 車・子供車
3443	日高号	日高	結城商会(江戸川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3444	ミスヒトミ号	Miss Hitomi 鷺のイラスト	豊島商会(兵庫県尼崎 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車・運搬車
3445	ヒロシマサクラ 号	桜の花びらの中に羽の 付いた円	さくら輪業(広島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ス ポーツ車・ツアー車・運搬車・子供車
3446	ヒトミ櫻号	HITOMISAKURA 鷺 のイラスト	さくら輪業(広島市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車

3447	ヒロム号	HIROMU	ヒドリ自転車製作所(葛飾区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	郵政省指定車
3448	ヒナタ号	日向	日向商会(大田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3449	日の旗櫻号	日の旗櫻 櫻の花びら	中矢徳一(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3450	百万弗号	百万弗	広瀬自転車商会(東京都青梅市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3451	ピカー号	PIKAICHI I	三木自転車製作所(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・運搬車
3452	ピースベル号	Peace CYCLE 鷺のイラスト	美馬商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3453	ピープル号	People CYCLE 双	双葉商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3454	ビエーワン号	AV1	朝陽自転車(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・子供車
3455	富王号	富王 龍のイラスト	甲輪自転車(豊島区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3456	富士進出号	進出 富士山 NICHIB EI FUJI CYCLE	日米富士自転車(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3457	富士新日本号	Fuji Cycling 富士山	日米富士自転車(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車
3458	二羽号	2枚の羽根	日本スキスト(葛飾区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3459	武勇号	武勇	大和輪業社(奈良県大和郡山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3460	ブルーリボン号	BLUE Ribbon	田中部品製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車
3461	キングブロンド号	KING BLONDIE ブロンドイ M. K	桑原政治商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3462	MKブロンド号	MK Blond CYCLE ギヤマーク	桑原政治商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・ツアー車・運搬車・子供車
3463	プラネット号	PLANET CYCLE 地球のイラスト	桑原政治商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3464	プラネット号	PLANET BICYCLE 地球のイラスト	コムコ輪業(奈良県大和郡山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3465	平光号	平光	今城製作所(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3466	ベスパ号	不明	河井商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・子供車
3467	ヘルメススター号	HERMES STAR 車輪と王冠マーク	南星商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・運搬車
3468	スーパーヘルメス号	SUPER HERMES 鷺と車輪と☆のイラスト	南星商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3469	ヘルメス幼年号	YONEN HERMES 車輪と王冠マーク	南星商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3470	ベティ号	Betty	東洋自転車(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3471	ベル号	BELL CYCLE 45 4個の鈴のイラスト	勇萬製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車
3472	ペン号	TRADEMARK 2本のペンと鷺のイラスト	有元製作所(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・ツアー車
3473	宝櫻号	花びらの中にH	第一自転車(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・子供車
3474	北陽号	北陽 HOKUYO	酒井自転車(福井市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3475	北海雪印号	HOKKAI Snow CYCLE 雪氷のイラスト	武田自転車(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車・子供車
3476	北極号	HOKKAI Snow CYCLE 雪氷のイラスト	武田自転車(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車・子供車
3477	ホクシン号	不明	ホクシン自転車(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3478	ホワイトリリー号	WHITE Lily ユリのイラスト	山本商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車

3479	マイカー号	MYCAR THE CYCL E	芦田自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ スポーツ車・ツアー車
3480	マイマミ号	ZM MARUFUKU	丸福自転車(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車・運搬車・子供車
3481	マウンテンチェ リー号	山と桜の花びらのイラスト	山崎輪業社(神奈川県 茅ヶ崎市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3482	マスラオ号	マスラオ 車輪マークの 中にギヤマーク	中谷自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3483	マックス号	MAX	堺輪業社(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・子供車
3484	マルイ号	井 王冠マーク・羽のイ ラスト	丸井自転車貿易(神戸 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	子供車
3485	マルキ号	MARUI BICYCLE 井 車輪マーク	塩野輪業(中野区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポー ツ車
3486	丸菱号	M. B ひし形	和泉輪業(大阪府岸和 田市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツア ー車・運搬車・子供車
3487	マルミ号	美 マルミ 鶴のイラスト	三業商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車・運搬車
3488	マルミツ号	満	磯田商店(愛知県豊橋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3489	萬世号	犬の顔のイラスト	萬世商事(千代田区)		1958年	フレーム資料・全国完 成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車・子供 車
3490	マルハ号	MR	長谷川自転車工場(台 東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車
3491	ミサイル号	不明	三輝(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	不明
3492	ミサイルスター 号	Missele star DELU XE 人工衛星のイラスト	杉田産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・軽快車
3493	ミサイルボーイ 号	Missele boy 人工衛星に子 どもが乗っているイラスト	杉田産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	子供車
3494	ニューミニ スター号	桜の花びらの中にM	丸和製作所(足立区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	ツアー車
3495	都鶴号	都鶴 MIYAKOZURU 鶴のイラスト	土肥産業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ スポーツ車・子供車
3496	ムーンスター号	Moon Star 月と星の イラスト	深谷産業(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポー ツ車・ツアー車・運搬車・子供車
3497	ムーンデアー号	MOON DEER CYCL E 鹿のイラスト	近江屋商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	ツアー車・子供車
3498	メイオー号	桜の花びらの中にM	桑原政治商店(大阪 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車・ 子供車
3499	ニュー明快号	MEIKAI	メイカイ商会(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ スポーツ車・ツアー車
3500	名山号	名山 MEIZAN 山のイ ラスト	卯月自転車製作所(大 阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3501	メーサー号	MASER	エビス自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポー ツ車
3502	メッカ号	不明	鈴木茂一商店(愛知県 豊橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	不明
3503	メーツ号	メーツ MEETU SHIN BASHI 2頭のライオン	新橋自転車工場(港 区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車
3504	明德号	ギヤマークの中にTM	明德輪業社(葛飾区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3505	名鳥号	Meicho CYCLE YC	葛城製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツア ー車・運搬車
3506	明風号	明風 MEIFU	三治製作所(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車
3507	名門号	二重の円に縦線1本 W	大久保製作所(豊島 区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車
3508	明友号	不明	明友製作所(栃木県河 内郡)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	レーサー車
3509	矢雲号	雲 ヤクモ YAKUMO 矢のイラスト	吉豊商店(墨田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3510	柳川クイン号	QUEEN TRADEMA RK 王冠マーク	柳川商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツア ー車・運搬車・子供車

3511	ヤンマー号	Yonmer M	勇萬製作所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3512	山口ゴールド号	Y YAMAGUCHI	山口自転車工場(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車
3513	山口シルバー号	Y YAMAGUCHI	山口自転車工場(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3514	山口スター号	Y YAMAGUCHI	山口自転車工場(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	量納車
3515	山口キング号	Y YAMAGUCHI	山口自転車工場(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3516	優賞号	優賞 2本のペンと聖火のイラスト	高橋輪業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	兼用車・子供車
3517	ユーエステー号	不明	高橋四郎平商店(宇都宮市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明
3518	ユナイト号	U nite SUPER CYCLE	美和工業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	兼用車・子供車
3519	ユニバース号	UINIVERSE SUPER BICYCLE	今井商会(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3520	ユーリス号	YOURIS Y O	ユーリス号自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車
3521	ヨシダの自転車菊号	菊のイラストの中に菊	吉田自転車製作所(北区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3522	ヨシダの自転車スタンダード号	3個の楕円が三角形になるように重なっている	吉田自転車製作所(北区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3523	ヨーデル号	YODEL CYCLE Y	藤原自転車(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・スポーツ車
3524	ヨロズ号	萬 ひし形 矢	ニシダ自転車製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・子供車
3525	クリーンライナー号	CLEAN LINER 野球のボールのイラスト	井上商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車
3526	ローヤルライラック号	ROYAL Lilac CYCLE	藤原自転車(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車
3527	ラッキーセダン号	ラッキーセダン PRINCE CYCLE 王冠マーク	モリモト自転車(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3528	ラッキーホース号	不明	栗田自転車工業所(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3529	ラムール号	Lamour 羽を広げた鳥のイラスト	日商自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3530	リバースメル号	三重の円の中にK	香川商店(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3531	リパティエー号	Liberty CYCLE	横田博商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・運搬車
3532	リバーリズム号	RIVERRHYTHM HASEGAWA CYCLE TOKYO	長谷川自転車工場(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3533	リーベ号	Liebe THE CYCLE 聖火のイラスト	石川政次郎商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3534	リリー号	LILY ひし形	山本商店(名古屋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・ツアー車・運搬車
3535	ルーキー号	Lunky CYCLE TRADEMARK	乙田製作所(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車・ツアー車
3536	3ルビー号	THE RUBY CYCLE ルビーのイラスト	大塚商事(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・子供車
3537	ルビアン号	Rの文字の下に●が2個	山登工業(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3538	レスラー号	レスラーのイラスト	川村産業(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車
3539	レーサー号	RS	石井商店(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車
3540	ロイド号	ROIDO TOKYOHAT TORI 特級	ロイド製作所(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車
3541	ロキシー号	ROXY SUPERCYCLE	武田全弘製作所(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3542	ロータス号	Lotus SUPER CYCLE 王冠マーク	リーフ自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	子供車

3543	六甲号	Rokko DELUXE 六甲山のイラスト	ヤマトヤ商店(神戸市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・ツアー車・運搬車
3544	ローヤルエース号	Royal Ace 鷲のイラスト	安全自転車(豊島区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車
3545	ローヤルピジョン号	ROYAL Pigeon 王冠マーク	レンユー自転車(台東区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポーツ車・ツアー車・運搬車
3546	ローレル号	Laurel オリーブの葉のイラスト	天進商事(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・子供車
3547	ローヤルクイーン号	羽のついた馬のマーク三	三馬自転車製作所(荒川区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	婦人車
3548	ローヤルスター号	ROYAL K 王冠マーク	川端商事(堺市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3549	ローヤルハンター号	ROYAL HANTER 車輪マーク 虎の顔のイラスト	祭本商会(堺市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3550	ローバン号	Roban	祭本商会(堺市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3551	ワイアイ号	櫻の花びらの中にYI	石橋商店(京都市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車
3552	ワイエッチ号	ワイエッチ号 yh SUPER NEW MODEL 車輪マーク	柳原工業(岐阜県不破郡)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3553	ワイエヌ号	ギヤマークの中にYN	中西自転車(名古屋市中)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3554	若宮号	若宮 弓と矢のイラスト	土岐ゴム(三重県松阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3555	ワゴン号	WAGON EBB	エビス自転車(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3556	ワンツー号	ワンツー号 MARUZEN	丸善自転車(三重県四日市市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・運搬車・子供車
4557	ALL JAPAN号	ALL JAPAN 富士山のイラスト	新日本自転車工業(兵庫県尼崎市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	レーサー車
3558	ASD号	ASD	芦田自転車(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・スポーツ車
3559	サイクロン号	BS	ブリヂストン自転車(港区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車
3560	クイーン号	BS	ブリヂストン自転車(港区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車
3561	カントリー号	BS	ブリヂストン自転車(港区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	運搬車
3562	特BS号	BS	ブリヂストン自転車(港区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	大口納入車
3563	BSジュニヤ号	BS	ブリヂストン自転車(港区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	軽快車
3564	B&S号	B&S DELUX CYCLE ☆	桑原政治商店(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3565	BK号	NIWA CYCLE ギヤマークの中にBK	二和商会(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	運搬車
3566	CBC号	S	中央自転車工業(中央区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	スポーツ車・ツアー車
3567	CNC号	C. N. C. CHUBUNIPPON CYCLEWORKS SUPER NAGOYA TOKKYO	中部日本自転車工業所(名古屋市中)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3568	DIA-S号	S	中央自転車工業(中央区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・兼用車
3569	DIC号	D. I. C 羽のイラスト	永光輪業(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・ツアー車・子供車
3570	EC号	E CYCLE	英輪社(名古屋市中)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車
3571	EG車	EG EGCYCLEWORKS	石井商店(台東区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車・ツアー車
3572	EY車	ギヤマークの中にEY	葛城製作所(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3573	FBC号	F. B. C. GO 櫻の花びらのイラスト	藤原自転車(堺市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	ツアー車
3574	FKI号	F. K. I. FUKUI CYCLE	福井商店(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	不明

3575	IG号	不明	岩田自転車商会(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車・運搬車
3576	H号	H CYCLE	長谷川商店(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車
3577	HC号	HC	田端輪業(津市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3578	HTR号	HTR	服部自転車(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・子供車
3579	JAP号	JAP 地球儀に日本が 描かれている	大塚商事(神戸市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ スポーツ車・ツアー車
3580	KIK号	kik	丸福自転車(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車・運搬車・子供車
3581	KRK号	KRK	シオノ商会(前橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー 車・子供車
3582	KRN号	KRN ケーアールエヌ 高級車	甲輪自転車(豊島区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポー ツ車・ツアー車
3583	KSC号	KSC 鷺のイラスト	角昌平商店(名古屋 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポー ツ車・ツアー車・運搬車
3584	KWI号	K. W. I. BICYCLE W	河井商会(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポー ツ車
3585	KYC号	KYC	山野皖司商店(大阪府 岸和田市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車・ 子供車
3586	MB号	石	丸石商会(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車
3587	MCK号	MCK	マグネット自転車(豊島 区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	不明
3588	M&N号	不明	早川商店(横浜市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	不明
3589	MNスーパー 号	SUPER 鷹のイラスト	中島製作所(荒川区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー 車・運搬車・子供車
3590	MS号	石	丸石商会(千代田区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車
3591	MS号	MS	牧野工業(神戸市)	マキ商店(神戸市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3592	MSC号	MS	マツヤ商会(福島県常 磐市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車
3593	MY号	MY	関口商店(前橋市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車
3594	MY号	MY 車輪マーク	山陽輪業(岡山市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー 車・運搬車・子供車
3595	MYC号	MYC 車輪と鷺のイラス ト	美和工業(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・スポー ツ車
3596	MZ号	MZ	丸善商会(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・ツアー車
3597	NGセパード号	N セパード 犬の顔の イラスト	ニッタ軽車工業(台東 区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車
3598	NTC号	NTC N. T. CYCLE T OKYO 王冠マーク	ニッタ軽車工業(台東 区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車
3599	NKY号	N. K. Y エヌケイワイ ライオンの顔のイラスト	ナカヤマ製作所(大阪 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	子供車
3600	NMB号	ギヤマークの中にMB	西川満(大阪市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車
3601	NTN号	不明	高橋商店(新潟県柏崎 市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ ツアー車・運搬車・子供車
3602	OZW号	O. Z. W. TRADEMARK 三 角形の中心に野球のボール	小沢自転車商会(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー 車・運搬車
3603	PM号	PM CYCLE REFINE D	中和輪業社(奈良県大 和高田市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・ツアー 車・運搬車・子供車
3604	S号	S	関本輪業(台東区)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー 車・運搬車
3605	SA号	菊のイラストの中にSA	秋吉商店(堺市)		1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポー ツ車・運搬車
3606	SK号	SK	牧野工業(神戸市)	マキ商店(神戸市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和 33年)	紳士車・婦人車・兼用車

3607	SKY号	SKY ギヤマーク	サンコー製作所(津市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・運搬車
3608	SY号	SY	三洋商会(群馬県桐生市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車
3609	SZK号	SZK	鈴木自転車商会(愛知県豊橋市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3610	TB号	櫻の花びらをアレンジしたイラストの中にT. B	多田商会(高松市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3611	TK号	T. K	大和輪業社(奈良県大和郡山市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3612	TK号	不明	山徳自転車製作所(名古屋市中区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車・運搬車・子供車
3613	TN号	TN	富鹿商会(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・軽快車・ツアー車
3614	TS号	オリーブ オリーブの樹の中にTSの文字が重なっている	関本輪業(台東区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・運搬車
3615	UZK号	ギヤマークの中にU. Z. K.	卯月自転車製作所(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・軽快車・ツアー車・スポーツ車
3616	YC号	YC HIGHCLASS Y. C. C. CYCLE ギヤマーク	山中自転車工業所(名古屋市中区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車・スポーツ車
3617	YK号	ひし形の中にY・K HIKING CYCLE	小松自転車製作所(名古屋市中区)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車
3618	スーパーYZ号	YZ Y. Z CYCLE	頭司産業(大阪市)	1958年	全国完成車銘鑑(昭和33年)	紳士車・婦人車・兼用車

[参考資料]

「全国完成車銘鑑」 東亜サイクル通信社 1958年

[謝辞]

長寿自転車店の谷田部克己氏には完成車、フレーム、マーク、各種カタログ等による情報提供を頂いた。この紙面を借りてお礼申し上げる。

※ 自転車文化センター Bicycle Culture Center

# 日本における自転車ロードレース『ツアー・オブ・ジャパン』の歴史 The history of the bicycle road race in Japan, about “Tour of Japan”

村山吾郎 Murayama Goro

## 1. 自転車ロードレースと「ステージレース」とは？

当センターでは、科学技術館 2 階 F 室で「自転車広場」という展示室を設け、実車の展示を通して自転車の発達と技術の変遷を来館者の皆様にご覧頂いている。

※科学技術館ホームページ <http://www.jsf.or.jp/>

※当センターホームページ展示室紹介 [http://cycle-info.bpaj.or.jp/bcc-info/bcc\\_floor.html](http://cycle-info.bpaj.or.jp/bcc-info/bcc_floor.html)

本稿では、当会が大会運営事務局を務める自転車ロードレース『ツアー・オブ・ジャパン』の歴史と魅力をご紹介するにあたり、まずは国内自転車競技を統括する(財)日本自転車競技連盟のホームページから、自転車スポーツの歴史とロードレースについて引用してひも解いてみたい。

※日本自転車競技連盟ホームページ「自転車と自転車競技の歴史」[http://jcf.or.jp/?page\\_id=6069](http://jcf.or.jp/?page_id=6069)

## 自転車の歴史

自転車は 18 世紀末ごろに発明されたと言われています。当初は前後 2 つの車輪をつけたフレームにまたがり、足で地面を蹴って進むという遊び道具でした。1813 年に前輪の方向を変えるステアリングがついて実用性が高まり(※筆者注: 一般的には 1817 年にドイツでドライス男爵が考案し、翌年特許を取得した「ドライジーネ」が自転車の元祖であると言われている)、19 世紀中ごろには簡単な駆動システムが考えられました。前後の車輪が同じ大きさで、後輪をチェーンによって動かして進むという現在とほぼ同じ形となったのは 19 世紀末です。明治初頭だったこの時期に、日本にも自転車が輸入され始め、すぐに国産化。鉄砲鍛冶だった現在の宮田工業が自転車の生産を始めたのが 1890 年でした。

1886 年には帝国大学に自転車会が発足しましたが、高価なものだったので上流階級の趣味であったり、スポーツの道具として用いられるのが主でした。しかし 1892 年に逓信省が電報配達時に使用するようになり、第一次世界大戦を機会に量産化されるようになりました。その後、第一次世界大戦後まで、自転車は運搬具や交通手段として用いられ、その方向に進化していきました。しかし 1960 年代以降、都市交通などの普及によって実用性が薄れ、欧米と同様にスポーツ機材としての活用法が主流になっています。

## 自転車レースの歴史

自転車レースは自転車が発明されてすぐに始まり、徐々に長距離化していきました。1890 年代には現在の形態のレースが始まり、1903 年にはツール・ド・フランスがスタートしました。当初は 1 日に 500km 以上も走る区間があるなど耐久レースとして争われましたが、自転車製造技術の進歩や舗装路の普及もあって、スピードを競うスポーツへと変わっていきました。

トラック競技場を使って戦う短・中距離も 1893 年には世界選手権を開催されるまでになりましたが、当時は単純に速さを競うだけのものでした。しかし走路や機材の改良によってスピードが高まると、走り方も変わってきました。ロードレースで時速 40km、短距離の瞬間速度になると 70km にもなる自転車競技では、空気抵抗の存在が大きく影響し、前走者の背後につくドラフティングが戦術として利用されるようになったのです。それともなると、さらにスリリングな戦いになるようにレースが複雑になり、それに対応した規則が生まれ、また現在にいたるまで規則の改正が続いています。

## 日本における自転車競技の歴史

明治 19 年 (1886 年) に帝国大学 (後の東京大学) の教員たちが運動をする目的で「自転車会」を設立しましたが、これが日本人によって作られたおそらく最初の自転車クラブと言われています。明治 26 年 (1893 年) には、三菱財閥の岩崎氏らが参加して「日本輪友会」という本格的な自転車クラブも設立されました。そして明治 31 年 (1898 年) に上野・不忍池で大日本双輪倶楽部が主催した日本人による初の自転車競走会が開かれることになったのです。

当時、自転車はまだ高価なもので、そのため貴族や財閥がスポンサーとなって選手を育成。選手は商社の宣伝用ジャージを着て走り、日当を受け取るというプロレーサーでした。今から 100 年も前に現在のツール・ド・フランスにそっくりなイベントが日本でも行われていたというわけです。さら

に20世紀当初に行われた長距離レースは、新聞社が拡販のために主催したというも、ヨーロッパの伝統レースとまったく同じなのです。

自転車競技はその後、1934年の日本サイクル競技連盟（後の日本アマチュア自転車競技連盟）の創立によって純粋なアマチュアスポーツとなり、多くのレースが開催されました。さらに第二次世界大戦後は復興の波に乗り、次々と大規模なレースが誕生。しかしこれらは交通状況の悪化とともに次第に縮小化されていきました。

第二次世界大戦前に誕生した初代・日本自転車競技連盟は、戦局の悪化とともにU.C.I.からの除名処分を受けましたが、戦後すぐに再加盟を認められました。その後、国際的なプロとアマ組織の分裂によって、日本プロフェッショナル自転車競技連盟と日本アマチュア自転車競技連盟に分化。前者がプロ部門の国際組織F.I.C.P.に、後者がオリンピックを頂点に持つアマ部門のF.I.A.C.に所属して活動を始めました。そしてプロとアマという垣根が全スポーツ的に取り払われていくなかで、国際組織もU.C.I.（※筆者注：『国際自転車競技連合』）に一本化され、日本の2団体も1995年にプロ/アマ統合の組織として今日の日本自転車競技連盟となったわけです。

引き続き(財)日本自転車競技連盟ホームページ「競技種目」[http://jcf.or.jp/?page\\_id=5571](http://jcf.or.jp/?page_id=5571)から、「ロードレース」と「ステージレース」を引用する。

### ロードレース

ロードレースとは、ツール・ド・フランスなどで知られる一般道を使ったレース。全選手が一斉にスタートして、着順を競う。空気抵抗の存在があるため、単独で逃げるのは相当の体力を消耗するため、各チームや各国は組織プレーを展開して、そのコースを得意とするエースを勝たせるために緻密なプレーを見せる。アトランタ（※筆者注：1996年）から、オリンピックにもツール・ド・フランスで活躍するトッププロも参加するようになった。

### ステージレース

ロード・レースはさらに、1日だけで行われるワンデー・レースと、数日間かけて競われるステージ・レースに区分される。ツール・ド・フランスに代表されるステージ・レースは、1日ごとに開催されるレースの所要時間を累計して最も少なかった選手を総合優勝者とする。（※筆者注：ツール・ド・フランスなどのステージレースは、チームで戦うのが基本である）

このステージレースの世界最高峰が2013年6月29日に100回大会を迎える『ツール・ド・フランス』である。（株）八重洲出版よりヤエスメディアムック387『ツール・ド・フランス100回



グレートヒストリー~祭りの日々~』【セルジュ・ラジェ著／宮本あさか訳】という主催者公認のヒストリーブックの翻訳版が2013年2月22日に発売された(この本は日本を含む世界9ヶ国で刊行されるという)。

著者のセルジュ・ラジェ氏は自転車レースの報道に携わってきた記者で、ツールの図版収集家としても知られる人物。1903年から2011年までを7つの時代に分けてツール史を詳述している。このたび同社『CICLISSIMO(チクリッシモ)』誌・宮内忍編集長より、当センター情報室宛1冊寄贈頂いたのでさっそく開架図書に配架。ご興味のある方はぜひご来館頂きご一読頂ければ幸いです。

自転車競技の歴史は長く、1896年にアテネで第1回オリンピックが開催された時からの正式競技であり、ツール・ド・フランスも初期は現在の大会形式とは異なるものの1903年から歴史を刻んでいる。

※大会の歴史は、フリー百科事典「ウィキペディア」『ツール・ド・フランス』でも概観頂ける。

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%84%E3%83%BC%E3%83%AB%E3%83%BB%E3%83%89%E3%83%BB%E3%83%95%E3%83%A9%E3%83%B3%E3%82%B9>

## 2. ツアー・オブ・ジャパンの前身『国際サイクルロードレース』

我が国における自転車ロードレース(ステージレース)『ツアー・オブ・ジャパン』は、1996年5月に第1回大会が開催され、2013年に第16回大会を迎えるが、その前身は1982年から1995年まで開催されていた『国際サイクルロードレース』という大会である。

この大会誕生のいきさつについて、当会の20年史(1971~1991年)より引用してみたい。

その由来は、1980年(昭和55年)11月に、議員立法に基づき『自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律』(通称「自転車基本法」)が成立したのを記念して、当会が事務局となって38の公益法人等を構成団体とする『自転車月間推進協議会』を設立(後援省庁：総務庁・警察庁・環境庁・文部省・通商産業省・運輸省・建設省・自治省※いずれも当時)し、同法律が施行された1981年(昭和56年)5月から、毎年5月を『自転車月間』と定めた事が契機である。

当時欧米各国でも自転車活用推進の機運が盛り上がっていたが、1981年5月10日に明治神宮外苑で開催された「自転車月間設定記念中央大会」では、大会副会長として新井茂当会会長が下記の大会宣言を読み上げた。

### 大会宣言

われわれは自転車を利用することが国民生活の利益増進に大きく貢献することを確信し、自転車月間設定の趣旨を実施するため、

- 一、自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場整備に関する法律の明示するところにしたがい、自転車の乗用環境の整備促進に最善の努力を傾注することを誓います。
- 一、自転車乗用者の交通ルールの遵守と乗用マナーの一層の向上をはかることを誓います。

初年度の自転車月間は、中央大会のほか、全国20ヶ所で自転車を中心とするさまざまな催しが開かれたが、1982年(昭和57年)5月に第2回目の自転車月間の最も大きなイベントとして、第1回国際サイクルロードレース大会は5月9日(日)に東京大会が、同16日(日)に大阪大会が開催された。

この大会は、(財)日本アマチュア自転車競技連盟・朝日新聞社・自転車月間推進協議会の三者の共催のため、マスコミの大きな取材陣によって華々しくテレビ・ラジオ・新聞などのマスメディアに取り上げられることになった。しかし、大都市内のメイン道路を利用する、マラソンを始

めとする諸競技は原則として認めないという警察側の方針があったため、協議会の事務局を担当する当会としては、その後毎年開催される大会のたびに、所管の警察署への陳情活動をはじめ、万一の交通事故の発生を防止するための事前準備に、陰の努力を払い続けることになった。

※上記文章・下記写真の引用出典『財団法人・日本自転車普及協会の20年 1971～1991』（1992 当会発行）



ロード・レース女子競走も、年を追って激しい戦いが展開されるようになった。

東京・大阪の繁華街にコースをとるロードレースは、日本のアマチュア選手にとって初めての経験だけに、学生自転車競技連盟、自転車競技実業団体などからの出場希望が多く、大盛況となった。外国からの招待選手の選定については、前年に開催された世界自転車競技選手権大会の出場選手のうちから、成績上位の者を大会事務局に依頼して選んだが、毎年5月といえば、欧米もシーズン中のものであり、遠い極東への出場を望む選手も少なかつたらしく、また、この大会の知名度も行き渡らなかつたので、アメリカ・ニュージーランド・ニュージーランド・ニュージーランドからの来日男子選手は、必ずしも世界水準からみて最優秀選手たちが派遣されてきたとはいえなかつた。

したがって、東京大会では、優勝斉藤博（2時間21分56秒51）以下日本選手陣が上位8位までを占め、9位にタニエル・フランジャー（アメリカ）がやっと顔を出したにすぎなかつた。女子競走では、日本の女子自転車競技者の層がまだうすく、1位シラ・ヤング（アメリカ）1時間9分26秒84、2位ボリン・ストロング（イギリス）、3位に呼声の高かつた日本勢のホープ阿部和香子が1位との差1秒たらずの僅差で2位にゴールした。以下6位までアメリカ・イギリスの選手たちが独占した。

大阪大会では、優勝藤原尚男、2時間11分56秒38、2位滝川一夫、3位にR・キーフェル（アメリカ）が続ぎ、1位から5位までが56秒台の接戦で、雪崩を打ってゴールする激戦となった。

## 5 国際ロードレースも月間の花形行事

第2回自転車月間の最も大きなイベントとしては、東京・大阪2都市で各男女アマチュア・サイクルロードレースが行われたことであり、以後現在にいたるまで毎年欠かさず開催されている。

第1回国際ロードレース大会は、1982（昭和57）年の自転車月間のイベントとして、5月9日（日）（東京大会）、同月16日（日）（大阪大会）が行われた。東京大会は、男子選手99人（うち外国選手9人）、女子36人（うち外国人選手6人）で、男子競走は東京プリンスホテル北門をスタートし、大井埠頭を15周して芝増上寺山門前をゴールする全長103キロメートル、女子競走は大井埠頭第4公園前をスタート、埠頭5周して男子競走と同じ芝増上寺前にゴールする全長42・4キロメートルのロードレースである。

大阪大会では、堺市臨界センター前をスタート、大阪湾臨界コース1周33・5キロメートルを3周して臨界センター前にゴールする全長100・5キロメートルの男子競走が行

この成績結果を知った国際自転車競技連盟（UCI）は、日本の男子ロードレースの技術水準が意外に高いことを改めて認識したので、翌1983（昭和58）年以降の大会には、世界選手権ロードレース出場選手のうちから、最強の選手を派遣することとしたらしく、以後は招待選手の上位入着が続くようになる。

この国際サイクル・ロードレース大会は、財・日本アマチュア自転車競技連盟、朝日新聞社、自転車月間推進協議会の三者共催のため、マスコミの大きな取材陣によって華々しくテレビ・ラジオ・新聞などのマスメディアに取り上げられることになった。しかし、大都市内のメイン道路を利用する、マラソンをはじめとする諸競技は原則として認めないという警察側の方針があったため、協議会の事務局を担当する自普協としては、この第1回国際ロードレースはいうまでもなく、その後毎年開催される大会のたびに、所管の警察署への陳情活動をはじめ、万一の交通事故の発生を防止するための事前準備に、陰の努力を払い続けることになった。競走中の落車・転倒事故はやむを得ないとしても、沿道に集まる観衆や他の交通機関との事故などが起れば、都市内ロードレースを例外として認められていたものが中断する可能性が高い。第1回大阪大会の自主整備の布陣をみても、高校生、ポイスカウト、関西学生自転車競技連盟などの動員951人、さらに地元警察の協力、朝日新聞社、南海電鉄その他で合計1,672人に達し、東京大会では、日曜日の交通量の少ない大井埠頭の周囲コースを含んだため、大阪大会の約半数の警備陣で済んだ

が、以後毎年のコース選定のつど、各地の大会の運営には細心の注意を払って、実施に移されている。

第2回国際ロードレース大会には、外国選手男子14人、女子9人が東京・大阪両大会に出場した。

第3回（1984（昭和59）年）には、欧米6カ国から男女30人の招待選手が来日した。

第4回（1985（昭和60）年）には、10カ国26人の招待選手、第5回からは、東京大会のスタート地点を日比谷シティとし、招待選手数10カ国男女26人、第5回（1986（昭和61）年）も10カ国男女26人、第6回（1987（昭和62）年）には、東京・大阪大会のほか初めて京都大会が加わり、招待選手数10カ国男女24人、第7回（1988（昭和63）年）には、東京・大阪とともに名古屋大会が開催され、招待選手数は11カ国28人であった。





# ロードレース

(男子の部)



男子ロードレースのスタート、10kmの進行～時人が外国選手と先陣に一団となって行く



東京メジャーを回り赤坂園から日比谷通りへ



めまぐるしくシッパが入れ変わり、勝利の行くよは手数でまよくなつて来た



後半に暴けて、作戦を胸に極めて走る先頭集団

410

11

# ロードレース

(女子の部)



競技中のいきりスタート、レース前のひととき



スタート直前、いきりスタートの瞬間、スタート直前、いきりスタートの瞬間



スタート直前、いきりスタートの瞬間、スタート直前、いきりスタートの瞬間

# 表彰式



1位 シーラ・センダ(アメリカ)、2位 ボーデン・ストロム(イギリス)、3位 阿部和香(福岡)



1位 内藤 伸(徳島)、2位 高野正広(甲府)、3位 西条 真(東京都)

### 3. 『ツアー・オブ・ジャパン』(TOJ)の誕生

1995年に第15回国際サイクルロードレース大会が開催された翌1996年、国際自転車競技連合(U.C.I.)公認のナショナルステージレース(注:その国を代表するステージレース)にグレードアップして『ツアー・オブ・ジャパン』が誕生した。 ※引用出典:第1回ツアー・オブ・ジャパン報告書より

**'96 TOUR OF JAPAN**  
PROLOGUE OSAKA SUZUKA FUJI SHUZENJI UTSUNOMIYA TOKYO

**報告書**

主催 国際自転車競技連合(U.C.I.)と日本自転車競技連合  
協賛 日本自転車競技連合(U.C.I.)と日本自転車競技連合  
協賛 (主催) 日本自転車競技連合  
協賛 (協賛) 日本自転車競技連合  
協賛 (協賛) 日本自転車競技連合  
協賛 (協賛) 日本自転車競技連合  
協賛 (協賛) 日本自転車競技連合

**'96 TOUR OF JAPAN**  
PROLOGUE OSAKA SUZUKA FUJI SHUZENJI UTSUNOMIYA TOKYO

**開催主旨 - INTRODUCTION**

**実施概要 - PROMOTION**

**大会役員 - OFFICIALS**

**三波電機 / APOSTOL**

**個人総合時間順位 - GENERAL INDIVIDUAL TIME CLASSIFICATION**

**'96 TOUR OF JAPAN**  
PROLOGUE OSAKA SUZUKA FUJI SHUZENJI UTSUNOMIYA TOKYO

**大会日程 - SCHEDULE**

**5/18 Sat. プロローグ**  
Prologue  
新日本製鉄(株)堺製鉄所内特設会場

**5/19 Sun. 大阪 1st STAGE**  
堺市東区周回コース

**5/20 Mon. 鈴鹿 2nd STAGE**  
鈴鹿サーキット

**5/22 Wed. 富士 3rd STAGE**  
富士スピードウェイ

**5/23 Thu. 修善寺 4th STAGE**  
日本サイクルスポーツセンター特別周回コース

**5/25 Sat. 宇都宮 5th STAGE**  
宇都宮青森公園運動広場周回コース

**5/26 Sun. 東京 6th STAGE**  
日比谷シティー大井埠頭周回コース

**'96 TOUR OF JAPAN**  
PROLOGUE OSAKA SUZUKA FUJI SHUZENJI UTSUNOMIYA TOKYO

**個人総合時間順位 - GENERAL INDIVIDUAL TIME CLASSIFICATION**

順位	選手名	所属	総合時間	個人最速時間
1	中村大介	三波電機	06:28:00	01:28:00
2	...	...	...	...
3	...	...	...	...

この大会では、現在の大会形式になった近代ツール・ド・フランスに、日本人として初出場した今中大介氏が個人総合時間賞で見事第3位を獲得している。

#### 4. 2012年『第15回ツアー・オブ・ジャパン』へ

1982年に第1回国際サイクルロードレース大会が開催されてから15回、そして1996年に第1回ツアー・オブ・ジャパンが開催されて以来、昨年2012年に第15回大会を迎え、

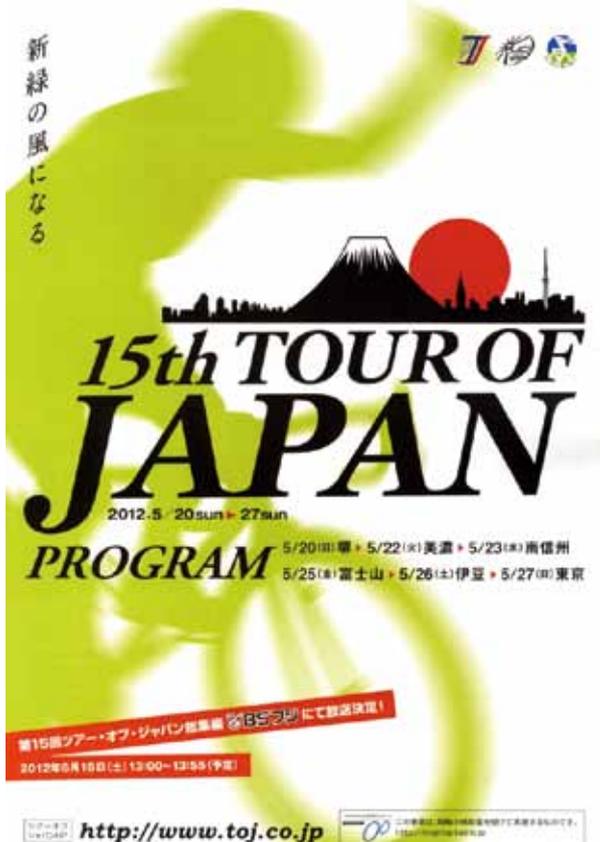
- 5/20(日)大阪 堺 ※堺市公式 HP <https://www.city.sakai.lg.jp/kanko/sakai/newstage/event/toj.html>
- 5/22(火)岐阜 美濃 ※美濃ステージ公式 facebook <https://www.facebook.com/TOJ.MINO>
- 5/23(水)長野 南信州 ※飯田市公式 HP <http://www.city.iida.lg.jp/toj/>
- 5/25(日)静岡 富士山 ※TOJ 公式 HP より [http://www.toj.co.jp/toj15/stage/04\\_fujisan.html](http://www.toj.co.jp/toj15/stage/04_fujisan.html)
- 5/26(土)静岡 伊豆 ※TOJ 公式 HP より [http://www.toj.co.jp/toj15/stage/05\\_izu.html](http://www.toj.co.jp/toj15/stage/05_izu.html)
- 5/27(日)東京 ※TOJ 公式 HP より [http://www.toj.co.jp/toj15/stage/06\\_tokyo.html](http://www.toj.co.jp/toj15/stage/06_tokyo.html)

以上の6ステージで開催された。

これまでさまざまに大会会場やレース形態の変遷を経ながらも、出場された国内外トップレベルの選手の力走に声援を送って下さった観客の皆様、後援省庁・開催地地方自治体・各都道府県警察・消防・自衛隊を始めとする行政機関等関係者、出場選手とチームや自転車競技連盟・競技役員関係者、多くのご支援を頂いた地域住民の方々や地元企業の皆様、そして長年に渡って大会へ多大なるご支援を頂いたご協賛企業や競輪補助事業で全面的にバックアップして下さっている旧日本自転車振興会・現 JKA 関係者の皆様、競輪選手や競輪ファンと競輪の開催に関わる全ての方々や、会場設営や選手関係者の宿泊輸送手配や報道に携わった全ての方々に、「自転車月間推進協議会」事務局の一員として、心より御礼を申し上げたい。

筆者は1995年(平成7年)4月当会にプロパー職員として就職、幸いにも第15回国際ロード、第1回 TOJ、第10~14回 TOJ のそれぞれに、事務局員の一員として大変貴重で充実した体験をさせて頂いてきた。これからも皆様と共に TOJ という我が国の自転車ロードレース界と自転車スポーツを愛する人々にとって大切な舞台を守り育てて行くことができるよう、もとより筆者は誠に微力ではあるが、一期一会で務めてまいりたいと考えている。

※引用出典: 2012年第15回・ツアー・オブ・ジャパン大会プログラムより





## 5. 結びとして

去る平成 25 年 2 月 18 日(月)に、当会では『自転車セミナーDX』を開催し「日本人がツール・ド・フランスで勝つには」という壮大なテーマでセミナーを開催した。

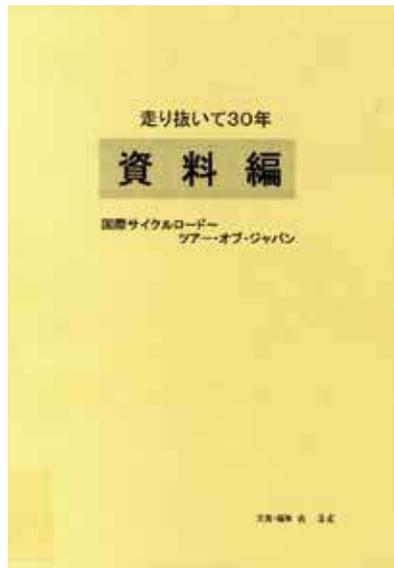
講師は浅田 顕氏(エキップアサダ監督兼代表)と栗村 修氏(宇都宮ブリッツェン監督)、司会はトリアスリートの白戸太朗氏(スポーツナビゲーター・アスロニア代表)で開催された。

内容について詳しくは、当会ホームページの下記リンクを参照されたい。

[http://www.bpaj.or.jp/report/25-2seminar\\_houkoku25218.pdf](http://www.bpaj.or.jp/report/25-2seminar_houkoku25218.pdf)

また本稿作成に際して、当センター所蔵図書から文献を探していた中で、元実業団自転車競技連盟副理事長・南昌宏氏が自費出版され当センターに寄贈して頂いた『国際ロード/ツアー・オブ・ジャパン 30 年の記録』を再発見した。この場をお借りして、南氏の労作をご紹介したい。

現在の当会で、1982 年の第 1 回国際ロードレース大会から自ら体験しているのは、常務理事の渋谷良二のみである。南氏の著作と共に、温故知新で尋ねてみたいと考えている。



年	種別	大会	種別	大会	種別	大会	種別	大会
1982	1	個人						
1983	2	個人						
1984	3	個人						
1985	4	個人						
1986	5	個人						
1987	6	個人						
1988	7	個人						
1989	8	個人						
1990	9	個人						
1991	10	個人						
1992	11	個人						
1993	12	個人						
1994	13	個人						
1995	14	個人						



2004年 ツアー・オブ・ジャパン  
選手 渋谷良二



1982年 ツアー・オブ・ジャパン  
選手 南宏



1983年 ツアー・オブ・ジャパン  
選手 南良二

国際サイクルロード参加実績 (単位)

年	種別	大会	大会	種別	大会	種別	大会
1982	1	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1983	2	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1984	3	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1985	4	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1986	5	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1987	6	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1988	7	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1989	8	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1990	9	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1991	10	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1992	11	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1993	12	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1994	13	個人	個人	個人	個人	個人	個人
1995	14	個人	個人	個人	個人	個人	個人



☆ツアー・オブ・ジャパン大会公式ホームページ <http://www.toj.co.jp/>

大会公式 HP より facebook と twitter もご利用頂き、出場選手や地元関係者・大会スタッフに温かいご声援を頂ければ幸いです。

以上

東京都自転車競技連盟による『子供のための自転車学校』について  
“The bicycle school for children” is promoted by Tokyo cycling federation.

村山吾郎 Murayama Goro

## 1. 子供たちがスポーツに出会うきっかけとは

皆さんが何かスポーツを始めたきっかけは何だったろうか？

それは例えば親子でのキャッチボールだったり、兄弟姉妹がやっていたスポーツに興味を持って自分も始めたり、あるいはテレビで見たオリンピックや全国大会のヒーローやヒロインそして名勝負に憧れてなど、そのきっかけはまさにそのスポーツ種目との”運命の出会い”とも言えるような縁があったのではないだろうか。

筆者自身は、近所の友人達との遊びがきっかけで小学校3~5年生は野球を、転校先の小学校6年生の友人達が漫画『キャプテン翼』（高橋陽一著／集英社発行）の影響を受けてサッカー好きだったことで自分もサッカーに出会い、以後中学~高校3年生までサッカーに明け暮れていた。

高校時代脚力強化のために自転車通学を始めたことで自転車の遠乗りの楽しさを知り、大学時代はサイクリングとキャンプに明け暮れ、厄年を迎えた今になってあらためて振り返れば、友人とスポーツの取り持つ縁が、当センターに身を置くことに繋がっていたのである。

どのスポーツとの付き合いにおいても、大きな大会での優勝などにはまったく縁が無く、いずれも「下手の横好き」以外の何物でもないのだが、それぞれのスポーツを通じて仲間たちと汗を流して体を鍛え技術を習得しつつ、勝ち負けやレギュラーポジション争い、怪我やコンプレックスなど心の葛藤も含めて何度も失敗や挫折感を味わいながらも、何がしかの達成感と学びを得て、自分の人間形成に繋がっているように思う。

そのような訳で、筆者にとって高校時代のサッカー部同期や大学時代のサイクリングクラブ同期・先輩・後輩諸兄弟とは、さすがに共にサッカーやサイクリングを楽しむことはほとんど無くなったものの、今でも年に数回顔を合わせて酒を酌み交わし、互いの近況を伝え合い、他愛もない昔話に花を咲かせることができ、これは若かりし日に苦楽を共にして同じ釜の飯を食べたというスポーツの良さのひとつであろう。

読者諸兄弟におかれても、きっとこれまでのさまざまなスポーツ体験から、良き仲間や友人との絆をお持ちのこととお察ししている。

## 2. 子供たちが自転車と出会うきっかけ

子供たちが自転車に出会うきっかけとしては、両親や祖父母から2~4歳頃に三輪車や最近人気の高いストライダーなどのペダル無し自転車、あるいは補助輪付の自転車を買ってもらったり、兄弟や親戚からのお下がりや貰うことが最初だろう。

小学生前後になると、補助輪をつけずに自転車に乗れるようになり、自分の行動範囲が格段に広がるようになる。読者の方々も、ご自分やお子さんが自転車で友達と連れ立って出掛けたり、隣の町や遠くの公園などまで自分の力で出掛けた経験をお持ちだろう。とりわけ10代の少女達にとって、自転車は自らの意志で行動するための大切な乗り物であろう。

ところで、そもそも一般の方々にとって自転車はどのような目的で乗るものなのだろうか？ 本会では平成24年12月13日(木)~15日(土)の3日間、(社)産業環境管理協会と日本経済新聞社が主催して開催された日本最大級の環境展示会『エコプロダクツ2012』（主催者ホームページ <http://eco-pro.com/eco2012/>）において、自転車メーカー等7企業・団体と共同企画して『自転車エコ学園』というブース出展を行い、会期中13日・14日の両日、谷田貝と筆者は「自転車の科学」と「自転車の歴史」の講師を担当させてもらった。会場ではブース来場者にご協力頂いて自

転車に関するアンケートを実施した。本会事業部がとりまとめた報告書から、アンケートの部分を下記に抜粋引用して、一般の方の自転車の利用方法や問題意識を見てみたい。

※報告書詳細は [http://www.bpaj.or.jp/report/24ecopro\\_houkoku.pdf](http://www.bpaj.or.jp/report/24ecopro_houkoku.pdf) を参照されたい。

## エコプロダクツ2012 『自転車エコ学園』概要

- 名称: エコプロダクツ2012『自転車エコ(Eco)学園』
- 会期: 2012年12月13日(木)~15日(土)
- 会場: 東京ビッグサイト[東4ホール]
- 参画企業・団体:  
技研製作所、シマノ、パナソニックサイクルテック(株)、ブリヂストン  
サイクル、ヤマハ発動機、(一財)日本自転車普及協会
- 協力:(特非)自転車活用推進研究会、rin project
- 出展趣旨:CO2を排出しない自転車は、環境にやさしいエコな乗り物である。車依存社会からエコな乗り物である自転車を活用した持続可能な社会づくりを提唱する。  
しかし、自転車は乗り方のルール・マナーを守らなければ、危険な乗り物となってしまうため、健全な乗り方を広く啓発する必要がある。  
これらを一般に分かり易く伝えるため、「学校・教室」スタイルで情報発信を行う。

### ●エコプロダクツ2012来場者数:

日付	12/13(木)	12/14(金)	12/15(土)	合計
来場者数	60,960人	68,290人	49,251人	178,501人
前回2011年	60,231人	69,444人	51,812人	181,487人



# 自転車に関するアンケート／結果



電動アシスト自転車試乗会及びアンケート回答者には、豪華賞品の当たる抽選会を実施



## 【調査概要】

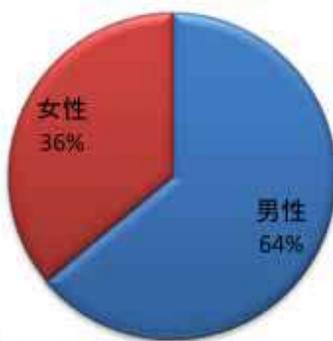
- 調査目的: 自転車利用の目的や自転車走行の実態や意識の把握
- 調査対象: 自転車エコ学園ブース来場者
- 調査期間: 平成24年12月13日(木)～15日(土)
- 調査方法: 来場者にアンケートを渡し、回答者が自ら記入
- 回答者数:

	13日(木)	14日(金)	15日(土)	合計
男性	168名	317名	278名	763名
女性	99名	137名	195名	431名
合計	267名	454名	473名	1,194名

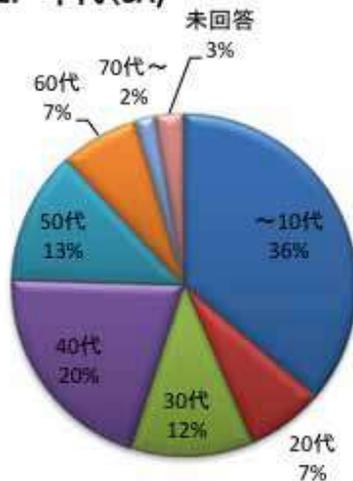
## 【属性分析】

- ・設問によって回答者数が異なる場合がある。
- ・SA: 選択肢を1つ選ぶ設問
- ・MA: 当てはまる選択肢を複数選ぶ設問

Q1. 性別 (SA)



Q2. 年代 (SA)



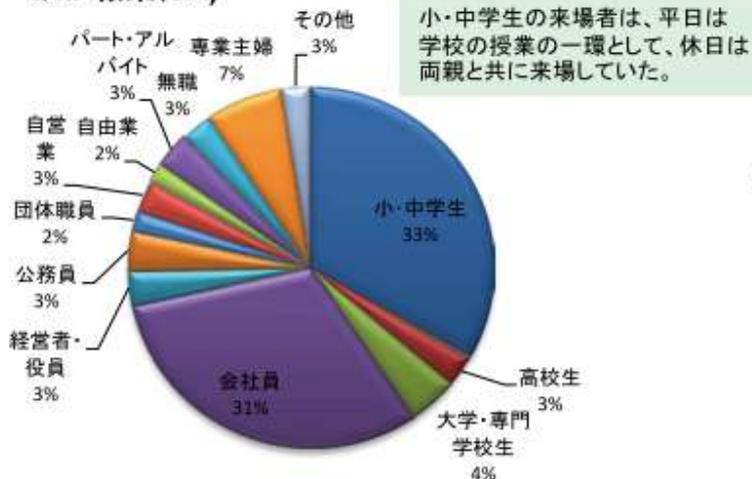
Q3. 居住地 (SA)



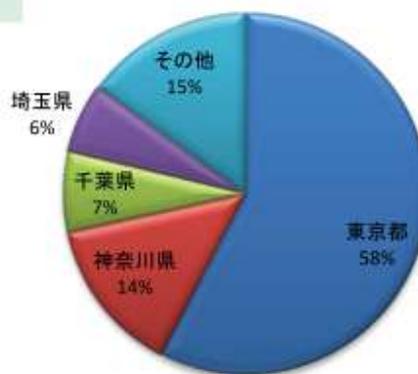
居住地における「その他」については、茨城県や群馬県などが最も多く3割を占めている。それ以外は、関西が1割、東北0.5割、最も遠方は沖縄県だった。

# 自転車に関するアンケート／結果

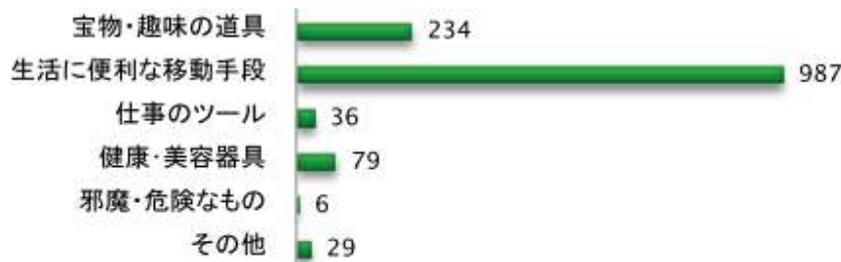
## Q4. 職業(SA)



## Q5. 通勤・通学先(SA)



## Q6. あなたにとって「自転車」とはなんですか？(MA)



「宝物・趣味の道具」の回答と「健康・美容器具」は、重複回答をしている人が多く、自転車による健康・美容の維持を趣味として楽しむ傾向が伺える。

しかし、やはり一番多いのは、「生活に便利な移動手段」であり、近～中距離の移動は自転車が最も適していることの変れといえる。

## Q7. 自転車の利用目的はなんですか？(MA)



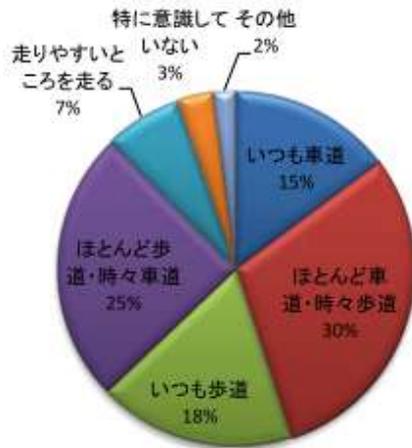
自転車の利用目的では、「買い物」という回答が一番多く、次いで「趣味・楽しいから」という回答であったことから、単に移動手段として便利というだけでなく、自転車で走ることを楽しんでいる人も多くいる。

また、その他の意見では、主に小・中学生が習い事や塾に通うためや、遊びに行くために自転車を利用しているという回答が多かった。

「節約のため」、「環境のため」といった回答は、全体の1割程度にとどまった。

# 自転車に関するアンケート／結果

Q8. 歩道のある道路での通行箇所(SA)



Q10. 車道(歩道のない道路含む)での走行箇所(SA)



Q9. 歩道で自転車に危険を感じた場面はありますか?(MA)



Q11. 車道で自転車に危険を感じた場面はありますか?(MA)



歩道のある道路を自転車で走行する場所では、車道・ほとんど車道と答えた人が45%、歩道・ほとんど歩道が43%でほぼ同率だったことから、「自転車は車道进行」という意識が浸透しているとは言い難い。しかも、歩道上において、自転車が「スピードを出し過ぎている」、「歩行者優先を守っていない」というのが実態として浮かび上がっており、自転車は車両の仲間だという意識の低さが伺える。

また、車道においては、左側を走行すると答えた人が8割だが、右側の回答も少数あった。

しかし、車道で危険を感じた場面として「右側を逆走」が一番多く、逆走が交通ルール違反と認識していない自転車利用者の多さが伺える。また、逆走を危険と感じた人自らが「車道の右側」を走行しているとの回答もあり、自転車が道路のどこを走れば良いのか分かっていない自転車利用者も少なくないと思われる。

歩道・車道を問わず、夜間の無灯火、携帯電話の使用や音楽を聴くなどの「ながら走行」の多さもルール浸透率の低さがよく分かる数字であり、今後も自転車利用のルール・マナーの周知を強化する必要があるといえる。

引用出展： エコプロダクツ 2012『自転車エコ学園』報告書／2013(一財)日本自転車普及協会 発行

アンケート結果から「自転車は生活に便利な移動手段」「買い物」「趣味・楽しいから」「通勤・通学」を目的として乗っておられる方が多いということがよくわかった。

また我が国ではスポーツとしての自転車に楽しむ人々は、野球やサッカーといった競技人口の多いメジャースポーツと比べるとまだまだ少ないが、それでも現在、サイクリングや市民レース・ロングライドやヒルクライム・トライアスロンの大会に出場されたり、健康とトレーニングのために自宅から職場まで自転車通勤される方々が増えているのは、筆者としても嬉しい限りである。

(※Q8~Q11の項目において問題となっている交通ルール・マナー・走行環境については、別稿で論じたので本稿での詳述は控えるが、皆様の問題意識が大変良くわかり、今後の当センター事業で課題の解決に微力ながらも貢献してまいりたいと考えている。)

### 3. 子供たちがスポーツとしての自転車に出会うきっかけ

上述のアンケート結果にあるとおり、「生活に便利な移動手段」として老若男女が自転車に乗っておられる訳だが、本稿の本題である”スポーツとしての自転車”に親しむきっかけを提供している事例として、東京都自転車競技連盟(普及委員会)が開催している『子供のための自転車学校』を紹介したい。

当センターでは例年年末になると、自転車専門月刊誌『サイクルスポーツ』(八重洲出版)編集部キャップ・松本敦氏より、同編集部で使用した各メーカーのカタログ等資料で使用済みのものを、資料として寄贈して頂いている。また松本氏が東京都自転車競技連盟普及委員会のメンバーとして『子供のための自転車学校』の運営に携わっておられる。

こうしたご縁から、当センターの事業の参考とさせて頂くため、松本氏にお願いして平成24年7月22日(日)に東京オーヴァル京王閣(京王閣競輪場)で開催された『子供のための自転車学校』を、当センター田中所長・谷田貝学芸員・岸本課員・筆者(及び息子)とで見学させて頂いた。講習会の模様は、下記のホームページを参照されたい。

※東京都自転車競技連盟ホームページ(普及委員会)

<http://www.tokyo-cf.jp/category/spread> ブログ <http://tcf-fukyu.jugem.jp/>

参加者募集 <http://www.tokyo-cf.jp/news/2780.html>

開催結果報告 <http://www.tokyo-cf.jp/spread/2937.html>

この教室の対象者は小学生～高校生となっているが、見学させて頂いた際は小学生から中学生が参加していて、講師やスタッフの方々が用意したプログラムの内容と雰囲気は「安全に楽しく自転車に乗る基本技術と考え方を身につける自転車学校を」(同ブログの標題より)という基本コンセプトがとても良く伝わり、参加している子供たちも熱心で真剣に取り組むつつ、明るい笑顔が随所に見られるものであった。

(財)日本自転車競技連盟を始め全国47都道府県自転車競技連盟や、(財)日本サイクリング協会を始め47都道府県サイクリング協会、そしてスポーツ用自転車専門店(プロショップ)におけるクラブチームなど、サイクルスポーツを愛する方々がさまざまな機会を通じて、「安全に楽しく自転車に乗ること」を広めておられることもあり、少しずつでもさらに自転車ファンの裾野が広がっていくことを願っている。

また去る平成25年2月23日(土)に都内で開催された(公財)日本体育協会『アクティブ・チャイルド・プログラム』講習会に、筆者も昨年取得した同協会公認コーチ資格(自転車競技)の更新講習と自己啓発のために参加させて頂いたが、同じ会場で、東京都自転車競技連盟『子供のための自転車学校』講師を務めておられる同協会公認コーチ・小林氏にお会いした。

自転車学校の講師・スタッフに携わっておられる方々は、松本氏や小林氏を始め本業の合間を縫って貴重な休日を手弁当のボランティアで務めておられる。その情熱と子供たちへの献身ぶりに

心から敬意を表したい。

※参考：(公財)日本体育協会ホームページ『アクティブ・チャイルド・プログラム』

【講習会概要】

[http://www.japan-sports.or.jp/Portals/0/data0/coach/event/pdf/practice\\_h2403.pdf](http://www.japan-sports.or.jp/Portals/0/data0/coach/event/pdf/practice_h2403.pdf)

[http://www.japan-sports.or.jp/Portals/0/data0/coach/event/pdf/practice\\_h2403\\_2.pdf](http://www.japan-sports.or.jp/Portals/0/data0/coach/event/pdf/practice_h2403_2.pdf)

【みんなで遊んで元気アップ! アクティブ・チャイルド・プログラム】テキストダウンロード

<http://www.japan-sports.or.jp/publish/tabid/776/Default.aspx>

様々な世代の中でもとりわけ小学生の子供たちは、遊びに行くにしても、野球・サッカー・スイミング・武道といったスポーツであれ、学習塾・書道教室・ピアノといった習い事など何事につけても、自転車に乗って仲間とあるいはひとりで出掛けることが多いと思われるので、科学技術館内における当センターで出会う子供たちに「安全に楽しく自転車に乗ること」を広める役割の一端を担うことができれば幸いである。

#### 4. むすびとして

私どもは自転車の専門図書館・博物館類似施設として、老若男女あらゆる世代の方々に自転車の素晴らしさや楽しさそして有効活用の方法をお伝えするのが役割であると考えているが、現在『科学技術館』という”科学”をテーマとした博物館の2階で3室をお借りして運営していることから、平日は社会科見学の小中学生が大勢立ち寄ってくれている。

ひとりひとりの子供たちとは、本当にわずかな時間の一期一会であるが、この子供たちが10年後・20年後に社会に巣立って活躍し、様々な苦勞を乗り越えながらも、それぞれの価値観に基づいて幸せな人生を歩んでほしいと願っている。

大勢の子供たちを見るにつけ、ひとりひとり個性も人格も能力も持ち味も異なるが、その子本人の意欲や努力に加えて、私達大人がその子に会った教育の機会や指導・接し方をいかに提供するかがとても重要であり、大変に奥が深く難しいものだと日々試行錯誤している。

子育てや教育・人財育成は人類普遍の大きなテーマであり、専門家の方々が日夜研究を進め、子供を持つ親御さんが日々愛情と手間暇を掛けてご尽力されていることと、筆者自身、学芸員としてのみならず1人の父親としてもお察しするところである。

本稿のまとめとして、縁あって筆者が出会い感銘を受けた教育・スポーツ指導・自己啓発に関する考え方・書籍の幾つかをご紹介します。結びとしたい。

・玉川大学『教育理念』「12の教育信条」<http://www.tamagawa.jp/education/idea/>

・汐見稔幸著 『元気になる子育ての本② 3~6歳 能力を伸ばす個性を光らせる』  
『元気になる子育ての本③ 小学生 学力を伸ばす生きる力を育てる』  
(2011 主婦の友社発行/※科学技術館ミュージアムショップ取扱書籍)

・門田隆将著『甲子園への遺言 伝説の打撃コーチ 高島導宏の生涯』(2005 講談社発行)  
44 ページ「プロ野球で、さらに人生そのもので大切な伸びる人の共通点を7つ挙げた。」

1. 素直であること。
2. 好奇心旺盛であること。
3. 忍耐力があり、あきらめないこと。
4. 準備を怠らないこと。

5. 几帳面であること。
6. 気配りができること。
7. 夢を持ち、目標を高く設定することができること。

- ・中竹竜二著『人を育てる期待のかけ方』（2011 ディスカヴァー・トゥエンティワン発行）  
※元早稲田大学ラグビー蹴球部監督・(財)日本ラグビーフットボール協会コーチングディレクター  
「正しい期待が、人を成長・成功に導く」「V ヴィジョン・S ストーリー・S シナリオ」  
「自分への期待をコントロールし、ゴールを達成する」
- ・P.F.ドラッカー著/上田惇生編訳『プロフェッショナルの条件 いかにも成果をあげ、成長するか』  
(2000 ダイヤモンド社発行)

### Part3 自らをマネジメントする（※97~144 ページ）

#### 1 章 私の人生を変えた七つの経験

- ・目標とビジョンを持って行動する —ヴェルディの教訓
- ・神々が見ている —フェイディアスの教訓
- ・一つのことに集中する —記者時代の決心
- ・定期的に検証と反省を行う —編集長の教訓
- ・新しい仕事及要求するものを考える —シニアパートナーの教訓
- ・書きとめておく —イエズス会とカルヴァン派の教訓
- ・何によって知られたいか —シュンペーターの教訓

#### 2 章 自らの強みを知る

#### 3 章 時間を管理する

#### 4 章 もっとも重要なことに集中せよ

以 上

藤沢市における『サイクルチャレンジ』と『ウィーラースクールジャパン』による  
子供たちへの自転車普及啓発活動について

“Cycle challenge” and “Wielerschool Japan” for children at Fujisawa city

村山吾郎 Murayama Goro

1. 2012 年度第 4 回秋葉台サイクルオープン Day[平成 24 年 9 月 22 日(土)]の事例について

現在、国内各地でさまざまな形で子供たちが自転車に親しむ機会を提供する活動に関係各位が行っておられる。その具体的な実践例として、筆者がホームページを通じて活動を知り見学させて頂いた神奈川県藤沢市で行われている『秋葉台サイクルオープン Day』と『サイクルチャレンジ』そしてその活動に協力しておられる『ウィーラースクールジャパン(Cyclingschool.jp)』の取組をご紹介します(※なお本稿中の写真は、全て筆者が撮影したものである)。

(公財)藤沢市みらい創造財団スポーツ事業部では、「～みる・する・ささえる 生涯スポーツ～」というテーマを元に、さまざまなスポーツ・文化活動の実施・支援を行っている。その活動のひとつとして、地元出身の元自転車ロードレース選手・山本雅道氏やウィーラースクールジャパンのメンバーと連携して、「秋葉台サイクルオープン Day」を開催している。会場は秋葉台文化体育館(<http://f-mirai.jp/sports/gymnasium/akibadai>)の第 2 駐車場で、その広さは優にサッカーコート 1 面を超える広さである。

※山本雅道氏公式サイト <http://masamichi.info/>

同氏ブログ <http://blog.masamichi.info/>

※ウィーラースクール・サイクリングスクール公式 HP <http://cyclingschool.jp/>

平成 24 年度の活動実績(予定)は下記のとおり。

第 1 回	: 4 月 14 日(土) 12 時～16 時	会場: 秋葉台第 2 駐車場
第 2 回	: 5 月 27 日(日) 12 時～16 時	同上
第 3 回	: 6 月 3 日(日) 12 時～16 時	同上
第 4 回	: 9 月 22 日(土) 12 時～16 時	同上
第 5 回	: 10 月 8 日(月祝) 12 時～16 時	同上
第 6 回	: 12 月 24 日(月祝) 12 時～16 時	同上
第 7 回	: 1 月 6 日(日) 12 時～16 時	同上
第 8 回	: 2 月 3 日(日) 12 時～16 時	同上
第 9 回	: 3 月 10 日(日) 12 時～16 時	同上

筆者はこのうち平成 24 年 9 月 22 日(土)に開催された第 4 回サイクルオープン Day を 4 歳の息子と共に見学・体験させて頂いた。その様子を以下に写真と共にご紹介したい。



<写真①②：参加者受付。幼児～小学生が中心。黄色いジャージがウィーラーズスクール講師スタッフの方々。>



<写真③：幼児2人乗り自転車で参加した親子。参加された方々の大半が、楽しく自転車に乗れる(慣れる)ことを目的にしておられるようである。>



<写真④：ペダル無しのストライダーも5台待機。3輪車を卒業し、まだ補助輪付きの自転車に乗る子供には、とても楽しい乗り物である。>



<写真⑤：参加者、お兄さんお姉さんコーチの元へ参加者の年齢や自転車に乗れるかどうかによってグループ分け。全員用意したヘルメットを着用>



<写真⑥：ストライダーでは、自分の足で地面を蹴り、バランスを取りながらスロープを下る。すべり台を降りるような要領で。>



<写真⑦⑧⑨：筆者の息子(4歳)。最初はこわごわと慎重に乗っていたが、慣れてくると喜び勇んで登り降りを繰り返すようになった。>



<写真⑩：幅、30cm ほどの一本橋シーソー。>



<写真⑫：バランスを取りながら渡る。>



<写真⑬：各親子が思い思いに自由参加。>



<写真⑭：兄貴分の中学生と参加者の親御さん。>



<写真⑮⑯：黄色・青色のミニコーンのスラロームコースと、外周には1周 200m 程度の周回コース。>



<写真⑰：当日は炎天下。水分補給も欠かさずに><⑱：右端に座る山本雅道校長と子供達 20 人で記念撮影。>

当日の会場では夏の名残りの炎天下の中、自動車が来る心配のないとても広々としたコースで、子供たちは親御さんや自転車に乗ることを愛するお兄さんお姉さん達に見守られながら、力いっぱい伸び伸びと自転車で走ることを楽しんでいたのがとても印象的であった。

これから先この子供たちが成長していく中で、この機会が楽しい思い出や自転車を好きになるきっかけになるであろうと、息子を見ていても感じる事ができた。

## 2. 第6回サイクルチャレンジ藤沢 in 秋葉台[平成 24 年 11 月 23 日(金・祝)]について

年に 9 回開催されているサイクルオープン Day に対して、その集大成的に年 1 回開催されるイベントが『サイクルチャレンジ』である。

2012 年 11 月 23 日に開催された「第 6 回サイクルチャレンジ藤沢 in 秋葉台」も、見学させて頂いた(息子も参加させて頂く予定であったが、当日体調不良で筆者のみの見学した)。

※引用出典：第 6 回サイクルチャレンジ藤沢 in 秋葉台 公式ホームページ開催告知・参加者募集より  
<http://www.fame.co.jp/wsj/2012fujisawa/>

**Cyclingschool.jp** **今乗っている自転車で、だれでも参加できるよ!**  
**一本橋やスラローム、自転車で楽しく遊ぼう!**  
**第6回 サイクルチャレンジ藤沢 in 秋葉台**  
**2012年11月23日(金祝)**  
**超豪華講師陣勢揃い!**  
**ちびっこあつまれ! 参加者大募集!**  
**みんながふだんに気なく乗っている自転車は、排気ガスも出さないため、環境にとっても良い乗り物として、今、とても注目を浴びています。そんな自転車をもっともっと楽しむために、安全な乗り方、そして楽しむための乗り方を藤沢市出身のプロロードレーサー山本雅道選手を校長に、豪華講師陣が楽しく教えます。**

**「普段なにげなく乗っている自転車が楽しい乗り物に大変身！」**  
**「いろんなゲームやミニレースで自転車を楽しもう！」**  
**「どんな自転車でも気軽に参加できます」**

**第6回 サイクルチャレンジ藤沢 in 秋葉台～自転車安全・スポーツ教室**

**<開催日> 2012年11月23日(金祝)**

**受付開始 10:30～**

**スクール 11:30～15:30**

**<主催>** サイクルチャレンジ藤沢実行委員会・ウィーラーズスクールジャパン・  
公益財団法人藤沢市みらい創造財団

**<協賛(予定)>**

T-make <http://www.t-make.com/>・

ブリヂストンサイクル株式会社( BRIDGESTONE ANCHOR CYCLING TEAM )

**<協力>** 日本サイクリング協会

**<後援>** 藤沢市、藤沢市教育委員会、藤沢北交通安全協会、藤沢市交通安全対策協議会

**<会場>** **藤沢市秋葉台運動施設 第二駐車場特設会場<イラストマップ>**

住所：藤沢市遠藤 2000 番地の 1 <アクセスマップ>

**<講師>** 山本雅道(チームマサミチ)

ブラッキー中島(ウィーラーズスクールジャパン代表)

他、豪華選手講師陣を予定

**<募集>** 参加資格：小学生

※最低補助輪がはずれている子どもさん

※小学生以下でも普通に走ることができれば参加できます

※補助輪つきしか乗れないお子さんでも参加出来ます。

別メニューになりますが、補助輪外しの練習用自転車ストライダーで遊んでもらえます。

(数に限りがありますので、希望者多数の場合、みんなで仲良く交代しながら使います)

ストライダーについて <http://www.strider.jp/>

**※中学生でも是非参加してみたい**という方は気軽に問い合わせてください。

**<クラス>** : エキスパートクラス(競技に参加、または目指している)

スポーツクラス(競技には参加しないがスポーツ走行を学びたい)

チャレンジクラス(基本的な自転車走行の技術を学びたい)

バンビーノクラス(未就学児)

補助輪外しクラス(補助輪を外したい)

ストライダークラス(ストライダーで遊びたい)

<募集数> : **100名**

<参加費> : **無料** (傷害保険含む)

<持ち物> : 自転車 (普段乗っている自転車でも構いません)

ヘルメット、グローブ (手袋)、動きやすい靴と服装、飲みものなど

※当日、会場で子ども用ロードレーサーなどの試乗車を用意しています。

数には限りがありますので、レンタル希望の方は、希望サイズを申込時にご連絡ください。

(先着順となります。申し込まれてもご希望に添えない場合があります)

[申し込みはこちら！](#)

お問い合わせも、[wsj.fujisawa@gmail.com](mailto:wsj.fujisawa@gmail.com) まで。

■ エントリーされた方は下記の内容に同意されたものと見なします ■

私は今スクールに参加するにあたり自分自身の健康管理に細心の注意を払い、講師等の指導に従います。万一の事故、疾病に際しては主催者に対しその責任を問わず、自己の責任において処理することを誓います。

<お問い合わせ>

- メールでのお問い合わせ
- 電話での<申し込み>のお問い合わせ  
秋葉台運動施設 046-688-1111
- 電話での<スクールの内容について>のお問い合わせ  
ウィーラースクールジャパン事務局 0771-75-5055

以下に、筆者が撮影した当日の写真でご紹介する。  
当日はあいにくの雨天で、気温も約 10℃と大変肌寒い日だったため、当初の予定を変更して藤沢市秋葉台文化体育館内でスクールを開催することになった。



<写真⑱ : 藤沢市秋葉台文化体育館 正面入口>



<写真⑳ : サイクルチャレンジ受付>



<写真 21：会場ステージ前。同財団の職員であり、練習中に交通事故に遭い競輪選手を引退した後、懸命なリハビリとトレーニングで、2008年北京パラリンピック自転車競技1kmタイムトライアル金メダリストとなられた石井雅史氏がスクールの世話役と、息子さん参加付き添い。後ほど筆者もご挨拶させて頂いた。>



<写真 22：スクール開始に先立ち、参加した子供たちを招き入れる、ウィーラーズスクールジャパン代表・ブラッキー中島隆章氏。本日の司会進行・メインの講師を務めておられたので、合間を縫って筆者もお話をさせて頂いた。>



<写真 23：子供たちにスクールの開始を挨拶。>



<写真 24：子供たちを見守る親御さん達。>



<写真 24：山本雅道校長・市議会議員・渡辺レーシングサイクル関係者・石井氏>



<写真 25：中島氏・山本校長>



<写真 26 : 講師陣・ブリヂストンアンカーの4選手>



<写真 27 : 紙芝居で『自転車は未来の乗り物』>



<写真 28 : 紙芝居で『ヨーロッパの自転車事情』>



<写真 29 : 紙芝居で『自転車の歴史』>



<写真 30 : 紙芝居で『自転車の交通ルール』>



<写真 31 : 紙芝居で『してはいけない乗り方』>



<写真 32 : 紙芝居で『走り方の注意』>



<写真 33 : ウィーラースクールスタッフの方々>



<写真 34 : チームブリヂストンアンカーの方々登場>



<写真 35 : ローラー台での模範走行>



<写真 36 : 参加者の親御さんや関係者と 2 階に移動>



<写真 37 : 山本校長が一本橋走行のお手本を>



<写真 38：スラローム走行と一本橋走行の解説。>



<写真 39：スラローム走行の模範実技で控える。>



<写真 40：参加者を年齢体格でグループ分け・低学年>



<写真 41：小学校中学年～高学年のグループ>



<写真 42：主催者で用意した自転車を選ぶ>



<写真 43：スタッフの方々も現場で役割分担>



<写真 44: 1階で練習する未就園児・幼児グループ>



<写真 44・45: 未就園児はストライダーで練習。練習する子供たちの傍には、弟妹を抱えた親御さんも付添う。>



<写真 46・47: 再び小学生が練習する2階・一本橋コーナーへ。スタッフの方々がマンツーマンで教える。>



<写真 48・49：雨が小振りになってきたので、体育館の外にでる。参加者全員で体育館の外周コースを走る。>



<写真 50・51：最初は1列で前後の人にぶつからないように。数周して慣れたら競技を想定し2列の集団走行。>



<写真 52・53：中島氏より「周りの仲間ともっと肩寄せ合うくらいに」とのお題が。選手が誘導・サポート。>



<写真 54・55：さらに慣れてきたら今度は3列に。前後の間隔もつめて！>



<写真 56・57：小さい子たちも慣れてきたので、今度は4列になろう！>



<写真 58・59：一緒に走る仲間と息を合わせて、スポーツとして自転車に乗る楽しさを感じてきた子供たち。もちろん、一般公道で2人以上が並走(並進)することは交通ルール違反であり、その点については講師の中島氏やサポート・先頭誘導している山本校長やブリヂストンアンカーの選手達から子供たちにはきちんと伝えている。その上で、例えば陸上競技のマラソンのように、安全に集団で走る時のコツやテクニックや作法、あるいは共に走る仲間への気配りとバランスといったことを、子供のうちからこうした形で体験できることは、子供たちにとってとても有意義であると実感した。>



<写真 60・61：スクールに参加した子供たちと講師の方々と記念撮影。それを見守る親御さんとスタッフ。>



<写真 62・63：参加者に抽選で記念品をプレゼント。中島氏より講師の先生と握手やサインを、と声掛け。>



<写真 64：山本雅道校長にサインをもらう子供たち>

<写真 65：ブリヂストンアンカー選手からサインをもらう子供たち>



<写真 66 : ウィーラーズスクール号『ひとりでも多くの子どものために、自転車に乗る楽しみを。』のメッセージ>

### 3. 結びとして

このたび『サイクルオープン Day』と『サイクルチャレンジ』を見学させて頂き、山本雅道校長や、ウィーラーズスクールジャパンのブラッキー中島隆章氏とお話させて頂いて、その活動に大変感銘を受けた。

読者諸兄姉にウィーラーズスクールの理念をぜひご紹介させて頂きたく、長くなるが公式ホームページより引用して、本稿の結びとさせて頂きたい。

※引用出典：ウィーラーズスクールジャパン公式ホームページより

自転車教室のポータルサイト『Cyclingschool.jp』 <http://cyclingschool.jp/>

ウィーラーズスクールとは [http://cyclingschool.jp/?page\\_id=26](http://cyclingschool.jp/?page_id=26)

#### ■ウィーラーズスクールジャパンは自転車の愛好家たち有志のグループです

わたしたちウィーラーズスクールジャパン(※)は、自転車が好きな愛好家たちが「一人でも多くの子どものために自転車の楽しみを」を合い言葉に全国津々浦々からサイクリストの有志が集まったグループです。

現在、約 70 名がスタッフとして登録しています。(2012 年 12 月現在)

わたしたちはここ数年来、子どもたちへの自転車教育のニーズの高まりを受けるなかで活動範囲を全国に広げ、全国約 40 ヶ所、年間参加者のべ 2,000 人をはるかに越える子どもたちを対象にスクールを開催する実績を持つに至りました。わたしたちは、この活動を自転車業界や、競技界とは一線を画した市民レベル、つまり「第三の動き」としてとらえています。それは自転車を愛好するサイクリストたちが自分たちの出来る範囲で、自転車を取り巻く環境を自らの手で作り上げているという「草の根の活動の広がり」こそが、本当の意味での「自転車文化」を作り上げる原動力になりうるものだと信じているからです。そのためにも私達の活動は、子どもたちに単に自転車の乗り方を教えるだけではなく、自転車に乗る楽しみを感じる機会を作ること、そして、子どもたちと一緒に考えることが大切だと感じています。

ウィーラーズスクールジャパンの拠点は京都府南丹市にある美山町。

この自然豊かな町を中心に全国に向かって、子どもが安心して自転車を楽しめる社会への提案を発信していきます。※ 2003 年、神戸を中心にした自転車好きの若者たちのグループからスタート。その後、紆余曲折を経て、2007 年より今の形となる。

#### ■ベルギー生まれのカリキュラムをベースにした、新しいジャパン・オリジナルのカリキュラム

わたしたちは、自転車競技の本場ベルギーのベルギー及びフランドル地方自転車連盟の子ども向け教材をベースに、過去数年の経験と今の日本の環境を考慮に入れた、新しいカリキュラムを開発し実践しています。自転車競技の本場ベルギーでは、サイクルスポーツの人気は相当なもので、週末になると多くの子どもたちが自転車教室へと足を運び、自転車のテクニックを学び、自転車競技に触れる機会としています。そのため、そのカリキュラムは、最終的には競技者の底辺拡大とその育成、強化を目指すものが基本となっています。

わたしたちのカリキュラムは、技術的にはベルギーの教材をベースとしながらも、スポーツとしての自転車だけでなく「遊び道具」としての自転車、なによりも「楽しい乗りもの」としての自転車としての提案も含めた大変幅の広いものとなっており、競技経験者でなくとも簡単に理解し実践できるものになっています。

## ■自転車は、健康にいい、そして環境にもいい、まるで未来の乗り物。

誰もが簡単に乗ることのできる自転車。その用途は単なる交通手段としてだけでなく、趣味やレクリエーションとして、また本格的なスポーツ競技として幅広く裾野を広げています。

例えばヨーロッパにその例があるように、サイクルスポーツは人気のトップスポーツであるという以外に、普段の生活の移動手段として買い物や通勤、通学に使うなど、用途の幅が大変広い、非常に珍しい乗りものでもあるのです。

自転車は、排気ガスも出さない環境に良い乗り物としてだけでなく、家族のコミュニケーションツールとして、また健康維持の為に生涯スポーツや教育の一環としてなど、各方面からその可能性に多くの期待が寄せられています。

しかしながら最近では、自転車に関する交通事故の増加、不法な放置自転車の問題などをはじめ現在のブームとは逆行した社会的な悪者として取り上げられることも少なくありません。

わたしたちは、こうした自転車のおかれた環境の改善や、これからの自転車のもつ社会的役割を広く認知させる為にも、子どもの頃からスクールなどを通じた自転車に対する知識や経験をさせて行く事を重要な課題と捉えています。

子どもの頃から、正しい交通安全・マナーなどの知識や自転車の操作技術の向上を図ることで「**自転車に乗ることが楽しい**」という、「**正しい感情**」を子どもたちに喚起させる、と同時に「**道路はシェア(共有)するもの**」という意識を植え付けます。それは結果的に将来の優良ドライバーや優良サイクリストを生み出すことになり、ひいては自転車を軸とした社会環境の整備につながると考えています。そのためにも、楽しく快適にサイクルスポーツを楽しめる環境整備などが急務なのです。わたしたちは常に10年先の未来を見据え、生活の中に根ざした「自転車文化」のための一助となるよう全国でスクールを開催し、ひとりでも多くの子ども達に自転車の楽しみを知ってもらえるよう活動しています。ヨーロッパで200年前に発明された歴史を持つ乗り物。それこそが、**持続可能なライフスタイルを築き上げる未来の乗り物「自転車」**なのです。

## ■子どもを安全に自転車に乗せることは、大人の責任です。

わたしたちの用意したカリキュラムは、大人が子どもと向き合うときに知っておかねばならないことを多く含んでいます。ヨーロッパの町のスポーツ施設ではクラブハウスを町の各チーム・クラブ・団体・市民が共同利用し、そこにある施設・道具を維持運営する形をとっています。そこでは日頃から情報交換・相互交流が活発に行われており、子どもから大人までが各役割を担い合い、成長に従ってその役割を変化させつつ、地域に還元していきます。

しかし、現在の日本においては、子どもが安全に自転車競技にふれ合う機会がほとんどありません。自転車競技以前にまず、安全に自転車にのる場所を見つけることが困難であるということ、つまり受け皿が無いのです。

今後、さまざまな地域に自転車文化を根ざしていくためにも、サイクルスポーツの楽しみ方を紹介していき、且つ交通安全の知識を普及することができるこうしたスクール活動が大きな役目を担っていくと考えます。ひとりでも多くの方が、このカリキュラムを実践し、ひとりでも多くの子どもたちが「自転車の楽しみ」に気づいてくれることを心から願っています。

子どもたちが安全に自転車を楽しめる環境を作ること、それはすなわち、わたしたち大人の責任です。 以上

# 第 47 回都道府県対抗自転車競技大会について “47<sup>th</sup> all prefecture's match the bicycle race in Tokyo 2012”

村山吾郎 Murayama Goro

## 1. 第 47 回都道府県対抗自転車競技大会[平成 24 年 9 月 6 日(木)~9 月 9 日(日)]について

本稿では昨年開催された同大会で筆者が競技役員として執務させて頂いた経験と併せて、自転車競技の魅力についてご紹介したい。

別稿で東京都自転車競技連盟「子供のための自転車学校」をご紹介したが、同連盟普及委員会・松本氏とのご縁を得た。筆者は日本自転車競技連盟公認審判員(3 級/ロード・トラック)を所持しているものの、これまで大会が事務局を務める自転車ロードレース『ツアー・オブ・ジャパン』でスタッフの一員として働いた経験があるだけで、その他の自転車競技大会での競技役員経験ゼロでも何かお役に立てれば役員をさせて頂きたいとお願いして、このたび初めて競技役員をさせて頂いた。

本大会は、第 47 回都道府県対抗大会であると同時に、スポーツ祭東京 2013(第 68 回国民体育大会自転車競技)リハーサル大会としての意味も持っている。

当センターの職員・岸本課員は、平成 23 年度の研究報告書第 4 号でもご紹介したとおり、高校・大学と自転車競技の経験があるが、自転車競技に打ち込む選手に取って国民体育大会や都道府県対抗大会はとても大切な大会であると聞き、競技役員の方々の運営を勉強させて頂くと共に参加選手の方々の活躍の場を支える裏方のひとりとして、経験が浅いことを常に忘れず臨んで、大会期間中は筆者は 4 名の方々と一緒に「章典」業務等を担当させて頂いた。

大会プログラムより、大会実施要項を以下にご紹介したい。

### 第47回全国都道府県対抗自転車競技大会実施要項 (2012/09/02) 【スポーツ祭東京 2013 自転車競技リハーサル大会】

1 主 催	財団法人日本自転車競技連盟/立川市/八王子市/あきる野市/檜原市/奥多摩町/立川市教育委員会/八王子市教育委員会/あきる野市教育委員会/檜原市教育委員会/奥多摩町教育委員会/スポーツ祭東京2013立川市実行委員会/スポーツ祭東京2013八王子市実行委員会/東京多摩国体くスポーツ祭東京2013あきる野市実行委員会/スポーツ祭東京2013檜原市実行委員会/スポーツ祭東京2013奥多摩町実行委員会
2 主 管	東京都自転車競技連盟
3 後 援	文部科学省・東京都/スポーツ祭東京2013実行委員会/公益財団法人東京都体育協会/NPO法人立川市体育協会/NPO法人八王子市体育協会/NPO法人あきる野市体育協会/檜原市体育協会/奥多摩町体育協会/財団法人JKA/毎日新聞社
4 協 賛	財団法人全国自転車競技連盟/一般社団法人日本自転車選手会
5 期 日	平成24年9月6日(木)~9日(日)
6 会 場	【トラックレース】 立川競輪場(周長400m) 〒190-0012 東京都立川市曙町3-32-5 【ロードレース】 八王子市あきる野市/檜原市/奥多摩町競輪ロードレースコース
7 日 程	9月6日(木) 受付 15:00~15:45 立川競輪場 監督会議(檜原市-檜原市) 16:00~16:45 立川競輪場 9月7日(金) トラックレース 9:00~ 立川競輪場 9月8日(土) トラックレース 8:30~ 立川競輪場 表彰式 11:30~ 立川競輪場 ロードコース復旧 15:00~17:00 八王子市あきる野市/檜原市/奥多摩町競輪ロードレースコース 9月9日(日) スタートシート設置 7:45~ 8:15 八王子市西側前 男子ロードレース 8:30~ 八王子市あきる野市/檜原市/奥多摩町競輪ロードレースコース 女子ロードレース 8:35~ 八王子市あきる野市/檜原市/奥多摩町競輪ロードレースコース 表彰式 12:00~ 奥多摩町 ※スケジュールは競技の進行により、変更の可能性がります。
8 競技種目	【男子】 ①個人ロードレース (77.1km) ②1kmタイム・トライアル (成年・少年) ③ケイリン (成年・少年) ④スプリント ⑤ポイントレース (成年30km・少年24km) ⑥4kmチーム・パシュート ⑦チームスプリント 【女子】 ①個人ロードレース (66.2km) ②500mタイム・トライアル ③ポイントレース (16km) ④チームスプリント
9 競技規則	平成24年度 財団法人日本自転車競技連盟連盟規則並びに大会特別規則による。
10 参加資格	【監 督】 各都道府県1名。本年度有効な公益財団法人日本体育協会公認スポーツ指導者制度に基づく「公益自転車競技上級コーチ」「公益自転車競技コーチ」「公益自転車競技上級指導員」「公益自転車競技指導員」または、財団法人日本自転車競技連盟「公認審判員」「競技者」等、いずれかの資格を有すること。日本体育協会公認スポーツ指導者制度に基づく資格を有していることが望ましい。 【競技者】 平成24年度財団法人日本自転車競技連盟アマチュア競技者登録を完了した男女で、次の基準に基づき出場者を決定する。 【男子】 成年:平成6年4月1日以前に生まれた者とする。

少年:平成6年4月1日以前に生まれた者から平成6年4月2日以後に生まれた者とする。	
① 各都道府県6名が参加でき、ロードレースは3名、トラックレースは1名1種目、1種目1名(団体種目は除く)まで申し込むことができます。	
② 4kmチーム・パシュートとチームスプリントはどちらか1種目を、また1kmタイム・トライアルとポイントレース及びケイリンは、成年と少年どちらかを選択すること。	
③ 予備登録競技者は、成年・少年それぞれまで申し込むことができます。正規の競技者から予備登録競技者への変更は、当該種目実施日の前日15時までに、所定の用紙により競技委員長へ提出する。ただし、年齢カテゴリーごとに行う種目については変更は、同一カテゴリーの競技者に限る。	
【女子】 各都道府県5名までが参加でき、1名3種目(団体種目を除く)まで申し込むことができます。個人種目の1位から8位に及ぶ5.4.3.2.1点を与える。団体種目は男子1位から8位に24.21.18.15.12.9.6.3点を、女子1位から8位に16.14.12.10.8.6.4.2点を与え、男女別に順位を決定する。同点の場合は、1位の数、さらに決定しない場合は2位の数、以下これに準じて数の多い都道府県を上位とし、さらに決定しない場合は、団体種目の順位による。	
【観 音】 【男子】 1位に財団法人日本自転車競技連盟優勝旗、毎日新聞社優勝旗(共に持ち回り)及び表彰状を授与する。2位~8位に表彰状を授与する。但し、表彰状は上位3名を対象として行う。 【女子】 1位~3位に表彰状を授与する。 【観音】 【男子・女子】 1位~8位に賞状を授与する。但し、表彰状は上位3名を対象として行う。	
13 申込方法	平成24年7月19日(木)までに各都道府県にて申し込むこと。各都道府県からJCFへの申込締切は平成24年7月26日(木)必着。加盟団体ごとに所定の申込書に必要事項を記入し、コピー、捺印のうえ、下記に郵送すること。また同一内容のデータを電子メールで下記に、期限内に送付すること。電話、FAXでの申し込み、締切後の変更は一切受け付けない。 財団法人日本自転車競技連盟 メールアドレス:jgumu@jcf.or.jp 〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-3 日本自転車会館3号館3F
14 参加料	競技者1名につき5,000円を各都道府県がとりため、財団法人日本自転車競技連盟へ送金すること。(一社納入された参加料は返却しない)
15 その他	(1) 監督・競技者は、平成24年度有効の登録証を受付時に提示すること。 (2) 参加者は、年間を通して賠償責任保険及び傷害保険に加入すること。(スポーツ安全協会等) (3) 参加者は、健康保険証を持参すること。 (4) 大会中の疾病・負傷等については、治療医のほかに、参加者の責任・費用負担とする。 (5) 宿泊・弁当については各自手配すること。 (6) 参加申込書に記載された個人情報、資格、年齢基準の確認及び大会に係る諸連絡を行うほか、請求、所属、年齢、競技歴については、大会中、プログラム作成へ使用するほか、新聞社などマスコミ関係者に提供することがある。 (7) 大会期間中に撮影された参加者の肖像権は主催者に帰属するものとする。 (8) 特別観劇券はJCFウェブサイトにで公募し郵送は行わないので、各自留意のこと。



この事業は、競輪の補助金を受けて開催します。  
<http://ringing-keirin.jp>



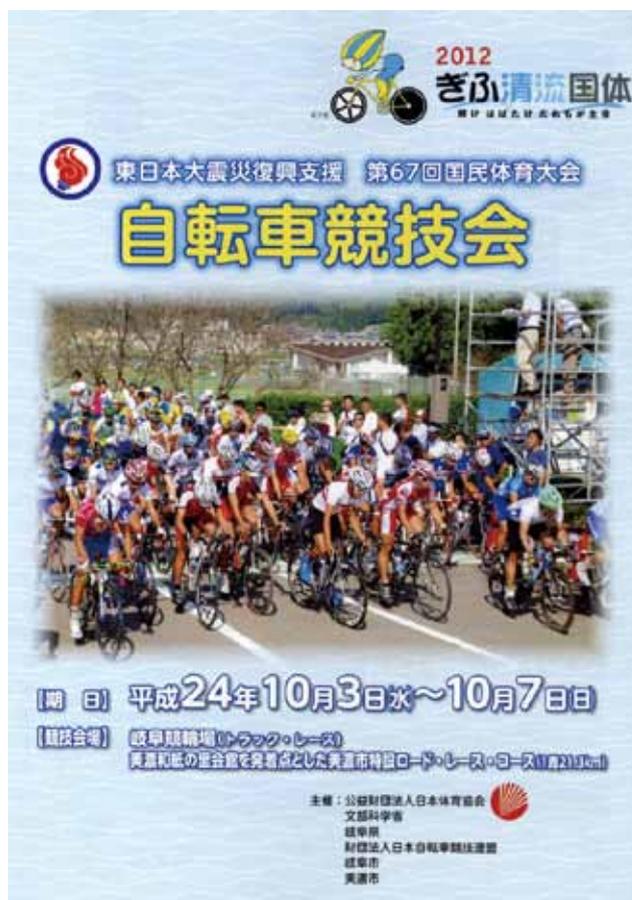
<写真①：大会プログラム表紙>



<写真②：大会プログラムより開催地 立川市／八王子市>



<写真③：同開催地 あきる野市／檜原村／奥多摩町>



<写真④：※参考 2012 ぎふ清流国体大会プログラム>

自転車競技をあまりご覧になったことのない読者諸兄姉のために、大会プログラムから「自転車競技の見方」と、「世界・日本・大会記録」を下記に引用してご紹介する。

## 自転車競技の見方

自転車競技は、自転車を競技用具として使用し、競技者自らの力のみで速さを競う競技です。

自転車競技の魅力は、なんとと言っても他のスポーツには類を見ないスピードとスリルに尽きますが、競技者にとって勝敗の重要なポイントとなるのは、そのスピードによって生じる空気抵抗をいかに克服するかです。スプリントのように、他の競技者の背後で空気抵抗を回避しながらゴール手前での逆転を狙う者や、4 km団体追抜競走のように複数の競技者が先頭交代を繰り返して、風圧による体力消耗をチームでカバーするなど、多様なレース展開が見られます。

自転車競技の歴史は古く、18世紀にヨーロッパで発生し、オリンピックにおいても第1回大会から正式競技として採用されています。また、近年は記録の向上を図るために自転車器材そのものの研究改良が進み、ディスクホイールなどの開発と素材の軽量化の実現に著しい進歩が見られます。わが国においてもその歴史は古く、明治31年頃には組織的な運営により上野不忍池周辺で自転車競技が行われています。

### ■タイム・トライアル（男子：1 km、女子：500 m）

1 kmをいかに速く走りきるかを競うもので、自転車競技の中でも最も基本的な種目であり、「自己との戦い」とも称されています。

競技者は1人ずつスターティングマシーンを使用してスタートし、風圧を避けるため流線型のフォームを保ちながら、巧みなコーナリング、渾身の力を込めたペダリングでひたすらゴールラインを目指します。

優勝タイムは1分5～8秒（平均時速54 km/h）で競われます。なお、女子は500 mで行われます。

### ■ケイリン

ケイリンは日本発祥の競技です。日本から世界各国に普及し、今ではオリンピックの正式種目にもなっています。通常、ケイリンは距離2000 mで戦います。競技の見どころは最後のスピードと中盤の駆け引きです。まず、先頭誘導員が、デルニ・バイクというモーター付き電動自転車で先導します。周回ごとのタイムが決められており、徐々にスピードアップしてきます。そして先導がコースアウトした後の700 m～600 mが勝負です。各選手のスピードあふれる先行、逃げ、まくりが交錯し、緊迫のフィナーレを迎えます。

日本の競輪とは若干ルールが異なりますが、ケイリンは純粋なスポーツとして国際ルールが適用されます。中距離の粘り強い持久力と、終盤の短距離選手のスピードを併せ持つ選手たちの熱い戦いをお楽しみください。

### ■スプリント

「トラックレースの華」ともいわれ、スピードとテクニックを競う種目です。

予選は、助走をつけた200 mのタイム・トライアルで行われ、第1回戦に進出する16名の競技者を選びます。

第1回戦以降は勝ち上がり形式で順次行われますが、競技方法としては2～4名の競技者が同時にスタートし、競技場を2周（周長400 m競技場の場合）して先着した競技者が勝者となります。なお、競技規則により半周はインコースよりスタートした競技者が、先行しなければなりません。

競技者は互いに相手の出方、ギアレシオや隙をうかがいながら自分に有利な位置を取ろうと牽制し合い、スピードや進路に様々な変化を展開させます。1周目を過ぎると互いにスパートのチャンスを狙いレースは緊迫してきます。

相手の油断を見澄まして一挙に逃げる者、先行させた競技者をマークしてゴール前で逆転を狙う者など、高度なテクニックと頭脳プレー、そして力強いスプリント力が要求されます。

また、最終スプリントを開始する前は、競技者は停止したりトラック全幅員を使用して走行したりできますが、スプリント体勢後は自分の進路を守り、フィニッシュラインめがけて全力勝負で走行します。

風圧による体力の消耗とも戦いながら、仕掛けのタイミングや好位置をめぐる様々な駆け引きが行われ、ゴールするまでレースから目の離せない競技です。

### ■ポイント・レース

20数名の競技者により成年男子30 km、少年男子24 km、また女子は16 kmで行われます。

競技は1周回のフライングスタートの後、レースが正式にスタートします。

レース中に設けられている中間スプリント（周長400mの競技場は5周回毎）の通過順位により与えられる得点（1位5点、2位3点、3位2点、4位1点）の合計点で順位が競われます。また、主集団に追いついた選手は、20点が与えられ、主集団に追いつかれた選手は20点を失います。得点が同点の場合は、最終回のゴール着順により順位を決定されます。距離が長いため競技者の作戦も様々で、他の競技者の隙を突いて逃げて大量得点を狙う者、ポイント時だけ鋭く差し込んで得点を積み重ねる者など、脚力に応じた駆け引きが見られます。

観戦のポイントは、メイン集団と先頭の競技者を見失わないようにすることです。

#### ■ 4 km 団体追抜競走

1チームは4名もしくは3名の競技者で構成し、風圧による減速と疲労を避けるため、順番に先頭を交代しながらレースを進めていきます。

2つのチームがホームとバックの中央線から同時にスタートし、4 kmを走る間に相手チームを追い抜こうとする競技で、相手チームを追い抜く「追抜勝ち」と、相手チームより早くフィニッシュする「完走勝ち」とがあります。

予選では、すべてのチームが4 kmを走り、予選タイムの上位2チームは決勝に進み、次の2チームは3-4位決定戦を行います。

時速50 km/hを越えるスピードで、車輪が触れればかりに1列に走るチームワークやコーナーでの傾斜を利用した先頭交代、メンバーの力量や作戦による先頭を走行する距離や周回数の展開もお楽しみください。また、ゴール前の両チームの1秒を競うフィニッシュは、手に汗を握るような見応えがあります。

#### ■ チーム・スプリント

1チームは3名の競技者で構成され、2つのチームがホームとバックの中央線から同時にスタートして、競技場の周長には関係なく3周回で競われます。

団体追抜競走のような先頭交代は行われず、3名の競技者が1列になって走り、1周毎に先頭の選手がコースの外側に外れてゆき、予選では3人目の競技者が3周を走りきったゴールタイムで順位が競われます。

上位2チームは決勝に進み、次の2チームは3-4位決定戦を行います。

3名の競技者のタイミングの合ったスタートや個々の競技者の脚力に応じたチーム構成などが勝敗の分かれ目となり、小さなミスでも大きなタイムロスとなる競技です。

#### ■ 個人ロード・レース

ロード・レースは、ツールド・フランスに象徴されるように「自転車競技の華」といわれ、体力、意思力、テクニック、スピードの総合力を競う種目です。

競技者には、長い距離を走破できる持久力や上り坂を速いスピードで登る登坂力、下り坂を駆け降りるダウンヒルやカーブを走り抜けるコーナーリングのテクニック、また最後の最後での力を振り絞るゴールスプリントなど、多くの要素をクリアすることを要求される過酷な競技です。

今大会のロード・レースは、八王子市役所前をスタートし、あきる野市、檜原村を通り、奥多摩湖畔へゴールするコースで、男子は77.1km、女子は68.2kmで競われます。このコースの特徴は檜原村役場過ぎから奥多摩周遊道路にわたる、急な坂道にあります。上り坂が得意な選手はここで一気に引き離しにかかることでしょう。

要求されるスピードとスタミナでは、全スポーツの中で最も過酷な競技の一つといわれているロード・レースをお楽しみいただくと同時に、全国から参加した競技者の皆さんに温かいご声援をお願いします。

# 世界記録・日本記録・大会記録

日本記録 2012/8/12 世界記録2012/7/31

## ■200mフライングスタート

### 世界記録

男子エリート	9"572	KEVIN SIREAU(フランス)	2009/05/30	ロシア・モスクワ
男子ジュニア	9"899	NIEDERLAG MAX(ドイツ)	2011/08/19	ロシア・モスクワ
女子エリート	10"643	MIRIAM WELTE(ドイツ)	2012/06/22	コロラドスプリングス・アメリカ
女子ジュニア	11"093	REBECCA ANGHARAD JAMES(イギリス)	2009/08/13	ロシア・モスクワ

### 日本記録

男子エリート	9"979	渡邊一成(JPCA・JCF強化)	2012/04/22	前橋・グリーンドーム
男子ジュニア	10"236	永井清史(岐阜・岐阜第一高校)	2001/07/07	チャイナスタイハイ台中
女子エリート	11"237	前田佳代乃(鹿児島・JCF強化)	2012/04/22	前橋・グリーンドーム
女子ジュニア	11"833	遠藤友子(大分・別府商業高校)	2001/07/07	チャイナスタイハイ台中

### 大会記録

男子	10"694	屋良朝春(沖縄)	2006/08/21	第41回秋田・六郷
----	--------	----------	------------	-----------

## ■500m

### 世界記録

女子エリート	33"010	ANNA MEARES(オーストラリア)	2012/04/08	オーストラリア・メルボルン
女子ジュニア	34"768	VOYNOVA ANASTASIYA(ロシア)	2011/08/21	ロシア・モスクワ

### 日本記録

女子エリート	35"045	大菅小百合(長野・三協精機)	2004/08/20	ギリシャ・アテネ
女子ジュニア	36"111	前田佳代乃(兵庫・鹿屋体育大学)	2009/08/11	ロシア・モスクワ

### 大会記録

女子	37"453	沼部早紀子(静岡)	2010/08/20	第45回山口・防府
----	--------	-----------	------------	-----------

## ■1km

### 世界記録

男子エリート	58"875	ARNAUD TOURNANT(フランス)	2001/10/10	ボリビア・ラパス
男子ジュニア	1'01"376	AHMED LOPEZ(キューバ)	2002/08/11	中国・昆明

### 日本記録

男子エリート	1'02"158	伏見俊昭(JPCA・JPCU福島)	2002/08/11	中国・昆明
男子ジュニア	1'05"238	深谷知広(愛知・桜丘高校)	2007/08/07	メキシコ・アクアスクリエンテス

### 大会記録

成年男子	1'06"710	大森慶一(北海道)	2000/09/11	第35回宮城・大和
少年男子	1'06"932	早坂秀悟(宮城)	2003/08/25	第38回埼玉・大宮

## ■4km団体

### 世界記録

男子エリート	3'53"294	EDWARD CLANCY, PETER KENNAUGH, STEVEN BURKE, GERAINT THOMAS(イギリス)	2012/04/04	オーストラリア・メルボルン
--------	----------	---	------------	---------------

### 日本記録

男子エリート	4'18"486	日本(佐々木孝司、内田慶、西谷泰治、黒木裕介)	2003/08/11	韓国・チャンウォン
男子ジュニア	4'21"073	日本(久保田元気、黒瀬耕平、新山響平、高士拓也)	2011/08/17	ロシア・モスクワ

### 大会記録

男子	4'31"138	谷口巧将・宇根敏希・和田力・北村彰也(和歌山)	2010/08/21	第45回山口・防府
----	----------	-------------------------	------------	-----------

## ■チーム・スプリント(400m×3)

### 世界記録

設定なし

### 日本記録

男子エリート	1'13"668	日本(浅井康太、柴崎淳、深谷知広)	2009/05/30	神奈川・花月園
男子ジュニア	1'17"331	高体連(北津留翼、新田祐大、菅田巻道)	2003/05/24	岡山・玉野

### 大会記録

男子	1'18"095	池田憲昭・原誠宏・矢野光浩(香川)	2002/09/09	第37回静岡・静岡
----	----------	-------------------	------------	-----------

## ■女子チーム・スプリント(400m×2)

### 世界記録

設定なし

### 日本記録

女子エリート	58"723	鹿屋体育大学(近藤美子、前田佳代乃)	2009/08/28	静岡・日本CSC
--------	--------	--------------------	------------	----------

ご覧になってお分かり頂けると思うが、自転車競技はほとんどの種目がタイムを競うものであり、他のスポーツと比べると特に自転車トラック競技では、「陸上競技」や「スピードスケート競技」、そして「スキー競技」にも種目特性が通じるものがあると思われる。

中でも陸上とスケートのそれぞれから、自転車トラック競技のプロ・競輪選手として大成している選手を挙げると、世界選手権 10 連覇を達成した中野浩一氏(陸上)と、現在約 2800 人登録している競輪選手の中で実力トップの 9 人である『S 級 S 班』に所属する武田豊樹選手(スケート)が著名である。

また自転車ロードレース競技の場合、陸上の十種競技など一部の種目で、ある程度年齢が高くなってから大成するタイプの「レイト種目」に通じるところがあり、実際に日本でも、大学時代から自転車競技を始めてツール・ド・フランスに出場するに至った今中大介氏のような方もおられる。

筆者自身は、別稿でもふれたとおり競技経験としては球技スポーツしか取り組んだことがないのだが、実際にツアー・オブ・ジャパンや今回の都道府県対抗自転車競技大会のように現場で生の試合(レース)を観戦する機会を通じて、各選手が自分を高めるために気の遠くなるような努力を積んで晴れの舞台に出て、その走りを見ることができるとは本当に素晴らしいと感じている。

読者諸兄姉におかれては、ぜひ身近な会場で自転車競技大会が開催されることがあれば、観戦して頂いて、熱い走りをする選手達にご声援を頂ければ幸甚である。

## 2. スポーツ祭東京 2013(第 68 回国民体育大会)が 2020 東京オリンピックに繋がりますよう！

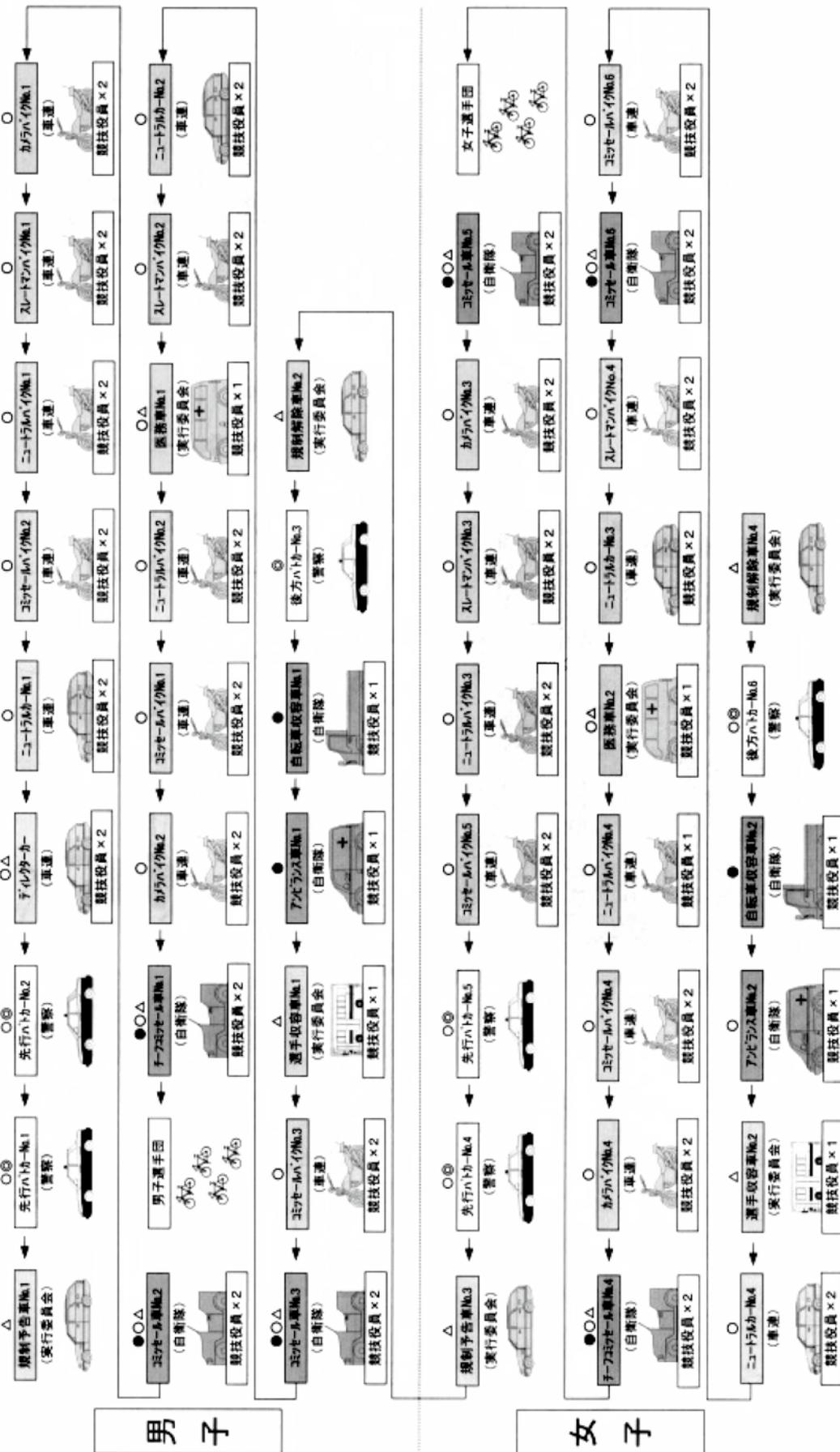
現在すべてのスポーツ種目・競技団体関係者が、スポーツ祭東京 2013(第 68 回国民体育大会)のための準備にあたっておられることであろう。

そして今年 2013 年 9 月 7 日に、国際オリンピック委員会総会で 2020 年夏季オリンピック・パラリンピック開催都市が、東京・マドリード・イスタンブールの 3 候補地の中から、東京が選ばれるように願い、それぞれの方々がそれぞれの場所で精一杯ご尽力されていることと、自転車界に関わるものとしてお察ししているところである。

我が国においては、2013 年 3 月 11 日で東日本大震災被災から満 2 年が経ったが、大切なご家族や友人を亡くされ、我が家や職場を失って想像を絶する悲しみやご苦勞を負われて、今なお被災地で仮設住宅にお住まいになり、また福島第一原子力発電所事故の影響で長年住み慣れてた皆さんの思い出や家族友人がいる故郷を離れて暮らさざるを得ない方々のご苦勞がまだまだ続いている。自転車とスポーツとその仲間の絆を通じて、わずかでも被災地の皆様にお役に立ちたい。

今回の第 47 回都道府県対抗自転車競技大会においても、主催者各位や競技団体各位のご努力をはじめ、地域住民の方々やスポーツを統括する文部科学省・地元自治体・警察・消防・自衛隊等行政機関やご協賛頂く企業の皆様、選手の活躍を広く報道して下さる報道機関、そして何より選手ご自身とそこにご家族・友人やチーム関係者のご理解とご支援お力添え下さって初めて成立している(次ページの自転車ロードレース車列図を見て頂くと、運営面での体制確保のみならず、これだけ多くの車列通過を受け入れて下さった地元住民の皆様にも、頭が下がる思いである)。

# 第47回全国都道府県対抗自転車競技大会(スポーツ祭東京2013)ハーサル大会 車列編成基本図



(無線系統: ●...自衛隊無線(A) ○...簡易無線(B) △...携帯電話(C) ◎...警察無線(D))



協力機関・団体等

(順不同・敬称略)

京都市青少年委員会	京都市個人団体連絡協議会
新沢女子大学	
西部第一地区町会・自治会連合会	元八王子町一丁目町会
元本郷町常和会	元八王子町二丁目町会
元本郷町一丁目町会	グリーンタウン東尾窪地管理組合法人
元本郷町三丁目生業会	グリーンタウン東尾窪自治会
市営元本郷東地自治会	ホームステタウン八王子自治会
元本郷なごみ会	尾身地区町会・自治会連合会
西部第二地区町会・自治会連合会	下小田野町会
日吉町二丁目町会	中下田野町会
元八王子地区町会・自治会連合会	元本町会
大塚寺町が町会	上下原町会
大塚寺町関口町会	あかほ台町会
上忍分方町神戸町会	上野町会
大畑町会	山名町会
諏訪下町会	川口地区町会・自治会連合会
諏訪二丁目町会	横塚西部町会
諏訪中町会	大井町会
四谷町会	生保地区町会・自治会連合会
社谷町会	下堤町会
東町町会	第2地区さわやか健康スポーツ推進委員会
横川町一丁目町会	横川総合型地域スポーツクラブ
横川町二丁目町会	元八王子東小地区総合型地域スポーツクラブ
横川町三丁目町会	元分方小地区総合型地域スポーツクラブ
横川町四丁目町会	葛方タマケスポーツクラブ
横川町五丁目町会	特定非営利活動法人はちきりC
元分方町一丁目町会	八王子市国領地区スポーツクラブ
元分方町二丁目町会	国領地区総合型スポーツクラブ

MP八王子市体育協会	東京消防庁八王子消防署
有価証券取引所法人八王子有価証券センター	東京都市多摩西部建設事務所
八王子交通安全協会	礼拝法人八王子市民教会
高尾交通安全協会	禮拝法人東京都八南警察区防衛
警視庁八王子警察署	東京独立八王子桑島高等学校
警視庁高尾警察署	
警視庁福生警察署	あきる野市町内会自治会連合会
警視庁五日市警察署	五日市交通安全協会横原支部
東京消防庁秋川消防署	社会福祉法人横原村社会福祉協議会
横原村消防団	公益社団法人横原村シルバー人材センター
横原村自治会連合会	横原小学校PTA
横原村体育協会	横原中学校PTA
一般社団法人横原村観光協会	青梅市トリアスロン協会
横原村民生児童委員協議会	東京都横原部民の会
横原村高齢者クラブ連合会	横原天竺、深山会
横原村人材育成事業調査委員会	横原風習寺・教員の福
横原村青少年委員会	東京都森林組合
横原村スポーツ推進委員会	特定非営利活動法人つむぎ
横原村文化協会	
警視庁青梅警察署	美多摩町三寿会
東京都庁青梅多摩消防署	美多摩町自治会連合会
埼玉県秩父消防車庫 第1施設大隊	美多摩町体育協会
東京都西部建設事務所	美多摩町スポーツ推進委員会
東京都水道局	美多摩町観光協会
東京都環境局	美多摩町消防団
青梅交通安全協会	西東京バス株式会社
レマノセールス 株式会社	サガサリ・レーシング・サイクル
株式会社 オージークラブ	株式会社 日武商会
アメアスポーツジャパン株式会社	

3. 結びとして

平成 24 年 10 月 1 日付で、(公財)日本体育協会公認コーチ(自転車競技)資格を認定して頂いた  
ので、4 年間に数回義務付けられている資格更新講習として、昨年 12 月 15 日(土)に東京都港区  
で開催された「平成 24 年度公認スポーツ指導者全国研修会」に参加させて頂いた。

※(公財)日本体育協会公式ホームページより <http://www.japan-sports.or.jp/coach/tabid/239/Default.aspx>

研修会の席上、公認スポーツ指導者等表彰式も行われ、長年に渡って少年少女・青年の各種目  
のスポーツ指導にあたってこられた諸先輩方が、(公財)日本体育協会・監物永三副会長より表彰  
された。

70 歳以上とお見受けした方々も多数おられたので、厄年を迎えた筆者はまだまだ駆け出しで  
あり、諸先輩を見習って、これから出会う子供たちひとりひとりとの一期一会を大切に、勉強と研  
鑽を重ねて微力ながら今できることを積み重ねてまいりたいと思いを新たにされた次第である。

<参考・引用文献>

◎第 47 回全国都道府県対抗自転車競技大会(第 68 回国民体育大会自転車競技リハーサル大会)  
プログラム

以上

# 他誌掲載論文

## 【自転車の歴史】

ママチャリと社会との関わりの歴史……………谷田貝一男

「Civil Engineering Consultant」 第257号 建設コンサルタンツ協会

(要旨) 街中には、シティ車やスポーツ車、コンパクト車まで様々な種類の自転車が走っている。その中には多くの人から「ママチャリ」と呼ばれている自転車があり、日本において最も身近な自転車ではなかろうか。ママチャリの歴史と発展はどのような経過を経て、またどのような功罪をもたらしたのだろうか。わかりやすく解説した。



平成24年度

---

自転車文化センター研究報告書 第5号

---

2013年3月

編集・発行 一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

〒102-0091 東京都千代田区北の丸公園2-1 科学技術館内

TEL : 03-3217-1231

FAX : 03-5224-4558

E-mail: [bccask@jifu.jp](mailto:bccask@jifu.jp)

<http://cycle-info.bpaj.or.jp/>

---

(無断転載を禁じます)



平成24年度

---

自転車文化センター研究報告書 第5号

---

2013年3月

編集・発行 一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

〒102-0091 東京都千代田区北の丸公園2-1 科学技術館内

TEL : 03-3217-1231

FAX : 03-5224-4558

E-mail: [bccask@jifu.jp](mailto:bccask@jifu.jp)

<http://cycle-info.bpaj.or.jp/>

---

(無断転載を禁じます)

この報告書は平成24年度競輪補助事業の補助金を受けて作成いたしました。

日本が生んだ  
世界のスポーツ



財団法人 J K A

<http://www.keirin-autorace.or.jp/>

競輪補助事業

<http://ringring-keirin.jp/>