

# 自転車文化センター—研究報告書

第2号

2009年3月

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2号

## 目 次

はじめに.....財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター	1
昭和30年代における女性の自転車乗車率の上昇原因.....谷田貝一男	3
「ドライジーネとミシヨ一型小史」 1817（文化14年）～1870（明治3）年.....小林恵三	31

## はじめに

財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

自転車は近距離交通手段としてその経済性、利便性、効率性などが一段と評価され、日常生活に最も密着した乗り物として利用されています。また、スポーツやレジャーのための用具としても多くの人たちに広く利用され、健康促進の一翼も担っています。

また現在、地球温暖化防止のために、二酸化炭素の地球規模での削減施策が世界的な課題となっていますが、そのなかで、自転車は二酸化炭素を出さない「地球環境に優しい乗り物」としてその利用の拡大が期待されています。環境浄化の促進のために、自転車の持つ社会的役割がより一層高まっています。

こうした期待と役割を持つ自転車は、その誕生から約200年の今日までの歴史の中で、利便性向上のための先人たちの絶え間ない努力が、私たちの社会生活における様々な技術や文化として多くの功績を残してきました。そうした過去の歴史を見つめることにより現在・未来における「人と自転車・社会と自転車」とのより良い新たな関わりが見出せると考えられます。自転車文化センターはこうした歴史の中からより多くの人とこれからの自転車のあり方を共に考え、提案していく機関であることを目的としています。このために自転車に関する資料・情報を世界各国から広範囲にわたって調査・収集を行い、それを整理・研究したのち、その成果を公表しています。

本号では、こうした目的で調査・収集した資料を用いてこれまで未知であった18世紀における自転車誕生までのいきさつから、誕生間もない自転車の車体に対する創意工夫や技術改良及び生産販売台数の実態から普及までの様子、並びにレースを通じて人々の生活に関わっていく姿を明らかにしました。

また日本では自転車が入ってきた当初から約90年にわたり、女性の自転車利用が男性と比べて非常に低い状況が続いていました。これが昭和30年代において性別、年齢を問わずに誰もが利用できる環境が生まれ始めました。なぜその時代に女性の自転車利用の普及が進んだのか、その原因と過程を明らかにしました。

本号におけるこれらの研究報告がこれからの自転車のより広い利用方法、利用者の拡大方法を見出していくための資料として活用できるものと考えています。

2009年3月

In order to break through the sluggish Japanese bicycle industry, it had started to develop a new consumer market in 1956. For those housewives in 20s who had not ridden bicycles at all in spite of their huge potential and capability. Enterprises set their prices down and developed diverse designs and colors, also produced high quality bicycles for much easier riding. It was recommended for women to buy a bicycle for one of their bridal items.

As a result, it prompted men to use women's bicycles. The possession rate of women's bicycle went up from 14% in 1955 to 50% in 1964. The rate of women's cyclists in their 30s~50s increased 15 to 21 points.




### 1. はじめに

1817年にドイツのドライス男爵が考案した自転車が日本に渡来したのは、慶応年間といわれている。それ以降、最も身近な交通機関として今や生活必需品として欠かすことの出来ない乗り物となった。

しかし、その普及状況を見てみると男女間に大きな隔たりがあり、自転車が考案された当初から女性用が作られ、男女の区別なく利用されてきた欧米とは大きな違いがあった。女性は特に明治期から大正期において自転車に乗ることすら出来ない時代であった。例えば明治42年8月の自転車専門誌には裕福な家庭の女子生徒が自宅から学校まで自転車で通学する3里の間に男たちから冷評や悪罵を受けたりするため、自転車から降りて巡査に保護してもらいながら通ったり、家の中に石を投げられたり、水をかけられたりしたこともあったという体験記が掲載されている。<sup>1)</sup> また、明治末期に国産自転車の製造が本格的に始まり、全国の自転車保有台数も急激に伸びていくのにあわせて、女子生徒にも自転車通学が人気を呼ぶようになってきた。大正13年、広島県立上下高等女学校では体育の向上を計るため自転車を奨励したので、女子生徒のほとんどが自転車で学校に通学するようになり、盛んに自転車乗りの練習が校庭や道路で行われていた。しかし、県学務局は「女子生徒の自転車通学は禁じてはいないが奨励すべきことではない。出来れば徒歩通学を奨励し、体育には他の方法を採用させたい。」という見解を出している。<sup>2)</sup>

女性の自転車利用に対する男性の蔑視や違和感が完全に消え去ったのは、昭和10年代に入ってからである。戦況の激化とともに男性の労働人口が減少し、代わって女性が一時的に社会に進出しなければならなくなったことによるが、女性の自転車乗車率の上昇は昭和30年代に入ってからである。

本稿では、女性の自転車乗車率が上昇する直前の自転車を取り巻く状況、普及率の上昇の様子を踏まえううえで、製造・販売会社の思索並びに自転車の構造変化について

主なフレームの形式	主なフレームの形状
ダイヤモンド形	
スタガード形	
ループ形	

考察する。  
以下、女性用自転車はループ型、男性用自転車はダイヤモンド型、男女兼用車はスタガード型（図1）とする。また実用車は軽量の荷物の運搬や商用などに使用することを主目的として設計された車、軽快車は通勤、通学、買い物などを使用することを主目的として設計された車、スポーツ車はサイクリングなどに使用することを主目的として設計された車とする。

図1 フレームの形状 1967 自転車の日本工業規格より

### 2. 昭和26年から昭和31年までの自転車を取り巻く状況

自転車の生産、価格、所有率、類似交通機関の普及について、見てみる。

#### (ア) 保有台数

保有台数（表1）は毎年増加し、昭和26年から5年間に約1.34倍の395万台増加している。また、1台当たりの使用人数は0.79倍の1.5人減少している。

表1 保有台数の推移<sup>3)</sup>

昭和	26年	27年	28年	29年	30年	31年
保有台数（万台）	1169.3	1240.6	1327.0	1366.7	1392.8	1564.7
前年比(%)		106.1	107.0%	103.0%	102.0%	112.3
自転車1台当たりの人数(台)	7.2	6.9	6.6	6.5	6.4	5.7

### (イ) 生産台数

自転車の生産は、自転車製造者と自転車販売者すなわち卸商問屋との両者によって作られている。前者は工場を持っていて、フレーム等主なるものを自家生産し、その他の部品付属品をそれぞれの部品専門製造者から購入して、自転車を完成させている。後者はほとんど自家生産がなく、フレームから部品付属品までのほぼ全部を購入集荷して自転車を組み立て、自家銘柄として販売している。

表2 生産台数の推移<sup>4) 5)</sup>

昭和	26年	27年	28年	29年	30年	31年
自転車製造者による生産台数(台)	987365	1018815	1183756	1037557	1108792	1397340
フレームのみの生産台数(台)	1541093	1466169	1680035	1324005	1347884	1674054

したがってここでは生産台数を自転車製造者による完成された自転車台数と、フレーム製造者によるフレーム台数で見てみる（表2）。いずれも増減を繰り返しているがほぼ一定しているといえる。

生産台数のうち、輸出用台数は昭和27年、28年を除き、昭和21年から増加傾向にあるが、総生産に対する割合は10%台を推移し、昭和12年の比率50%と比較すると大きな落ち込みである（表3）。

表3 輸出用台数の推移<sup>6)</sup>

昭和	26年	27年	28年	29年	30年	31年
台数(万台)	43.9	33.9	30.2	32.7	47.0	53.0
輸出の総生産に占める割合(%)	17.1	13.2	10.7	13.2	18.1	17.8

また購入車を新規需要と代替需要で見ると、新規需要から代替需要へ転換していることがわかる（表4）。このことは、自転車の新規開拓が難しくなっていることを示しているといえる。

表4 購入車の需要内訳<sup>7)</sup>

昭和	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年
代替(万台)	49.9	53.7	62.7	68.9	73.1	77.6	83.0
新規(万台)	60.8	137.5	105.1	67.9	71.3	86.4	39.7

### (ウ) 小売価格

昭和25年4月に公定価格7345円が撤廃され自由価格となった直後、急激な上昇があったがその後ほぼ一定に推移し、消費者物価指数の上昇を考えると逆に低下傾向にあるといえる（表5）。

表5 小売価格の推移<sup>4)</sup>

\*東京都区部 昭和25年を100とする

昭和	26年	27年	28年	29年	30年	31年
小売低値(円)	10900	10400	9400	9600	10500	10400
小売中値(円)	16100	14600	15000	15200	15700	15700
小売高値(円)	20000	19200	19200	19700	20500	20300
消費者物価指数*	116.2	121.0	130.2	137.2	135.2	136.5

### (エ) バイク生産台数との比較

エンジンのついた二輪車を総じてバイクとして、自転車との生産台数の比較を行うと、自転車の比率の低下が著しいことがわかる(表6)。

表6 バイクとの生産台数の比較<sup>8)</sup>

昭和	26年	27年	28年	29年	30年	31年
生産台数(台)	76032	96355	178760	160701	196201	240542
生産台数比率(自転車:バイク)	33:1	26:1	16:1	15:1	13:1	13:1

以上から次のようなことがわかる。

輸出の大部分を占めていた大手自転車製造者には、昭和26年から28年までの3年間で輸出台数が31%減少したことによって製造の主力を国内市場に注ぐことになる。しかし、自転車保有台数は増加していたが、その伸びは新規需要から代替需要への転換が進むことで鈍化していたことと、消費者物価指数の急上昇にも関わらず小売価格が一定水準を推移したことから、生産コストが予期した拡張を成し得ず、また、モータリゼーションの波が押し寄せはじめたことなどから、減益、赤字経営に陥り、昭和29年日米富士自転車、中山太陽堂が不渡りを出すまでになった。自転車販売業者や部品専門製造業者は合理化、地盤の強化を進めたが、資材価格の上昇と販売価格との差の拡大は経営を圧迫し、業界のリーダーカンパニーであったシマノも生産制限や人員整理に向かった(表7)。

表7 部品専門製造業者であるシマノの期別利益<sup>9)</sup>

決算期 昭和/年/月	25/12~26/5	26/6~26/11	26/12~27/5	27/6~27/11	27/12~28/5	28/6~28/11
当期利益(万円)	1664.0	106.2	137.9	449.7	625.8	430.1
決算期 昭和/年/月	28/12~29/5	29/6~29/11	29/12~30/5	30/6~30/11	30/12~31/5	
当期利益(万円)	107.4	101.4	122.5	126.9	264.1	

### 3. 女性の自転車利用の変化

女性の自転車乗車環境について、昭和31年以降昭和43年までの間の変化のようすをしてみる。

#### (ア) 自転車に乗れる女性の割合

昭和31年における自転車を乗り始めた時期(表8)は男女とも20才未満が乗れる人の90%を占めており、この点では男女差がすでになくなっている。

表8 昭和31年における性別年代別自転車を乗り始めた時期<sup>10)</sup>

	岩手		東京		愛知		京都		広島		福岡	
	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男
5才未満			0.4	0.9	0.3	0.9		0.1	0.4	0.7		
5~7才		0.8	2.0	5.9	4.3	4.9		2.0	1.2	3.5	0.8	1.3
7~10才	9.5	17.6	28.3	35.2	28.4	35.0	10.7	19.7	15.6	25.3	6.5	11.7
10~12才	16.5	19.3	25.3	22.9	23.6	24.2	21.5	26.3	25.4	28.3	16.9	24.1
12~15才	32.8	38.8	26.9	24.2	21.3	18.2	39.4	34.0	30.2	24.7	39.6	36.4
15~20才	33.6	16.5	12.7	8.6	8.8	9.6	17.6	14.0	15.7	12.6	27.4	21.0
20~25才	3.8	2.7	1.2	0.9	3.0	1.6	4.4	2.2	2.7	2.0	0.8	3.1
25~30才	0.6	0.5	1.2		4.3	2.5	1.5	0.1	3.5	0.9	2.4	0.7
30~40才	1.3	1.6	1.2	0.5	4.3	1.1	3.4	0.7	3.7	0.4	3.2	0.2
40才以上		0.8		0.2	1.0	0.4			0.4	0.7		0.2

しかし、女性の自転車に乗れる人の割合(表9)は年代、地域によって大きく異なり、愛知県では30代で

60%、40代で40%を超え、全体でも57%を示している。次いで広島県が30代で40%、40代で20%を超えている。ところがその他の地域では20代まではいずれも50%を超えているが、30代以降で急激に低下している。このことは40代までの男性は地域に関係なく90%を超え、50代以降でも80%以上になっている地域が多いのと大きな違いを示している。また、全地域の平均は女性40.4%、男性93.0%である。

表9 昭和31年度における性別年代別自転車の乗れる割合<sup>10)</sup>

	岩手		東京		愛知		京都		広島		福岡	
	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男
15～19才	78.3	96.6	68.6	100	84.2	90.9	74.0	94.5	86.2	97.5	61.5	100
20～24才	61.8	96.2	70.3	97.1	82.8	97.6	72.1	95.8	78.3	94.4	41.5	98.1
25～29才	49.3	93.3	56.1	96.8	80.8	97.7	56.6	100	55.6	98.1	29.3	97.6
30～34才	39.1	95.2	49.5	95.2	75.0	100	34.6	93.8	47.2	97.8	32.0	98.5
35～39才	23.5	85.7	40.4	100	62.6	98.0	39.2	93.0	42.4	94.3	14.1	93.9
40～49才	8.5	91.4	21.1	96.5	40.5	97.3	5.3	94.3	21.8	94.4	11.7	96.8
50才以上	1.2	57.5	7.4	84.6	16.1	84.9	6.6	75.2	42.0	90.8	7.0	80.0
計	28.7	87.3	45.1	95.0	57.4	94.0	37.7	91.3	50.1	97.0	23.2	93.5

昭和43年(表10)になると地域に関係なく、40代までが50%を超え、50代では女性の割合の伸びが男性の伸びよりも大きくなっている。

表10 昭和43年における自転車の乗れる人の割合<sup>11)</sup>

	10代		20代		30代		40代		50代		60代		計	
	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男
団地	84.1	98.9	85.2	98.9	74.6	98.6	54.9	97.1	31.1	89.7	12.0	64.1	60.1	79.4
地方	92.8	97.8	95.1	99.0	80.8	97.9	70.3	97.6	36.0	96.3	9.3	71.4	60.2	85.4

団地：東京・大阪・名古屋 地方：山形・福井・徳島

表9と表10より昭和31年と43年における女性の乗れる人の割合の平均値をとると、表11になる。12年間の経過による各年代の移行を考慮に入れても、各年代とも上昇し、特に30代、40代の上昇率が大きいことがわかる。

表11 昭和31年と43年における女性の乗れる人の割合の変化

	10代	20代	30代	40代	50代	60代
昭和31年	75.5	61.2	41.6	18.2	6.7	
昭和43年	88.5	90.2	77.7	62.6	33.4	10.7
増加の割合		14.7	16.5	21.0	15.2	4.0

増加の割合 = [43年のX年代の割合] - [31年の(X-10)年代の割合]

### (イ) 女性用自転車の保有状況

昭和31年における自転車を持っている世帯の割合(表12)はすべての車種を含めて地域差があるものの50～80%を示しているのに対して、その中における女性用車の所有率は最高でも20%を越えることもなく、全国平均で8.4%にすぎない。

しかし、自転車保有世帯の割合が高い地域は女性用車の割合も他の地域よりも高い。保有する自転車の車種は実用車、軽快車は地域差がないため、女性用車の保有する割合の差が保有世帯数の割合を高め、30代以降の女性の乗れる割合を高めているといえる。

表 1 2 昭和 3 1 年における自転車の持っている世帯の割合<sup>1 0)</sup>

	岩手	東京	愛知	京都	広島	福岡
持っている割合 (%)	63.2	53.3	81.7	69.9	81.7	46.4
女性用車の所有率 (%)	3.6	8.0	17.3	5.6	11.0	4.6
実用車の所有率 (%)	90.3	75.4	72.3	74.2	80.5	84.6
軽快車の所有率 (%)	2.4	5.7	2.0	5.0	1.3	3.1
スポーツ車の所有率 (%)	0.1	0.7	0.3	0.5	0.3	-

ところが昭和 3 9 年になると (表 1 3) 実用車は居住地に関わらず女性用車男性用車ほぼ同数であるが、軽快車は住宅地以外では女性用車が男性用車を上回り、スポーツ車も農漁村を除いて女性用車が男性用車を上回っている。全車種合計でみると農漁村以外では女性用車が過半数を超えている。

表 1 3 昭和 3 9 年における女性車の居住地別車種保有状況<sup>1 2)</sup>

	実用車		軽快車		スポーツ車	
	女	男	女	男	女	男
農漁村 (%)	58.4	59.2	48.9	47.1	18.2	39.7
住宅地 (%)	29.7	27.5	35.0	41.4	63.6	52.9
商店街 (%)	11.6	12.6	15.2	10.8	9.1	5.9
その他 (%)	0.3	0.7	0.9	0.6	9.1	1.5
合計 (%)	100	100	100	100	100	100

#### (ウ) 女性の自転車の利用率

昭和 3 1 年では自転車が乗れても実際に自転車を利用している女性の割合 (表 1 4) は男性の半分にも満たない。

表 1 4 昭和 3 1 年における自転車に乗れる人の利用率<sup>1 0)</sup>

	岩手	東京	愛知	京都	広島	福岡
女	17.3	19.8	41.4	21.6	38.8	8.4
主婦	12.0	16.4	40.4	13.9	26.0	8.9
男	66.2	53.9	77.3	65.3	81.5	49.3

#### (エ) 昭和 3 0 年代における女性用自転車の占有率の変化

昭和 3 1 年から昭和 3 9 年までの女性用車の占有率を売上台数による割合から見てみる。昭和 3 2 ~ 3 3 年度の小売店における車種別売上構成 (表 1 5) は女性用車と男女兼用車を合わせると 2 5 % に達するが、地域別に見ると、東海地方が高く、北海道、北陸、九州が低くなっており、実用車と反対の傾向を示している。

表 1 5 昭和 3 2 ~ 3 3 年度における地域別、車種別売上構成<sup>1 3)</sup>

	北海道	関東	北陸	東海	近畿	中国・四国	九州
女性用車 (%)	9	16	12	28	11	19	14
男女兼用車 (%)	3	7	5	20	12	14	3
実用車 (%)	74	54	65	37	49	48	59
軽快車 (%)	5	15	12	11	11	10	16
サイクリング車 (%)	9	8	6	4	13	9	8

これは自転車所有率 (表 1 3) と関係し、所有率の高い東海地方は実用車が最も低く女性用車・男女兼用車



が最も高くなっている。また昭和33年10月から34年3月までの関東から四国までの23店舗における販売台数（表16）を全体で見ると、女性用車は実用車の約半分であるが、住宅街での販売台数は実用車の約3分の2になっているのは、女性用車が日常生活での利用を主としていることによると考えられる。

表16 昭和33年10月～34年3月までの完成車車種別地域別販売台数<sup>14)</sup>

		農漁村	工場地帯	商店街	住宅街	合計	全台数に対する割合(%)
		5店舗	3店舗	9店舗	6店舗	23店舗	
女性用車・男女兼用車	6ヶ月計(台)	22	6	71	62	161	26.5
	1店舗あたり(台)	4.4	2.0	7.9	10.3	7.0	
実用車・軽快車	6ヶ月計(台)	41	50	131	85	307	50.5
	1店舗あたり(台)	8.2	17.7	14.6	14.1	13.3	
スポーツ車	6ヶ月計(台)	11	21	78	30	140	23.0
	1店舗あたり(台)	2.2	7.0	8.7	5.0	6.1	

昭和30年から34年までの車種別売上の割合が表17である。5年間における女性用車の占める割合と2.8倍の伸びは軽快車の占める割合、伸びより大きく、実用車の占める割合の0.62倍の減少と対称を示している。

表17 昭和30年から34年までの車種別売上の割合<sup>15)</sup>

	実用車	女性用車	軽快車	スポーツ車	運搬車	その他
			女   男			
昭和30年(%)	73	12	9	2	4	0
昭和31年(%)	67	13	9	3	4	4
昭和32年(%)	55	25	11	2	3	4
昭和33年(%)	50	30	3   10	1	2	4
昭和34年(%)	42	34	3   15	2	2	3

昭和38年～39年度における車種別売上げ台数（表18）は、男性用車51台に対して女性用車42.3台45.3%を占めている。しかし、日常生活において利用する軽快車と実用車だけに限ってみると男性用車38.3台に対して女性用車38台とほぼ同数になっている。これを地域別に見ると東海、四国は女性用車のほうが男性用車よりも多く、特に四国では2倍を示している。また軽快車と実用車だけをみると中国も1.2倍を示している。

表18 昭和38年～39年度における車種別地域別月間売上げ台数<sup>16)</sup>

		北海道	東北	関東	東海	近畿	中国	四国	九州	平均
スポーツ車(台)	女	0.7	0.3	8.9	4.3	0.4	4.7	6.4	1.6	4.3
	男	8.9	4.0	15.7	11.0	14.6	21.4	3.9	9.8	12.7
軽快車(台)	女	3.5	6.8	14.6	68.1	8.3	50.5	8.8	12.2	23.9
	男	9.0	10.4	16.9	52.1	29.0	43.3	7.8	15.2	25.4
実用車(台)	女	4.2	8.4	22.0	25.5	4.3	8.3	16.8	9.4	14.1
	男	18.3	12.0	11.7	12.8	23.3	6.1	4.4	9.2	12.9
計(台)	女	8.4	15.5	45.5	97.9	13.0	63.5	32.0	23.2	42.3
	男	36.2	26.4	44.3	75.9	66.9	70.8	16.1	34.2	51.0

また、昭和35年と38年の地方卸商における全車種の完成車販売高における女性用車の占める割合を示したのが表19、昭和36年～39年における月間販売台数の平均を女性用車と男性用車に分けたのが表20である。

表 1 9 地方卸商における全車種の完成車販売高における女性用車の占める割合<sup>17)</sup>

	実用車	軽快車	計
昭和35年(%)	31.8	8.3	40.1
昭和38年(%)	20.0	31.0	51.0

表 2 0 昭和36年～39年における月間販売台数<sup>18)</sup>

	女性用車		男性用車		女性用車占有率
昭和36年(台)	26.1(9ヵ月計)	2.9(1ヵ月計)	40.3(9ヵ月計)	4.5(1ヵ月計)	39.30%
昭和37年(台)	30.7(12ヵ月計)	2.6(1ヵ月計)	46.7(12ヵ月計)	3.9(1ヵ月計)	39.70%
昭和38年(台)	28.9(10ヵ月計)	2.9(1ヵ月計)	38.1(10ヵ月計)	3.8(1ヵ月計)	43.10%

次に購入車による女性用車と男性用車の割合を示したのが表 2 1 である。昭和33年以前は、女性用車は男性用車の半分であったが、昭和36年以降女性用車が男性用車を上回っていることがわかる。

表 2 1 購入車による女性用車と男性用車の割合<sup>12)</sup>

昭和	33年以前	34年	35年	36年	37年	38年	39年
女性用車	32.0	48.7	40.6	53.4	49.9	55.7	56.6
男性用車	68.0	51.3	59.4	46.6	50.1	44.3	43.4
※	47.0	94.8	68.4	114.4	99.5	125.6	130.2

※：男性用車＝100としたときの女性用車の割合

昭和31年から昭和39年までのすべての自転車における女性用車の占有率を以上の各種データから売上台数による割合と、購入台数による割合についてまとめたのが表 2 2 である。いずれも毎年上昇し、昭和39年にはほぼ半数を占めるにいたっている。この増加の割合は国内の総保有台数の増加の割合から比べても増加率の大きさがわかる。

表 2 2 昭和30年代における女性用自転車の占有率

昭和	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年
売上台数からの割合(%)	14.1	16.3	31.3	35.5	38.1		39.3	39.7	43.1	49.8
	*15)	*15)	*15)	**15)	**15)		**18)	**18)	**18)	**18)
購入台数からの割合(%)				32.0	48.7	40.6	53.4	49.9	55.7	56.6
				12)	12)	12)	12)	12)	12)	12)
国内総保有台数(万台) <sup>1)</sup>	1392.8	1564.7	1600.5	1681.5	1815.8	1955.9	2078.5	2195.2	2293.1	2376.5

\*実用車のみ 軽快車は男女の区別なしのため \*\*実用車と軽快車

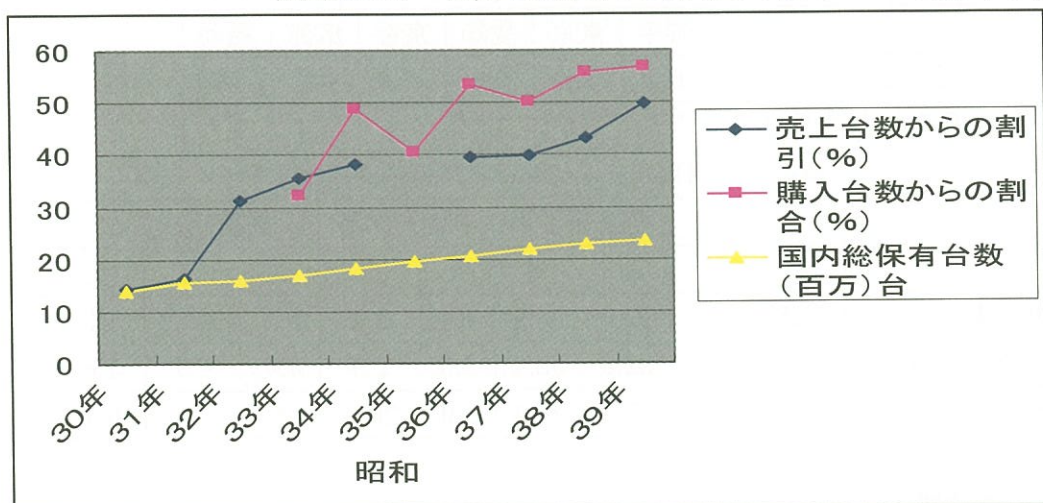


図 2 昭和30年代における女性用自転車の占有率と保有台数の変化のようす

(オ) 自転車の利用目的

昭和31年(表23)では女性の55～85%、特に主婦は福岡を除き70～80%が買い物用として利用している。しかし、その割合は自転車の所有率、女性用車の所有率(表12)とは関係なく、個々の居住地における買い物の利便性と関係している(表25)(表26)。また購入希望する女性の55～75%は女性用車を希望している(表24)。

昭和39年(表27)になっても利用目的に大きな変化はなく、50～60%が買い物、家庭用として、20～40%が通勤通学用として使われているが、特に主婦は70～80%が買い物用として使っている。しかし、その利用車種は実用車、スポーツ車の占める割合が軽快車と比べてまだ大きい。

表23 昭和31年における自転車利用目的(複数回答)<sup>10)</sup>

	岩手			東京			愛知			京都			広島			福岡		
	女	主婦	男	女	主婦	男	女	主婦	男	女	主婦	男	女	主婦	男	女	主婦	男
買い物(%)	45.1	72.2	20.8	69.4	74.9	24.8	71.1	81.0	28.9	55.3	79.4	13.0	57.5	74.1	22.8	86.0	55.6	23.3
通勤・通学(%)	26.8	5.6	38.3	6.5	3.0	24.1	18.4	3.4	38.0	22.3		32.8	23.6	11.0	30.2	43.8		41.8
訪問(%)	17.1	16.7	10.0	8.3	10.4	13.1	5.3	3.4	7.4	22.3	25.6	18.4	7.5	11.1	13.4		33.3	7.5

表24 昭和31年における男女別購入希望車種<sup>10)</sup>

	岩手			東京			愛知			京都			広島			福岡		
	女	主婦	男	女	主婦	男	女	主婦	男	女	主婦	男	女	主婦	男	女	主婦	男
女性用車(%)	75.6	75.0	2.5	63.0	55.2	3.9	66.7	62.1	3.9	55.1	56.4	3.9	67.0	70.4	4.0	59.6	63.0	4.1
実用車(%)	20.7	19.4	77.5	14.8	16.4	43.1	25.4	29.3	63.6	11.6	10.3	39.1	21.7	25.9	67.8	29.8	25.9	56.8
軽快車(%)	1.2		15.0	13.0	14.9	34.0	3.5	5.2	15.7	24.1	23.1	39.6	7.5	3.6	21.5	1.8		26.7
スポーツ車(%)	0.0		5.0	1.9	1.5	14.4	1.8		4.1	4.4		12.6	1.9		5.3	1.8		6.8

表25 昭和31年における買い物に自転車を利用する割合<sup>10)</sup>

	岩手	東京	愛知	京都	広島	福岡
総合(%)	34.5	26.9	46.5	29.2	50.5	17.9
市部住居地(%)	34.0	22.9	35.5	20.8	42.2	13.9
市部商店密集(%)	37.5	26.0	43.6	35.9	54.3	19.2
市部その他(%)	30.0	30.4	51.5	37.4	54.5	25.0
郡部(%)	29.4	40.0	56.9	16.7	51.7	42.9

表26 昭和31年における自転車所有者で買い物に自転車を利用しない理由<sup>10)</sup>

	岩手	東京	愛知	京都	広島	福岡
利用しない(%)	6.2	8.2	9.8	13.0	8.2	7.0
乗るまでもない(%)	2.5	3.5	5.3	7.4	4.4	3.7

表27 昭和39年における用途別使用車種<sup>12)</sup>

	家庭用		通勤通学用		スポーツ用		業務用		その他	
	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男
実用車(%)	63.8	53.9	27.8	28.9	1.6	2.4	5.3	12.7	1.5	2.1
軽快車(%)	57.3	38.7	32.8	52.4	3.5	2.9	4.8	4.8	1.6	1.2
スポーツ車(%)	63.9	26.6	27.3	48.4	9.0	20.3	-	-	0.1	4.7

(カ) 自転車購入力

昭和31年(表28)における新規購入が可能な人の割合は25～40%である。この中で男性が主として

実用車、軽快車を希望しているのに対して、女性の55%から76%までが女性用車を希望している。しかし、ほしくても買えない人が全体で60～75%もあり、買える人の割合を大きく上回っている。買えない理由として価格が高いという人がほしいという人の30～40%を占めている。この傾向は全体でも主婦に限ってもほぼ同じ傾向である。購入価格の上限は10000円（表29）までであり、この価格は同じ昭和31年の小売の低値（表5）とほぼ同じである。

表28 自転車購入力<sup>10)</sup>

		岩手		東京		愛知		京都		広島		福岡	
		女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男
買える		25.0	21.7	35.7	36.3	37.3	21.7	23.2	26.9	40.0	38.8	24.6	25.4
買えない		72.3	75.0	64.3	63.7	62.7	75.0	76.8	73.1	59.3	59.3	74.3	74.6
買えない理由	価格が高すぎる	43.0	45.0	25.8	26.5	27.9	45.0	37.4	28.2	27.2	22.2	42.3	35.8
	他に買いたいものがある	12.5	13.3	17.7	17.7	14.2	13.3	19.9	25.6	14.4	14.8	9.9	14.9
	家族が不賛成	7.4	10.0	8.7	4.4	3.4	10.0	11.9	11.5	5.2	5.6	8.1	4.5
	その他	9.4	6.7	11.8	6.7	16.8	15.0	7.3	9.0	1.0	16.7	12.5	16.4

( ) 内は主婦

表29 購入可能金額<sup>10)</sup>

	岩手	東京	愛知	京都	広島	福岡
5000円未満	27.5	18.1	21.1	23.6	33.7	19.1
5000～7000円	7.3	12	10.5	11.5	8.1	15.6
7000～9000円	12.8	9.6	14.5	6.1	5.8	14.3
9000～11000円	37.8	25.3	17.1	26.4	20.9	11.3
11000～13000円	0.9	2.4	2.6	0.7	1.2	
13000～15000円	0.9	2.4		4.7	3.5	
15000～17000円				2.7		2.6
17000～19000円						0.9
19000～21000円						
21000円以上						

昭和32年11月における大阪府下における小売店による車種別の売りやすい価格は表30の通りである。

表30 昭和32年11月における大阪府下における小売店による車種別の売りやすい価格<sup>7)</sup>

(千円)	10未満	10以上～ 12未満	12以上～ 14未満	14以上～ 16未満	16以上～ 18未満	18以上～ 20未満	20以上	回答なし
女性用車(%)	1.6	3.2	24.8	30.1	21.7	12.2	4.8	1.6
実用車(%)	1.4	5.0	19.7	29.5	18.4	14.4	10.4	1.2
軽快車(%)	0.8	0.0	4.5	17.3	14.3	20.3	41.3	1.5
サイクリング車(%)	0.5	1.6	1.6	10.2	13.3	15.9	55.8	1.1

これは小売店の自転車を買うことのできる人に対する売りやすい価格ということで、女性用車と実用車が軽快車やサイクリング車と較べて安い価格になっているが、自転車が購入できる価格の下限とは5000円以上の開きがある。

昭和39年における全車種ならびに女性用車の購入希望の割合（表31）は自転車をすでに所有しているかいないかに関係がなく、10～20%にすぎない。購入希望者の31%は商店が遠いためと答え、乗ることが出来ても購入を希望しない人のほとんどは商店が近い必要がないと答えている（表32）。

表3 1 昭和39年における自転車への欲求度<sup>1 2)</sup>

		自転車保有世帯数	自転車非保有世帯数	計
自転車が欲しい世帯数	乗れる	81	24	105
	乗れない	13	11	24
	計(数/%)	94/13.2	35/13.9	129/13.4
自転車が欲しくない世帯数	乗れる	294	89	383
	乗れない	324	127	451
	計(数/%)	618/86.8	216/86.1	834/86.6
計(数/%)		712/74.0	251/26.0	963/100

保有世帯で女性用車の欲求度  $94 / 712 = 13.2\%$

非保有世帯で女性用車の欲求度  $35 / 251 = 13.9\%$

自転車に乗れる女性の欲求度  $105 / 488 = 21.5\%$

自転車に乗れない女性の欲求度  $24 / 475 = 5.1\%$

表3 2 女性用車がほしい理由・ほしくない理由<sup>1 2)</sup>

	乗れる人 (人)	乗れない人 (人)	計 (人/%)		乗れる人 (人)	乗れない人 (人)	計 (人/%)
商店が遠い	37	3	40/31.0	商店が遠い	51	30	81/9.7
用事が多い	21	10	31/24.0	家事が多い	48	64	112/13.4
健康のため	17	2	19/14.7	置場がない	9	3	12/1.4
その他	30	9	39/30.2	必要がない	275	-	
計	105	24	129/100	乗れない	-	354	
				計	383	451	834/99.9

また、昭和42年(表3 3)における自転車の適当と考える価格は全体の65%が15000円以内と考えており、自転車の価格が高いと考えているのは女性30.4%男性36.2%、適当・安いと考えているのは女性33.5%男性40.0%で男女の差はあまりない。<sup>2 0)</sup>

これらの結果、購入力は昭和31年における価格が高いから買えないという要因から、目的に合わない、すなわち自転車を買い物として使うか使わないかということによる要因へと変化していることがわかる。

表3 3 昭和42年における自転車の適当と考える価格<sup>2 0)</sup>

	1万円以内	1.5万円以内	2万円以内	2万円以上	その他	計
人数(人)	54	26	20	6	18	124
割合(%)	43.5	21.0	16.1	4.8	14.5	99.9

#### (キ) 自転車の男女別利用割合と利用車種

昭和33年は自転車利用者のうち、女性は33%であったが、昭和39年になると男女がほぼ半分ずつになっている。車種別にみると男性用女性用がほぼ同じ割合となり(表3 4)、男性でも女性用を乗る割合が65%に達している一方で、女性が男性用車に乗る割合がまだ36%もある(表3 5)。ここで、反対の性用の自転車に乗る理由が男性と女性とでは異なる。男性が女性用車あるいは兼用車を利用するのは乗り易いため、あるいは家族みんなが利用できるから一家に1台所有する場合には兼用車を購入するという理由が主である。これに対して女性が男性用車に乗るのは、昭和42年においても女性の30.4%、男性の36.2%が自転車の価格が高いと考えていることから女性用車あるいは兼用車の購入を見合わせて、すでに所有している男性用車を利用せざるを得ないという理由からである。

表34 昭和33年と39年における  
自転車利用者の男女別割合

昭和	33年	39年
女性(%)	33.3	47.4
男性(%)	66.7	52.6

33年<sup>21)</sup> 39年<sup>12)</sup>

表35 昭和39年における使用車種<sup>12)</sup>

	台数(台)	割合(%)
男性で女性用車に乗る	444	64.2
女性が男性用車に乗る	248	35.8
計	692	

### (ク) 生産者価格(1台あたり)の変化

昭和30年代の1台あたりの生産者価格は実用車、軽快車、全車種平均のいずれもが10000円前後でほぼ同一水準を保っている(表36)。

表36 昭和30年代における自転車1台あたりの生産者価格の推移<sup>6) 11)</sup>

昭和	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年
実用車(円)			10720	10507	10063	9731	9516	9671	9349	9316	9502
軽快車(円)			12313	11988	11696	10925	10817	10811	10636	10507	10834
全車種(円)	11319	11294	10014	9939	9689	9400	9245	9374	9167	9261	9220

全車種=実用車+軽快車+子ども車+特殊車

昭和32年~33年における販売価格は関東、北陸、東海、近畿が婦人車、兼用車が最も低く、その他の地域では実用車に次いで低くなっている(表37)。

表37 昭和32年~33年地域別販売平均価格<sup>13)</sup>

	北海道	関東	北陸	東海	近畿	中国・四国	九州	平均
女性用車(円)	18602	16581	15650	15456	16563	16106	16697	16522
男女兼用車(円)	20390	16918	14300	16098	17000	17031	21382	17588
実用車(円)	17390	18043	19441	17429	17044	16453	14160	17137
軽快車(円)	22225	19912	20841	18033	18069	19318	23069	17450
サイクリング車(円)	23655	22320	23188	20830	22498	21746	23421	22523

### 3. 自転車の形態変化

昭和30年代における女性用自転車の形体変化を調査した。調査の対象としたのは次の通りである。

実物：14台

フレーム：21本

カタログ：74種109台

写真：693台

調査項目は、次の通りである。

フレームの形状

ハンドルの形状

タイヤの形状

前後の荷台(カゴ)の有無

車輪径

車輪間距離

車体の色

重量

価格

カタログによる調査結果は表38の通りである。

昭和34年～36年に撮影されたスナップ写真に写っている自転車について調査した結果は次の通りである。

型式 693台

ダイヤモンド型	370台 (54%)
スタッガード型	199台 (カゴ 取り付け形：1台 オプション形：49台) (29%)
ループ型	117台 (カゴ 取り付け形：0台 オプション形：28台) (17%)
ミキスト型	6台
U形	1台

カゴ付 (11.3%)

女性の使用型式 179台

スタッガード型	54台 (30%)
ループ型	63台 男女共用車 (70%)
ダイヤモンド型	60台
ミキスト型	2台
カゴ付	(24.7%)

以上から部品別に、変化のようすをまとめた。

(ア) フレーム

フレームの型式であるループ型とスタッガード型の比較比はカタログからも写真からもほぼ38：62と同じ割合になったが、写真から判断する限りでは、実際に女性が使用しているのはループ型の方がやや多いことがわかった。

昭和34年にスタッガード型の台数がループ型の台数を超え、その後その差は大きくなっている(図3)。男性がダイヤモンド型から男女共用型であるスタッガード型に移行している(表35)ことにもよる。

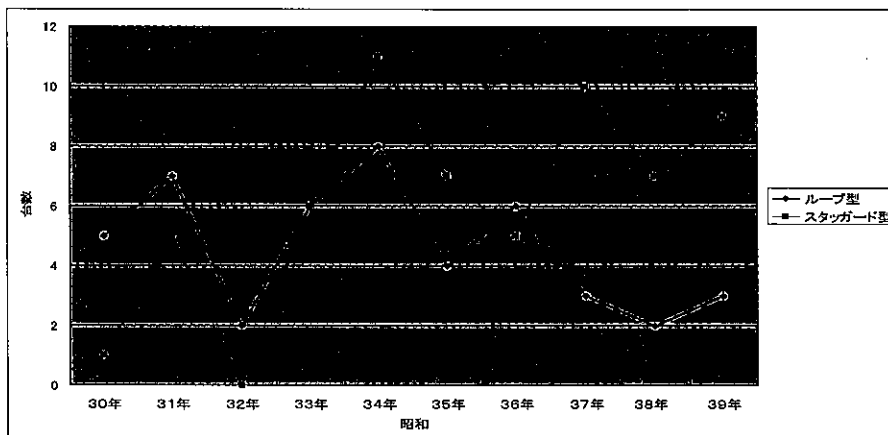


図3 昭和30年代における女性用車の車体形式別発売台数の推移

(イ) ハンドル

ハンドルの型式はフラット型からアップ型に移行している(図4)(写真1)。アップ型のほうがハンドルの位置がサドルの位置と比べて相対的に高くなることで、重心が低くなり、腰の弱い女性が乗っても安定性が増す。

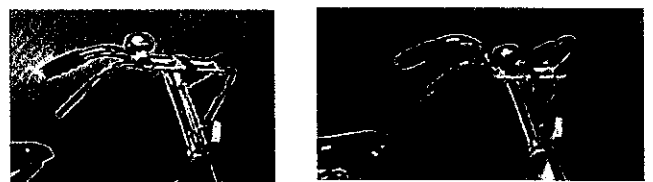


写真1 左：フラット型 右：アップ型 ㊦)

表38 カタログによる昭和30年代の女性用車の特徴

車名 / 年代	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	文献
富士マミー				ループ 荷台兼 アップ 2 6時 19900円	ループ 荷台兼 アップ 2 6時 18800円	ループ 26時 WO 荷台兼 アップ 前座有 1 9500円	ループ 26時 WO 有 アップハンドル 前座付				①②③ ④⑤⑥ ⑦
富士ホームマミー				スタックガード 荷台兼 アッ プ 26時 19900円	スタックガード 荷台兼 アッ プ 26時 18800円						①②③ ④
富士レット				ループ 荷台兼 アップ 2 6時 18000円	ループ 荷台兼 アップ 2 6時 17000円	ループ 26時 BE 荷台 兼 アップ 16800円	ループ 26時 BE 荷台 有 アップ				①②③④ ⑤⑥⑦⑧ ⑨
富士レディユース				ループ 荷台兼 アップ 2 6時 16700円	ループ 荷台兼 アップ 2 6時 15700円						①②③④ ⑤
富士ホームユース				スタックガード 荷台兼 フ ラット 26時 16700円	スタックガード 荷台兼 フ ラット 26時 15700円						①②③④ ⑤
富士ホームフェザー				スタックガード 荷台兼 アッ プ 26時 18200円	スタックガード 荷台兼 アッ プ 26時 18200円	スタックガード 26時 WO 荷台兼 アップ		スタックガード 26時 WO 荷台有 アップ			①②③④ ⑤⑥⑦⑧ ⑨
富士兼用トラック				スタックガード 荷台兼 フ ラット 26時 21200円	スタックガード 荷台兼 フ ラット 26時 20000円						①②③④ ⑤
富士兼用スタンダード				スタックガード 荷台兼 フ ラット 26時 18500円	スタックガード 荷台兼 フ ラット 26時 17500円						①②③④ ⑤
富士号婦人車			22500円	22500円	ループ 荷台兼 フラット 2 6時 23000円						①②③④ ⑤
富士車房專家底車			20000円	21000円	スタックガード 荷台兼 アッ プ 26時 21000円						①②③④ ⑤⑥⑦⑧ ⑨
富士兼用車					スタックガード 荷台兼 フ ラット 26時 20500円						①②③
富士ジュニア号婦人車			18500円	ループ 荷台有 フラット 2 6時 18500円	ループ 荷台兼 フラット 2 6時 19000円						①②③④ ⑤⑥⑦⑧ ⑨
富士フェザー号婦人車			22500円	22500円	ループ 荷台兼 アップ 2 6時 22500円						①②③④ ⑤
富士フェザー号ホーム車					スタックガード 荷台兼 アッ プ 26時 22500円						①②③
富士ユース号婦人車					ループ 荷台兼 フラット 2 6時 15700円						①②③
富士ユース号ホーム車				15000円	スタックガード 荷台兼 フ ラット 26時 15700円						①②③④ ⑤⑥⑦⑧ ⑨
富士アラウ号				乗割型 荷台兼 アップ 前 座有 ターグブルー 26時 18500円	乗割型 荷台兼 アップ 前 座有 ターグブルー 26時 19000円						①②③④ ⑤
富士ジュニア号軽快ホーム車				18200円	スタックガード 荷台兼 アッ プ 26時 19000円						①②③④ ⑤⑥⑦⑧ ⑨
富士高級フェザー号婦人車			26500円	27500円	27500円						①②③④ ⑤
兎号婦人車			18500円								⑦



表38 カタログによる昭和30年代の女性用車の特徴

車名 / 年代	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	文献
富士プロロー						パワレル 26吋 WO 荷台無 アップ	パワレル 26吋 WO 荷台有 アップ	スタックガード 26吋 WO 荷台有 アップ	スタックガード 26吋 WO 荷台有 アップ		⑧⑨⑩
富士ホームスタナー						スタックガード 26吋 WO 荷台無 アップ	スタックガード 26吋 WO 荷台有 アップ				⑧⑨
富士ホームホビー							スタックガード 26吋 WO 荷台有 アップ				⑨
富士ホープル							ループ 26吋 BE 荷台有 アップ				⑨
富士ホームレット						スタックガード 26吋 BE 荷台無 フラット 16800円	スタックガード 26吋 BE 荷台有 アップ				⑪⑫⑬
富士ベガ						ループ 26吋 WO 荷台無 アップ 15800円	ループ 26吋 WO 荷台有 アップハンドル				⑪⑫⑬
富士ホームベガ						スタックガード 26吋 WO 荷台無 アップ 15800円	スタックガード 26吋 WO 荷台有 フラット				⑪⑫⑬
富士ニューレディユース							ループ 26吋 BE 荷台有 アップ				⑭
富士エースH							スタックガード 26吋 BE 荷台有 フラット				⑭
富士エースL											⑭
富士フェザーエースL											⑭⑮
富士フェザーエースH											⑭⑮
富士トリップエースH											⑭⑮
富士ハイレディ											⑭⑮
富士ハイライオンA式											⑭⑮
富士ルーキーH											⑮
富士セニアH											⑯
富士ベス外H											⑯
富士フェザーH											⑯

表38 カタログによる昭和30年代の女性用車の特徴

車名 / 年代	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	文献
富士フレッヂH											
水谷精業 セブ号スポーツ車		スタックガード フラット BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1123mm								スタックガード 26吋 WD 荷台有 アップ 20500円	④
水谷精業 セブ号高級婦人車		ループ フラット BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1123mm									④
水谷精業 水谷号高級婦人車		ループ フラット BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1123mm									④
水谷精業 水谷号スポーツ車		スタックガード アップ BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1042mm & 1123mm									④
水谷精業 丸善号婦人車		ループ アップ BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1123mm									④
水谷精業 丸善号スポーツ車		スタックガード フラット BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1123mm									④
水谷精業 大命号婦人車		ループ アップ BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1123mm									④
水谷精業 水谷号シルバー婦人車		ループ フラット BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1123mm									④
水谷精業 水谷号シルバースポーツ車		スタックガード アップ BE 荷台無 前箱無 26吋 ホイールベース1042mm									④
ナザワ							スタックガード アップ 前箱無 荷台有 26吋 16500円				②
山ロスマートレディ		ループ フラット 前箱付 荷台付 26吋 13500円									⑤
ナショナル 国民号5型共用車NS5					スタックガード フラット 前箱有 荷台有 26吋						⑥
ナショナル ビューティ				ループ アップ 前箱有 荷台無 24吋	ループ アップ 前箱有 荷台無 24吋	ループ アップ 前箱付 荷台無 24吋 17800円	ループ アップ 前箱有 荷台無 24吋 17800円				⑦⑧⑨
光風 プリンセス					U形 アップ 前箱無 荷台有 26吋 18000円						⑩
山ロマルワイ号婦人標準車		ループ フラット 前箱無 荷台有 26吋									⑪
山ロマルワイ号婦人車		ループ フラット 前箱無 荷台有 26吋									⑪
山ロマルワイ号婦人軽快車		スタックガード フラット 前箱無 荷台有 26吋									⑪
山ロマルワイ号高級婦人選装車		ループ アップ 前箱無 荷台有 26吋									⑪
山ロマルワイ号高級婦人車用		ループ アップ 前箱置台 荷台有 26吋									⑪

表38 カタログによる昭和30年代の女性用車の特徴

車名 / 年代	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	文献	
山口マロイ号万能車	パラレル アップ 前籠無 荷台有 26吋											①
山口フランス式家庭用掃除機	パラレル アップ 前籠無 荷台有 26吋					スタックガード アップ 前籠 無 荷台有 26吋 1950 0円						②③
山口マロイ号高級運動 車婦人用	ループ フラット 前籠無 荷台有 26吋											④
丸石記発号	ループ フラット 前籠無 荷台無 内装3段 26吋											⑤
丸石サンデー号								U形地、アップ 前籠付 荷 台無 26吋 24500円				⑥⑦
プリチストンハンパビー								ループ アップ 前籠無 荷 台有 ハックミラー付 26 吋				⑧
プリチストングレース								スタックガード アップ 前籠 無 荷台有 26吋				⑨
プリチストンジュニアベル								スタックガード アップ 前籠 無 荷台有 26吋				⑩
プリチストンカレッジ2型								スタックガード アップ 前籠 無 荷台有 26吋				⑪
ナショナル ビューティビー 23BM								スタックガード アップ 前籠 無 荷台有 26吋				⑫
川村クラワレーレディ号												⑬
丸石ニューアイルス号			ループ レバー付フラット 前籠無 荷台無 26吋 1 6500円									⑭
プリチストン レディース・ラ イトロードスター				ループ フラット 前籠無 荷台無 26吋								⑮
キャナリー				スタックガード アップ 前籠 無 荷台無 24吋								⑯
メヤム・レディス・ロードス ター			ループ フラット 前籠無 荷台無 26吋									⑰
ヒドリ ユニバーズロードス ター						スタックガード アップ 前籠 無 荷台有 26吋						⑱
ループ	5	7	2	6	8	4	6	3	2	3		
スタックガード	1	5	0	6	11	7	5	10	7	9		
パラレル	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0		

表38 カタログによる昭和30年代の女性用車の特徴

車名 / 年代	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	文献
変則型	0	0	0	1	2			1	0	0	
WO		0					6	6	7	5	7
BE		9					2	5	2	3	4
荷台有	8	2	0	1	2		3	11	12	9	12
荷台無	0	10	2	12	19		9	1	2	0	0
アップ	4	4	0	8	12		11	10	13	7	9
フラット	4	8	2	5	9		1	2	1	2	3
前カゴ付	1	1	0	2	3		2	2	2	1	2
前カゴ無	7	11	2	11	18		10	10	12	8	10
26吋	8	12	2	11	20		11	14	8	11	
24吋	0	0	0	2	1		1	0	1	1	
平均価格	13500円(1台)	20714円(7台)	19550円(16台)	19259円(20台)	17189円(9台)	17800円(1台)	24500円(1台)	19600円(1台)	18942円(12台)		
引用文献	①水谷精業カタログ 31年 水谷精業 ②サイクル第80号 35年 サイクル時報社 ③スマートレディカタログ 32年 山口自転車 ④サイクル第72・79号 34年 サイクル時報社 ⑤サイクル第66号 33年 サイクル時報社 ⑥サイクル第100号 36年 サイクル時報社 ⑦山口の自転車成の巻 30年 山口自転車 ⑧丸石100年のあゆみ 平成7年 丸石自転車 ⑨自転車業界戦後50年 平成7年 インタープレス ⑩ナショナル輪業 第7号 39年 松下電器 ⑪旅とサイクル上 第83号 38年 大阪サイクリング協会 ⑫丸石の自転車カタログ 32年 丸石自転車 ⑬富士自転車マシン 33年 日米富士自転車 ⑭JAPAN'S BICYCLE GUIDE 1957-58-60 日本自転車工業会										

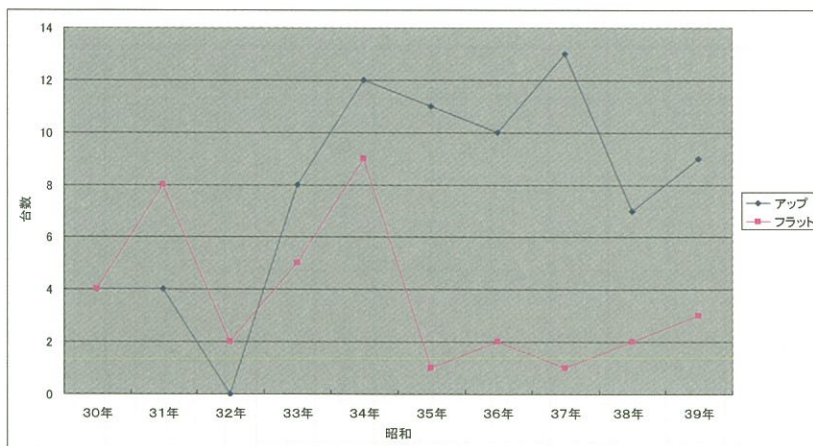


図4 昭和30年代における女性用車のハンドル形式別発売台数の推移

### (ウ) 前カゴ・後荷台

後荷台は戦前から多くの自転車に取り付けられて広く利用されていた。一方、ハンドルの前に取り付けるカゴは大正5年発行のカタログ<sup>22)</sup>に掲載されており、オプション用として販売されていたことがわかるが、どの程度利用されていたのかは不明である。ハンドルの前にカゴをあらかじめ取り付けられた自転車が最初に販売されたのは昭和29年頃である。<sup>20)</sup>

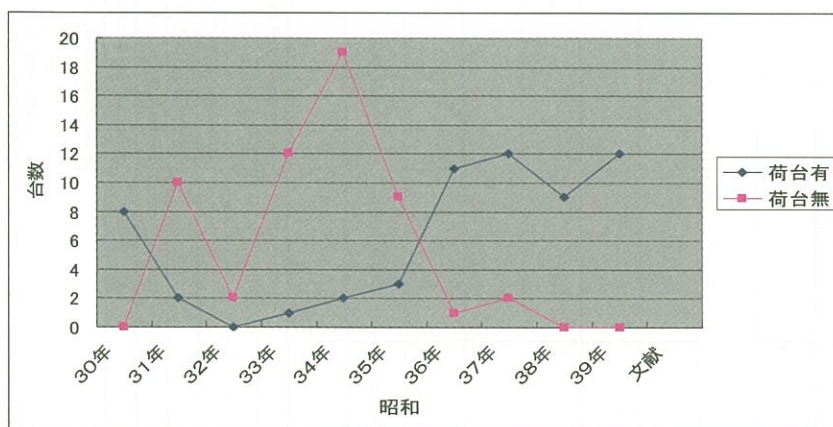


図5 昭和30年代における女性用車の荷台の有無別発売台数の推移

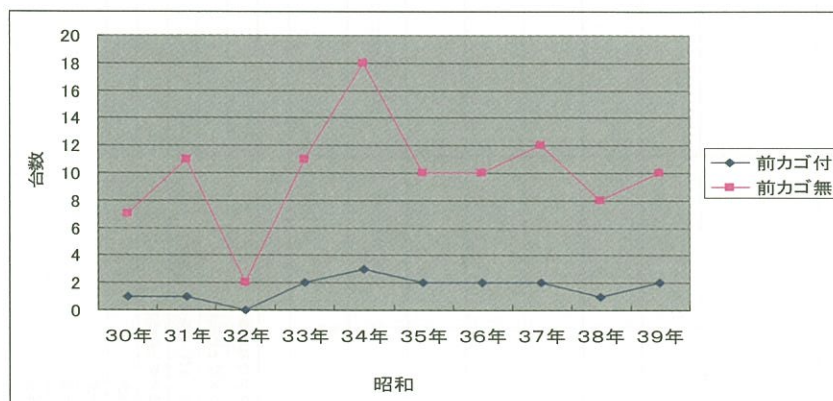


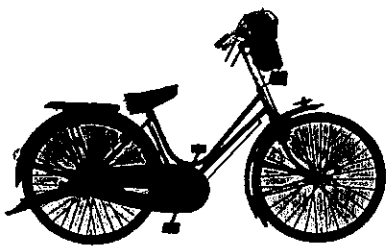
図6 昭和30年代における女性用車の前カゴの有無別発売台数の推移

昭和30年代の女性用車にはあらかじめ前カゴが設置されて販売された自転車と前カゴなしで販売された自転車があった。あらかじめ設置されて販売された台数は販売数全体から見ると少ない(図6)が、その設置方法(表39)は車体に取り付けたキャリアにビニールバッグやビニールの網カゴを装着するものであり、取り

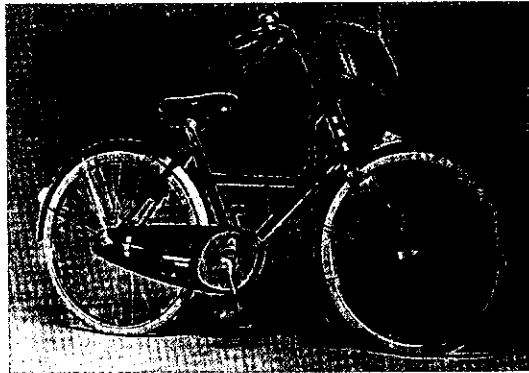
外しが可能である（写真2）。

表39 前カゴを設置して販売したときの設置方法（昭和35年まで）

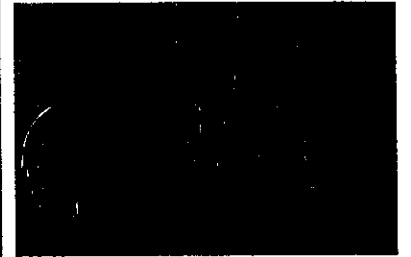
年	車名	取り付け方法	カゴの種類	取り外し
31年	山口スマートレディ	キャリヤなしハンドル直接付	ビニール網カゴ	可（手揚げ有）
33年	日米富士フラウ	キャリヤにバッグを装着	ビニールバッグ	可（手揚げ有）
33年	ナショナルビューティ	キャリヤに網カゴを装着	ビニール網カゴ	可（手揚げ有）
34年	ナショナル国民号	キャリヤに網カゴを装着	ビニール網カゴ	可（手揚げ有）
35年	日米富士マミー	キャリヤに網カゴを装着	ビニール網カゴ	可（手揚げ有）



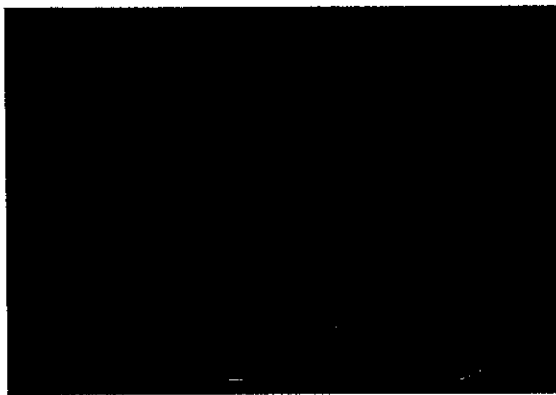
山口スマートレディ<sup>㊟</sup>



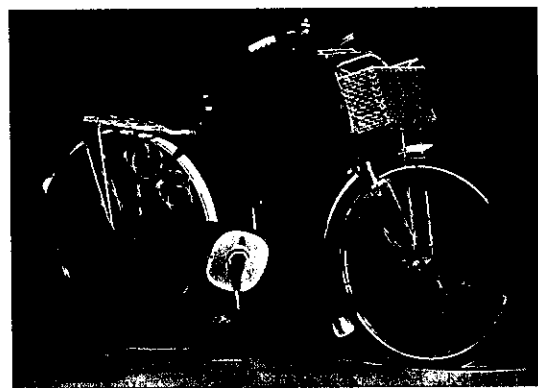
日米富士フラウ<sup>㊟</sup>



ナショナルビューティ<sup>㊟</sup>



ナショナル国民号<sup>㊟</sup>



日米富士マミー<sup>㊟</sup>

写真2 昭和35年までの前カゴを設置して販売したときの設置方法

各社が前カゴを設置した女性用車の販売を始めると、前カゴが設置されていない自転車のためにオプションで前カゴを取り付ける人（写真3）が多くなってきた。その設置率は昭和34年～36年に撮影されたスナップ写真に写っている自転車693台を調査した結果、ループ型とスタッガード型を合わせて25%で、ダイヤモンド型では1台もなかった。

女性用車に前カゴを取り付けて利用する人が多くなってきた昭和30年代後半になると、各社はキャリヤに取りはずしができるバッグや網カゴを取り付ける方法から、金属棒でカゴ枠を作り、その中にバッグを入れる方法を取り入れるようになってきた（表40）。カゴ枠は現在の前カゴの設置方法と同じで、ヘッドラグで留めたキャリヤステーを前輪の車軸に取り付けている（写真4）。バッグは主にビニール製で、カゴから取り外して買い物用バッグとして利用することも出来た。



写真3 両側のフックをハンドルに引っ掛け、中央部裏側でランプ掛に留める

表40 前カゴを設置して販売したときの設置方法（昭和36年～39年まで）

年	車名	取り付け方法	カゴの種類	取り外し
36年	ナショナルビューティ	カゴ枠にバッグを入れる	ビニールバッグ	可（手揚げ有）
37年	日米富士ハイレディ	カゴ枠にバッグを入れる	ビニール網カゴ	可（手揚げ有）
37年	丸石サンデー	キャリヤにバッグを装着	ビニールバッグ	可（手揚げ有）
38年	川村フラワーレディ号	カゴ枠にバッグを入れる	ビニールバッグ	可（手揚げ有）
39年	ナショナルビューティ	カゴ枠を直接装着	無	無



36年ナショナルビューティ<sup>㊟</sup>



日米富士ハイレディ<sup>㊟</sup>



川村フラワーレディ<sup>㊟</sup>



丸石サンデー<sup>㊟</sup>



39年ナショナルビューティ<sup>㊟</sup>

写真4 昭和36年以降の前カゴを設置して販売したときの設置方法

昭和39年、カゴ枠にバッグを入れない現在と同じ使い方のタイプが登場したが、枠の取り付け方法は現在とは異なり、キャリヤステーをヘッドラグとダウンチューブに装着してある。

(エ) 色

①単色・2色

ダイヤモンド型 35年以降2色が増えているが、単色が過半数を超えている。

ループ・スタガード型 2色が主である。

表41 昭和30年代におけるフレームの形体別色数の推移

昭和	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	38年	39年
ダイヤモンド型 1色	13			13	8	7	8	8	8	6
ダイヤモンド型 2色	2			1	1	2	2	4	4	3
ループ・スタガード型 1色	5	1		3	1	5	1	4	1	2
ループ・スタガード型 2色	1		1	3	5	7	4	6	7	7

②色の種類

ダイヤモンド型 2色が採用されはじめた35年以降明度の高い色の使用もあるが、単色並びに2色のうちの主となる色は寒色系である。

ループ・スタガード型 暖色系が主で、30年代後半になると明度の高い色の採用が増加している。

(オ) 車輪径

26吋が大半で、24吋は稀であった。

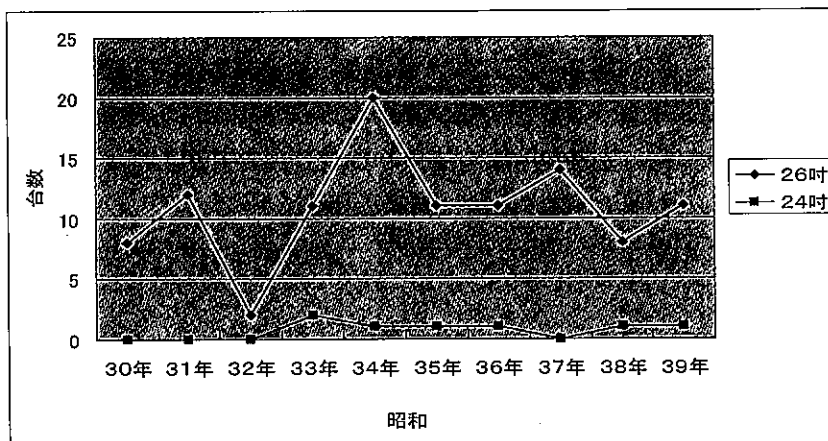


図7 昭和30年代における女性用車の車輪径別発売台数の推移

(カ) 重量

昭和30年代のカタログには重量が記載されていないため、20年代を含めて所有する14台及びフレーム21本の重量を比較した。ループ・スタガード型がダイヤモンド型より軽量化が進んでいることがわかる。

ループ・スタガード型

24年	22.5kg (26吋 ループ)	大利根号 (No.1533)
30年	24.5kg (26吋 スタガード)	マルワイ高級通勤車 (No.143)
32年	21.0kg (26吋 ループ)	スマートレディ (No.1534)
33年	24.5kg (26吋 ループ)	ノザワの自転車 (借用)
37年	19.0kg (26吋 スタガード)	富士スーパーサイクル (No.339)
38年	16.8kg (24吋 ループ)	エヌワイ号 (借用)
39年	18.5kg (26吋 スタガード)	山口の近代車 (No.170)

ダイヤモンド型 (すべて26吋)

26年	23kg	羽車号 (No.184)
29~32年	29kg	新橋号 (No.10873)
30~32年	23kg	ライジングホース号 (No.208)
32年	25kg	ヒドリ号 (No.168)
32~33年	25kg	マルキン号高級車 (No.186)
33~36年	22kg	ワークス (No.179)
36年	23kg	水谷KEIZAI (No.250)

フレーム重量 (昭和20~30年代)

ダイヤモンド型 5.8 4.0 5.05 4.3 5.05 5.8 5.05 5.05 4.0 4.0

10台平均4.8kg

スタガード型 4.9 4.0 4.9 4.9 4.9 4.0 6台平均4.6kg



#### 4. 製造会社の女性用車に対する製造販売方針

自転車業界の動きを年代別に、業界紙等から見てみる。以下の引用文はほぼ原文の通りである。このため、引用文中に限り女性用車は婦人車として記載する。

昭和31年 嫁入り道具のひとつとして自転車を勧めようというこんな新しい戦略はいかが。

健康の上からも美容の点からもぜひ女性にお薦めしたい。<sup>23)</sup>

婦人車50周年記念号発売 若い奥様方やお嬢様方に贈る実用的な婦人車、特にお嫁入り前のお嬢様の“お嫁入り道具”に是非加えて頂きたい車であります。<sup>24)</sup>

スマートレディ号発売 13500円の婦人車「スマートレディ」を発売した。初回が2500円、2回目以降が毎月1000円の月賦販売であった。「ご家庭の皆で乗れる」「美容運動に効果の構造」。<sup>25)</sup>

婦人用の自転車にはただ乗っているだけではなく、お使いとかサイクリングとか実際の面を直接に出すべき。<sup>24)</sup>

昭和32年 道路の整備も急速に充実してくると、自転車が運搬的な役割からスポーツ的なもの変わって来ることが考えられ、婦人車はそういう面にも開拓できるのではないか。<sup>25)</sup>

実用車は動力車に販路を奪われ、かえって婦人車、軽快車の方に新しい需要が生まれてくる気配がある。<sup>26)</sup>

婦人車は自転車店にとって力を入れても入れ甲斐のある、これからも有望な車種といえる。婦人車を欲している客は買い物用、通勤用が最も多い。<sup>27)</sup>

昭和33年 婦人車については売れ行きの上昇を示しており、今後は過去のスタイルから脱皮した色彩とデザインに斬新なアイデアが人気の焦点となろう。<sup>28)</sup>

昭和34年 3年前は婦人車が非常に少なかったが3倍に増え、今後は婦人層が新しい需要増となるので、開拓する必要がある。<sup>29)</sup>

婦人車はどこを重点に考えて選択するか。丈夫で耐久力があるという回答が全体の半分で、乗り易いという回答とほぼ同じ。売るときは乗り易いということを特に強調することが必要。<sup>30)</sup>

実用車中心の時代から、婦人車、軽快車の時代に需要が移りつつあり、この傾向はますます増加する。<sup>31)</sup>

昭和35年 婦人車のここ数年の増大は著しいものがあり、近い将来には男子車を凌駕するかもしれない。

婦人車の中でも曲線婦人車と直線婦人車の割合は1:1であるが、年齢の若い層は直線婦人車を、既婚者は曲線婦人者を好む。将来若い婦人層が需要の主力を占めてくると考えれば、直線婦人車のほうがだんだんに多くなるものと思われる。<sup>32)</sup>

婦人車をどのように考えるか。第一に価格の安い車が必要条件である。部品等に特にこったものでなくてもよい。次にデザイン、特に色を多くしていく。婦人車は特に色で売っていく考えに徹したい。販売店では各種の色のものを豊富に陳列することが大切。<sup>33)</sup>

主婦の家庭生活の必需品となり、美しく、軽く、扱いやすいものでなければならない。普通の定価は12000～13000円になる。<sup>34)</sup>

家庭の主婦の必需品として生活の向上に役立つ日も間近い。<sup>35)</sup>

関西サイクリング協議会主催による「婦人サイクル講座」が開催され、自転車に乗れない婦人約60名を集めて3日間の講習が行われた。<sup>36)</sup>

小売店の販売状況を見てみると男子用実用車が女子用実用車と比べて毎月2.5～3倍の売上台数を示しているが、伸びを見ると各車種の中でトップを占めている。また、婦人車は男子実用

車の3分の1であるが、1年を通してコンスタントに売れているがスポーツ車は春から夏に限定される。

東京・名古屋・大阪・堺・兵庫等の都市部では、婦人車は男子実用車の2分の1であるが、伸びは男子実用車より下回っており、婦人車よりも男子車の方がより安定して販売されている。

婦人車は男子車の飽和した地方農村部に今後の発展が期待できる。<sup>37)</sup>

伸ばしたい車種 (%) <sup>15)</sup>

婦人車	軽快車	モーターバイク	子ども車	ツアー車	普通車	特定メーカー品	回答なし
32.9	20.9	12.4	12.1	8.8	8.6	1.0	3.3

主婦の買い物用として売っていく。外観や美しい色彩で客の気持をとらえる。

実用車から婦人車、軽快車の時代に重点が移行している。<sup>38)</sup>

新需要の拡大を婦人車と軽快車に目標をおき、新車種の企画を推進した。

女性の需要増大に対応するための基本方針は、①買いやすい価格、②好まれるデザイン、③色を豊かにする。

主婦の買い物用として前カゴを付けた新車を発売し、新需要拡大を推進した。<sup>39)</sup>

昭和36年 個人を運ぶのが目的であるから、取り扱いが容易で重量も軽く、乗っても軽いことが絶対条件。したがってW0タイヤを大幅に取り入れる。35年、軽快車は30%であったが、36年は50～60%にしたい。

デザインを専門家に依頼した。常に自転車にマッチした流行色を採用したい。<sup>40)</sup>

自転車の用途が、業務用中心から家庭用、レジャー用に移るにつれて、自転車に対する要求が積荷量や耐久力の大小より、色彩、スタイル、軽快さという点に重点が置かれるようになってきた。その結果、車種は実用車から軽快車、婦人車などに移行し客層も通勤通学者、婦人、子どもが大半を占めるようになってきた。<sup>41)</sup>

昭和38年 婦人層をねらおう。<sup>42)</sup>

女性は嫁入り道具として、生活必需品として自転車を高く評価している。しかも、既婚者の方が未婚者よりも嫁入り道具としての自転車の必要性を認めている。

日常生活での必要性の結果から、嫁入り需要の見通しは明るく、既婚世帯の未所有層開発にも有望である。主婦の買い物用など購入のチャンスは多い。<sup>43)</sup>

昭和39年 自転車に乗ることが最も有効な美容法・健康法になることを強調。<sup>44)</sup>

次に、個々の女性用車のキャッチフレーズをしてみる。

昭和31年

山口スマートレディ<sup>㊟</sup>

◎お買物には取りはずしが簡単で御便利な美しい手提籠がハンドルについています。

丸石記念号<sup>㊟</sup>

◎若い奥様方やお嬢様方に贈る実用的な婦人車、特に嫁入り前のお嬢様の“お嫁入り道具”には是非加えて頂きたい車であります。

昭和33年

ナショナル ビューティ<sup>㊟</sup>

◎重心が低くて安全→曲がりパイプの形を変えて、車全体の重心と、サドルを低くしてあるため安定がよく、安全に走れる。また、どんな服装でも楽に乗り降りできる。足がすぐに地につく。

◎ハンドル操作が軽くできる→荷台がフレームに固定されているため、ハンドルを切っても、買い物カゴが動かず、重心も移動しない。7.5kgの荷物をつけてもハンドル操作が60%も軽くなる。

- ◎便利な買い物カゴつき。
- ◎衣服が汚れないドレスガード付。
- ◎ご婦人向きに設計した車体角度・サドル位置。
- ◎ツートンカラーの上品なデザイン。

#### 富士フラウ<sup>㊟</sup>

- ◎奥様方へお贈りする新しい感覚と斬新なアイデアと色彩を選んで・・・。
- ◎時代に先行した生々しい今日の話題。

#### 富士ホームマミー<sup>㊟</sup>

- ◎直線型男女共用の経済車。
- ◎御買物にお使いに御家庭で一台は是非必要。

#### 富士レット<sup>㊟</sup>

- ◎近代的感覚を盛った御婦人向け。
- ◎あなたのスタイルをグット引き立てる。

#### 富士レデイユース<sup>㊟</sup>

- ◎乗りやすくしてお徳。
- ◎お買物、お使いにはこの車で御手軽にお出かけできます。

#### 富士ホームユース<sup>㊟</sup>

- ◎一台あればみんな便利 御家族でかわるがわるにお乗りください。

#### 富士ホームフェザー<sup>㊟</sup>

- ◎御家族こそって便利に使える軽くてスマート。

### 昭和34年

#### 光風プリンセス<sup>㊟</sup>

- ◎世界のニュータイプ！U字型1本フレーム。
- ◎ソフトタッチのファミリーカー ご主人、奥様、坊ちゃん、お爺さんまで、みんなで乗れる設計。
- ◎クッションがよく素晴らしい乗心地。
- ◎色は明るい慶祝カラー。

#### ナショナル国民号<sup>㊟</sup>

- ◎お買物兼ねて美容体操！。
- ◎奥さま、お嬢さまにはすばらしい脚線美をつくり、ご主人、お子さまには、ご通勤通学、健康の増進に。
- ◎車全体の重心とサドルが低いため、安定がよい。

#### 富士フェザー号婦人車<sup>㊟</sup>

- ◎軽くて、丈夫で、スマートで。
- ◎美容と健康を兼ねた素晴らしいレデイ用。

### 昭和36年

#### 富士マミー<sup>㊟</sup>

- ◎奥様の乗用車 軽くて丈夫なご婦人向き。
- ◎美しいビニール編みの前カゴがついており、取り外しが簡単にできてお買い物用として大変便利。
- ◎あふれる軽快感とすばらしい色調。

#### 富士フローラ<sup>㊟</sup>

- ◎美しいツートンカラー。
- ◎アメリカンスタイルのスマートなご婦人用 あなたの脚線美はこの車から生まれる。

富士ホームスタナー<sup>㉔</sup>

◎疲れを知らない軽快な走行と夢を運ぶ美しいデザインと色彩。

富士ホームホビー<sup>㉔</sup>

◎軽くてスマート ご家族こそって便利にご使用いただける。

富士ホープ・L<sup>㉔</sup>

◎鮮やかな色彩 スマートで魅力的。

富士ホームレット<sup>㉔</sup>

◎明るい色彩とすべるような乗り心地。

富士ベガ<sup>㉔</sup>

◎斬新なスタイルと美しい色調。

◎あなたに美と健康をお約束。

ナショナルビューティー<sup>㉔</sup>

◎家中みんなのホームカー。

◎お買物・通勤などの効率化に役立って、家中みんながレジャーを楽しみいただける婦人車。

◎タイトスカートで、お子さまでも楽に乗れるように重心を低く設計。

◎買物用バッグが前フレームのバスケットに入り、ハンドルを左右に回しても前の荷物台は動きません。

◎美容と健康にもピッタリで、ツートンカラーの上品なデザイン。

昭和37年

富士ハイレディ<sup>㉔</sup>

◎上品なツートン・カラーのお買物カゴをつけた、優美なデザイン。

◎スマートにお買物を楽しむ車。

丸石サンデー<sup>㉔</sup>

◎乗る…降りる…が簡単で美しい…弧をえがいた優雅なアーチ型フレーム。

◎性能とデザインの見事な調和にご注目。

ブリヂストングレース<sup>㉔</sup>

◎サドルの高さは自由に調節できるので、1台で家中だれにも愛されます。

ブリヂストンハッピー<sup>㉔</sup>

◎女性のために新しく設計したU型フレーム。

◎バックミラー兼用の化粧鏡がついている。

◎ガードネットのおかげでフレアスカート姿でも安心して乗用が楽しめる。

富士フェザーエース・L<sup>㉔</sup>

◎明るい色彩とスマートなスタイルで、お手ごろのお値段と三拍子そろいました。

昭和38年

川村フラワーレディ<sup>㉔</sup>

◎超軽量さ！。

昭和39年

ナショナルビューティB<sup>㉔</sup>

◎曲がりパイプによるゆったりとしたフレーム。タイトスカートでも軽く乗れる。

◎重心が低く、安定した乗り心地。自転車運転の1年生でもOK 安全。

◎バスケットはフレームにぴたりと固定 いままでのいやなブレやフラつきを解消 ハンドルさばきはグンとさわやか。

◎チャーミングなマルーンとエレガントなグレースグリーン。

富士フレッシュ・H<sup>㉔</sup>

◎美しいツートンカラー。

◎あなたの脚線美はこの車から生まれる。

富士セニア・H<sup>㉔</sup>

◎1台あればみんな使える、便利で経済的な直線型家庭車。

◎軽い乗り心地と素晴らしい耐久力が新しい時代の家庭車。

昭和31年から32年は実用車の販売台数の低下による代替車としての女性用車の位置づけと販売拡大のための導入として、「花嫁道具としての自転車(=主に買物用)」と「美容と健康に役立つ自転車」をテーマに用いた。その効果による増加の兆しが33年頃から現れ始め、さらなる拡大戦略として「乗り易い(=重心が低く、軽くて扱いやすい)」、「色彩とデザインによる見た目」、「他種車より安い価格」の3点が見えてくる。また利用目的に合わせた施策として、「女性用か、男女共用か」という点から車体の多様性が生まれてきた。こうしたことから女性用車が年間を通じてコンスタントに売れるという特徴と買物用として使用する既婚者の生活必需品としての評価が高くなっていったことがわかる。

## 5. 考察

昭和30年代において、女性の自転車乗車率が上昇した要因は、昭和26年から29年までの4年間に自転車の保有台数が197万台増加しているにも関わらず、製造会社には厳しい経営環境となったことによる。すなわち、購入目的が新規需要から代替需要に移行、輸出台数が10万台以上減少、消費者物価指数の上昇にも関わらず小売価格はほぼ一定で推移、エンジン付きバイクとの生産台数比率が約2分の1まで縮められてきたなどが挙げられる。さらに昭和29年後半から32年前半にかけて起きた神武景気によって鉄鋼資材が高騰したにも関わらず価格の引き上げができず、コスト高の製品安という現象が生じ、販売数量は増大したが、利益があげられない状況となったことも挙げられる。

こうした状況下、昭和31年における女性の自転車に乗ることのできる割合は10代後半で75%、20代前半で68%を示しているが、年代が上昇するに伴ってその割合は低下し、40代では男性の95%に対して女性は18%に過ぎなくなっていた。さらに、自転車に乗れても利用している女性は25%で主婦は20%に留まってはいるが、そのうちの55~85%、主婦の70~80%が買物用として利用している。また、自転車を持っている世帯の割合は50~80%を示しているのに対して、その中における女性用車の所有率は最高でも20%を越えることもなく、全国平均で8.4%であるが、自転車保有世帯の割合が高い地域は女性用車の割合が他の地域よりも高い傾向を示していた。

したがって、製造会社は厳しい経営環境を打開するための手段の1つとして、女性の中でも乗ることができる割合が高いにも関わらず利用率の低い20代の主婦を対象にした自転車の製造販売で新たな層の開発を行い、全体の保有台数の底上げをめざした。そのための方針は自転車を花嫁道具として購入することを勧め、その結果として買物に便利でしかも美容と健康に役立つということをアピールし、昭和31年から実践を開始した。その効果によって昭和37年には54%の花嫁が花嫁道具の中に自転車を入れ、その位置は和洋筆筒、鏡台、下駄箱、洗濯機、掃除機、冷蔵庫に次ぐものになった。また、既婚者、未婚者の別なく76%が花嫁道具として必要と思っており、自転車が日常生活に欠かせないものになっていることがわかる。<sup>43)</sup> また、昭和31年にはほしくても買えない層が60~75%もあり、購入可能な最低価格は小売店の販売しやすい価格と5000円以上の開きがあった。このため、自転車における他の車種よりも低価格を設定したが、国民可処分所得が昭和30年代は毎年上昇し、39年には国民一人当たり約26000円で30年の約3倍になっている<sup>45)</sup> 一方、1台あたりの生産者価格は全車種平均のいずれもが10000円前後でほぼ同一水準を保っていたことは、価格面で購入しやすい状況を迎えたことになる。さらに昭和33年頃から車体デザインの多様化と色彩の多様

化が始まり、価格面と合わせて購買欲を促すことになった。

これらの結果自転車を所有するかないかということが、昭和42年には価格が高いから買えないという要因から目的に合わない、すなわち自転車を買いたい物として使うか使わないかということによる要因へと変化し、昭和43年における女性の乗れる割合が各年代の移行を除いても30代から50代までが15～21ポイントの増加を見るに至った。

一方、20代後半から30代の女性に乗りやすく使いやすい自転車の開発も女性の自転車乗車率の上昇をもたらした。フレームはダイヤモンド型ではなくループ型を取り入れ、重心を低くするためにアップハンドルを採用し、4kg前後の軽量化を実現させ、買い物用として前カゴの設置とその改良を行った。この結果、女性用車の占める割合が昭和30年の14%から毎年上昇し、その増加率は全車種を含めた保有台数の増加率を上回り、昭和39年にはほぼ50%になった。また乗りやすく使いやすい自転車の開発はその乗車対象者を女性から中高生や男性まで広げ、その結果として昭和34年からフレームが主として女性用のループ型から性別を問わないスタッガード型に移行していき、昭和39年には女性用車（ループ型）あるいは男女兼用車（スタッガード型）に乗る男性が65%に達した。これも女性用車増加率を大きくした要因でもあった。

## 引用文献

- 1) 輪界 第12号 輪界雑誌社 明治42年8月
- 2) 輪業世界 第74号 輪業世界社 大正13年7月
- 3) 自転車統計要覧 第41版 自転車産業振興協会 平成19年11月
- 4) 自転車工業の概観 第6号 日本自転車工業会 昭和31年8月
- 5) 自転車統計要覧 第1版 自転車産業振興協会 昭和41年5月
- 6) 昭和35年度版自転車産業の概論 通商産業省重工業局車両課編 昭和35年12月
- 7) 大阪府下に於ける自転車小売店の実態 関西自転車工業協同組合 昭和33年3月
- 8) 自転車とバイク 自転車工業新聞創刊十周年記念号 自転車工業新聞社 昭和33年11月
- 9) シマノ80年史 資料編 シマノ80年史編集委員会 平成13年3月
- 10) 自転車潜在需要調査報告 日本自転車産業協議会 昭和32年3月
- 11) 自転車の需要予測調査報告書 自転車産業振興協会 昭和44年6月
- 12) 自転車潜在需要調査報告 自転車産業振興協会 昭和40年6月
- 13) 自転車販売店経営標準調査 日本自転車産業協会 昭和34年11月
- 14) 自転車小売商経営動態資料 日本自転車産業協会 昭和35年9月
- 15) サンヨーサイクル No.54 三洋電機 昭和35年
- 16) 中小自転車企業経営指標 自転車産業振興協会 昭和40年3月
- 17) 自転車卸市場全国調査報告 日本自転車製造卸協同組合連合会 昭和39年5月
- 18) 内外自転車情報 第13号～第46号 日本自転車産業協会 昭和36年～39年
- 19) JAPAN'S BICYCLE GUIDE '53 '54 JAPAN BICYCLE INDUSTRY ASSOCIATION
- 20) 自転車国内市場需要調査研究報告書 自転車産業振興協会 昭和42年3月
- 21) 富士タイムス 日米富士自転車 昭和35年7月号
- 22) 自転車並自動自転車付属品卸値段表 丸石商会 大正5年
- 23) サンヨーサイクル第5号 三洋電機 昭和31年
- 24) 富士タイムス 第1巻第8号 日米富士自転車 昭和31年
- 25) サンヨーサイクル 1957第1号 三洋電機 昭和32年
- 26) 自転車サービス店 第2巻第1号 日本自転車商協同組合連合会 昭和32年

- 27) 自転車サービス店 第2巻第3号 日本自転車商協同組合連合会 昭和32年
- 28) 富士タイムス 第3巻第9号 日米富士自転車 昭和33年
- 29) 富士タイムス 昭和34年第5号 日米富士自転車 昭和34年
- 30) 富士タイムス 昭和34年第10・11号 日米富士自転車 昭和34年
- 31) 販売時代 第6号 日本自転車産業経営指導協会 昭和34年
- 32) 富士タイムス 昭和35年新年号 日米富士自転車 昭和35年
- 33) 富士タイムス 昭和35年3月号 日米富士自転車 昭和35年
- 34) 富士タイムス 昭和35年4月号 日米富士自転車 昭和35年
- 35) 富士タイムス 昭和35年盛夏号 日米富士自転車 昭和35年
- 36) サンヨーサイクル 第9巻第55号 三洋電機 昭和35年
- 37) サンヨーサイクル 第10巻第63号 三洋電機 昭和35年
- 38) サイクルショップ 第4巻第5号 日本自転車商協同組合連合会 昭和35年
- 39) 日米富士自転車八十年史稿 日米富士自転車 昭和57年
- 40) 富士タイムス 昭和36年1月号 日米富士自転車 昭和36年
- 41) サンヨーサイクル 第10巻第64号 三洋電機 昭和36年
- 42) ナショナル輪栄 第13巻第9号 松下電器産業 昭和38年
- 43) ナショナル輪栄 第13巻第10号 松下電器産業 昭和38年
- 44) ナショナル輪栄 第14巻第2号 松下電器産業 昭和39年
- 45) 国民経済計算年報平成12年版 内閣府経済社会総合研究所国民経済計算部 平成13年

---

Y a t a g a i K a z u o 財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

A short History of Velocipede from Drais to Michaux, 1817-1870.

This paper is largely based on my thesis in French and passed in front of the Ecole Pratique des Hautes Etudes of the Sorbonne, Paris, in 1990: Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870, Mythes et réalités. Of course all interesting informations found after my thesis are added to this paper.

Until recent periode two books: Histoire générale de la vélocipédie, written by Louis Baudry de Saunier in 1891 and Le vélo, « fils de France. » by Louis Bonneville in 1938, are believed and copied by almost of bicycle historians. But in 1976 Jacques Seray discovered that Célérifère was not an ancestor of the velocipede but a horse carriage! His inventor was not Monsieur de Sivrac but a simple Mr. Sievrac! At this year the modern bicycle history was really started.

Our research method is very classical: without documents and without the critical analysis of these documents there will be no history.

Here we only speak of Velocipede or Hobby-Horse invented by the baron of Drais in 1817 which was presented next year at the Jardin du Luxembourg, Paris, where about forty years later Michaux' s velocipede will be born circa 1861.

We will describe the evolution of the pedal velocipede, a very important part played by the Olivier brothers, the early tentative rear-driven bicycles, the first cycle-races and the first cycle champions. Then the sudden passing of the fashion at the end of 1869 which was the true reason for the slump in the French cycle industry, far more than the 1870 war often given as responsible.

When Michaux' s velocipede was very popular in France, Japan was very turbulent just before and during Meiji Restoration. But Tokugawa Shogunate had a good relation with France. Tenshouin (Atsuhime) already knew the sewing-machine and the photography. Maybe she could hear of the velocipede. We only hope that this paper could help to better understand the Michaux' s velocipede history before his arriving to Japan and we also hope that the researches on bicycle history in our country, one of the biggest bicycle country, would become much more active.

## 1. はじめに

本稿は、筆者が1990（平成2）年に仏国立高等研究院第4課（文献学）に提出した卒論<sup>1)</sup>をベースにして、その後の自転車史研究者による成果を加えたものである。

ミショー型ヴェロシペードは1870（明治3）年の普仏戦争までパリを中心としたフランスで発達してきた。この戦争後、自転車の生産の中心はイギリスに移る。1880年代（明治13年～明治22年）から1890年代（明治23年～明治32年）にかけてセーフティ車の発明・改良とダンロップによる空気入りタイヤの発明により自転車が飛躍的に普及するようになった。と同時にサイクリストや自転車産業関係者の間では自転車のルーツに関する関心が高まり、ドライス男爵やミショーの記念碑が建立された。欧米諸国、特にフランスとイギリスは、自転車の発明は自分の国で行われたと主張し合った。

1891（明治24）年発行のボードリ・ド・ソーニエ著「自転車全史」<sup>2)</sup>や、1938（昭和13）年発行のルイ・ボンヌヴィル著「自転車、フランス生まれの息子」<sup>3)</sup>は、この時代に一般的に信じられていた自転車の歴史を受け継いでいる。この2冊が古典として、各国で出版されてきた自転車史の基礎になってしまった



のである。日本では欧米で100年以上にもわたって正しいと思われてきた従来の自転車史が紹介されてきたが、それはしかたのないことであつた。日本語で書かれた文献としては以下の2冊をあげるにとどめる。鳥山新一著「すばらしい自転車」。<sup>4)</sup> 佐野裕二著「発明の歴史自転車」。<sup>5)</sup>

現代自転車史は1976(昭和51)年に発表されたジャック・スレー氏の「セレリフェール(写真1)とヴェロシフェールは自転車の先祖ではなく馬車であつた」という小論文<sup>6)</sup>に始まつたといえよう。セレリフェールと名付けられた四輪の乗り合い馬車の特許(免許状)は、ド・シブラック伯爵(Sivrac)でなく、ジャン＝アンリ・シーブラック(Sievrac)によって、1817(文化14)年8月13日に取得されたのであつた(写真2)。

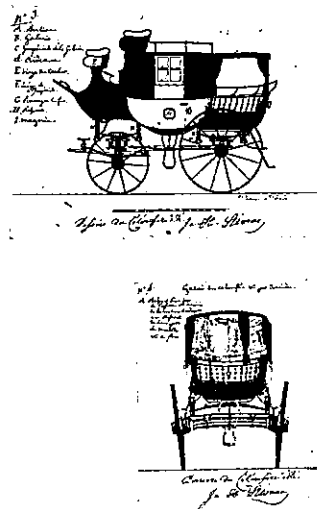
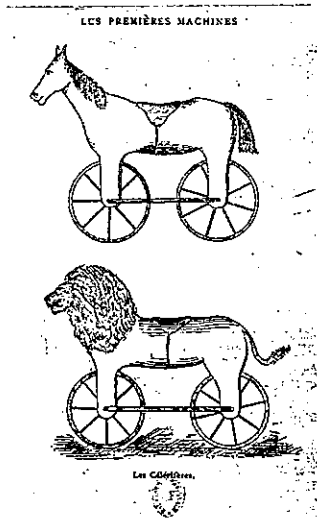


写真1 セレリフェールの想像画2枚  
(ボードリ・ド・ソーニエ著「自転車全史」、  
1891年、2ページ)

写真2 セレリフェールは馬車であつた  
1817年8月13日、シーブラックが  
取得した特許 (仏特許庁所蔵)

ドライジーネよりも前に発明されたとするモデルの中で最も良く知られているのは、レオナルド・ダ・ヴィンチの弟子によって描かれたとする自転車のデッサンであろう(写真3)。この自転車のデッサンは15世紀末に、レオナルド・ダ・ヴィンチの弟子によって描かれたとするマリノニ教授の説が発表され、ずいぶん話題になった。

このデッサンは、コデックス・アトランティクスと呼ばれるダ・ヴィンチ自筆の写本の、132と133枚目の紙(ページ)に描かれている。この写本は1966年から1969年にかけて修復されたが、そのときにダ・ヴィンチの自筆ではない隠されていたページを剥がしたときに発見されたといわれる。



写真3 ダ・ヴィンチの弟子が描いたといわれる自転車の  
デッサン コデックス・アトランティクス  
(ミラノのアンブロジアーナ図書館所蔵)

このコデックス・アトランティクスはミラノのアンブロジアーナ図書館に保存されている。筆者は1987年にその写本を見る機会があった。当時のガルビアッティ館長は、普通はオリジナルを見せず、ファクシミリレを見てもらっている、ということであったが、マリノニ教授の紹介のお陰であろうか、オリジナルを特別に見せてもらった。オリジナルは図書館の一番奥の特別室にある頑丈な金庫に納められていた。1時間以上も、そのデッサンと対面したが、筆者自身は結論を出せなかった。他のデッサンや裏面との関係を全く見つけることができなかつたからである。理想をいえば、そのデッサンに触って、その感触で確認したかつたのであったが、既にレストア済みで、プラスチックの膜で覆われていたため、残念ながらそれはかなわなかつた。

ミラノのレオナルド・ダ・ヴィンチ国立科学技術博物館のイエッツィ学芸員の話では、あるラボで化学分析検査が行われたが、その結果は公表されていないという。それは、そのデッサンがオリジナルでないことを暗示しているように思えてならない。一説によると、デッサンに使われたインクの成分の分析検査結果によると、15世紀(1493年と推定されている)でなく、19世紀になってからしか使用されていない成分が発見されたという。

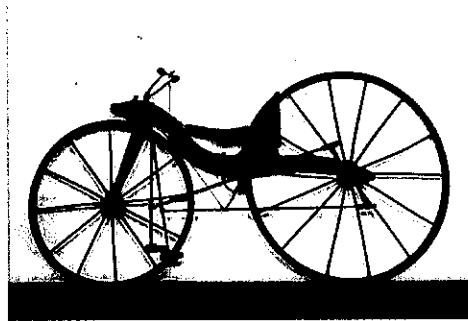


写真4 1890年代に作られたと伝えられるマクミラン型と信じられている自転車の複製  
(ロンドンの国立科学博物館所蔵)

ドライジーネの発明後で1861年(文久1年)のミショー車の発見前にもドライジーネを改良しようとする努力はかなり行われた筈である。ただドライジーネを意味する『ヴェロシペード』の意味の内容がより広い意味—三輪車や四輪車をも含めた軽車両というような意味—で使われたと思われる点や、肝心の資料が無いため、この時代の研究はなかなか難しい。マクミラン型の自転車がその良い例である(写真4)。マクミラン作と伝えられる自転車は当時の資料が全く無いにもかかわらず、いつの間にか、初めて地上から足が離れた自転車として信じられてきた。

本稿は、従来の自転車史に関する書籍等に一切頼らず、一次的原資料のみを参考にして出来上がった。ここでいう一次的原資料とは、以下のような資料をさす。

※公文書等(産経省、商業裁判所、土地登記所、戸籍、特許、公証人作成証書、日記、市条例等々)。

※当時の日刊紙や週間誌等。

※現在博物館や個人コレクターによって保存され、しかもオリジナル性が確定でき、かつレストアされていないマシン類。

ここで更に注意しなければいけないのは、一次的原資料だからといって必ずしも正確とは限らない、ということである。それらの資料の批判的分析と資料間のクロスが絶対必要であるのは言うまでもない。歴史は資料の裏づけがあって初めて歴史といえる。逆に作り話には見事といってよいほどに当時の資料に欠けている。この様に当時の資料を見つけることが、結果的に現実と作り話をふるいにかけることになる。以下はそういう根拠のない作り話を全部排除した初期の自転車史、それもドライジーネとミショー型に限っての小論文である。

## 2. ドライス男爵とドライジーネ

自転車の定義をここでは狭義の二輪の自転車だけを研究対象とし、ドライジーネ以前の三輪車や四輪車は含

まれない。現在ではドイツ人のドライス男爵が、1817（文化14）年に、自転車の祖先であるドライジーネを発明したということは通説となっている。

#### （ア）ドライス男爵とドライジーネ

時は、文化14（1817）年、日本がまだ鎖国をしていた江戸時代、徳川第12代将軍家斉の時代であった。イギリス船が浦賀に来航した年である。場所は、ドイツ南部のバーデン大公国、マンハイム（ドイツ最古の大学都市、ハイデルベルクから西に18kmの町）。地元の週刊誌にこんなニュースが載った。

「1817年6月12日（木）、確かな証言によれば、カール・ドライス男爵は、新しいマシーンを駆って、マンハイムからシュヴェツィンゲン宿駅（写真5）までの往復を1時間で走破した。そのマシーンの発明者は、同様に、ゲルンツバッハからバーデンまでを、山を越えて、やはり1時間で走破した。」<sup>7)</sup>

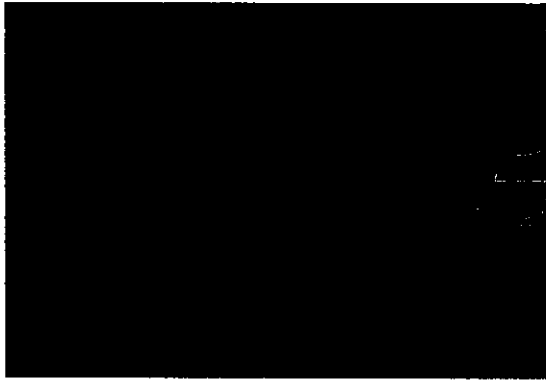


写真5 マンハイムからシュヴェツィンゲン宿駅までを示す地図 1780（安永9）年製  
（マンハイム市立博物館所蔵）

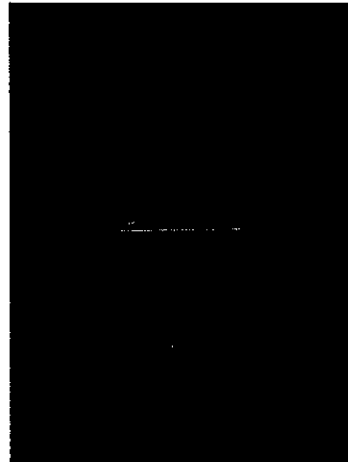


写真6 ドライジーネのパムフレット  
（ドイツのドナウシンゲン華族図書館所蔵）

マンハイムからシュヴェツィンゲン宿駅までの距離は6.25km、往復で12.5kmとなるので、時速は12.5km/hであった。ゲルンツバッハからバーデンまでは11kmなので、時速11km/h。しかし、この新しいマシンが自転車の先祖となるなどとは当時誰も夢想だにしなかった（写真6）。

ここで、ドライス男爵を簡単に紹介しておこう。<sup>8) 9)</sup> ドライス男爵は、1785（天明5）年4月29日に、カールスルーエで生まれた。父はバーデン大公国高等宮廷裁判所の長官まで務めた人で、家柄は最高であった。ドライス男爵の正式な名前は長くなるが、カール・フリードリッヒ・クリスティアン・ルードヴィッヒ・ドライス・フォン・ザウアブロン男爵である。ドライス男爵は地元の高校を卒業した後、ハイデルベルク大学で数学、物理学、建築学を学んだが、卒業はしなかった。叔父のついで、森林監視員（林務官）となったが、結構その仕事が面白かったとみえ、営林署の署長資格を得た。しかし、同僚との対立で、仕事を始めてから6年後に、無期限の休職願いを出し、認められた。1811（文化8）年のことであった。仕事はしなくても禄だけは続けてもらえるという、大変都合のよい立場であったが、これも親の影響力のせいであろう。この後は、いろいろな発明をするために全精力を費やすことになる。ドライス男爵の絶頂期は、ドライジーネを発明し、機械工学教授の資格を得た1817年から1818年であった。ドライス男爵、32才から33才のときである。

さて、最初の記事に戻ろう。この新しいマシーンを、ドライス男爵は『速歩器』（ドイツ語でラウフマシーネ、フランス語でヴェロシペード）と名付けた。ストラスブールの地元紙<sup>10)</sup>は、発明者の名前を取って、ドレイジエヌと呼んだが、現在ではこれから連想された、ドライジーネという言葉が広く使われている。ただし、ドライジーネは本国のドイツでは、鉄道の上を走る軌道車を指すので注意が必要である。

ドライス男爵は、1817年の秋に、バーデン大公国内務省にドライジーネに関する特許を申請するが、内務省も、内務省がドライジーネに関するに審査を依頼したテュラ氏（内務省河川陸上交通局長）も許可には消極的であった。痺れを切らしたドライス男爵は、ナポレオンの養女で、バーデン大公の奥方であったステファニー大公妃に直接に庇護を訴えた。<sup>11)</sup>これが功を奏したのであろうか、10年有効の免許状（現在の特許に

あたる) がもらえたのであった。それは、翌年の1818 (文化15) 年1月12日のことであった。

ドライス男爵はこの『速歩器』をどのようにして、またなぜ考案したのであろうか? 『速歩器』は、「自分の足を使って歩くよりも、ずっと早く歩けるようにする」ために考案された。考え方としては、「一直線に並んでいる2つの車輪に支えられているフレーム上にあるサドルを、足で地面を蹴ることにより、前進させる」ということである。ドライス男爵は、昔から良く知られているコロ (車輪) の原理を、人間が歩くという動作に対して、最もシンプルな形で応用した」のである。

このときの脚の動きはスケーターの脚の動きと基本的に同じである。従って、『速歩器』の使用者は、スケーターがスケートで氷を蹴るのと全く同じように地面を蹴ればよいのである。また『速歩器』は夏の間 (氷の無

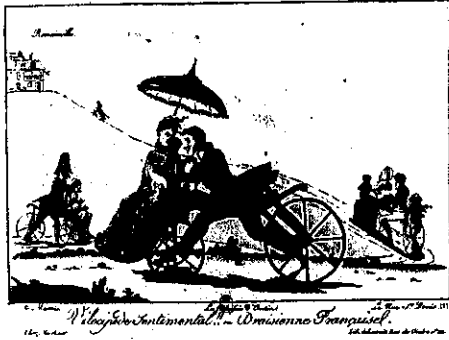


写真7 三輪ドライジーネ 前に座席があり、  
婦人を乗せて走れる (仏国立図書館所蔵)

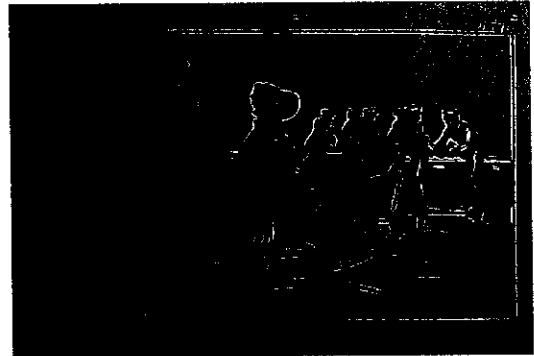


写真8 氷上そり

(Zindel. Der Eislauf. 1825, 2ページ)

い時期に)、スケートにとって変わることができる。というのは、固くて平坦の路面であれば、『速歩器』は、スケーターと殆ど同じスピードで移動できるからである。ドライス男爵は、三輪車または四輪車の、『速歩器』も考案している (写真7)。これにより、そりと同じように一人の婦人を乗せて走ることができるからである。ドライス男爵は、氷上そりにヒントを得たと思われる (写真8)。ドライス男爵のひらめき (Eur?ka!、???これだ! ??アルキメデスが浮力の原理を発見したときの言葉といわれる) は、この『陸上スケート』を考え付いたところにあるといえる。<sup>12)</sup>

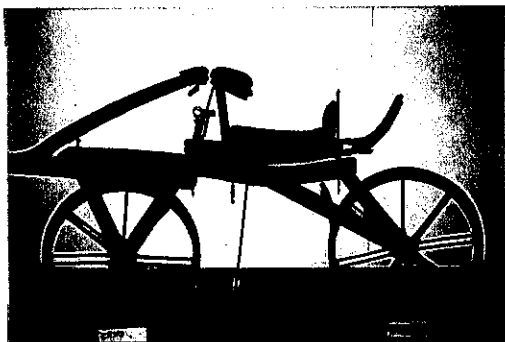


写真9 ドライジーネ

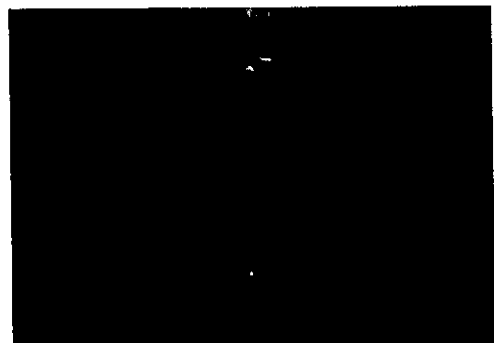


写真10 ドライジーネの銀製プレート

(ともにドイツ国立技術博物館所蔵)

ドライス男爵は、主にマシーンの使用权をプレートと引き換えに販売した。このドライス男爵が販売した銀製のプレートがハンドル全部に釘で止められているオリジナルのマシンが、ミュンヘンのドイツ国立技術博物館 (コード番号: L 7 7 3 9 1) に所蔵されている (写真9 & 10)。このマシンの長さは1880mm、幅は645mm (肘あての幅。ハンドル自身の幅は635mm)、前輪の直径は650mm、後輪は670mmである。前輪の直径は現代の自転車と全く同じであるが、これは、乗る人が同じ人間で、身長や股下の長さは昔も今も基本的に変わらないからである。重さは22kgである。ドライス男爵はプレートだけでなく、下請けに作らせたマシンそのものも販売していたが、以下の4つのモデルが存在していた。

1. 二輪車のドライジーネ。バッグ固定用フック・スタンド付き。

2. 二輪車のドライジーネ。サドルの高さ調整が可能（オプション）。
3. タンデム（2人乗り）のドライジーネ。
4. 三輪車または四輪車。前に座席があり、婦人を乗せて走ることができる。

バーデン大公国以外では、総てが木でできていることもあり、比較的簡単にコピーできるので、特にドイツ語圏諸国では、コピーが出回った。この例は、フランクフルトやドレスデン等々のドイツの主要都市でみることができる。逆にいうと、簡単にコピーできるのが幸いして、普及が早まったともいえる。

しかし、だからといって、ドライス男爵が直ぐにあきらめたわけではない。当時のヨーロッパ大陸で、もっとも栄えていた都市は、ウィーンとパリであった。ドライス男爵は1817年11月に、当時のオーストリア皇帝、フランツ一世に、ドライジーネの特許を申請するが、最終的に1818年4月に拒否される。<sup>13)</sup> 残るはパリであった。

#### (イ) パリのリュクサンブール公園での初公開

フランスに関するドライジーネの特許は、輸入許可権ともいえるもので、1818年1月19日に仏内務省に代理人を通して申請したが、ほぼ1ヶ月後の2月17日に向こう5年間の期限付けで比較的簡単に取得することができた。<sup>14)</sup>

フランスにおける公開は、パリのリュクサンブール公園で、1818年4月5日の日曜と決まった（写真11）。本来ならば、ドライス男爵自身が披露するのが理想的であろうが、結局来なかった。その理由ははっきりとしていないが、当時はフランクフルトでの特許取得が忙しく、そのせいであろうと思われる。パリでの公開は、ドライス男爵の代理人であるガルサンが担当していた。ガルサンはパリの南郊外でスケート場を経営していた。このことにも、ドライジーネとスケートの密接の関係が見られる。



写真11 リュクサンブール公園での初公開  
結果は大失敗で物笑いの種となった（戯画）  
（仏国立図書館所蔵）

このフランスにおけるドライジーネの初公開は、パリの主要日刊紙が取り上げたせいもあり、大変話題になった。公開は無料ではなく、入場料が必要であった。男性は1フラン50サンチーム、女性は1フラン、12才以下の子どもは50サンチームであった。観客は3600人程度いたと推定されるが、その根拠は以下のとおりである。

この公開の直前に、リュクサンブール公園に隣接するオデオン座が火事で焼けてしまったが、その被災者に対して、入場料の半額が寄付されることになっていた。4月14日付けの地方紙<sup>15)</sup>によると、その額は1800フランであった。入場料の平均を1フランとすると、入場料の半額が寄付されたため、入場料総額は3600フランであったので、観客は3600人前後ということになる。

前宣伝では300トワズを3分以内で走破できるという触れ込みであった。トワズは当時の長さの単位で、1.949mにあたるので、300トワズは、584.7mとなる。時速に直すと、約11.7km/hとなる。公園内の道なので舗装してあるわけではなく、まずいことに前日に雨が降ったため、スピードはいまいちで、子

どもは伴走するのに全く苦勞しなかったという。また、観客の一人が試乗したところ、直ぐにころんでしまったので、それが観衆の笑いを誘った。<sup>16)</sup>

公開から数日後には、既にわかっているだけでも戯画が8枚も発行された。バリエテ劇場では、『ドライジーネ』という風刺劇が上演された。これは、『ドライジーネ』ののろさを馬鹿にした他愛のない劇であったが、結構の評判を呼び、合計で30回が上演された。ギャルサンはからかいにもめげずに市内や郊外でのお祭り時にドライジーネのレンタルを行った。

さて、1818年10月に入って、ドライス男爵自身が来仏して、パリのティボリ公園（現在は存在しない。サン・ラザール駅の裏側に位置していた）で模範演技を行うが、全く無視されてしまい、「子ども騙しのようなものだから一時的に人気が出たにすぎない」と酷評された。いずれにしても、自転車史の上で非常に大事なことは、パリ市民がドライジーネの存在を知ったことである。それから40年程後のミショー車の出現は、ドライジーネなくしては考えられないからである。

### (ウ) ニエプス作と伝えられるドライジーネ

パリで笑いものになりながらも、あれほど話題になったドライジーネがフランスの地方に伝播したであろうことを想像するのはそれ程難しくない。パリでは代理人のギャルサンが目目を光らせていたが、地方までは届くはずがないので、コピーのし放題であったろう。その最も典型的な例は、同年8月24日に、デグランジュがボーン～ディジョン間を快走したというニュースで、地元の新聞が報道している。<sup>17)</sup>

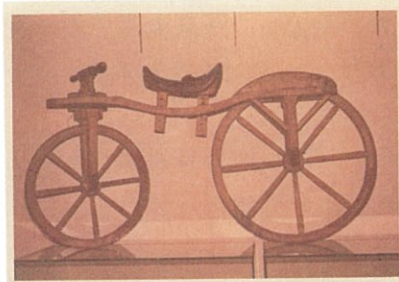


写真12 ニセフォール・ニエプス作と伝えられるマシーン  
(シャロン・シュール・ソヌ ニセフォール・ニエプス博物館所蔵)

写真術の父として有名なニエプスが作ったといわれるドライジーネがニセフォール・ニエプス博物館（シャロン・シュール・ソヌ）に展示されている（写真12）。このマシンの仕様は、重さは15kg、長さは1583mm、高さは845mm、幅は535mmである。同車の特徴は、ドライス男爵のドライジーネと違い、ハンドルが簡素化され、真っ直ぐで一本になっている。このタイプを便宜上、フランスタイプ・ドライジーネと呼んでいる。ドライジーネのタイプは大きく3つに分けられる。

※ドイツタイプ・ドライジーネ：ドライス男爵が発明したモデル。

※フランスタイプ・ドライジーネ：ニエプスの自転車为代表的な例。

※ホビーホース：デニス・ジョンソンが製作したモデル。イギリスタイプ・ドライジーネとでもいえる。

ニエプスが1818年（文政1）年の秋に、ドライジーネを「購入し、乗っていた」のは間違いがないが、「製作した」とは言っていない。これは、兄のクロードからの手紙ではっきりしている。<sup>18)</sup>ただ、博物館所蔵のモデルについては、1913（大正2年）にポアザ婦人が寄付したという記録しか残っていない。従って、ニエプスからポアザ婦人へのマシンの経路（1818年～1913年）を把握するのが大変重要となってくる。

このモデルを製作したのは、ひょっとしたらデグランジュではないかとも思われるが、それはデグランジュが住んでいたボーンとシャロンは32kmしか離れていないということと、このモデルの車輪が樽と似た面があり、樽職人であったデグランジュを彷彿させるからである。いずれにしても、現時点では、それ以上の資料等があるわけではなく、想像の域を出ていないことを断っておく。

### (エ) ホビーホース

イギリスは、ナポレオンが1815（文化12）年6月にワーテルローの戦いで敗れた後でも、反動政治期に入った大陸に対して相変わらず関心を持っていた。しかし、フランスと違って、ドライス男爵はなぜかイギリスでのドライジーネに関する特許を取得していない。1818（文政1）年12月11日付けのロンドンの日刊紙クーリエ紙によれば、市内ロング・エーカーの馬車製造人、デニス・ジョンソンはドライジーネを購入し、それに重要な改良を施すつもりでいるという。こうして、ジョンソンは、1818年12月22日に特許（N° 4321）を取得した。ただ、イギリスでもからかいの的となり、ジョンソン製のドライジーネは、『ペDESTリアン・ホビーホース』等と呼ばれた（写真13）。

ホビーホースはドイツタイプ・ドライジーネよりも、むしろフランスタイプ・ドライジーネにより形が近いといえる。これらのモデルが総て木製なのに対して、ホビーホースでは、ハンドルステム、前フォーク、後輪を支えるステー等が鉄製に変わっている。



写真13 ホビーホースのイラスト。

(The Repository of Arts 誌、1819年  
4月1日、216ページ)



写真14 ジョンソン製ホビーホースのプレート

(イギリスハーロー旧マークホール自転車博物館所蔵)

現在イギリスにはジョンソン製のホビーホース（製造番号入りのオリジナル）が以下の計9台残っているのが、自転車史研究家のロジェ・ストリート氏により確認されている。<sup>19)</sup> 25、31、100、204、221、299、300、316、320。

オリジナルの番号は、木製のサドルの裏面と、そこに面するフレームの上面に、同じ番号のローマ数字が刻印されている。この数字が自転車の歴史における初めての製造番号である。この中で最も若い数字は、XXV<sup>25)</sup>で、最も大きな数字は、CCCXX[320]となっている。これにより、少なくとも320台は製造されたといえよう。ジョンソンが最初の自転車の完成車メーカーであるといってもよい。ジョンソン製のホビーホースには、真っ直ぐなハンドルの中央に、プレートが釘付けされていた（写真14）。

ホビーホースの仕様を、アーンウィック城を居城としたノースアンバーランド公爵<sup>20)</sup>が購入した2台（製造番号はCCXCIX[299]とCCC[300]）を参考にしながら見る（写真15&16）。2台のうちの大きさが大きいモデル（299）の仕様は次のとおりである。長さは1805mm、高さは1280mm、幅は555mm（肘あての幅。ハンドル自身の幅は635mm）である。前後輪の直径は共に750mm、重さは22kgである。

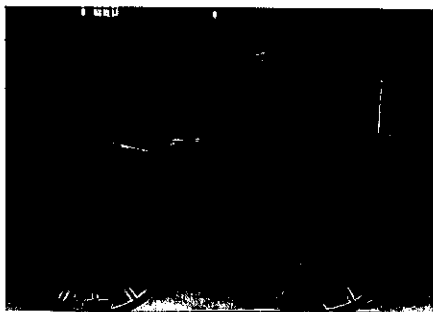


写真15 ジョンソン製ホビーホース（299）

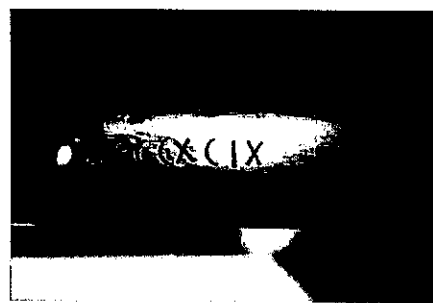


写真16 ホビーホースの製造番号（CCXCIX=299）

(ともにノースアンバーランド公爵所有のアーンウィック城所蔵)

2台のうちの大きさが小さいモデル（300）の仕様は次のとおりである。長さは1685mm、高さは1055mm、幅は440mm（肘あての幅）である。前輪の直径は620mm、後輪は650mmである。

ドライジーネの価格について、現在わかっているのは、次の2点のみである。バーデン大公国では、1台の値段が4金カロラン（44フロラン）、ホビーホースは2台の値段が22ギネー（昔の21シリングにあたる英国の金貨）であった。これらの貨幣の価値については、その当時のその国でどの位であったのかを他の品物の価格との比較によって検討する必要があるだろう。ドライジーネは貴族の遊び道具であったため、高価であったということがよくいわれるが、筆者には到底そうとは思えない。しかし、現時点では残念ながら、実証されていない。この価格の比較研究は、今後の課題の一つである。

このようにして、ヨーロッパ更にアメリカでもドライジーネは広く知られるようになった。その発明者であるドライス男爵自身は、その後も発明・発見に明け暮れたが、これといった功績もなく、父親が亡くなってからは没落の一途を辿った。1851（嘉永4）年12月10日にカールスルーエで貧困の内に息を引き取った。その42年後の1893（明治26）年9月24日、ドライス男爵が考案したドライジーネが自転車の祖先であり、本当にすばらしい発明であったことに気付いたドイツ人は、バーデンの首都カールスルーエに記念碑を建てたのであった。

### 3. ヴェロシペード（ミショー車とミショー型）

ここでは、前輪にペダルが付いているモデルの総称として、ヴェロシペードという言葉を使用する。ヴェロシペードは、ミショー一家やその関係者が製作したモデルであるミショー車と、それ以外のメーカーが製作したマシンであるミショー型との2つに大別できる。ヴェロシペードの同義語として、ボーンシェーカーという言葉がよく使われているが、当時はイギリスでも使用されておらず、むしろ後世になって作られた新語と思われるので、ここでは使用しない。なお、当時のイギリスでは、ヴェロシペード（仏語でVélocipède）のことを、そのままヴェロシペード（Velocipede）と言っていた。

#### （ア）ミショー車 ミショー一家

ピエール・ミショーはペダルの発見者として、またミショー車を最初に量産したメーカーとして良く知られている。ただピエール・ミショーとその家族のことはあまり知られていない。その原因として次男エルネストのアパートの火災で写真・手紙等の資料が全部燃えてしまって何も残されていないという点があげられる。

ピエール・ミショーは1813（文化10）年6月25日、フランス東部の県庁所在地パー・ル・デュック市のサン・ジャン通りで生まれる。当時、その通りには番地がなかったので、どの家が生家かはつきりとは断定できていない。地元の錠前師の元で修業をした後、フランスのいくつかの地方都市で腕を磨いたといわれる。1844（弘化1）年、フランス西部の小都市サン・ブリューで鍛冶屋をしていたが破産し、翌年、再度破産した。夜逃げ同然で同市を去り、1854（安政4）年に家族と共にパリに移住する。1857（安政4）年、パリ東駅の近くに住み、馬車用金具の請負職人として働いていたが、2年後にシャンゼリゼ大通り近くのゴド小路の7番地に引っ越した。

1861（文久1）年3月。六男アンリの証言によると、ピエール・ミショーは次男のエルネストと協力してドライジーネの前輪にペダル・クランクをつけたミショー車を発明したという。現代自転車史で最も焦点になっているのが、このペダルの発見論議で、本当にピエール・ミショーが発見したのか、そして正確にはいつのことなのか、ということである。アンリは、1893（明治26）年3月28日のレクレール紙（パリで発行されていた日刊紙）にこう証言している。

1861（文久1）年3月に、ベルヌイユ通りに住んでいた帽子屋のブリュネル氏は、彼が持っていたヴェロシペードの前輪を修理するために持ってきた。その日の晩、私の兄エルネストはそのマシンをモンテーニュ通りで試走した。帰ってきてから、私の目の前で、親父に言った。

“バランスをとるのに問題はないけれど、地面を足で蹴るのは大変だし、足を宙ブランにしておかな



ければならないのも結構疲れるね。”

“それだったら、前輪の両側に小さな足乗せ台をつけたらよいだろう。そうすれば、走り始めてしまえば、バランスはとれるから、足を休めさせることができるだろう。よし、もうそれだったら、いっそのこと、その足乗せ台にクランクをつけて、ひき臼を回すのと同じ要領で回転させたらどうだろう。”

兄は、親父の提案を直ぐに実行に移した。こうして、ペダルが生まれたのであった。このように、ペダルは親父であるピエール・ミショーが考え出し、その息子であるエルネストが始めて製作したのである。

この証言は、同年3月7日のレクレール紙に掲載された、当時の自転車史の権威であったボードリ・ド・ソーニエ（自転車全史の著者）による、ペダルの発見に関する記事に反論したものである。この1893年という年は、パール・ル・デュックのミショーの記念碑（19世紀末の自転車の全盛期に建てられた）の建立運動の真っ最中の時期であった。

ただ、1861年という年にしても、3月という月にしても、アンリはその根拠を示していないのが弱いところといえる。この年を援護するのは、1869（明治2）年3月1日のル・ヴェロシペード誌（グルノーブルで発行された自転車専門誌）で、「ミショー車（ペダル付きのヴェロシペード）は発見されてから、かれこれ8年になる」と述べている。1869年から8年を引くと、1861年となる。ペダルを発見したのは、ピエール・ミショーなのか、あるいはエルネスト・ミショーなのか、ペダルが発見されたのは、本当に1861（文久1）年なのか、本当に1861年3月なのか等々の疑問は残る。しかし、いろいろの当時の状況を勘案すると、1861年という年はそれ程おかしくない年号と思える。現時点では、確固とした資料等の根拠がある訳ではないので、今後の新しい史料の発掘を期待したい。

さて、このようにして、ピエール・ミショーの事業は、ミショー車のお陰もあり、商売は順調で、1863（文久3）年には、ゴド小路7番地の建物を買収する。<sup>21)</sup> それでも足りず同小路の5番地も借りる。ミショー一家が始めて味わった安定した時期であった。

（イ）1865（元治2）年オリヴィエ兄弟によるパリからアヴィニョンまでのミショー車による旅行  
オリヴィエ兄弟はリヨンの出身で、2人共パリのエコール・セントラルと呼ばれるエンジニアを養成するエリート校（いわゆるグランゼコールの一つ）を卒業している（写真17&18）。この学校の在学中から、オリ



写真17 ルネ・オリヴィエ



写真18 エメ・オリヴィエ

（ともにオリヴィエ家所蔵）

ヴィエ兄弟は発明されたばかりのミショー車のファンになり、よくピエール・ミショーのアトリエに通った。オリヴィエ兄弟は、友達のと・ラ・ブーグリーズと3人で、1865年8月25日頃にパリを出発し、1日平均で80kmから100kmを走り、休みなしで8日間、600kmを走破した（写真19）。9月1日に、オリヴィエ兄弟の父親が住むアヴィニョンに達した。<sup>22)</sup> このときのモデルは俗にいうラルマンタイプで、フレームは木であったと伝えられている。これが世界最初のサイクルツーリングといえる。

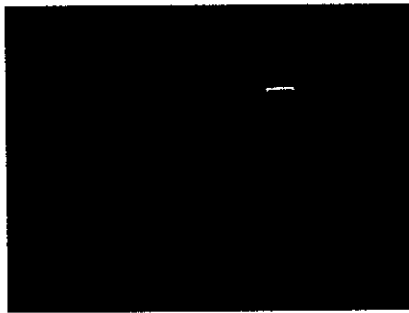


写真19 オリヴィエ兄弟によるパリからアビニョンまでの旅行コース  
(仏カルパドス県立公文書館保管 「オリヴィエ・ド・サンデルバル」コレクション)

(ウ) 1866(慶応2)年 ピエール・ラルマン、アメリカでのミショー型の特許を取得

ラルマンは、1862(文久2)年頃にパリに来て、軽車輛製造業者であったストロマイヤやジャッキエの工場で鍛冶工として働いていた。ラルマンが渡米するきっかけとなったのは、親方であるジャッキエがアメリカで働いた経験があり、その話に刺激されたようである。ラルマンが1863年(文久3年)の秋に自作のヴェロシペードを試乗したと主張しているが、裏づけとなる資料は何もない。ラルマンがピエール・ミショーの工場で働いていたという文献もあるが、同様に何の根拠もない話ではある。

ラルマンの功績として間違いないのは、ヴェロシペード(俗にいうラルマンタイプ)の米国特許(N° 59915)を1866(慶応2)年11月20日に取得したことである(写真20)。確かにラルマンは世界で最初にヴェロシペードの特許を取得したが、そのモデルはフランスでは当時既にかなり普及していたのである。ただ、アメリカにおけるヴェロシペードの普及に寄与したという点は評価できる。

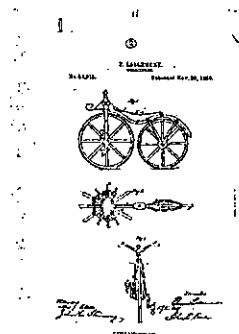


写真20 ラルマンの米国特許N° 59915、  
1866年11月20日取得

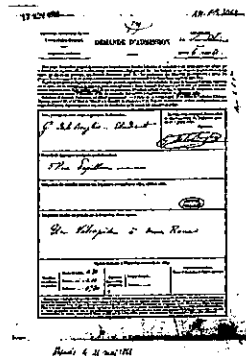


写真21 パリ万博展示申請書  
(仏国立公文書館所蔵)

1867(慶応3)年はパリ万国博覧会の年で、ラルマンがアメリカでのミショー車の特許を取得した年の翌年に開催された。開催期日は、1867年4月1日から1868年1月5日までであった。オリヴィエ兄弟の友達でもあり、ピエール・ミショーの知り合いでもあったド・ラ・ブーグリーズは、その前年の1865年10月5日に、ミショー車を1台展示するために、パリ万博組織委員会に申請した。この申請書は仏国立公文書館に保存されている(写真21)。保存コード番号は、F12.3062であるが、F12は仏の産経省を表している。これによると、当時仏国立鉱山学校(パリにあるエンジニアを養成するエリート校、グランゼコールの一つ)の学生であったド・ラ・ブーグリーズは、二輪のミショー車1台のための展示スペース(長さ1.80m、高さ1.10m、奥行き0.20m)を申請した。しかし、この申請は、1866年5月26日付けで却下される。

しかし、あるアメリカ人は確かにヴェロシペードを見たと言っている。ピエール・ミショー自身(ド・ラ・ブーグリーズが申請して拒否された)のモデルでないことは確かなので、恐らく、ゲラン&ヴァンサン社が展示していたであろうミショー型なりを見たと言われる。展示されていたミショー型の数については、ル・ヴ

ヴェロシペード誌の1869年3月1日号によると、「2台が展示されていたが、あまり注目されなかった。まだまだミシヨール型は普及していなかったため、大半の入場者は、その実用性についてよくわからなかった」ようである。

日本では、ミシヨール型がその当時、慶応年間に渡来したという言い伝えがあると聞いている。このパリ万国博覧会に、幕府からは将軍徳川慶喜の弟で御三卿清水家当主の昭武が派遣されている。この昭武に同行した渋沢栄一はパリに1867（慶応3）年から1868（明治元）年にかけて滞在している。1867年、特に1868年は、ミシヨール型が流行し始めた年であるので、渋沢栄一が付けていた日記に何か書かれてあるかもしれない。今後の調査が待たれる。

徳川慶喜が自転車に乗っていたということが言われているが、このモデルはミシヨール車でなく、ずっと後のオーディナリー車であったという。この辺の話については、自転車史研究家の大津氏による「オーディナリーに乗った最後の将軍」に詳しく述べられている。<sup>23)</sup>

### （エ）ピエール・ミシヨールの事業

1867（慶応3）年、ピエール・ミシヨールの事業は相変わらず順調で、すぐ隣のモンテーニュ大通り29番地と近くのジャン・グージョン通りの19番地もアトリエとして借りるほどであった。1867年末から1868年の始めにかけてが、ピエール・ミシヨール自身の全盛期といえる。その中でも、1868年5月31日にサン・クルー公園（パリの西2kmほどの所にある広大な公園）で開催されたレースがピエール・ミシヨールの絶頂期であった（写真22）。詳細は「4. ヴェロシペードによるレース」で述べるが、聖霊降臨祭の主催者であるサン・クルー市からわざわざ招待を受け、勝者が使ったヴェロシペードはすべてミシヨール製だったといわれているからである。まさに、ピエール・ミシヨールとミシヨール車のために開催されたレースといえる。当時の新聞<sup>24)</sup>によれば、ナポレオン三世の皇太子も、公園の柵外に停められた馬車の中からではあるが、この最初の公式レースを観戦したと伝えられている（写真23）。



写真22 サン・クルー公園で開催されたレース  
(*L' Illustration* 誌1868年6月6日  
364ページ)



写真23 コンピエーニュの森でヴェロシペードに乗るナポレオン三世の皇太子（中央）  
(*Le Monde illustré* 誌1868年11月28日  
340ページ)

ピエール・ミシヨールのアトリエは1867（慶応3年）末から1868（明治元）年の初めにかけて、商売が大繁盛しアトリエが手狭になったため3回も変わっている。モンテーニュ大通り29番地から、ジャン・グージョン通り19番地に移り、その後ジャン・グージョン通りの27番地に落ち着いている。



写真24 ルブラン&ルベック製作所のレターヘッド  
(仏カルバドス県立公文書館保管 「オリヴィエ・ド・サンデルバル」 コレクション)

仏カルバドス県立公文書館が保管するオリヴィエ・ド・サンデルバルコレクション<sup>25)</sup>の中には、ピエール・ミショーがお客さんや下請けの工場等と交わした手紙や電報等380通程(1867年12月21日～1868年5月4日)が含まれている。その中に、ミショー車のフレームや前フォーク等の主要部品を製造していたルブラン&ルベック製作所(工場はパリから北に50kmのクレイユにあったが、事務所はパリ北駅のすぐ近くにあった)からの納品書がある(写真24)。それによれば、配達先がモンテーニュ大通り29番地からジャン・グージョン通り19番地に変わるのは、1868年4月21日である。

1868(明治元)年5月7日。ミショー車の人気は爆発的で、生産が全く間に合わなくなったので、ピエール・ミショーはオリヴィエ兄弟と共に、『ミショー&カンパニー』合資会社を設立する。<sup>26)</sup>その登記された住所はジャン・グージョン通り27番地であった。ただ、会社の規約は資金を提供したオリヴィエ兄弟に大変有利で、利益の7割はオリヴィエ兄弟がとり、残りのわずか3割がピエール・ミショーの手元に残った。

ミショー車とは、以下のピエール・ミショー自身と彼が直接に関係したメーカーが製作したヴェロシペードを指すこととする。

※ミショー一家(1861～1868)。

※『ミショー&カンパニー』(1868～1869)。上記参照。

※『カンパニー・パリジエンヌ・デ・ヴェロシペード』(1869～1874)。ピエール・ミショーは、主に金銭的な問題が原因で、『ミショー&カンパニー』から手を引いた。オリヴィエ兄弟は同社をそのまま引き取り、『カンパニー・パリジエンヌ・デ・ヴェロシペード』と名前を変えた。

※『ミショーペール&カンパニー』(1869～1870)。ピエール・ミショーは、『ミショー&カンパニー』から手を引いたあと、まもなくして『ミショーペール&カンパニー』という自分の会社を設立する。

社名が似ており、ややこしいと思われるかもしれないが、以下のミショー車製造番号の説明に欠かせないので、あえて記した次第である。

### (オ) ミショー車の製造番号

ホビーホースの製造番号に関しては、ストリート氏(イギリス)による研究のお陰で詳細にわかっているが、ミショー車についても同様のことがいえるかどうか知りたいと思ったのが、調査を始める契機となった。

ミショー車は、前期の俗にいうラルマンタイプと後期のフレームが直線形の2つに大別できる。

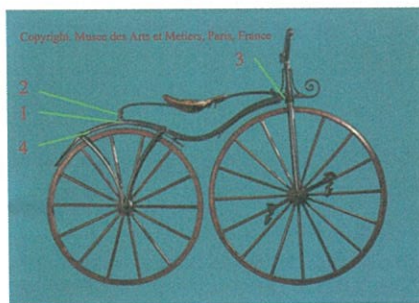


写真25 俗にいうラルマンタイプのみショー車  
(パリの仏国立工芸技術博物館所蔵)

※俗にいうラルマンタイプ：ラルマンは1866年(慶応2年)11月にアメリカの特許を取得しているが、そのモデルのフレームが蛇形をしているからである(写真25～27)。

※フレームが直線形で後輪に直結しているモデル：ラルマンタイプから直線形のフレームになったのは、主に軽量化のためで、1868(明治元)年の夏頃、『ミショー&カンパニー』社が設立されて、2ヶ月ないし3ヶ月後である。

製造番号と推定される番号は、前期の俗にいうラルマンタイプのモデルと後期の直線形のフレームのモデルでは必ずしも同じ場所に刻印されていない。前期のタイプでは、以下の5ヶ所に数字が刻印されている。

1. ネーク形のフレーム後部側面で、後輪軸のちょうど上にあたり、サドルを支えるスプリングの後部支点の真下。
2. サドルを支えるスプリングの後部支点の後方。
3. サドルを支えるスプリングの後部支点の内側。
4. フォーククラウンの内側。
5. スネーク形のフレーム後部内側で、後輪軸から出ている2本の支柱の内の後側の支柱との接点部。



写真26 俗にいうラルマンタイプのミショー車プレート（オリヴィエ家が所蔵していたが、オークションで売却されたため、現在の所有者は不明）



写真27 俗にいうラルマンタイプのミショー車別プレート 住所（ジャン・グージョン通り19番地）からして前者よりも後に使用された（ミュールーズ シュルンプ自動車博物館所蔵）

俗にいうラルマンタイプのモデルについて、現時点で欧米各地の博物館や個人コレクションに保存されている計8台をチェックすることができた。なお、最近になって、ある個人コレクターがこの当時のカタログを所蔵していることがわかった（写真28）。このカタログには、表にも裏にも、日付や年号は入っていないが、仏カルバドス県立公文書館に保存されているオリヴィエ・ド・サンデルバルコレクションにより、日付をかなり正確に推定することができる。このカタログの住所はジャン・グージョン通り19番地となっているので、カタログが印刷されたのは4月中旬で、5月中旬までの約1ヶ月間通用したといえる。これにより、ミショー車の時代では最初のカタログと思われる。このカタログの裏には、ピエール・ミショーのアトリエが製造していたマシンの前輪の直径（cm）で示される以下の8サイズ一覧が載っている（写真29）：60、70、75、80、85、90、95、100。

この2つの表を一緒にした結果は以下のとおりである。

表1 ピエール・ミショーのアトリエが製造していたマシンの前輪の直径

カタログのサイズ (cm)	サイズ (cm)	前輪直径 (mm) 実測値	後輪直径 (mm) 実測値
60			
70			
75	75	750	600
80	[80]	998	
85	85	835	740
90	90	895	800
95	95		
100			
	[90]&75	750	600
	[90]&75	750	610
	[90]&75	750	600



写真28 ミショー車のカタログ表面  
1868年4~5月に作成された

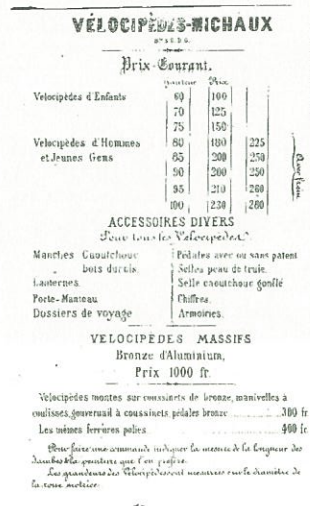


写真29 ミショー車のカタログ裏面

(ともにブリュネ氏 (フランス) 所蔵)

これにより、ラルマントタイプのモデルに刻印されている数字は、実は製造番号ではなく、前輪の直径と一致していることが事実となった。表にある最後の3台には75という前輪の直径を表す数字以外に、90という別の数字が刻印されているが、これについては、まだはっきりとわかってはいない。恐らく今で言うフレームサイズであろうと推測される。

後期直線形フレームのモデル (写真30) では、以下の6ヶ所に数字が刻印されている (写真31)。

1. 直線形フレームの下部で、前フォークに最も近い部分 (写真32)。
2. フォーククラウンの内側 (写真33)。
3. フォーククラウンの上部。
4. 前輪エンドの外側。
5. サドルを支えるスプリングの後部内側。
6. 前ハブ (木製) と後ハブ (木製) の上部。



写真30 直線形フレームのミショー車  
(Le Centaure 誌、1868年9月号)  
このイラストが直線形フレームのミショー車に関する最初の例である

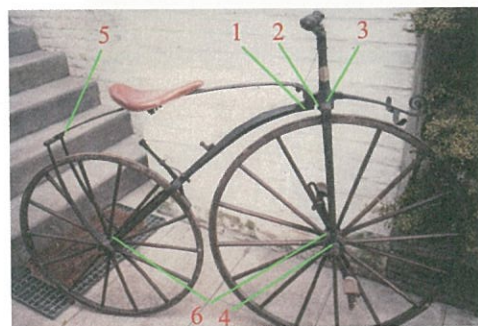


写真31 『ミショー&カンパニー』製モデルで数字が刻印されている6ヶ所  
(フランス ベルテ氏所蔵)

このモデルでは計6ヶ所に数字が刻印されているが、6ヶ所共に全く同じ数字である。これは、当時はまだ製造技術がそれほど精巧でないために、1台1台をすり合わせて組み立てたからである。

『ミショー&カンパニー』製のモデルは、現在計20台が確認されている。同社製のマシーンに付けられているプレートの形として、長方形 (写真34) とオーバル形 (卵形) (写真35) の2つがあることが最近わかったが、それを加えた表は以下のとおりである。

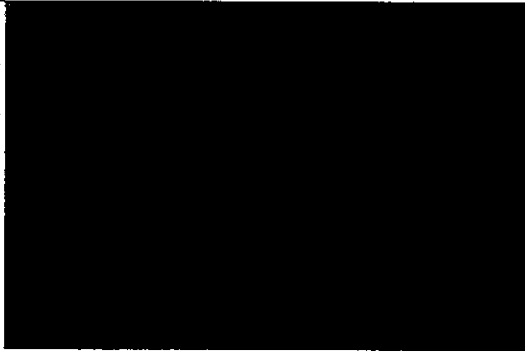


写真32 『ミショー&カンパニー』製モデル  
に刻印された製造番号(1503)。直線形  
フレームの下部で、前フォークに最も近い部分  
(ともにオリヴィエ家が所蔵していたが、オークションで売却されたため、現在の所有者は不明)



写真33 『ミショー&カンパニー』製モデル  
に刻印された製造番号(1503)  
フォーククラウンの内側

表2 『ミショー&カンパニー』製のモデルに刻印されている数字

番号	プレートの形
139	長方形
276	長方形
298	オーバル形(卵形)
357	プレートなし
395	オーバル形(卵形)
476~1825	オーバル形(卵形)
1894(*)	オーバル形(卵形)

(\*)『カンパニー・パリジエンヌ』製モデルで一番小さい番号



写真34 『ミショー&カンパニー』モデル  
につけられた長方形のプレート  
(フランス プリュネ氏所蔵)



写真35 『ミショー&カンパニー』モデルに  
つけられたオーバル形プレート  
(チェコ ステルバ氏所蔵) ステルバ氏撮影

この表から想像できるのは、『ミショー&カンパニー』が製造した初期の直線形フレームには長方形のプレートが付けられていたが、その後はオーバル形になったということである。ただ、長方形のプレートが付いているモデルはまだ2台しか見つかっていないので、この仮定はまだまだ確固としたものではない。

ところが、つい最近になって、この長方形のプレートが付いている俗にいうラルマンタイプの『ミショー&カンパニー』モデルが、ラ・ブルガッド自転車博物館(パリから西に50km)で見つかったのである。これにより、以下のような仮定が成り立つ可能性がでてきた。

『ミショー&カンパニー』は1868年5月の設立以来、当時製作していた俗にいうラルマンタイプのモデルに長方形のプレートを付けていた。同年の夏頃に、ラルマンタイプから直線形フレームのモデルに代わる際に、前輪の直径を表す数字の代わりに製造番号が刻印されるようになった。ただ、その後も長方形のプレートを使用し、製造台数が296台になる前にオーバル形のプレートを付けるようになった。この仮定が正確であることがわかれば、プレートの形によって製造時期がよりはっきりするようになるであろう。

『ミショー&カンパニー』は製造番号を1から始めたと推測されるが、まだ139番以前のマシーンは見つからないので断言はできない。また、1825と1894の間のモデルも見つかっていない。この製造番号と製造日に関係付けることができる資料も現時点では見つかっていない。



写真36 『カンパニー・パリジエンヌ』製モデルにつけられた角形プレート  
(チェコ ステルバ氏所蔵) ステルバ氏撮影

『カンパニー・パリジエンヌ』製のモデルは現時点で計20台（以下の表では日付がなく年号のみ記されているモデル）が確認されている（写真36&37）。仏カルバドス県立公文書館に保存されているオリヴィエ・ド・サンデルバルコレクションの中に、『カンパニー・パリジエンヌ』の販売台帳と思われる文書のほんのごく一部、1869年5月11日から13日までの3日間が残されていることが最近になってわかった。これらの2つのリストを1つにまとめたのが以下である。

表3 『カンパニー・パリジエンヌ』製のモデルに刻印されている数字

製造会社	製造番号	日付
『ミショー&カンパニー』	1503	1869年
『ミショー&カンパニー』	1589	1869年5月12日
『ミショー&カンパニー』(1)	1825	1869年
『カンパニー・パリジエンヌ』(2)	1894	1869年
『カンパニー・パリジエンヌ』	1974	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	1999	1869年5月11日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2024	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2020	1869年5月11日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2031	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2032	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2044	1869年
『カンパニー・パリジエンヌ』	2143	1869年
『カンパニー・パリジエンヌ』	2202	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2218	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2220	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2236	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2256	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2259	1869年5月13日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2259	1869年
『カンパニー・パリジエンヌ』	2271	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2320	1869年5月12日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2564	1869年5月13日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2565	1869年5月13日



『カンパニー・パリジエンヌ』	2572	1869年5月13日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2592	1869年5月13日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2609	1869年
『カンパニー・パリジエンヌ』	2613	1869年5月13日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2614	1869年5月13日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2616	1869年5月13日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2620	1869年
『カンパニー・パリジエンヌ』	2648	1869年5月13日
『カンパニー・パリジエンヌ』	2715	1869年
『カンパニー・パリジエンヌ』	4800	1871年

(1) 『ミショー&カンパニー』製モデルで一番大きい番号

(2) 『カンパニー・パリジエンヌ』製モデルで一番小さい番号

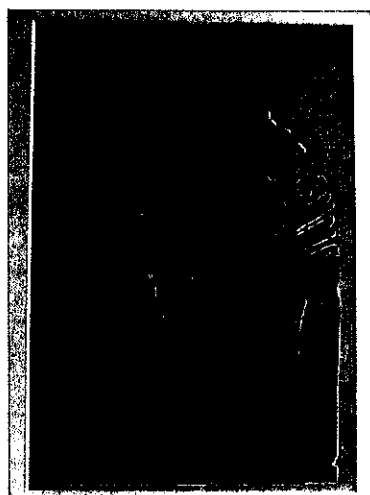


写真37 『カンパニー・パリジエンヌ』用試作ポスター

(仏カルバドス県立公文書館保管『オリヴィエ・ド・サンデルバル』コレクション)

『カンパニー・パリジエンヌ』は『ミショー&カンパニー』をそのまま継承したので、製造番号も同様に引き継いだと考えるのが普通であろう。現時点では1825と1894の間のモデルは見つかっていない。

この2つのリストの唯一の接点は、製造番号2259である。販売台帳によれば、同モデルは、1869年5月13日に、パリのコルビュール社（販売代理店と思われる）に納品されている。また、同じ製造番号を有するモデルは、2002年4月21日に、イギリスのオークション会社であるボンハムス社で競売に付されていることまではわかっているが、現在誰が所有しているのかまではわかっていない。

この3日分の文書の内容を整理すると以下ようになる。

表4 『カンパニー・パリジエンヌ』の1869年5月11日から13日までの販売台帳

日付	最大の製造番号	最小の製造番号	その差	販売台数
1869年5月11日	2020	1999	21	2
1869年5月12日	2320	1589	731	12
1869年5月13日	2648	2122	526	10

5月11日と13日は台帳のページが欠けている可能性があるため、あてにならないので、信用できるのは12日の分だけである。12日には12台を出荷しているが、その製造番号の最大と最小の差は731もあり、販売（または製造）時期と製造番号の相関性がどうなっているのか、現時点では残念ながらよくわからないのが実情である。

『ミショー&カンパニー』と『カンパニー・パリジエンヌ』の組み立て工場はパリ市内にあるため、ミショー車のフレームや前フォーク等の主要部品の製造に必要な大型の鋳造&鍛造設備はスペース的にも、更に財政的にも持てないため、地方の製造会社に下請けに出していた。『カンパニー・パリジエンヌ』の宣伝ポスターで紹介されているのは以下の3つの都市または地方である（写真38）。

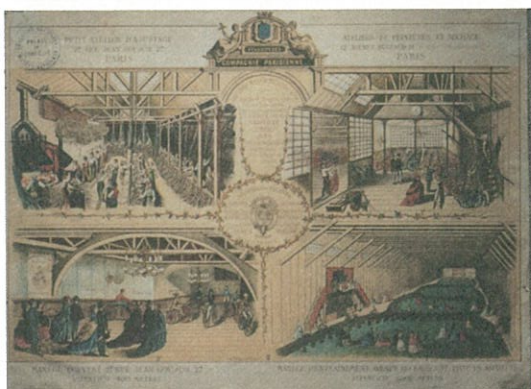


写真38 『カンパニー・パリジエンヌ』の宣伝ポスター

（仏カルバドス県立公文書館保管 オリヴィエ・ド・サンデルバルコレクション）

※クレイユ：前述のとおり、ルブラン&ルベック製作所の工場はパリから北に50kmのクレイユにあった。ただ、事務所はパリ北駅のすぐ近くにあった。

※マルセイユ：『カンパニー・パリジエンヌ』はフレームの製造を地中海造船所に委託した。地中海造船所の古文書は、仏国立古文書館ルーベ別館に、コード番号：1995068（旧コード番号は、137AQ）の元に保存されている。しかし、同造船所が確かにミショー車のフレームを製造したという記録は全く見つからなかった。その原因としては、ミショー車のフレームは同造船所のマルセイユ支社が製造したと言われているが、同支社に関する当時（1868～1869年）の文書が一切残されていないことがあげられる。

※ジュラ：ジュラは都市の名前でなく、フランス東部にある県名である。工場の名前や都市名等、手がかりになるような情報は現時点で皆無である。

ピエール・ミショーは、オリヴィエ兄弟と共に設立した『ミショー&カンパニー』の株等全てを、1869年4月にオリヴィエ兄弟に譲渡したにもかかわらず、『ミショー&カンパニー』の名前を使用し続けたため、オリヴィエ兄弟に告訴された（写真39）。これが原因で、1869年6月に、『ミショー・ペール&カンパニー』を設立した（ペールは仏語で父、という意味で、ピエール・ミショーを指す（写真40）。それにも関わらず、結果的にはピエール・ミショーは裁判で負け、会社は1870年3月に倒産した。<sup>27)</sup>『ミショー・ペール&カンパニー』製で、製造番号が付いているモデルで、現在知られているのは以下の5台のみである。



写真39 『ミショー&カンパニー』という不正プレート。

（国立スコットランド博物館所蔵）



写真40 『ミショー・ペール&カンパニー』というまともなプレート

（バー・ル・デュック市立博物館所蔵）

表5 『ミショー・ペール&カンパニー』製のモデルに刻印されている数字

プレートに刻された会社名	製造番号
『ミショー&カンパニー』(1)	[85]
『ミショー&カンパニー』(1)	66または99
『ミショー・ペール&カンパニー』(2)	[235]
『ミショー・ペール&カンパニー』(2)	258
『ミショー・ペール&カンパニー』(2)	324

(1) 上記の理由(告訴)から、1869年5月頃に製造されたモデル

(2) やはり、上記の理由から、1869年6月以降に製造されたモデル

以上のように情報はまだまだ不十分ではあるが、これらの製造番号からミショー車全体の製造台数を推定すると、以下ようになる。

表6 製造番号から推定したミショー車全体の製造台数

ミショー車の製造会社名	推定製造台数
ピエール・ミショーの工場&『ミショー&カンパニー』(1868年夏頃以前)(1)	[1000]
『ミショー&カンパニー』	1860(2)
『カンパニー・パリジエンヌ』	2940(2)
『ミショー・ペール&カンパニー』(2)	324
合計	6124

(1) 俗にいうラルマンタイプのモデル。

(2) 『ミショー&カンパニー』は直線形フレームのモデルを製造し始めた際に、製造番号を1から付け始めたということと、『カンパニー・パリジエンヌ』は『ミショー&カンパニー』の製造番号をそのまま継承したということを前提にし、現在知られている、2つの数字(1825&1894)のちょうど中間で、会社名が変更になったということを仮定した場合。

より正確に知るためには、製造番号がはっきりしている、もっと多くのモデルを探し出すという作業以外に、製造の日付を裏付ける何らかの資料の発掘が不可欠であろう。いずれにしても間違いなく言えることは、ミショー車の製造はその当時の産業界の一翼を担っていたということである。その証拠として、ミショー車の主要部品を製造していた当時の大会社2社の名前をあげることができる。ルブラン&ルベック製作所と地中海造船所である。ミショー車以外のミショー型の製造台数については推定の基礎となりうるデータが全く欠けているので、なんともいえないのが現状である。

#### (カ) ミショー型のメカニック面における改良

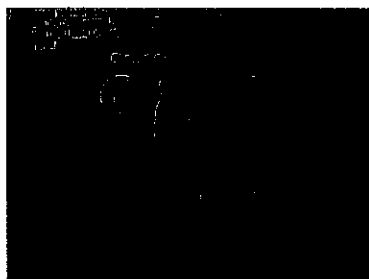


写真41 カド(リヨン)製ミショー型のカタログ

(リヨンを市立公文書館所蔵)

クーリエ・ド・リヨン誌、1867年9月12日号にも同じ版数が掲載されている  
直線形フレームをミショーよりも10ヶ月近くも前に既に採用している

普仏戦争直前(1868~1870年)のパリには、完成車メーカーと部品メーカーを含めて100社近く

が存在していた。パリ以外のフランスでも同数程度のメーカーが存在していたことを考慮すると、イギリスのコベントリーよりも前の、最初の自転車産業の誕生といえる可能性もでてくる。ミショー型のメーカーが増えるにつれ、フランス各地でミショー型の展示会が開かれた。パリでの流行とほぼ同時にロンドンとニューヨークでも流行した。

1868年から1870年の間に、仏・英・米の3ヶ国で、約500件の関連特許が取得される。これらの特許の殆ど全部が、既に他の分野や他の業界で利用されている技術で、いわゆる応用特許である。そして、これらの特許の中で、どうやって機能するのか本当に理解に苦しむ技術も少なくないが、いくつかは現在でも使用されている大事な発明もあった。以下にその中で代表的な3つの特許を挙げておく。

※フリーホイール：フランソワ・ニコレが1869年5月15日に取得している。特許番号85439。  
ボールベアリング。ジュール＝ピエール・シュリレーが1869年8月3日に取得している。特許番号86680（写真42）。

※テンションスポーク（ホイール）：ユージェンヌ・メイヤーが1869年8月4日に取得している。特許番号86705。

※ソリッドタイヤ：クレモン・アデル（飛行機の発明家として有名）が1868年11月24日に取得している。特許番号83112。

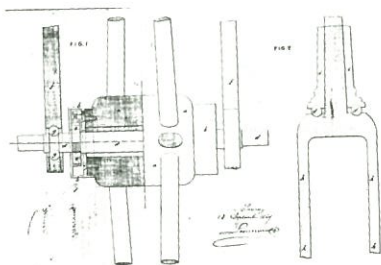


写真42 ボールベアリングに関する特許 スュリレーが1869年9月13日に取得  
(仏特許庁所蔵)

オートバイの先祖といえる蒸気オートバイに関する特許がルイ＝ギヨーム・ペローにより1871年から1873にかけて取得されている。このマシンは実際に試作された。現在、その内の1台が、ソー公園（パリ南郊外）内にあるイール・ド・フランス博物館に保存されている（写真43）。



写真43 ルイ＝ギヨーム・ペローの蒸気オートバイ  
(ソー（パリ南郊外）イール・ド・フランス博物館所蔵)

ヴェロシペードは前輪と後輪の直径がほぼ同じか後輪がやや小さかったが、オーディナリー車では、前輪が圧倒的に大きく、後輪は本当に小さくなっている。ヴェロシペードの場合には、ペダルが前輪に固定されているため、前輪が大きくなればなるほど、それだけスピードが出た。そのため、ヴェロシペードからオーディナリー車への移行は、誰かがオーディナリー車を発見したとかいうことではなく、非常に自然な流れだったといえる。ヴェロシペードの全盛期であった1868年から1870年にかけて取得された、幾つかなの特許に添付されたデッサンの中には、オーディナリー車といっても全くおかしくないものが見受けられる。以下の2つのイラストはそのことを典型的に示している。

※ルイ・リーヴが1869年7月14日に取得した特許（N° 81635）に添付されたデッサン。

※バルブロン&ムニエが1870年6月8日に取得した特許(N° 86459)に添付されたデッサン(写真44)。

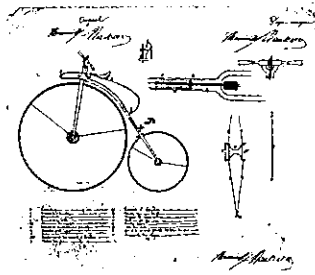


写真44 バルブロン&ムニエが、1870年6月8日に取得した特許  
(仏特許庁所蔵)

オーディナリー車は普仏戦争後、イギリスで主に発展したが、乗るのはあくまでも人間であり、前輪が大きくなるといっても無限ではなく、当然限りがあり、あまり長く続かなかったということは容易に理解できる。特に、転倒した場合の負傷はひどかったので、前輪の大きさが再び以前のように普通の大きさに戻るようになる。

後輪チェーン駆動方式でサドル位置の低い現在の自転車の流れに直接つながる自転車を発明したのは、1879年のことで、イギリス人ハリ―ジョン・ローソンであり、『ビシクレット(bicyclette)』と命名したと一般的に信じられている(写真45)。ところが、実際には、ヴェロシペードの全盛期であった1868年に既に特許が取得され、ローソン(1879年)以前に幾つかの試みがフランスで行われていたということを知る人は少ない。

当時のチェーンによる後輪駆動車は一般にセーフティ車と呼ばれているが、このタイプに関する特許(N° 82082)を取得したのは、デスノ・ガルディッサル(エコール・セントラルと呼ばれるエリート校を卒業しているエンジニア)である(写真46)。ただ、その考え方はこうである。ミシヨ―型の場合には、ペダルが前輪についているため、動力源である脚が垂直でないため、十分にエネルギーを活用できなかった。ところが、自分が考案したマシンであれば、脚が垂直になるので、エネルギーを最も有効に使える、というものであった。そこには、危険なオーディナリー車の反発から生まれたセーフティ(安全性)という思想はまだなかった。

1874(明治7)年には、ヴィアレンゴ・ド・フォルヴィル(イタリア人)がセーフティタイプのマシンに関する特許(N° 101848)を取得しているが、その考えは女性でも安心して乗れる二輪車であったので、いわゆるトップチューブが最初からなかった。このモデルは実際に試作されたことがわかっているが、それは、この試作車の写真が特許に添付されているからである。予想通り女性に好評であったといわれている。

1875(明治8)年に、ルイ・マザが取得した特許(N° 110680)も、翌年の1876年に、アンリ・ベイトが取得した特許(N° 114717)も、多少のフォームの違いや考え方の差があるにしても、セーフティタイプのマシンであることは疑問の余地がないといえる。



写真45 ローソン製『ビシクレット』号  
1879(明治12)年頃  
(ロンドン 国立科学博物館所蔵)

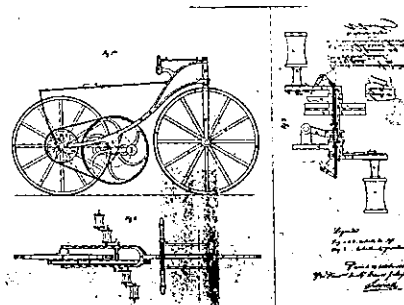


写真46 デスノ・ガルディッサルが、1868  
(明治1)年10月23日に取得した特許  
(仏特許庁所蔵)

このように、ローソン（1879年）以前に、既にフランスを中心にしてこのタイプが試作され発展していったといえる。ローソンがこれらのモデルを知っていて参考にしたのかどうかは、今後の調査を待つしかないが、ローソンのメリットは、セーフティ車の商業化に初めて成功したということだけはいえよう。

確かに、ローソン（1879年）以前に、フランスでは、ヴェロシペードの全盛期にセーフティ車への模索が既に始まっていたことは間違いないが、だからといって、現在パリの国立技術博物館に展示されているメイヤーとギルメの作と伝えられる自転車（1868年製と紹介されている）が本物であるということにはならない（写真47&48）。

このモデルが知られるようになったのは、1906年にパリで開催された自転車回顧展以来である。同展以前に、このマシンがどうなっていたのかに関する資料なり情報は殆どない状態である。同展の主催者であったツーリングクラブ・ド・フランス（TCF）によると、このモデルはずっとサンテチェヌ（フランスにおける自転車産業の中心都市であった）のどこかの家の屋根裏に置かれていたという。そして、最後の所有者であったルイ・ルヴィエル氏がTCFに寄贈したといわれている。



写真47 メイヤーとギルメの作と伝えられる自転車



写真48 メイヤーとギルメの作と伝えられる自転車のヘッドの部分

（ともに仏国立工芸技術博物館所蔵）

このように出所が全くはっきりしない上に、マシン自体もオリジナルとは到底思えないような不細工さである。後輪とチェーンステイ、それにチェーン自体はオリジナルといわれればそうかもしれないが、それ以外はとも1868年製とは思えない。メイヤーが最高の職人の腕を持っていたということは、当時の誰でもが認めるところである。ところが、ハンドルやヘッド等の造作はどうみてもメイヤーでなく、素人の作りとしか思えない。やはり、確実な史料なりを探して、はっきりさせるのが今後の一つの大きな課題といえよう。

メイヤーとギルメの作と伝えられる自転車は、パリの国立工芸技術博物館が所蔵している。また最初に触れたマクミラン型の自転車は、ロンドンの国立科学博物館が所蔵している。これらは単なる例にすぎないが、往々にして各国の国公立博物館は、寄贈者の言うことやその当時の自転車史を鵜呑みにする傾向があったように思われる。一般の人は、国立博物館で説明されていることを、原則として信じるのが普通である。そのために、国立博物館等はそれらの作り話の普及に間接的にはあるが貢献しているといわざるをえない。

ローソン（1879年）以降のセーフティ車はイギリスで改良が加えられたということに異議を挟む余地がないように思える。スターレイは1884年（明治17年）に前後輪同型のセーフティ車の原型とでもいえる『ローバー』号を製造した。1888年にはイギリスの獣医ダンロップによって、空気入りのタイヤが装着された。1890年代に入り、『ハンバー』自転車は、現代のダイヤモンド型フレームのもとになったモデルを製造するにいたる。しかし、オーディナリー車とセーフティ車の詳細については、次回の機会に譲ることにして、再びヴェロシペードの全盛期に戻ろう。

#### （キ）ヴェロシペードの利用

1867年末から1868年の始めにかけてミショー車が爆発的な人気を呼んだことは既に述べたが、それにつれて、市民の苦情が続出するようになる。特に歩行者にとっては、ガラガラという音と共に、重い鉄の塊に轢かれたりしたら、ただではすまないもので、脅威でさえあった。これを重視した市役所では、ミショー型の交通規制に乗り出す。歩行者、特に子どもを保護するため、市内の遊歩道や公園内で走行が禁止された。パリでは、ブローニュの森とバンセンヌの森でも走行が禁止された。

また、日没後はランタンの設置が義務付けられた。この種の市条例を最初に発布したのは、グルノーブルであった。これによると、市内ではスピードを出さないこと、日没後は、ランタンをつけること、そのランタンに付けられたガラスの色は赤でなければならないこと等が義務付けられた。<sup>28)</sup>

ミショー型は石舗道の上を走ると、実際にガラガラというかなり大きな音がするが、この音に馬や牛がビックリする例が少なくなかった。フランス南部のオーレルで農業を営んでいたシュバさん(52才)は、ラバに引かせた二輪馬車に乗っていたが、このミショー型のガラガラという音に驚いたラバは急に走り出した。これを止めようとしたシュバさんは、外れた馬車の柄に胸を突きぬかれ即死してしまった。<sup>29)</sup> ミショー型が加害者となった初めての死亡事故である。

イゼール県(グルノーブルが県庁所在地)では、14才の少年がミショー型の操作を誤ったのか、折からの突風に吹き飛ばされたのか、水かさの増したローヌ河に落ちて水死している。<sup>30)</sup> イギリスのリバプール郊外では、エドワーズ君が下りの坂道で止まらなくなってしまい、塀に激突して頭骸骨骨折で即死している。<sup>31)</sup> このように、ミショー型による交通事故は、1868~1869年の2年間だけで、ミショー型が関係した事故により、少なくとも4人の死者と数人の負傷者が出たことになる。

ミショー型を何とか実用に使用できないかという考えは最初からあった。これを最初に実施したのは、マレンヌ市である。同市は地元の郵便配達夫のために、2台のミショー車を導入した。<sup>32)</sup> これは当時の市長がエメ・オリヴィエで、導入された2台は、オリヴィエ兄弟自身が経営する『カンパニー・パリジエンヌ』社製であったので、勿論郵便配達夫のことも考えたかもしれないが、自己の利益も忘れなかったといえる。

ミショー型が本当に普及するためには、ヴェロシペード専用道路の建設が欠かせないが、ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌は1870年2月24日号で、パリからサン・クルーまでのセーヌ河畔にヴェロシペード専用道路の建設を既に提案している。だが、実現までには至らなかった。



写真49 1868年2月2日のロスチャイルド男爵がミショーに宛てた手紙の中で、股下の寸法を示し、それに合ったサイズのマシーンを注文している

(仏カルバドス県立公文書館保管オリヴィエ・ド・サンデルバルコレクション)



写真50 ヴェロシペードに乗るダンティニ姫  
1869年にアンリ・デタンが描いたといわれている油絵

(ソーイール・ド・フランス博物館所蔵)

ミショー車を使用しての旅行(写真49&50)は、1865年に既にオリヴィエ兄弟がパリからアヴィニ

ヨンまでの600kmを走破しているが、これが最古でしかも最長のサイクリングの記録となっている。1868年と1869年のミシヨ型の大盛時代にもいくつかの旅が報道されている。

リヨン在住の若者2名はリヨン～ジュネーブの往復に挑戦したが、往路で疲れはててしまい、帰りは鉄道を利用するはめになった。<sup>33)</sup> トルイエとコラスの2名の体育教師は、マルセイユからクレルモン・フェランまでの484km走破に成功した。<sup>34)</sup> イギリス人の3人の若者は、ロンドンからブライトンまでの55マイル(約88.5km)を、海からの厳しい向かい風にも負けずに走破した。<sup>35)</sup> レースの場合には、地元の新報が必ずといってよいほど報道されるが、ミシヨ型によるサイクリングの場合には、新聞記事にならないこともあるので、実際にはもっともっと多かつたはずである。

#### 4. ヴェロシペードによるレース

このように、ヴェロシペードは実用車の一步を踏み出し、ツーリングにも勿論利用されたが、やはりヴェロシペードをレース抜きにしては語れない。

以下は私の卒論の第4部を成している『自転車競技』の全訳である。自転車競技については、既に1868年5月31日にサン・クル公園(なお、日本では往往にして、サン・クル公園と記されているが、完全な間違いである)で行われたレースについて触れたが、実際にはもっと前に始まっている。また、プロとアマの問題や競技規則等々に関する諸問題が、自転車競技の発生当時から既に存在していたということがよくわかるであろうし、大会の主催が既にその当時からいかに大変だったかも理解できるであろう。

##### (ア) トラック競技とその主催者

ヴェロシペード(vélocipède: フランス語の形容詞véloce「速い」の合成語要素véloc(i)-と「足、脚、支えるもの」を意味する合成語要素péd(i)- / -pède / -pédieを組み合わせた合成語)は「速さ」という意味と切り離せないものだった。若いヴェロスメンたちは速さを競い合いたかった。このことからヴェロシペードによるレースが生まれたのである。より正確には、こうしたレースはその場で即席に行われるものであったにせよ、走路上の比較的短い距離で行われ、レースが行われる空間は限定された、多くの場合閉じられた周回コースだった。一つの町と他の町をつなぐ長距離のロードレースはその後行われるようになった。

この新しいレースを行うにあたり、主催者はさまざまな問題にぶちあたったが、彼らはその組織の仕方を例えば競馬のような、競技形態として類似しているスポーツを真似ることになる。しかし、ル・スポール紙のユージェヌ・シャピユはこの2つのスポーツを比較することには断固として反対で、1868年6月17日号に次のような記事を書いている:

「乗馬は芸術だ。馬を支配するという事は、巧みな技術と勇気を示すことである。ヴェロシペードを支配するという事は、腕と脚を動かすことと、ほんのちょっとしたバランスの問題を解決することを学ぶことだ。馬術は本物のスポーツだが、人々がそれと対置させたいと思っているヴェロシペードは子どものスポーツにすぎない。」

このような断固とした否定的意見にもかかわらず、どうしてヴェロシペードのレースは一人前のスポーツとして認められることができたのだろうか。いずれにしろ、ヴェロシペードのレースには親しみがあつたため、何かのイベントがあると、その主催者たちはこのイベントの魅力を増すためにヴェロシペード・レースを競って奪い合ったのだ。

##### (イ) トラック競技とその主催者

1867年末から、流行に励まされて、特に走路上でのヴェロシペード・レースが開催され始めた。ヴェロシペードの製造者とレガッタの主催者たちがレースを開催した最初の人たちである。次いで、新しくできたヴェロスクラブが、多くの場合はイベント組織委員会と協力して、レース開催を引き受けるようになった。こうしてレースはイベントのプログラムに含まれるようになり、それがイベントの面白みにコクをつけていたので



ある。

#### (ウ) 最初のヴェロシペードのレースとレガッタ

一般に最初のヴェロシペード・レースと認められているのは、1868年5月31日にパリ西方のサン・クルー公園で行われたレースだが、これよりも前に幾つかのレースがあったのである。1865年にアミアンでグランプリが行われたのではないかと思われるが、その確認は取れなかった。

記録として残っている最初のヴェロシペード・レースは、1867年12月8日のル・プティ・ジュルナル誌に告知されたもので、次のように記載されている。「次の日曜日、朝10時、ヴェロシペードに乗った参加者がスタート。二輪ヴェロシペードに乗って幾つかの県を回らなければならない。集合場所はパノラマの近くのシャンゼリゼのアンタン大通り」。ここで注意すべきは、この集合場所がモンテーニュ大通り29番地にあったミショー工場のすぐ近くであるということである。ル・プティ・ジュルナル紙は次いで出発の模様を次のように伝えている。「地位、身分も様々な100人ほどの参加者がそれぞれヴェロシペードに乗って、ヴェルサイユに向けて出発した。レース参加者はアルム広場に通じるパリ大通りに到着した。最初に到着した選手は、このコース(17km)を1時間で走った。1着は10時58分、2着は10時59分、3着は11時」。これが最初のロードレースだった。

パリの2番目のレースは1868年5月24日、ブローニュの森のプレ・カトランで行われ、賞はパリ市役所とレース運営委員長ユージェヌ・パーズから授与された。

次の日曜日、5月31日、聖霊降臨祭の日にサン・クルー公園でレースが行われた。サン・クルー市役所が次のプログラムを発表した。「2時に皇帝の宮殿の見学；公園内でヴェロシペードのレース；選抜衛兵の音楽によるコンサート；階段状の滝のところで花火；たいまつ帰營；公園内で夜会舞踏会」。コースが設定されたのは審判員たちがいる観覧席のある噴水から鉄門までの公園の遊歩道で、距離はおよそ500m。参加者はこれを1往復、つまり1000m走らなければならなかった。

サン・クルー市は勝者に四つのメダルを与えた。100フランほどの価値のある金メダルが1個、ヴェルメイユ・メダル(金メッキをした銀メダル)が2個、銀メダルが1個で、これらのメダルは片方の面に皇帝の肖像、もう一方の面に順位の入った碑文が刻んであり、ここに勝者の名を加えた。そして周縁に「サン・クルー市、第1回ヴェロシペード・レース、1868年5月31日」と記されていた。

この日はレースが4回行われた。第1レースは前輪の直径が1m以下のヴェロシペード(銀メダル)レースで2時半にスタートした。これには7人が参加し、メダルを獲得したのはエドゥアール＝シャルル・ボンだった。タイムは2分40秒で、時速は22.5km/hであった。

1mのヴェロシペード用の第2レースに参加したのは5人で、勝者はイギリス人、ジェームス・ムーアでヴェルメイユ・メダルを獲得した。タイムは2分35秒で、時速は23.2km/hであった。

次はスローレース(50m)で、参加者は6人だった。ユージェヌ・パーズがル・プティ・ジュルナル紙に次のように書いている。「このレースはとても愉快だった。選手たちは止まりはしないが、速く進まないように全力を挙げていた。しかしその動きはうまくいかず、ジュール・デュリュティを除いて全員が転倒した」。グラン・ジムナーズの生徒であったデュリュティが従って賞を獲得した。

第4レースは大レース(金メダル)で、参加者3人。1位はポロニーニでタイムは2分33秒、時速は23.5km/hであった。鉄門の外で、屋根なし馬車に乗っていた皇太子はこの最後のレースを見たかもしれない。

審判団のメンバーはタエール(サン・クルー市長)、ロジェ、ルフェ(2人とも市長補佐)、デュリュティ(ジュールの父親)、ド・ラ・ブーグリーズとアルマンゴーで、最後の2人はスタートとゴールを担当した。クーリエ・ド・ラ・ドローム紙によると、「幾つかのメーカーがヴェロシペードを提供し、これらのメーカーの工場の工員が殆どすべてのレースに参加した」のである。実際は、勝者が使ったヴェロシペードはすべてミショー製だった。ここで思い出しておきたいのは、ミショー社は1868年5月7日に設立されたばかりだったという

ことである。

地方でも、サン・クルーのレースよりも前にすでにレースが行われていた。さまざまな町がヴェロシペードのためにレースを開催し、ヴェロシペードを奨励していた。例を挙げると、カンヌ、イエール、ラ・レオル、そして最も近いところではサン・クルーである。エメ・オリヴィエは1868年4月に「レースが定着した。カンヌでレースがあった」と語っている。1869年のカンヌでのヴェロシペードのレースは、地中海航海クラブが主催した。もし、1868年に1869年と同じクラブによってレースが行われていたとすれば、それはレガッタが行われた3月24日だったはずであるが、レガッタのプログラムにも、報告記事にもレースの様子が言及されていない。しかし3月18日にカンヌにはヴェロシペード乗りがいたことはドラギニョンのレコー・デュ・ヴァール誌の特派員による「突然、われわれは二輪の馬の上に乗った騎手に注意を引かれた」と記していることからわかる。レースのために練習をしていたのではないだろうか。

ヴァール県競馬協会は1868年4月13日のイエールでの馬のレースにヴェロシペード・レースをプログラムに載せた。しかしドラギニョンのレコー・デュ・ヴァール誌はこのイニシアティブを次のように非難している。「ヴェロシペードのレースが祭典の最後を飾った。これは自分が考えていたよりも、興味をそそらなかった。競馬場で行われるべき競技に値しない冗談だったとさえ思われた」。

1868年5月21日にラ・レオルで予定されていたヴェロシペード・レースを人々は待ち焦がれていたことが次のことからわかる。

「ずっと昔から名声を得ているラ・レオルのお祭りに今年はもう一つ楽しみが増す。主催者が主の昇天の祭りにヴェロシペード・レースを加えたからだ。

とても新しく、魅力的なこの種のスポーツはジェントルマン同士で、われわれの競馬場で行われる。協会は3つの賞を授与する：1着に美術品、2着に記念品、3着に豪華な花束。

ボルドーの愛好家に告ぐ。すぐさま出場申込書を送ること。」<sup>36)</sup>

このレースは事実ボルドーの愛好家たちの興味を引いたが、結局、1等賞：ボルドーのシュー、2等賞：ボルドーのレース、3等賞：ボルドーのフォヴレールとボルドーからの参加選手がすべての賞を取ってしまった。また、「残念なのはヴェロシペードが競馬場の中でスタートできなかったことだ。少なくともレーサーが持っていると思われる巧みさからして間違いなく面白いはずだったレースを、われわれはこうして奪われてしまったのだ」と感想を記している。

サン・クルーのレースの後、トゥールーズのレガッタ協会も1868年7月26日にレースを開催した。しかし経験不足のため、うまくいかなかった。ルーアンではルーアン・レガッタ協会が1868年9月12日に予定されるレースを準備していたが、結局はキャンセルされてしまった。

「ラ・レース大通りに押し寄せた多くの観客の落胆は大きかった。このレースのためかなりの数のヴェロシペードが集まっていたにもかかわらず、予告されたヴェロシペードのレースが不可能になったからだ。それは新たに砂で敷き詰められた大通りが、このタイプのレースにとっては不適切だという理由だった。これに替わってシャン・ド・マルスがレース場として提案されたが、そこを検分した後、ここもこのレースには不適切と判断された。従って予告されたレースは行われなかった。この出来事はこのレースを見ようとやってきた多くの人々を怒らせた。」<sup>37)</sup>

パリでの最初のレースおよびパリからヴェルサイユまでのレース、プレ・カトラン公園でのレースはミショー工房が準備し、サン・クルーでのレースはミショーの会社が実際の運営を担当したと思われるが、それはミショー・ブランドのプロモーションのためなのだろうか。地方におけるレースはさまざまなレガッタ協会が担当し、イエールの町を除き、幕間の出し物としてプログラムされた。水上スポーツの大愛好家だったオリヴィエ兄弟が、地方のレガッタ協会の仲間たちにヴェロシペードのレースをしてくれと頼んだのではないだろうか。いずれにせよ、こうした主催者たちは多くの場合経験不足で、ノウハウがないためにレースがキャンセルされることが多々あった。

## (エ) ヴェロスクラブ

ヴェロスクラブはヴェロスマンたちが自分たちでレースを開催したいという願いから生まれた。ヴェロスクラブは1868年からフランス各地で生まれ、ヨーロッパの大都市でも出来ていった。そこでフランスに幾つのヴェロスクラブがあったのか、これらのクラブがどのように組織されていたのかを見てみよう。

1969年5月17日に設立されたツールーズのヴェロスクラブの定款がその様相を示している。

「協会は下記の目的をもっている：1. ヴェロシペードに乗ることと、レースをすることを奨励し、発展させる。競争者の間に対抗意識を起こさせる。さまざまな実地的な応用によって、この種の移手段に関連する問題の研究。2. レースを中心におき、その開催を統制する。3. レースに関する広報と規定のために、他のヴェロシペード協会および地方官庁との連絡を取る。」<sup>38)</sup>

このようにして、この新しいヴェロスクラブ協会は7月25日に自前のレースを開催することができた。同様にルーアンでは1869年3月9日に設立されたルーアン・ヴェロスクラブが7月25日にレースを開催した。

しかし幾つかのヴェロスクラブはこれよりも前に存在していたのだった。いちばん古いクラブは、1868年3月12日に設立されたヴァランスのヴェロスクラブであったと思われる。2番目のクラブはパリのヴェロスクラブだったようだ。このクラブの設立日は正確には分からないが、ル・フィガロ誌の1868年5月15日号は次のように伝えている：「ヴェロスクラブという名のクラブが設立され、その本部はプレ・カトラン公園内にある。この生まれたばかりのクラブにはすでに60人が登録しており、これらのメンバーは初めて来た人たちではない」。また6月6日のリュニヴェール・イリュストレ誌によると、プレ・カトラン公園の管理事務所はこのクラブのために木製の家屋を譲り、「今シーズンのレース用に大きな芝地の縁にスタート観覧席を作らせた」ようである（写真51）。



写真51 プーローニュの森にあるプレ・カトラン

(*L'Univers illustré* 誌, 1868年6月6日、348ページ)

3番目のクラブはカストルで設立されたようで、タルヌ・ヴェロシペード協会は1868年9月15日にカストル市役所で総会を行った。これは10月25日に予定されているレースを準備するためである。1868年10月11日に行われたカルカソンヌ・ヴェロシペード・レース協会の第1回総会は、11月9日と10日にレースを開催することを決めた。1868年11月27日に設立されたカルパントラ・ヴェロシペード・クラブは、1869年3月29日の復活祭の翌日の月曜日にレースを開催した。

このような動きはフランス中で一般的になる。こうしてヴェロスクラブはマルセイユ、アヴィニョン、レンヌ、ラヴァル、アイ、ル・アーヴル、ヴェルサイユで設立され、リヨンのヴェロスクラブはヴェロ・クラブという名称だったと思われる。

2つのクラブが共存した町が2つあった。パリにはヴェロスクラブと1868年12月22日に設立されたヴェロシペード普及協会があり、ルーアンにはルーアン・ヴェロスクラブと1870年7月9日に設立されたノルマンディー・ヴェロスメン連合があった。

公文書は残っていないが、地方新聞の記事によると、次の町にヴェロスクラブがあったと思われる。アンヌシー、ボーケール、ボーヴェー、ベルジュラック、ブザンソン、ボルドー、ブルジュ、プーローニュ・シュ

ール・メール、シャロル、ラ・フェール・アン・タルドノワ、シャルトル、コニャック、ディエップ、ナント、ニオール、オルレアン、サン・メクサン、ヴァンヌ。

この流行は英仏海峡を越え、リヴァプール・ヴェロシペード・クラブには大変活発なメンバーがたくさんいた。ロンドンには2つのクラブ、サリー・バイシクル・クラブとピックウィック・バイシクル・クラブがあり、前者は1870年2月に、後者は1870年6月22日に設立された。ヴェロスクラブの流行は他のヨーロッパの町にも広がっていき、ブリュッセルのヴェロスクラブは1869年6月1日に設立され、ジュネーヴではおそらく1869年、フィレンツェでは1870年1月1日、ミラノでは1870年3月に設立されたようである。

フランスではこれらのクラブはどのように運営されていったのだろうか。まず初めに設立のための集会があり、定款を作成した。これらの定款の中でクラブの目的と幾つかの原則を宣言しなければならない。実際のところ、県庁の許可を得るためには、これが必要だったのである。例えば1868年3月12日に作成されたヴァランスのヴェロスクラブの定款を見てみよう：

第18条：政治的、宗教的議論は、これをすべて禁止する。

第19条：歌手およびその他のアーティストはクラブ入会を認められない。

第20条：賭け事は一切禁止する」<sup>39)</sup>

こうしたクラブのメンバーはたいがい若者だった。例えばマルセイユのヴェロスクラブは、33人の会員のうち24人が20歳から29歳、7人が30歳から39歳、2人が40歳から49歳だった。奇妙なことに、これらのクラブの会員数には大きな違いはなかった。マルセイユ（人口30万131人）のヴェロスクラブもトゥールーズ（人口12万6936人）のヴェロスクラブも会員は33人だった。アヴィニョン（人口31万907人）は27人、カルパントラ（人口1万741人）は28人だった。小さな町であるアイ（人口3546人）のアイ・ヴェロスクラブはそれでも23人の会員がいた。

カルカッソヌのクラブの設立会員リストには199人の名が連なっているが、これは例外だった。全員がスポーツマンだったなどということはない。多くの人が会員カードを得たが、それは本人のカードとその妻のために2枚目のカードが提供され、このカードが設立会員の観覧席に入る権利を与えたからである。このような特典は名誉会員に対してよく行われていたことだった。また現役の会員は特に幾つかの義務事項に同意していたが、その中には公開のヴェロシペード・レースで賞金を獲得した会員は、その15%をクラブに収めなければならないという項目もあった。

クラブの書類を真正なものにするために、印章を作っていた。カルパントラのクラブも印章を持っていたし、アイのヴェロスクラブも持っていた。ルーアンのノルマンディー・ヴェロスメン連合は、機関誌の発行や専門図書館の設立を提案することとした。ル・アーヴルのヴェロスクラブの会員は、金糸でヴェロシペードを刺繍した帽章をつけていた。マルセイユのヴェロスクラブのバッジは、真ん中にマルセイユ市の紋章があり、その上に『ヴェロスクラブ』、その下に『マルセイユ市民』と記されたものだった。

これらのヴェロスクラブは頻繁に走行会を企画した。カルパントラのクラブは、1868年11月20日に承認された厳しい規則の中に走行会の予定が入っていた。

「毎月の第1日曜日、それが不可能な場合は第2日曜日に、クラブの会員はヴェロシペードの走行会を行う。

規則で決まっている毎月の走行会に参加しない会員はすべて、罰金としてクラブに0.5フラン払い込まなければならない。

走行会に参加する会員はすべて、クラブによって採用されたモデルに従う帽子をかぶらなければならない。

これらの走行会のあいだ、参加会員はグループになって走行しなければならない。」<sup>40)</sup>

パリのヴェロスクラブも毎週日曜日、パリの郊外で行われる走行会を催している。1869年10月3日の

最初の走行会ではジョワンヴィル・ル・ボンに行ったが、会員以外に37人のヴェロシペード愛好家が同行しており、そのときの様子は次のようなものであった。「いかなる事故もなく、全員が勇敢に振舞った。ヴェロスクラブでの走行会の特別な効果は朝、出発のとき、お互い同士、あまり知らなかった、というより、全然知らなかったが、数時間走った後、また会おうと約束して、世界最良の友と別れたことだった。」10月17日の2回目の走行会ではサンジェルマン・アン・レに行った。しかし、ブーヅヴァルを通して帰る代わりにヴェルサイユをまわって帰ることを決めたのだが、ル・ペックからヴェルサイユまでの道は全面的に舗石で舗装され、急峻な坂道がたくさんあるという悪い結果になってしまった。

ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌は1870年6月5日のトゥールーズ・ヴェロスクラブの走行会を報じている。「モントーバンに朝8時に到着した参加者たちが再度出発したのは夕方5時半だった。行きは3時間30分かかり、帰りは3時間15分。参加者にとって楽な追い風が吹いていた。」

アイのヴェロスクラブは1870年7月10日に走行会レースを行うと発表した。

「ロードレース、または走行会をシャンパーニュのアイで行う。行き先はシャロンの駐屯地。一日を十分に使うために、出発は朝の3時。帰還は真夜中になる。」

このイベントに参加するすべてのヴェロスマンは、1本のシャンペンを出発時の負担重量としてもってくこと。アイ・ヴェロスクラブ副会長A. ジェラルド宅に集合。」<sup>41)</sup>

このようにして、フランスには少なくとも40ほどのヴェロスクラブがあり、ヴェロスクラブ同士は頻繁に連絡しあっていた。ヴェルサイユでレース開催を準備する委員会のメンバーであったメゾニエは手紙の中でこう言っている。

「私たちはパリのヴェロスクラブの会長と連絡を取り合っています。この会長はパリだけでなく、ルーアンもディエップも、さらにシャルトルなども協力すると言ってくれています。」

しかしすべてのヴェロスクラブを連合というかたちで組織化するという考えは、各クラブの会長たちの頭にはまだなかった。フランス・ヴェロス連盟ができるには1881年まで待たねばならない。

#### (オ) 祭典組織委員会

レースはこうして地元のイベント組織委員会の協力を得てヴェロシペードのメーカーとヴェロスクラブによって開催された。

サン・クルーのレースは、1868年5月31日の聖霊降臨祭の日に行われた。ヴァール県のラ・カディエール市の市長は「市で行われる市後援の聖霊降臨祭のプログラムの中にあるレースにヴェロシペードの愛好者が参加するように」と呼びかけている。勝者はトゥーロンの海軍の薬剤師であるシャルメ氏で、この分野の専門家たちは、レースには多数が参加したと言っている。賞金の大半は勝者によってラ・カディエール市の貧民に分けられた。アングアン・レ・バンも8月23日の守護聖人の日に素晴らしいヴェロシペードの競争を準備していた。

パリではこうした祭日にブローニュの森でヴェロシペードのレースがあり、プレ・カトラン公園はパリ市が観客を呼ぼうとする催事業者に提供されていた。1868年から、新し物好きで、人の興味と好奇心を引く新しいことと、新規の事業を虎視眈々とうかがっている知的で、才気煥発なプレ・カトラン公園の管理者、T. ド・サン・フェリックス氏は、イベントを計画する中でヴェロシペードに大きな部分を割いた。長さ850mの走路は最良のものうちの1つで、1868年と1869年に少なくとも9回のヴェロシペードのレースが行われた。

事実、ヴェロシペードのレースは当時の大きなアトラクションであったため、多くの祭典組織委員会がヴェロシペードのレースを行おうと考えていた。例えばヴォークリューズ県のカマレ、サント・セシル、カドゥルースの3つの自治体では守護聖人の祝日や自治体の祝日や教区守護聖人の祝祭などでレースの開催を考えていた。モレ、ロモランタン・ラントゥネー、サブレ・シュール・サルトでの農業共進会、シャロールでの花卉品評

会、ヴェルノンのノートルダム・ド・セプタンブルでの大市、シャトヌーフでの帝国市、ブリュッセルでの守護聖人の祝日、ディジョンでのブルゴーニュ地方射撃競技会、ボヌでの音楽コンクールなどでも同様であった。

さらにユール県のティベルヴィルでの「ガス配給網完成祝い」であるとか、ブリュッセルの南郊外のユクルでの自治体会館建設用地の所有を祝うためであるとかといった、小規模な祭事に際してもヴェロシペード・レースが行われていた。

1869年8月15日の聖母被昇天の大祝日に向けて、多くの祭典組織委員会がこの祝日をにぎやかにし、華麗にするために、ゲームまたは娯楽を探していた。1869年の祭日は特に1769年8月15日に生まれたナポレオン1世の100歳の誕生日と重なっていたこともあり、この日に次の全部で19の自治体がレースを開催した。アンザン、アルパジョン、パール・ル・デュック、ベルネー、ブザンソン、クートラ（ギートル）、デュクレール、エヴルー、ゲレ、ルーヴィエ、モンディディエ、ニース、ニオール、ポール・ラ・ヌヴェル、ロシュフォール、ラ・ロッシュェル、サン・ゴードン、サン・カンタン、タラール。ヴェロスマンたちは選択肢がありすぎて、どこに出場しようか困るほどだった。特にこの日にレースがあるロシュフォール、ラ・ロッシュェル、ニオールに近いシャラント・アンフェリユール県のヴェロスマンはそうだった。

1867年から1870年にかけてフランスでのヴェロシペード・レースは、確認できただけで少なくとも270回行われた。この熱狂の波は1869年6月から9月にかけてで、中でも8月15日の祝日が最高だった。ヴェロシペード・レースを開催する流行はほとんどヨーロッパ全域にすぐに広がっていったが、特に盛んだったのはイギリス、イタリア、ベルギーである。これらの国におけるヴェロシペード・レースの詳細な調査はこれからの課題である。

この熱狂は1870年に静まった。ヴェロシペード・レースは1度だけ見ればよかったからだろうか、それともプロシャとの戦争がやって来るのを感じていたからだろうか、いずれにしろ、宣戦布告がヴェロシペードのスポーツ活動を完全に停止させてしまった。

#### (カ) ヴェロシペード・レース専門誌

地方新聞はヴェロシペード・レースをよく取材していたが、専門誌の必要が感じられるようになってきた中で、事前許可を廃止してフランスの新聞を自由化した1869年3月9日法がヴェロシペード用の新聞の発刊を容易にした。

1869年から、主にフランスとアメリカで幾つかの試みが見られた。アリエージュ県のフォワで1869年10月に発刊された週刊誌、「・ヴェロシペード、絵入りの、風刺的、文学的新聞」は、現在一番流行しているおもちゃに借りた名称がついていたにもかかわらず、ヴェロシペードについては一切語らず、10号で廃刊になった。

1869年2月1日、ヴェロシペードのメーカーであったピカリング&デーヴィスがニューヨークでザ・ヴェロシペディスト誌というタイトルの四つ折版8ページの月刊誌を発刊した。執筆者の1人に若くて才能のある作家であるキングという人がいた。この月刊誌の目標は「ヴェロシペードの世界で興味深いことのすべてを記録すること」であった。例えば同誌3月号は、「サイエンティフィック・アメリカン誌はピカリング製のヴェロシペードがイギリス行きの蒸気船インマン号に積み込まれた」と報じた。ただ、ザ・ヴェロシペディスト誌は、結局1869年の2月から4月までの3号しか発行されなかった。

次いでフランスでヴォワロンのヴェロシペード・メーカーであったファーヴルが、1869年3月1日にグルノーブルで四つ折版8ページの隔週刊誌ル・ヴェロシペード誌を発刊した。ファーヴルは少し後になってル・ヴェロシペード・イラストレ誌の中でこう述べている。「私はル・ヴェロシペード誌を創刊した。これは私がオーナーで、友人のルイ・フィレと一緒に共同発行人として責任を持っている。」また執筆者、ルイ・フィレは30歳の卸売業者で、マルセイユのヴェロスクラブのメンバーだった人だが、ル・ヴェロシペード誌の創刊号

で発刊の理由を述べている。「私たちはヴェロシペードの愛好者にとっての専門誌でありながら、しかもヴェロシペードを名前だけでしか知らない素人の人たちにも面白い週刊誌を出すちょうど良いときだと思ったのです。」しかし3ヶ月で6号出した後、5月15日で廃刊することになった。



写真52 ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌の創刊号表紙 1869年4月1日

反対に、パリで1869年4月1日にペンネームがル・グラン・ジャックというリシャール・レスクリッドによって創刊されたル・ヴェロシペード・イリュストレ誌はある程度の成功を見ることになる(写真52)。これはタブロイド版の週刊誌で、発行部数は5000部だった。この週刊誌はかなり長続きした。その証拠に、これは第1号から1870年9月4日の第131号までの17ヶ月間、定期的に発行されたからである。そして1869年7月1日の第14号からは週2回発行されるようになった。

この週刊誌はその第1号で次のように宣言している。「われわれは結局のところ、次の表現は野心的ではないと思うが、ムッシュ・ヴェロシペードになりたいのである。」ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌の執筆陣の中には元は別の雑誌の記者で、プレ・カトランの博覧会についてのレポートを書いたP. ローランサンと各地(ジョワンヴィル・ル・ポン、コロンプ、モンモランシー、ムラン、ショーニー、アンガン・レ・バン、シャラントン・ル・ポン)で行われたヴェロシペード・レースの様子を書いたアンリ・プロンドーがいた。

原則として、この週刊誌はフランスと外国のすべてのヴェロシペード・レースのプログラムとスポーツに関係のある多くのニュースを知らせたかったのである。しかし同時に資金の心配もしなければならなかった。従って1870年4月3日号によると、同誌は「4つに区切られた第1ページには一般的な形でのレースのプログラムとレポート並びに広告記事または更新広告が掲載され、第2ページと第3ページは挿絵付きの記事と広告で埋まり、第4ページは広告のページ」からなっていた。

しかし、ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌はときとしてレポートの掲載を拒否することがあった。アラウで行われたレースのレポートについて全部は載らなかった：

「本誌はこれらのレースの結果を伝えてくれた通信員に深く感謝する。しかし本誌は通信員が送ってきた概要の掲載を諦めなければならない。それはこの概要をそのまま全て載せてくれと要請してきたからである。

ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌にいろいろな報告を送ってくれることには感謝をしている。しかし記事を書く自由、評価の自由を危険にさらすわけにはいかない。本誌は一般的にヴェロシペードの面白みに捧げられているのと同じ程度に、偏狭な愛郷心または個人的な問題とは離れて身を持している。」<sup>42)</sup>

この新聞はときとして編集の自由が行き過ぎることがあった。ありもしないヴェロシペード・レースを解説することがあったのである。例えば1869年5月27日号にドラギニオンで1869年5月16日に予定されていたレースのレポートがある。しかしレコー・デュ・ヴァール誌の1869年5月23日号はこのレースが取消されたことを「レース参加者がいなかったために、開催が約束されていたヴェロシペード・レースがなかったことで、われわれの守護聖人サン・エルマンテールの祝祭は旧弊で、盛大とはいえないかたちで執り行われた」と報じている。

専門誌はル・ヴェロシペード・イリュストレ誌だけだったが、まだレースを開催する力はなかった。同誌は

1869年11月7日のパリ～ルーアン間のロードレースの主催者ではなかったが、そのことについて1869年11月18日号で「本誌はこのレースの中でいかなる公式な立場も責任もない。事実、このレースを主催したのはカンパニー・パリジェンヌであった」と触れている。

### (キ) トラック競技の運営

ヴェロシペード・レースの主催者は経験不足であり、レースが始まる前、最中、後に起こるあらゆる種類の問題に立ち向かわなければならなかった。プログラム構成、レースの規則、選手と観客、新聞関係者の受入れ、群集の動きの整理まで、すべての先を見越す必要があった。

ヴェロシペード・レースは歴史も伝統もなかったので、特に走路上でのスプリント・レースと選手の衣服については、競馬をモデルとした。

ル・スポール誌によると、スプリント・レースは競馬をモデルにして行われた。レースの規則の作成の他、プログラムも競馬のプログラムの演出の仕方を用いた。この種の移動手段用に使用されている基本的な原則に従って作成された最初の技術的規則は、1868年8月23日にアンガンで行われたヴェロシペード・レースでの規則だった。レースのかたちも競馬にヒントを得ていた。例えば1869年8月8日のシャルトルでのレースの敗者復活戦、1869年7月15日のトゥールーズでの新人レース、1869年3月29日のカルパントラでの新人レース、ヴェジネでの1870年5月1日、5月26日、6月26日の3回のレースでのハンデイクリップ競争などがそうであった。1870年5月26日のレースで、ジェームス・ムーアは40kgの錘をつけていた。しかし錘がムーアのヴェロシペードにしっかり固定されていなければならなかったにも関わらずムーアの錘は1週目で落ちてしまったため、レースを続けられなくなった。

障害レースも競馬から来ている(写真53)。1869年5月9日のリヨンのサトネー駐屯地でのレースで、障害レースのコースには下記のものがあった：

第1障害： 広く、深い堀、第2障害： 幅25cmの板の上を越える堀、第3障害： 急角度に傾斜しているバンケットで、その天辺にある同じ幅の板に到達しなければならない、第4障害： 越えることの不可能な壁で選手はヴェロシペードから降りて、それを壁の向こう側に運ばなければならない、第5障害： 波とよく似ている一連のうねった面。<sup>43)</sup>



写真53 障害レースのコース(パリ北郊外のルヴァロワ)

(L' Illustration誌, 1869年8月21日、125ページ)

1869年9月12日のランスでのレースでは、出場者は長さ10m、幅20cmの橋を登って降り、通路を越えて10歩離れたところにある25cmの梁を越えなければならなかった。1869年8月15日、ニオールではこうしたものとは違う障害、「まず初めに深い溝のある場所を通り、次に岩の塊をばら撒いた迷路を通り抜ける。その後は小石を敷き詰めた道を越えてから、でこぼこ道を通過する」が用意された。

競馬協会はヴェロシペード・レースの面倒を見ることはほとんどなかった。イェールを除いて、フィニステール県の2つの都市、カンペールとブレストだけがヴェロシペード・レースを受入れた。ブレストのオセアン誌は「ブレストでのレースに際し、委員会は競馬場からの帰路にダジョ大通りで行われるヴェロシペード・レ



ースを後援した。勝利者たちはここでジョッキー・クラブの魅力にあふれたマドモワゼル・イザベルの手から花束を受取った。ヴェロシペード・レースが競馬場で行われることもときどきあった。例えば、ルーアンの北郊外のボワギヨームでのレースは、1869年10月17日、トロワ・ピップに近い300mの競馬場で行われた。

パリ競馬場はシーズン中的一部分で定期的に毎週木曜日と日曜日にヴェロシペード・レースを組み込んだが、これらのレースは競馬の序奏と見なされていた。2時半にヴェロシペードの大競争を行い、競馬は3時に開始した。レース場はこの種のスポーツには大変満足すべき状態で、競馬場長のアルノーが考案した仮面をかぶったヴェロシペード乗りのレースは毎回大きな成功を収めた。

「M伯爵とH氏が競馬場で木曜に行ったヴェロシペード・レースはかなりの数の観客を引き付けた。競馬場長の要請で、この人たちは日曜日にも再び競争をする。スピードを競った後、木曜日と同様に、2本の川とアイルランド・バンケットを渡る。彼らは仮面をかぶってレースをするが、このレースは女性のレースの後に行われる。レース後に競争者の正体を知りたいという思いに劣らず、面白みに神秘さが加わった。

木曜日にあの有名なヴィリエに敗れた仮面の男は、仮面をつけずにレースに出場する。従ってわれわれはこの2人のスポーツマンの素顔を見ることができるだろう。」

このパリ競馬場は1869年9月の火災で焼失してしまった。

服装はできるだけジョッキーに似たものでなければならず、「パーケリンカウールかシルクの勝負服」かまたは「よく見えるカラーのラストリン」と白かグレーのキュロットで構成されていた。パリで狩猟用の服と用品を作っていたフルトレ&ビュッフエ社はバックスキンまたは他の皮革、布地のキュロットを提案していた。ブーツか長靴、またはブザンソンのアドリアン・デュボワが提案したボタン、バックル、バネをとったヴェロス用の柔軟な偽ブーツをはいていなければならなかった。1870年5月1日のヴェジネで行われたレースでは、ヴェロスマンたちは足にぴったりついたキュロットをつけ、エナメル革のブーツをはき、ジョッキーキャップも被らされていた。

リヨンのサトネー駐屯地では、美しい女性の装いと選手のけばけばしい色彩が交錯し、勝負服とジョッキーキャップが日差しにきらめき、芝生のみどりとくっきりと際立っていた。カルパントラのレースでは、ヴェロスマンたちは決められた服を着、群衆の中ではっきりとその違いが分かった。それはそこここに散らばるヒナゲシか早咲きのヤグルマギクのようなようだった。<sup>44)</sup>

#### (ク) レース前の準備

レース運営の責任者がヴェロシペード・レースのすべての準備をしなければならなかった。それは選手の受入れ、レースのプログラム、器具の検査、レース用走路、地方新聞に対する応対などである。レースのスタートの前に準備万端整っているように、見逃しは許されなかった(写真54)。



(1868年8月23日  
(仏国立図書館所蔵)

写真54 アンガン・レ・バン(パリ北郊外)で開催されたレース前のあわただしい準備風景  
選手はまずレースに参加する旨の手紙を送った。例えば1869年8月29日のプロワでのレースに参加す

るという手紙には次のものが含まれていた。

1. 各レースで要求される郵便切手か為替による出走登録料
2. 出場するレースを明記
3. ジョッキーキャップの勝負服のカラー

出場者はしばしば交通費を受取っていた。1868年8月23日に予定されていたアンガンでのヴェロシペード・レースに登録されたパリの選手たちはパリからアンガンまでと帰路の鉄道の半額の切符を受取った。1869年5月2日にアミアンに行った選手たちにもそのレースへの登録証を見せると同じ値引き率が認められた。1869年10月25日のカストルでのレースに登録している者にはレース主催者によって外国人選手が4分の1の料金しか払わなくてもいいようにミディ鉄道会社の了解を取ったためさらによい値引率が認められた。またレース出場者はときとして宿泊面でも優遇を受けた。例えばアイでは1869年9月5日のレースで、住まいが100km以上離れたところにある選手はアイ滞在中はヴェロスクラブのメンバーの家に無料で泊まることができるというものであった。

トラックレースはスプリント、子どものレース、女子のレース、その他のレースの4つのカテゴリーに分けられ、スプリントはさらに普通スプリント・レースとグランプリ・レースの2つのレースに分けられることもあった。スプリントは、勝負が車輪の直径に左右されないように、ときとして駆動輪である前輪の直径によって2つの異なるシリーズとして行われた。例えば、1869年10月31日と11月1日にプレ・カトランで予定されていたレースでは、スプリントの第1レースは90cm以下の二輪車、第2レースは90cm以上の二輪車で行われた。1869年4月22日のアンジェでのスプリント・レースでは95cm以上の二輪車と、95cm以下の二輪車の2つのレースが行われた。

リヨンではレースの前にヴェロシペードを測定した。アンジェでは、ヴェロシペードの測定の不正確さに対する苦情はすべてレース前にコミッセルに届けなければならないと決められていた。ヴェジネのレースでは、測定でヴェロシペードに認められた寸法の許容範囲はパリ・ヴェロスクラブにより最大限3cmと定めら、それ以上は断固として除外されると決められていた。

その他、機会均等はフランス人選手と外国人選手の間で尊重されなければならなかった。フェール・アン・タルドノワのレースでは、1つのレースがフランス人選手だけで戦われ、もう1つのレースは3つの県（エヌヌ県、マルヌ県、セヌヌ・エ・マルヌ県）用だった。レンヌでのレースはすべてブルターニュ地方の全県とマイエンヌ県、サルトル県、メヌ・エ・ロワール県の選手に限られていた。

同じ懸念からアマチュアとプロフェッショナルを分けることも行っていた。ヴェロシペードのプロフェッサー（教師）はこうしてスプリント・レースから除外されることがよくあった。アンガンではアマチュアだけに限られたレースが用意され、ヴェロシペードのメーカーとプロフェッサーは競走に出られなかった。レンヌのレースでは、何回か勝者になったラヴァルのボダン選手に対して抗議の声が上がったようで、委員会の決定によって結局失格となった。コニャックでのレースでは、コニャックでヴェロシペードのプロフェッサーをしていたジュリアンが競争から除外された。このレースの後、サントで発行されていたローカル紙は「パリではプロフェッサーは除外されていない。ヴェロシペード乗りの能力に関しては脛の力がものを言うのであって、理論はたいした影響を与えないからだ」と疑義を呈している。

しかしスプリントのグランプリ・レースはすべての選手と前輪の大きさに関係ないすべてのヴェロシペードが参加できた。カルパントラでのレースのグランプリでは、15人の競技参加者の二輪車の高さは90cmから110cmだった。オリヴィエ・ロル：90cm、ブラン：92cm、クールテ：93cm、アルファンデリ、ボビリエ、マティユ、ド・ローシェ、ルー、ヴェランの計6選手：95cm、シュネル：97.5cm、デプランとモレ：100cm、トゥールーズ：102cm、シャヴネル：105cm、リペール：110cm。

1869年4月22日のグレー（オート・ソーヌ県）でのレース（写真55）では、個人タイムトライアルも行われ、選手はスタート時の動きの自由を確保するために、1分間隔で単独に出発していった。



写真55 グレー（フランス）で1869年4月22日に開催された競技のスタート風景（油絵）

ジョセフ・ルー作（オランダ ベロラマ自転車博物館所蔵）

子どものレースは、例えばブレ・カトランでの「最大80cmのヴェロス」という前輪の高さで決められていたこともあるし、カルパントラでのように「10歳以下」と年齢で決められていたこともあった。勝者は、それが誰であれ、女性たちの大喝采によって表彰され、ゴールのときは、母親たちの微笑で迎えられた。

観衆の好奇心を掻き立てるために、レースとレースの合間に、これらのレースとは異なるレースを行うこともあった。例えばガイオンでのレースでは女子レースやハンドルなしのマシンによるレースが、ランスでのレースでは輪投げレースと曲乗りレースなどが行われた。カルパントラで行われたスローレースに参加した選手には、後退しながらのジグザグ、停止、地面に足をつくことは失格の原因となるという規則が設けられた。これに加えパール・ル・デュックでは、選手は二輪車からブレーキ用の皮紐を取り除かなければならなかった。

レース用の走路は一般的に町の中心部の広場であるとか、大通り、帝国道（今でいう国道）といった場所に設けられたが、畑の中に設けられたこともあった。いずれにしても、人々は多くの手間をかけて走路を準備した。アヴィニョンのポルト・ド・ルール大通りでは、レースの前にレースの邪魔になるかもしれない石が真中にあつたときは脇の小道に寄せる作業を行った。ルーアンのレーヌ通りでは観覧席が設えられ、ベネチア風柱には幟が風にはためいており、走路には大量に散水がなされ、それをロードローラーによって滑らかにして整えるなどの準備がなされた。

ヴェロシペード・レースの前宣伝を行い、そのレポートも行うものとしては地方新聞しかなかった。しかし1869年8月8日、シャルトルのレース主催者が地方紙に招待状を送るのを忘れてしまったため、同紙はその不快を次のように書いている。「主催者が新聞広告を利用するのであれば、われわれが予告し、またレポートを書かなければならないセレモニーには全面的に出席できるように招待状または切符をわれわれに送ることは特別待遇ではなく、義務である。」1869年7月27日のタンでのレースでは、地元紙に招待状を送るのを忘ただけで、これが執行吏の執達書送付の騒ぎにまで発展した。

従って新聞・雑誌には十分な配慮がなされていたのである。1870年5月26日のヴェジネでのレースでは、レース組織委員会とこの招待に応じてくれたパリの新聞・雑誌の代表者の大部分を運ぶためにエルネスト・ミショー（ピュール・ミショーの長男）が発明し、製造した陸上蒸気機関車が予定されていた。しかし結果的に、この車輛は機関車をつなげるための付属アタッチメントが客車側になかったため出発できなかった。

選手とヴェロシペードはスタート位置につき、スタートを待ち焦がれている観客と新聞記者たちは観覧席に陣取り、競技役員たちは所定の位置についている。スタート直前のさまざまな問題も解決された。さあ、レースの開始だ。

#### （ケ）レースの展開

選手をスタートラインに並ばせる。1869年8月1日、モンタルジーの地方紙は選手たちを「モンタルジーの豎琴の音楽に送られて、異なるカラーのジョッキー服を着ている」と記している。

スタートを告げる仕方はいろいろあった。1869年8月15日のブザンソンでのレースでは棹の上の旗が各レースの開始を示し、複数のスタートを考慮することなく、旗は賞の授与までそこに置いておかれた。その

ほかにスタートはパール・ル・デュックでは小太鼓の連打で告げられ、カルパントラではラッパの音で告げられた。そして役員が最終的な合図を出したのだが、この合図はシャルトルでは旗、アンザンでは鐘の音、オルレアンでは大砲だった（写真56）。



写真56 フォンテーヌブロー 1869年7月18日に開催されたレース風景  
*Le Monde illustré* 誌に掲載された版画（サンテチエンヌ市立産業工芸博物館所蔵）

選手がスタートする仕方は3通りあった。

※選手が自分の好きなやり方でスタートする

※スタンディングスタート（選手は横一列に並び、自分のヴェロシペードの脇に立っていなければならない）

※フライングスタート（選手は最初の合図でヴェロシペードにまたがり、選手間の距離を保ちつつ、役員は選手たちがラインに並ぶのを見て、全員が同等のチャンスをもつと判断し、最後の合図を与えるまで足並みをそろえて走行する）

ゴールは正確な規則に従って判断された。例えばブザンソンでは、前輪が最初にゴールライン上に現れるヴェロシペードがレースの勝者であり、最後に現れるヴェロシペードがスローレースの勝者であるとした。ゴールの審判にとってストップウォッチは欠かせないもので、パリで海軍の時計工をしていたアンリ・ロベールは、レースと観測測定のために5分の1秒まで測れる精密なストップウォッチを製作した。当時、最も簡単なストップウォッチは60フランであったが、ゼロにリセット出来るストップウォッチでは90フラン、スプリットタイム計測装置付きストップウォッチでは120フランもしたのである。

スタートラインに並ぶヴェロシペードの外観について要求は大変厳しかった。リオンでは、ヴェロシペードが全面的に塗装し直されているか、完璧な状態でなければ認められなかった。そうではあっても、メカニックの問題も起こった。モンブリゾンでのレースで、リオンの選手ピエールはスタート時にペダルを壊し、落車したが素早く立ち上がり、一着でゴールを切ったのだった。

コニャックで、スプリントの第2レースの勝者はロシュフォールで監督官をしているヴナンだった。ボルドーから参加したアマチュア選手のヴェロシペードのハンドルが壊れたおかげで、遅れを取り戻すことができた。そのほかサドルが外れてしまった例が2つあった。1869年7月にラ・ガレンヌ・サン・ドニ（セーヌ・サン・ドニ県）で、1868年7月12日には二輪車に乗った若い騎手のうちの3人が突然きちんと固定されていなかったサドルから投げ出され、道路上に落下し、多かれ少なかれ重傷を負った。

犬も問題だった。コニャックでのグランプリ・レースではジェームス・ムーア（イギリス人のスター選手）が勝ったが、それは彼の好敵手コニャックのガブリエル・ジョーランがゴールのときに走路上にいた犬に当たって転落したからである。同選手は賞を取り逃がしたのを残念に思いながら立ち上がる羽目になった。1870年5月26日のヴェジネでのレースでは、どこにでも犬を連れて歩く嫌悪すべき習慣をもつ人々へ苦言を呈している。またマルセイユで行われたレースでは大変魅力的な女性選手の1人、ミス・アメリカが2人の競争相手よりずっと早くゴールに入ろうとしていたが、そのとき彼女の二輪車に飛び掛かろうとした大型の猟犬を

避けようとして倒れてしまった。転落は重大事故につながることもあるが、幸いなことに大事に至らず、この勇敢な女性はすばやくサドルにまたがり、ゴールまでの20mほどを軽やかに走り抜けた。この結果を踏まえてマルセイユ市役所はいかなる理由があっても、レース中にボレリー城公園の中に犬を入れることを禁止した。

人々は規則で事故に備えようとした。ルーアンのレースでは2台のヴェロシペードが衝突して倒れたが、規則は明瞭で、選手は右側通行を守らなければならなかったのである。選手たちのなかには他の過ちを犯す者もあった。パリのジュール・ドゥバンはムランでのレースで周回数を間違え、走路を2周回った後に3周したものと思い込んでブレーキをかけ、勝ったと思ってほとんど停止してしまった。

トゥールーズのヴェロスクラブの会員だったL. タンジは、カルカソンヌのレースでもっと重大な過ちを犯し、コミッセルは同選手を失格とした。

「故意に肘打ちを食わせ、倒したとしてタンジを非難するパスコーの抗議に基づき、

20人以上の公平な観客と肘打ちするのを目撃したコミッセルの1人の証言に基づき、

当協会を統治する規則第22条（あるレースにおいて、1台のヴェロシペードが別の1台を押すか、別の1台とすれ違うか、何らかの方法で前進を阻む場合、この者を失格とする）に基づく。」<sup>45)</sup>

このように、レース進行中にもスタート前と同じくらいに解決すべき問題が起こった。コミッセルパネルにとってはなかなか容易なことではなかったが、彼らはすべての権限を持っていた。1869年8月15日のブザンソンでのレースで適用された規則の第7条は「すべての抗議はコミッセルパネルによって裁定され、それに対する抗議は認めない」という断固としたものだった。

#### (コ) 女子レース



写真57 パリ競馬場で開催された女子レース  
版画を写真にしたもの  
(仏国立図書館所蔵)

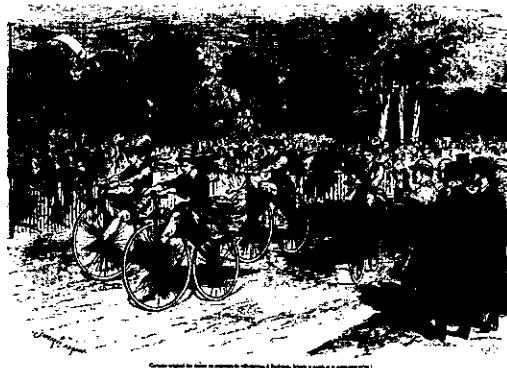


写真58 ヴェロシペードのヒロインたち  
ボルドー公園で開催された女子レース 版画  
(*Le Monde illustré* 誌、1868年11月21日  
329ページ)

主催者は観衆の好奇心を引くためにときには女性のレースも行った。1868年から1870年までの間にフランスで20回、ベルギーで3回の女性によるレースの記録が残されている。これらのレースはどのように行われたのだろうか、これらの女性たちは何者だったのだろうか。

「女ヴェロシペード乗り」たちの最初のレースはまず1868年9月13日に予定されていたが、悪天候のために延期され、最終的には11月1日に決められた。ボルドーの公園で、3000人以上の人々が「ヴェロシペードのヒロインたち」を今か、今かと待ち構えていた。この女性たちのうちの2人はユグノーの小姓姿で現れた。1人は近衛騎兵姿、もう1人はこの種の運動にはひどく邪魔な赤いスカートをはいていた。

レースは大変な接戦だった。スタート直後、ルイーズ嬢が先頭に立った。同嬢はこの位置を長いこと保ったが、ゴールから50mのところまで脇を走っていたジュリー嬢に追いつかれた。ジュリー嬢は人間業とは思えない力を発揮して、わずかの差で勝った。観客はこのとき、柵と囲いを壊して走路になだれ込み、この風の娘た

ちを賞賛したが、「ヴェロシペードのヒロインたち」は、この嵐から自分たちの二輪車を守るのに必死だった。

1869年5月16日、リオンではスタート前に走路はすでに観客で埋められていた。テット・ドール公園に近いアルベール河岸通りに設けられた走路に「ボルドーの女たち（フィネット、ロジータ、アメリカ）」が現れたのは、この熱気にあふれた雰囲気の中であった。最高のアトラクションであるボルドーの女たちは、何とヴェロシペードの乗り方さえも知らなかったのである。彼女たちはサドルの上に乗せられ、人々は引いたり、押したりしながら、レース主催者の言葉を借りると、この選手たちをなんとか、かんとか引っぱっていった。

落車も頻繁に起きた。カルパントラで数人が落車したが、その犠牲者は女性のヴェロシペード乗りだった。おそらく彼女たちを見つめる多くの観客の視線が彼女たちの均衡を失わせたのだろう。またサン・メクサンではイザベル嬢がエステル嬢を抜いたが1周目に転倒した。そして2周目に転倒したマリア嬢は規定の2000mを勇敢にも完走した。

いずれにしても女性のレースは多くの観客を集めた。1870年7月31日にル・アーヴルで行われた女性のレースについては、ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌が「強く好奇心をそそった。ルグヴェにとつていとしい性が二輪車にまたがるのを見るのは初めてだった。」と記している。<sup>46)</sup> 1869年8月8日、カルパントラのレースで、女性が参加し、人々は美しさよりも肺と脚の力を必要とするスポーツの必要を満たしているのを初めて見たのだった。

こうした女性たちは引っぱりだこで、特に同じ日に2つのレースがある場合はそうだった。1869年9月5日、アイでの女性のレースは参加者が十分におらず、中止になった。実際は、パリの女性たちが200フランもするブラスレットを賞としてくれるショーニーでのレースに行ってしまったからで、アイでの賞品はたいした価値のないアクセサリと一籠のシャンペンだったのである。アミアンのレース主催者はブロンズ製の工芸品を賞品にしていたが、女性たちは全員は来なかった。6人の女性が書面でレース参加を約束していたが、そのうちの何人かは約束を反故にして、シャトヌフ（シャラント県）に行ってしまった。それは最後の時点で、彼女たちを引き付けるために、もっと高額な賞品を出すことにしたからで事実、シャトヌフの女性レースでは勝者に150フランの賞金が与えられたのである。それでもパリジアナ夫人は約束を守り、1人でコースを走った。この女性は繊細で青白い顔をしており、ほっそりして羽毛くらいの体重しかないように見えた。

賞はしばしば誘惑的だった。1869年8月8日のカルパントラでのレースでは、女性のレースの賞は200フランのアクセサリだった。1870年のヴェジネでのレースでは女性のレースのそれぞれに金メダルが贈られた。ボルドーと1869年11月1日のプレ・カトラン、1870年5月29日のアヴィニョンのレースでは金時計さえ贈られたのである。

受賞者名簿によると、以下の2レースを除き、ミス・アメリカは参加したレースですべて1番だった。1870年7月24日、ヴェジネでミス・アメリカはヴィルジニー嬢に負けた。1869年11月1日、プレ・カトランではオルガ嬢に敗れた。ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌はオルガ嬢を「私の知っているヴェロシペードの多くが、オルガ嬢のエネルギーと脚力を持っていない。第1周目から、彼女はかなりの差をつけて先頭に立ち、ミス・アメリカが巧さと力強さを持ち合わせているにもかかわらず、この差をゴールまで保った。オルガ嬢は大変美しい20歳にいくか、いかないかのモスクワ生まれの女性で、洗練された好みの黒のピロードの衣装が気品のある青白い顔を魅力的に引き立てていた。」と賞賛している。

ミス・アメリカは、ル・スポール誌によると、目の青い、ブロンドの髪をなびかせているとても小さな女性である。人は彼女の選手名からか、話し方の中にちよつとしたイギリス風のアクセントがあるからか、彼女を外国人だと思っていた。この名前の裏には「最も良質の製造者の1人の感じのいい奥さん」が隠れていた。ミス・アメリカという名は、パリのターナー会社のブランド名である《ヴェロシペード・アメリカン》に由来していると思われる（写真59）。ターナーとミス・アメリカは1870年の5月から8月の間に、シャトヌフ・シュール・シャラント、ナミュール、ル・アーヴルでのレースと一緒に参加している。彼女はまたパリからルーアンまでのロードレースにも参加し、そのときもターナーが付き添っていた。従ってミス・アメリカはター

ナーの妻か、またはその当時の恋人であったのではないかと思われる。なお、ミス・アメリカは1894年の  
パール・ル・デュックでのミショー記念碑の除幕式に、サルティー夫人の名で出席していた。

これらの女性たちの本名を知ることが容易ではなかった。これは遠慮によるのか、偽の恥じらいによるの  
だろうか。いずれにしても、女性のレースは男たちのレースの間の余興でしかなかった。



写真59 ローレー・B. ターナーが経営するターナー社が製造するヴェロシペード・アメリカンの  
宣伝ポスター ミス・アメリカという仮名はターナー社のブランド名からきている 彼女はターナ  
ー氏の奥さんか非常に親しい関係の人であったに違いない

(仏国立図書館所蔵)

#### (サ) 観客

観客たちはこの種のレースを初めて目の当たりにしたのだった。女性のレースに好奇心をかられ、男の選手  
が突進するスピード、またスローレースでは選手の巧みに強く印象づけられた。

レース開催日はお祭りであり、人々でごった返していた。このため、町で最も著名な夫人たちが自分たちの  
座席に到達するために、脚の下部をむき出しにする危険を冒して梯子を這い登らざるを得なくなり、またこの  
祭典を主宰する県知事自身も、自分の席を見つけられなかったのである。

ときたま、天候がお祭りを台無しにしたこともあった。1869年8月15日、ニースでレースが行われる  
海岸の「イギリス人の散歩道」には激しい嵐が吹きつけ、突然雲が裂けて観客の上に土砂降りの雨が降り、群  
衆は一目散に逃げた。アンティープの地方紙はこの事故を次のように報告している。「設置された観覧席がぐら  
ぐらと揺れる支柱の上に崩壊し、観覧席を埋めた多くの観客が引き込まれた。この事故により13人が負傷を  
おった。」別の地方紙はこの事故の原因を「この観覧席はそこにいた人々の重さでたわんだのではない。嵐を避  
けてテントの下に逃げ込もうと多くの人々が殺到したときに発生した振動のために崩壊したのである。」と結論  
づけている。

観覧席に座ることができない多くの人々は走路に沿ったところを占めた。主催者は柵を設けたが、ときとし  
てそれが用をなさないこともあった。1868年11月9日のカルカッソヌでのレースに帝国道113号線  
に設けられた柵がそうだった。走路は道の真中にあるため、ポンヌフ橋の前にある歩道に沿って柵が設置され  
た。2本の細いロープが7mの間隔をあけてラ・トリヴァルの入市税納入所からサント・セシル広場まで張ら  
れることになった。このロープは20mおきに打たれた杭で1mの高さに保つようにされるが、ポンヌフ橋の  
ところだけは街灯にくくりつけられている。観客はどんどん増えてきた：

「定刻よりずっと前に、サント・セシル広場の欄干を背にした観覧席から入市税納入所まで、住民と2  
日前から町に来ていた外国人からなる群集がひしめいて立っていた。走路として使われる道が見える窓  
という窓、歩道、ポンヌフ橋の欄干、道沿いの庭を仕切る壁、家々の屋根の上まで、レースを見たい観  
客で埋め尽くされていた。人々は、この新しい種類の戦いの中で起きるであろう未来の予期せぬ出来事

を前もって待ち焦がれていた。」<sup>47)</sup>

ごった返し、身振り、手振りを交えて大声で話す群集の人数は絶えず増えていき、事故も発生した。サント・グラシユーズ修道院のテラスの前の家の庭を囲う塀の上にはいたベルナル・フーズという名の人足が、2.5mのその塀の上から落ちた。この男の左手首が折れたため、オテル・ディユ病院に運ばれ、そこで治療を受けた。結局、レースは翌日の11月10日に延期され、朝7時混雑を避けるためのかなり朝早い時間に、騎兵中隊に支援された大人数の警官隊に守られた走路でレースは最初からやり直された。

カルカッソヌでの混乱は他の場所でも繰り返された。カルパントラではスローレースのコースは30mしかなかった。大通りの420mの長さにわたって並んでいた群衆はそのうちにレースが見られないことに苛ついていき、その苛立ちは限度を越え、走路の両脇の柵を倒してしまった。

警備係が、例えばランスでは、いつも適切に対応できるとは限らなかった：

「この避け難い乱入は、1人の警官による過剰な反応の原因となった。この過剰な行為がどちらかというとかばかばかしいことでなかったならば、人々はおそらく憤慨しただろう。この警官は腕で男、女、子どもを引っ張り、彼らを転ばせ、かなり離れたところまで押しやった。群集はますます増え続け、こうした手柄をあげることがまったく不可能になり、警官の壮挙を終わらせた。兵士たちが何回か群集を押し戻そうとしたが、同じように効果はなかった。」<sup>48)</sup>

いつ事故が起きてもおかしくない状態だった。サン・メクサンのレースでは、選手の叫び声で、群集は後ろに下がった。これはマナーを守るというよりも、衝突のショックを恐れてのことだった。走路に群衆がなだれ込んだことは、モルレーでも、オルレアンやトゥールーズでもあった。1868年8月15日の国民の祝日に際して行われたトゥーロンでのレースは当局が走路となるコースを確保し、選手に走路を走れるようにしてあげる対策をまったく取らなかったために、実施することができなかった。

このようにレースの主催者にとって、走路に観客がなだれ込んでくることは大問題だった。観客が規律を欠いていたということよりも、ただ単にレースを見たかったのであり、それもできるだけすぐ近くで見たかっただけなので、結局は主催者にノウハウが欠如していたことがその原因であった。

## (シ) レースの後

レース主催者の懸念はレースの後にも続いた。ときにはこのお祭り騒ぎの後にパレード行進が行われ、各種の賞を授与し、賞金等の計算もしなければならなかった。

勝者への褒賞で一番多かったのはメダルだった。パリのメダル・勲章製造業者ジュール・デュプロワイエのところではいろいろなメダルを製造していたが、その価格は材料によって変わっていた。例えば、直径50mmのブロンズのメダルは2フラン、銀メダルは13フラン、銀メダルに金メッキしたヴェルメイユは17フラン、金メダルは170フランだった。

パリの取次商ジュール・モレルは、ヴェロシペード乗りたちはメダルをどこに置けばいいのか分からないがシャンペンならばどこにでも入ると考え、この賞品を提案した。したがってシャンパーニュ地方では賞としてシャンペンは普通で、アイでのレースでは勝者に12のメダルと12籠のシャンペンが贈られた。

その他にも現物の賞品が贈られた。マレンヌでは、カンパニー・パリジェンヌから副賞とともに270フランが贈られた。シャロルでは、パリの銃砲店フロベールのルフォシュー小銃、アジャンでは葉巻入れ、グレの大掛かりな田舎祭りでは、子羊のもも肉のローストと4本の本物の古いラ・ネルト（シャトーヌフ・デュ・パップ赤ワインの中でも最高に有名なシャトー）がそれぞれの賞品だった。

グランプリ・レースではいつも賞金が出た。その額は1000フランまで達することがあり、これは当時としてはかなりの額だった。その例を挙げると、1868年12月19日のマルセイユのグランプリ・レース、1870年5月8日のリヨンのグランプリ、1869年11月7日のパリ〜ルーアン間のロードレースである。

レンヌではレースの直後、すべての選手（40人ほど）が勝者を先頭にして4列に並び、マールユ大通りを上



り、また下がってきてから町に入り、群衆の拍手を受けた。群衆は彼らにとってまったく新しい祭典が味わさせた喜びを素直に表したのだった。アイでは、選手全員がヴェロシペードに乗って参加したたいまつ行列が熱狂的な成功を博した。ボーギーでは、砲兵連隊の弾薬の技術軍人が作った目玉の仕掛け花火「走るヴェロシペード」を群衆の歓声の中で打ち上げてお祭りが終わった。

お祭りが終わると、帰路のことを考えなければならなかった。疲れを知らぬ者はヴェロシペードに乗って帰宅した。ル・プチ・マルセイエー紙はこう報告している：

「昨日（1869年4月23日）、エックスのレースに参加したマルセイユの若いヴェロシペード乗りたちが夜の11時にわれわれの町に帰ってきた。

ヴェロスメンは自分たちのレース用の二輪車に乗って長距離を走ってきたので、到着したときは疲れ果てていた。

勝者のリペールは、エックスでのレースに参加した30人ほどのマルセイユの選手たちと一緒にについていった。」<sup>44)</sup>

また鉄道に乗って帰宅した選手たちもいた。やはりなんと言ってもずっと楽だからである。ショーニーでのレースの後、ジャーナリストのアンリ・ブロンドーはパリの選手たちといっしょに戻ったが、そのときの様子を次のように記している。「午前1時15分(!)にわれわれは鉄道に乗った。われわれは笑い、しゃべりまくり、夢のように過ぎ去ったばかりの素晴らしい一日について話し合った。そしてお喋りをしている間に、パリに着いてしまった。」

レース主催者たちはお金の計算をし、もし利益があれば、それを分配するために再び集まらなければならなかった。1869年4月22日のアンジェでのレースで、1500フラン以上の利益が上がり、町の慈善団体に配分された。その配分の仕方は慈善事業事務所に500フラン、社会福祉事務所に500フラン、貧民救済修道女会に500フラン、不幸な一家庭に66フランだった。1869年5月9日のサトネー駐屯地でのレースの主催者であったリヨンのヴェロ・クラブはレースの収入の大部分を兵士救済修道女会に分配することを決定した。このため、軍当局からのとても好意的な協力を得られることになった。

1869年9月19日にブル・カン・プレスでのレースの主催者たちもまた、町の貧窮者のために収入と支出の計算をし、1869年9月27日のル・ジュルナル・ドゥ・ラン紙にその計算が発表された：

#### 収入

ブル・カン・プレス市と

ドンブ鉄道会社の助成金 - - - - - 550.00フラン

諸寄付金 - - - - - 994.45

4レースへの参加料 - - - - - 546.00

軽食堂賃貸料、プログラム販売、

入場料 - - - - - 1224.30

合計 - - - - - 3314.75

#### 支出

賞品・賞金 - - - - - 1692.37

広告 - - - - - 284.00

設置・装飾 - - - - - 558.50

合計 - - - - - 2534.87

純益は従って779.88フランだったが、これは火曜の朝に社会福祉事務所の金庫に収められた。このように、多くのところでレースは社会援助の役割を持っていた。

ヴェロシペード・レースは地元の商売にも有利に働いた。ル・ジュルナル・ドゥ・ラン紙1869年9月20日号はブル・カン・プレスのレースを報告するとともに、次のように書いている。「鉄道で外国（市外とい

う意味) から来た人々はおよそ3000人と推定された。十分な輸送力を持つために、ドンブ鉄道の線路を上等な座席を備えたサトネー鉄道の車両が走った。ホテル、レストラン、カフェはどこも満員だったから、売上はよかったに違いない。」

#### (ス) ヴェロシペード競技選手

幾人かの選手たちは遠くで開催されるレースにも参加し、勝利を挙げていた。1869年8月15日のエヴルーでのレースの後、ル・モントゥール・ド・リュール紙の論調は厳しかった。「賞は従ってパリの選手たちによって獲得された。」その選手の名はモレ、カステラ、ムーアだった。地方にも、例えばマルセイユのルソーや、リヨンのシャルレといった大変優秀な選手がいた。

##### (a) イボリート=エドモン・モレ

ラウル・リシャールはモレを「今シーズンのすべてのレース結果を検討すると、すべての競争相手に勝っていた」ということで1868年の最優秀選手と評価した。

モレは1848年11月20日、ナンジス生まれの20歳になるかならないかの若者で、執行吏の息子である。モレはパリでイタリアン大通りの絹製品店の従業員として働いていた。彼はヴェロシペードの熱烈なファンで、ときどき日曜日にプロヴァンに住む家族に挨拶に行くために、ヴェロシペードを駆ることをいとわなかった。モレはまたパリのヴェロスクラブの副会長でもあった。しかし彼が選手としてデビューするのは1868年の初めである。1869年の初め、彼はトラックレースで頭角を現し、3月30日のカルパントラでのグランプリに勝ち、300フランを獲得した。ミシヨール社製の1mのヴェロシペードに乗っており、スタートのときはさくらんぼ色の勝負服を着、袖は白く、青さくらんぼ色のジョッキーキャップをかぶっていた。そして全速力で走ったが、ゆったりと優雅に上体をほとんど動かさずに、マシンの上に座り、努力をまったく見せることなく、矢のごとく空間を切り進んでいくように見えた。4月22日、アンジェで彼は500フランのグランプリを獲得し、300フランの賞金のついたジェントルマン・レースでも勝った。地元のルエスト紙は本当に驚き、「われわれはこれほどの優雅さとたやすさ、エレガンスをもってヴェロシペードを扱う者を見たことがない」と書いた。

しかしモレの一連の成功は1869年6月7日にリールでストップした。この500フランのグランプリで、彼はポン・オードメール出身のパトリス・ドリティーに敗れたのだ。ドリティーは1周目からモレに100mほどの差をつけ、13分半で4000mを走りぬいた後、観衆の拍手を浴びて1位でゴールに飛び込んだ。人々はこの敗北の原因を市内の円形広場に作られた走路の状態に求めた。長さ2000m、幅12mから15mの走路が作られたが、これは障害競走用走路といっても通るもので、走路はでこぼこで、かなり傾斜していたからである。またドリティーが使った1.05cmで、ソリッドタイヤの二輪車にも原因を求めた。ドリティーは確かによい選手ではあったが、モレほどの能力はなかったので、1869年7月25日にはルーアンでカステラに敗れ、1869年10月17日にはヌブールに敗れ、1869年9月9日にはヴェルノンでトリブーに敗れている。

モレはリールで敗れた後、1869年11月7日のパリ〜ルーアンのロードレースまで、いかなるレースにも出場しなかったが、このレースでモレはヴォードルユを過ぎた後に棄権した。しかし12月19日のマルセイユでのレースには参加することになる。

マルセイユには手ごわい相手が幾人かいた。ジュスタン・リペールは1869年4月23日のエクサン・プロヴァンスでの300フランのグランプリに勝っている。マルタンは8月8日のカルパントラでのグランプリ(500フラン)に勝ったときはソリッドタイヤのマシンに乗って、驚異的なスピードで走路を2周し、マルタンが力強い脚力で相手に1mの差をつけて勝利を確実にしたのはゴールに近づいたときであった。

マルセイユには期待することができる17歳の若い選手がいた。アルフレッド・ルソーである。この若者は1852年5月9日生まれで、1869年にヴェロシペードを作った旋盤工の息子だった。彼が最初の勝利を

飾ったのは、1869年8月29日にイール・シュール・ラ・ソルグで行われた150フランのグランプリであった。しかし9月19日にはブール・カン・プレスでの400フランのグランプリで、自分の技の最高点に達していたカステラの前に敗退したが、マルセイユのボレリー城公園で1869年12月19日に開催されたレースでは、モレに一步も引かずに勝利したのである：

「3時に大レースがあった。このレースにはマルセイユ・ヴェロスクラブが与える1000フランの賞金がかかっていた。15人の選手が登場し、その中にはヴェロシペードでは有名な選手もいた。距離は2400m。マルセイユのルソーが5分20秒の1着でゴールし、マルセイユのリペールとパリのモレは5分25秒で20m遅れ。その後にマルセイユのマルタンが5分35秒で続き、リヨンのピエールは5分45秒だった。」<sup>50)</sup>

こうしてルソーに敗れたモレは、ルソー製ヴェロシペードが1着の賞品だったスプリント・レースでもシャルレに敗北した。

それでもモレは1870年5月1日にブザンソンのグランプリ(300フラン)でルソーに雪辱を果たした。結果は1着モレ、2着ボン(パリ)、3着シャルレ、4着ルソーであった。しかしその次の日曜日、5月8日にはリヨンのグランプリ(300フラン)でモレはシャルレに再び敗れた。

マルセイユとリヨンでこうむった敗北の後、モレはパリの西の方の地方で行われた以下の3つのグランプリに勝っている。ラヴァルでのグランプリ(400フラン、1870年5月22日)、ヴァンヌでのグランプリ(200フラン、5月29日)、レンヌでのグランプリ(400フラン、6月5日)である。

この並外れた選手について、1870年の戦争の後の消息は不明である。

(b) ジャン＝ユージェヌ＝アンドレ・カステラ (写真60)

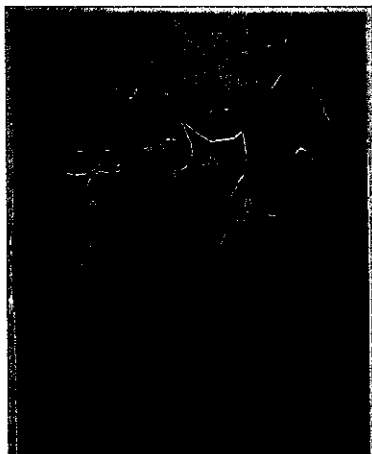


写真60 ムーア(右側)とカステラ

(*Le Cycliste* 誌、1969年9&10月号、195ページ)

1869年6月7日のリールでのレースにモレとともに出場したアンドレ・カステラは、この日に行われた200フランの賞金がついたスプリント・レースの1つで勝利した。同じレースには出場しなかったが、人々が同じレース開催日にこの2人のパリ出身のチャンピオンを見るのは初めてだった。

ジャン＝ユージェヌ＝アンドレ・カステラはワイン商の息子で、パリで1849年5月21日生まれなので、モレより6ヶ月若いことになる。カステラはパリで事務職員として働いていた。パリ・ヴェロスクラブの会員だったが、初めてペダルを踏んだのは1868年の初頭である。身長168cm。青と赤の勝負服とジョッキーキャップを身につけ、104cmのヴェロスに乗っていた。

1869年6月27日、アヴィニオンで行われたスプリントの4レース(そのうちの1レースは400フランのグランプリ)すべてに勝ったカステラを人々たちは賞賛した。

「カステラはまさしくその日のヒーローだった。ヴェロシペードの上に誇り高く乗り、上半身は動かな

い。急いでいるようにも見えないし、新米の競争相手よりも力を入れていないように見えた。満足させることが難しい何人かの人々は、これらの選手たちの上体を前にかがめる優雅さに欠けるこぎ方を非難している。カステラを見れば、同選手が美しいヴェロスマンであると同時に美しい騎手でもありうることが分かる。」<sup>51)</sup>

1869年8月1日、ムランでヴェロシペード・イリュストレ誌の特派員アンリ・ブロンドーは、「カステラが走るのを見るのは本当に楽しい。同選手は猫がネズミを手玉に取るように、競争相手をからかっている」と指摘している。1869年8月29日、アンガン・レ・バンで、カステラは5mの差をつけて到着し、落ち着いて二輪車から飛び降りた。スプリント・レースというよりもむしろスローレースを終えたかの様子だった。

プレ・カトランの責任者だったT・ド・サン＝フェリックスによると、カステラは1869年におけるパリ・ヴェロスクラブのチャンピオンであり、すべてのカテゴリーにおける勝者だった。各地のアマチュアたちは彼とはもう競争したくないと思い始めていた。1869年9月2日のショーニーにおける3000mの第2スプリント・レースに、プログラムでは8人のヴェロスマンが登録されていた。しかし姿を現したのは3人だけであった。カステラとトリブーがいたことが他の選手の意気をくじく結果になったのである。ヒンクス兄弟の兄だけがこの2人の手ごわいチャンピオンと戦う勇気を持っていた。

カステラの最初の大きな勝利は、1869年5月9日のリヨンでの賞金600フランのグランプリだった。このとき、彼はモラ製のソリッドタイヤのついた二輪車を使ったが、このときからカステラは小額のグランプリにも参加するのをためらわなくなった。それは例えば、7月11日のカレーでのグランプリ(150フラン)、7月18日のフォンテーヌブローでのグランプリ(100フラン)である。8月8日、シャルトルでカステラは第2スプリント・レース(80フラン)において1秒差でトリブーを破り、100フランのグランプリではトリブーと同着となり、賞金を折半した。さらに8月26日、アラスで500フランのグランプリにも勝った。9月19日、ブル・カン・ブレスでリヨンのシャルレとマルセイユのルソーを簡単に破って、400フランのグランプリを獲得した。

このときまで不敗のアンドレ・カステラであったが、1869年10月31日のプレ・カトランでの100フランのレースでリヨンのピエールがカステラに30mの差をつけて1着となり、ついに負けを喫した。カステラは翌日のスプリント・レース(100フラン)で雪辱を誓ったが、チャンスは彼に背を向けた。

「第1スプリント・レースで、リヨンのピエール、ヴォワロンのボビリエ、パリのムーアとカステラがスタートについた。スタートの合図が出るとピエールは初めから競争相手を抜かして先頭に立ち、この優位をゴールまで維持した。ムーアが2着、ボビリエが3着。カステラのヴェロスに事故が発生し、車輪の第1回転目からレースを始めることさえできなくなった。人がいつも幸運に恵まれているということはない！」<sup>52)</sup>

カステラのこの2敗はシーズン終了間際の疲労で説明されることもできるだろう。さらにリヨンでの1870年5月8日のグランプリ(1000フラン)でもマルセイユのアルフレッド・ルソーに敗北を喫した。このルソーをカステラは1869年9月にブルで簡単に退けていたのである。

リヨンでの敗北の後、カステラはモレと同じように南部に遠征することはなくなった。モレは賞を求めて西に向かったが、カステラはむしろ北に行き、1870年5月29日のルーアンでの100フラングランプリに勝ち、7月11日にはブローニュ・シュール・メールで200フランのグランプリを、7月18日にはブリュッセルで400フランのグランプリを獲得した。

カステラについても、1870年の戦争後の消息に関する情報はなく、重く病んだアンリ・ミショーを見舞いに行ったカステラが認められるだけである。ル・ヴェロ紙の1900年1月2日号は次のように報告している。「ル・ヴェロ紙の熱心な読者であるカステラは、30年前の子ども時代の古いスポーツ仲間についてわれわれが報道したことに心を動かした。彼はアンリ・ミショーを見舞いに行った。そしてまだ年齢的には若いけれども、ペダルのことにかけてはベテランである二人の男のほろりとさせる出会いは、病院の寒々とした病室の

中でむしろ感動的であったに違いない。」

### (c) ジェームス・ムーア

ジェームス・ムーアはイギリス人で、エドモン・モレ、アンドレ・カステラに次いで、パリのトラックレースでは3番目に強い選手であったように思われる。

蹄鉄工の息子ジェームス・ムーアはイギリス、サフォーク州のバリー・セイント・エドムンズ、ロング・ブラックランドで1849年1月14日に生まれた。ダンカン（イギリス人で元選手）が聞いたムーア自身の証言によると、家族が住んでいた村を去り、フランスに来たとき、彼は4歳だった。ムーア一家がパリのゴド・ド・モーロワ街5-7番地にあったピエール・ミショーの工房の前の2番地に引っ越してきたのは、1865年頃か、それよりも前だろう。それは蹄鉄工ムーアの名が左記の住所とともに1866年版以降のボッタン商業年鑑に載っていることからわかることで、ムーアの名はボッタン年鑑の少なくとも1880年版まで載っていた。

若いジェームスは1865年頃、ミショー製のヴェロシペードを手に入れた。彼は仕事のためにこれを使っていたので、そうとは意識せずに実際にはヴェロシペードのトレーニングをしていたことになる。獣医兼蹄鉄工である彼の父親は、競走馬の装蹄をほとんど専門にしていた。若いムーアは父親の助手として働き、かなり以前から街中の移動でも、郊外への移動でも、父親の顧客に呼ばれて行くいろいろな所へヴェロシペードに乗って移動をする習慣があった。

1868年から、ムーアはパリ・ヴェロスクラブの会員だった。1868年5月31日のサン・クルーでのレースで初めて勝利した後、彼は勝利の数を自分の二輪車のスポークの数で数えていた。彼の戦術は実に単純で、1870年5月26日のヴェジネでのスプリント・レースではその習慣に従って、最後の周になってからしか競争相手を抜かなかった。ムーアは1869年に以下の3つのグランプリに勝っている。1869年6月28日のコニャックでの300フランのグランプリ、7月4日のヌブールでの160フランのグランプリ、7月25日のヴェジネでの150フランのグランプリである。

しかしムーアは敗戦も喫している。1869年6月13日、彼はプレ・カトランでのスプリント・レースでトリブーに敗れた。8月8日にはシャルトルでトリブーとカステラに敗れている。そしてパリのシャンゼリゼ大通りの「バスリエール・コンサート会場」で8月22日に行われたスプリント・レースではパリのエルネスト・ジャッケに負けた。

1869年7月18日のカルカソンヌでのレースでは、ムーアはパリの旗色を背負っていた。なぜならこの日はちょうどヴェロシペード見本市があり、それに出展していたパリを代表する3つの工房（ミショー・ペール・カンパニー、ターナー・カンパニー、カンパニー・パリジェンヌ）が賞金500フランのグランプリでムーアの勝利を期待していたからだ。好奇心にかられた観衆が県庁大通りのプラタナスの並木の下に設置された走路に侵入したため、幸いなことに大事には至らなかったが、何人かの選手の落車がこの迷惑事の結果となった。このときムーアだけが落車したときに顔に怪我をしたが、その傷は浅く、面倒なことにはならなかった。結局この日はムーアはどのレースにも勝てなかった。グランプリはカストルのマルク・ジュニアが獲得した。このように、ムーアの戦績にはかなりの敗北も含まれていた。

モレとカステラがパリ以外のところに賞金を稼ぎに行ったのに反して、ムーアはどちらかといえばパリに留まり、メダルを授与するだけの小規模なレースに勝つことで満足していた。ヴェジネで3つメダルを獲得したが、そのうち2つは1870年5月1日と26日に得たヴェルメイユ・メダル、1つは6月26日に得た金メダル、あとの2つの金メダルは7月3日にヌイーで、7月11日にブローニュ・シュール・セヌで得たものである。

ムーアは一度イギリスのウォルヴァーハンプトンでのレースに出場したことがある。1870年8月8日のレースで、750フランの賞金はパーミンガムのパーマーが獲得し、2着はロンドンのキーンであった。パリ

のムーアとターナーは初めのレースで優位に立ったが、彼らのヴェロスに事故が起こり、引き離されてしまい、結局期待は実現しなかった。

ムーアは幾つかの勝利を得ていたにもかかわらず、スプリント・レースではモレとカステラよりも劣っていた。彼の栄光はロードレーサーとして得られたのである。1869年11月7日のパリ〜ルーアンのロードレースで勝利しているのである。ムーアの1870年の戦争以降の消息は、モレとカステラよりも少しだけ分かっている。ムーアは1873年のリヨンでの国際選手権、1875年のパリでの国際選手権、1877年のトゥールーズでの国際選手権に勝った。また彼は1873年と1876年の1マイルレースにおいて2分58秒の新記録を樹立した。ムーアは競走馬の獣医として働き、後にサラブレッドの種馬を生産するラ・ボルド種馬牧場のオーナーになったようである。1904年、第1回自転車競技元選手会主催の晩餐会に参加した。そして祖国で1935年7月17日に亡くなった。

### (セ) 選手のランク付け

選手の順位をつけることは容易ではない。当時フランス選手権はなかったし、モレ、カステラ、ムーア、ルソーといったチャンピオンたちが会合うこともほとんどなかったからである。しかし、賞金獲得総額、グランプリでの勝利回数、スピードの3つの基準を用いて順位をつける試みはできるだろう。

まず初めに選手たちがどのくらいのスピードで走っていたかを見てみよう。1870年5月29日、ヴァンヌでモレは4500mのコースを10分で走った。時速27km/hである。ルソーは1869年12月19日にマルセイユで2400mを5分20秒で走り、同じスピードを出している。ムーアは1870年7月3日にヌイイーで2000mを4分25秒で走り、時速27.17km/hの自己最高をマークした。カステラは1869年6月27日にアヴィニオンで1000mを2分10秒で走り、時速27.69km/hだった。しかしこの4人の男たちのスピードが結局のところあまりにも近すぎるので、スピードによる順位は説得力がない。

すでに述べたが、1868年のトラックレースの結果はあまりよく分かっていない。ラウル・リシャールを信用して1868年のチャンピオンはモレということにしておこう。ラウル・リシャールはこれらの選手たちをよく知っていたに違いないし、当時は彼自身、選手だったからである。

しかし1869年と1870年のトラックレースの結果はよく分かっており、1868年から1870年間のフランスで行われた主要なレース結果のリストによって、選手の賞金獲得額も分かっている。このリストに従い、300フラン以上の賞金がついたグランプリ・レース（1869年には13回、1870年には7回）とその勝者のリストを作成した。こうしたデータをもとに作成された賞金獲得額とグランプリでの勝利回数に関する1869年の表を作成すると次のとおりになり、カステラが優位である。

選手	賞金 (単位: フラン)	グランプリ勝利回数
カステラ	2950	3
モレ	1225	3
ルソー	1150	1
ムーア	660	1

従って1869年のチャンピオンはカステラである。また、この表には1869年11月7日に行われ、ムーアが勝って、1000フランを獲得したパリ〜ルーアンのロードレースは入っていないが、ムーアはこのレースに勝ったということによって、1869年のロードレースのチャンピオンということになる。カステラとボビリエはこのロードレースで2位同着だった。

同様に1870年の表も作成してみると次のようになる。

選手	賞金 (単位: フラン)	グランプリ勝利回数
モレ	1750	3
ルソー	1500	2

カステラ	1160	1
ムーア	50	0

モレがグランプリでの獲得賞金額と勝利回数で1番だった。しかし1位から3位の3人は1869年12月19日にマルセイユで、1870年5月1日にブザンソンで、1870年5月8日にリヨンでそれぞれ対戦している。モレはマルセイユの1000フランのグランプリでルソーに敗れたが、モレはブザンソンの300フランのグランプリでルソーに雪辱している。このときにルソーは1000フランのグランプリでカステラをも破っている。1870年5月29日のアヴィニオンで、ルソーのシャルレに対する優位は明白だった。このとき、ルソーは100フランのスプリントと400フランのグランプリで2度シャルレに勝利し、「今日の名誉はルソーのもとに輝いた。同選手は大変エレガントなヴェロスマンであると同時に、力において勝っている。」と評された。これらからして1870年は1位ルソー、2位モレ、3位カステラ、4位ムーアということになる。

1868年から1870にかけてのこの4人の総合順位をつけてみよう。前記の2つの表の賞金額を合計すると、カステラが4110フランで1位、モレが2950フランで2位、ルソーが2650フランで3位、ムーアが720フランで4位となる。300フラン以上の賞金がついたグランプリの勝利回数によると、モレが6回で1位、カステラが4回で2位、ルソーが3回で3位、ムーアが1回で4位である。この4人は、4人だけで20回あったグランプリのうち14回を制している。これより1868年から1870までの総合順位をつけてみると1位モレ、2位カステラ、3位ルソー、4位ムーアとなる。

トラックレースでのチャンピオンたちの様子はこうしたものだった。しかし最初から人々は、「すべてのお祭りで、走ることを仕事とするパリのこれらのムッシュー」たちを批判していた。しかし彼らはほかに仕事を持っていた。従って彼らは職業選手とは必ずしも言えない。これらのチャンピオンはアマチュアの気持ちを持ち続けながら、自分たちの本職と同じくらい、またはそれ以上にレースでお金を稼いでいたのである。

### (ソ) パリ〜ルーアン間ロードレース

旅行者は、ヴェロシペードで遠くに行けることをすでに知っていた。残るは、実際に道路をたどってどのくらいの距離を、どのくらいの速さで行くことができるかどうかを明らかにすることであった。1867年12月にパリからヴェルサイユまでのロードレースがあったが、それ以来、人々はスペクタクル効果を最高潮に引き出せるトラックレースに熱中してしまった。ところがヴェロシペードはその性格そのものから、道路上を走るものだったのである。

#### (a) パリ〜ルーアン間ロードレースのスタート

1869年の秋、パリではヴェロシペードの製造が停滞の兆候を見せていた。カンパニー・パリジェンヌは、ヴェロシペードの利用を再び推進するために、1869年11月7日にパリ〜ルーアン間のロードレースを提案した。

ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌は1869年9月30日号でこのようなレースをすることの理由を説明している。「ヴェロスに乗らない人々の多くは、ヴェロスに乗るととても疲れと思っている。この人たちに実はその反対であることを証明しなければならない。そして正しい主張への同調者を集めなくてはならない。人は二輪車でとてつもない距離を走破でき、その疲れ方は歩行とは比較できぬほど少なく、ずっと短い時間で移動できることを証明しなければならない。実証された事実を提示されれば、一般の人々はヴェロシペードの本当の長所を知り納得するだろう。人々はためらうことなくヴェロシペードに力と時間の節約を要求することができるのだ。」

1枚のポスターがこのイベントを紹介している（写真61）：

「パリからルーアンまでのヴェロシペードによる大レース。カンパニー・パリジェンヌが提案するこのレースの開催日は、1869年11月7日です。」

1等賞：1000フラン、2等賞：サスペンション付きヴェロシペード、3等賞：金メダル、4等賞：ヴェルメイユ・メダル、5等賞：銀メダル。なお、銅メダルが24時間でコースを完走した参加者に授与されます。

集合は、ビュゴー大通り12番地のカンパニー・パリジェンヌの教習場に6時から7時まで。エトワール凱旋門の柵から7時にスタート。」<sup>53)</sup>

しかしジュルナル・ド・ルーアン紙はこの知らせを「完璧に想像上の思いつき」と紹介し、「われわれが好奇心に富んだ人々に出向かないようにと付け加える必要はない」と本気にしなかった。

走破する距離は123kmだった。パリの凱旋門からスタートし、帝国道182号線を通ってサン・ジェルマン・アン・レ、マント、ヴェルノン、ポン・ド・ラルシュを經由してルーアンのサン・ポール教会に至るコースだった。ここで2つの安全対策が講じられた。最初の対策は、スタート前にパリからルーアンまでのレース参加選手のために特別に作られた地図が全員に配られ(写真62)、これによって参加者に必要な情報が与えられたことである。2つめの対策は、道の分岐点に火がたかれ、参加者が躊躇なく正しい道を選べるように、たどるべき方向を示したことである。



写真61 パリ〜ルーアン間ロードレースの  
宣伝ポスター



写真62 パリ〜ルーアン参加選手用コース図

(ともに仏カルバドス県立公文書館保管『オリヴィエ・ド・サンデルバル』コレクション)

登録した者の何人かは行程の偵察をしたりさえしている。パスコー、ビオ、ジョンソン、シャン、カンテローヴはレースのある前の週にパリからルーアンまでの往復の行程をそれぞれ1日かけて見に行っていた。

競技規則で使えるヴェロシペードは事前に決められていた。すべてのヴェロシペードつまり二輪車、三輪車、四輪者、一輪車が認められている。しかし参加者は全行程にわたり唯一かつ同一のマシーンを使わなければならないので壊れたか、損傷を受けたヴェロスをよりよいマシーンと交換することはできない。しかし事故が起こったときでもヴェロスの性質を変化させることなく、行程から離れることなく、道路上で修理できるのなら、修理が認められる。その一方で次のような規則も決められていた。

※すべての外的援助、人力以外のあらゆる原動機を使用したときはレースから除外される。

※犬を連れてくることは許されない。

※参加者が仲間といっしょに、または団体で走行することは許されるが、完走すべきコース上でいかなる救助にも加わらないという条件が加わる。

※同一のヴェロスに2人乗りしたり、それ以上の人数が乗ったりしてはならない。



※ロープまたは鎖でお互いに引き合ってはならない。

ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌10月21日号はこのレースへの参加状況を次のように報告している。「現在まで受けた登録者数は約100人、そのうちの半分がパリからで、あとの半分が各地の県からである。」最終的には202人を数えたが、実際にレースに参加したのは120人だけだった。参加者は監視ポイントで行程カードに証印を押してもらわなければならなかった。このカードには通過時間が記されたが、競技規則で決められている監視ポイントは予告なしで変更されることもあった。参加者に警戒心を維持させ、不正行為へのいかなる逃げ道も残さないための措置で、しかも行程上のどこのポイントで通過がチェックされるか誰も知らなかった。この監視はレース委員会の管理のもとに行われたが、レース委員会のメンバーは、その決定の公正さを保証するための名が連なっており、その中にはR.オリヴィエ、グラン・ジャック（リシャル・レスクリッド）、E.パーズ、T.ド・サン＝フェリックス、H.ブロンドーの名を挙げることができる。

出発の日の最終指示はル・ヴェロシペード・イリュストレ誌上に掲載されていた。

「参加選手は11月7日曜日、朝6時から7時の間にカンパニー・パリジェンヌの事務所に行かなければならない。そこで参加許可カードと参加者がサインした行程カードを交換する。参加者は同時に識別票を受け取り、それを自分のヴェロシペードに固定する。

全員の集合場所はエトワール凱旋門のロータリーで、すべての参加選手はそこに7時前には到着していること。」<sup>54)</sup>

カンパニー・パリジェンヌの事務所で、参加者はサインをして、自分が使うヴェロシペードを見せる。スタートは遅刻者を待たずに告げられるが、これ以降に出発し、レースに合流することはできた。

レース当日、参加者が多いことから、予想以上に事前の手續に時間がかかり、予定の7時にスタートができなかった。パリ・ヴェロスクラブが催した第3回目の走行会に参加し、パリ〜ルーアン・レースにアマチュアとしてマントまで参加する100人ほどのヴェロスマンがいたことが出発時の混乱を引き起こす原因であった。

これらアマチュア選手たちはスタートの合図が待ちきれず、できるだけ早く出発したかった。ヴェロスマンたちの足の下で地団太を踏んでいた彼らのヴェロシペードのペダルは、彼らを少しずつポルト・マイヨの方に運んでいったので、見物人は彼らが出発したと思ひ込み、歓声を上げて彼らのあとをたどって押し寄せた。先頭にいた参加者がスタートの合図が告げられたと思うのにはこれで十分で、彼らはヌイイー大通りに飛び出していった。そのときは7時25分であった。

これより数分後に、レース主催者であるカンパニー・パリジェンヌのルネ・オリヴィエが最後の登録者とともにスタート地点に着いたが、彼らは参加者全員が自分たちを待っていないことに大変驚いた。こうして、正式のスタート時間は7時30分となった。

このスタート時の混乱とフライングを利用した参加者の中にはパスコー、ボン、ジョンソン、ピオがいた。しかしスタート時の5分の差はこの長距離レースの最終的な結果に決定的な影響を及ぼさなかった。

### (b) 雨天下、敷石道上での戦い

公式スタート時間に出発したジェームス・ムーアは、自分の主な競争相手に5分の遅れをとった。ムーアは従ってこれらの競争相手より速く走り、速く食べ、休息時間を短くしなければならなかった。雨が降っている中で、敷石道のあるパリからルーアンまでの戦いは熾烈を極めた。

エポヌの監視所(39km地点)をムーアは9位で通過し、1位のパスコーに15分遅れていた。マント(48km地点)で6位。彼はモレとその前の月曜日にプレ・カトランで彼を負かしたベレーを抜かしていた。12時に参加者のために食糧補給が行われた。委員会の手で道路沿いに設置された軽食堂で参加者は食事をし、気力を取り戻し、そしてレースを再開する予定であったが、参加者の大半は食糧と飲み物を持ってきていた。ムーアは冷たいものを飲むためにロニー(54km地点)で4分しか止まっていなかったことで、食事をするために15分も休止したカステラとボビリエを抜かすことができた。

「レースはひどい天気のもとに行われたが、レースの前も数日間雨が降った」とル・クーリエ・ド・リュール紙は書いている。参加者は全員、路面状態のひどさをこぼし、降り続けた小雨に痛めつけられていた。使用されたヴェロシペードには泥よけがついていないため、雨と跳ねから身を守るものは自分の服としてゴムマントか防水外套しかなかった。

ポニエール（61km地点）でジョンソンはここまで1位を守ってきたパスコーに追いつくことに成功した。ムーアは5分遅れの3位につけていた。敷石道のポニエールを通過した後、やはり敷石道のジュフォスがあるが、人がほとんどいない歩道に乗り上げるのは簡単である。ポール・ヴィエーズを横切り、かなり長い間鉄道線路沿いを走った後、敷石道のヴェルノンに着く。ヴェルノン（72km地点）通過後も、湿気の多い天気と泥だらけの道のため、ルーアンへ向かう帝国道の状態はよくならなかった。

「この最後の町を出ると、道はまっすぐに伸び、左側にビジー公園、右側に砲兵隊の兵舎がある。馬が道をよくこね回したとみえ、道はあちこちでへこんでいるというか、ひどい状態になっている。その向こうには敷石と碎石が交互に続く。しかし路肩に逃げ込むことができるが、あいにく路肩は少々狭い。それに、路肩には本来の場所を飛び出した敷石が転がっていることがままあり、ヴェロスの脅威となっている。」<sup>55)</sup>

ガイオンは町の道が全部敷石道で、その上を水の流れが横断しているところもある。流れの幅はほぼ3mで浅瀬を渡ることは難しくないが減速しなければならない。ガイオンではこうした一連の障害道が続いている。

ガイオンの手前でパスコーとジョンソンはムーアに1位の座を譲った。彼はガイオン（86km地点）では2位のカステラに3分の差をつけていた。ヴォードリュユ（102km地点）で監視委員会のメンバーは約3kmも続く急峻な坂の下に陣取っていた。

「ヴェロスマンたちがこちらに進んでくる様子はとても奇妙だ。坂の天辺のあたりからものすごいスピードで黒い一点が落ちてくる。彼らは脚を前フォークに乗せて、全速力で降りてくるが、そのうちの何人かはブレーキを取り外してしまっており、われわれには無謀に思われる。4時に最初の黒い点が現れる。10分後、ジェームス・ムーアが稲妻のように通過し、止まらずに踏切を越え、谷の中に消えていく。彼は一人である。」<sup>56)</sup>

ムーアが通過して10分後に二つ目の点が上の方に現れる。めまいがするようなスピードで転げ落ちてくる。アンドレ・カステラだ。全速で駆け抜ける。帽子を吹き飛ばされるが、それを拾い、瞬くうちに消えていく。15分が経過する。次にスピードは速いが、がっしりして、笑みを浮かべ、彼の前に行ったヴェロスマンほど熱狂的な感じを与えない大柄な男が急がず、ゆったりと現れる。ヴォワロン・ボビリエだ。彼はヴォワロンからパリまでの548kmをヴェロシペードで走って来ていたので、しっかりとトレーニングができていた。

沿道ではヴェロスマンたちを、「ブラヴォー！」という叫び声と、賞賛と励ましで迎えた。祝賀のしるしに、彼らが通過するときに空に向けて小銃を撃つ者もいたが、ヴェロスマンたちは疲れ果てているように見えた。パリ～ルーアン間の行程には多くの急な登り道があり、大概の場合ヴェロシペードを押しながら越えなければならなかったのである。5時を過ぎたところで、バックスキンの半ズボンとピンクのシャツがジョンソンの到着を告げた。しかし到着すると同時に役員腕の中に倒れた。彼は子どものように抱え挙げられ、寝かしつけられた。服を脱がし、体をこすった。温かいワインを与えると、ジョンソンは今日一日サンドイッチを2つ食べただけだと素直に白状した。ジョンソンが再び出発できる状態になったのは3時間後だった。そしてまたサンタドリアン（114.5km地点）で強制的に1時間の休息をさせられた。体の具合が悪かったからである。

これほど長いレースでは、途中でソリッドタイヤのゴムが外れたり、ペダルが外れたり、捻じ曲がったり、ランプが壊れたりするなどの小さな故障がたびたび起きた。ポン・ド・ラルシュ（107km地点）でシャッドのヴェロシペードが壊れ、ヴェロシペードを押し歩いてコースを終わらなければならなかった。

レースは11月の初めだったので夜の帳は早く下り、恐ろしいほど暗かった。参加者の大半が道を知らなかったことと、曇り空で路面がやっと見えるくらいだったこともあって、夜道に行くことは容易ではなかった。

特に下り坂では障害物につまずいて、頭を損傷する可能性もあり、全速力を出すことは不可能であった。ローマイエ、ベレー、モレが棄権した。ミス・アメリカは並外れた体力を擁しているのか、午後11時にボン・ド・ラルシュに着き、午前4時半にまた出発し、ルーアンに到着したのは6時20分だった。ミス・アメリカには、全行程を通じてターナー社のロウレー・B・ターナーが付き添っていた。

2人の女性がヴェルノンまでレースを続けたが、途中棄権せざるを得なくなり、ルーアンには鉄道を利用して到着した。しかし、彼女たちだけが鉄道を利用したわけではなく、不正行為を行ってレースを誤魔化すために鉄道を利用したと思われる参加者もいた。

### (c) ルーアンへの到着

レース参加選手はルーアンに到着しようとしていた。ムーアはガイヨンから1位に立ち、ゴールまでその順位を保つことになる。1位の選手の到着を迎えるためのすべての準備がなされていた。

サン・ポール教会の前のヴェニス風カンテラをともしたカフェが公式なゴールであった。ここでこのレースの主催者に協力するルーアン・ヴェロスクラブの代表たちは到着したヴェロスマンの姓名と、正確な到着時間を確認し、監視印が押された行程カードを受取することを担当していた。ゴールではヴェロスマンたちを翌日の月曜日の9時まで待つことになっていた。ほとんどの人たちはすべての予想を超えるスピードを出さない限り、勝者が夜の12時前に到着できるとは想像もしていなかった。

ところがムーアは最後の200mの敷石道を走り抜け、夕方の6時10分にゴールした。123kmを休息时间を含め、10時間40分で走破したことになる。平均時速は11.53km/hだった。「このように速く完走できたことは実に驚くべきことだ」とル・クーリエ・ド・リュール紙はびっくりしている。それに加え、ル・ヌーヴェル・ド・ルーアン紙によると、「ムーア氏は全然疲れたようには見えなかった。」

勝者が乗ったヴェロシペードの製造者であるジュール＝ピエール・シュリレーは、ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌に載せた広告でこのヴェロシペードの長所を褒めそやすことを怠らなかった。

「ボールベアリングの軸受け付きのヴェロシペード。すべての摩擦を80%低減。足で回された車輪は350から400回転する。J. ムーアが11月7日のパリールーアングランプリ・レースに使って、勝利したシステム。」

マシンの製造者がレースにおける勝利を宣伝の論拠に使ったのはこれが初めてだった。

6時25分、ムーアに遅れること15分でカステラとボビリエの2人が僅かな差でゴールした。彼らはスタート時間の違いを理由に、2着同着と見なすように要請した。2人は事前に2着と3着の賞金を分け合うことで合意していたのであるが、委員会はその要請に同意した。カステラが乗ったヴェロシペードの製造者は分からないが、ボビリエはグルノーブルのベリュイエ製40kgのヴェロスに乗っていたことが分かっている。

他の選手たちが顔は青ざめ、やせ、隈のできた目をして次々と到着した。ル・クーリエ・ド・リュール紙によると、何人かのズボンが破れていたという。選手全員にポンチが1杯ずつ振舞われた。ル・ジュルナル・ド・ルーアン紙が4着から10着までの選手名と到着時刻を発表した。4着はアンリ・パスコーで午後7時25分、5着はフェリックス＝ガストン・ビオで7時45分、6着はシャンテローヴで9時4分、7着はエドゥアール＝シャルル・ボンで9時15分、8着はジョンソンで9時50分、9着はヒントン・シャンドで10時43分、10着はユジェヌ・メイエで10時53分であった。

午前0時55分に到着したレミー・ラモンは14着だった。ラモンはヴェロシペードでパリに戻ったが、その他のパリの選手は全員鉄道を利用して帰った。ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌は「ルーアンからパリへの復路(8フラン40サンティーム)は選手の負担である」と予告していた。午前6時20分にゴールしたミス・アメリカは29着だった。ターナーは彼女と同時に着いたが30着とされた。

着順の確定には問題があった。ジョゼフ・ムニエは最初は8着とされたが、その後失格となった。その理由は極めて明快だった。

「ジョゼフ・ムニエはルーアンへの到着リストから自分の名が削除されたことに抗議している。再度言うが、この決定に関してわれわれはどうにもできない。レースの主催者にまで問題を上げなくてはならない。しかしわれわれはこの決定を正当化する事実を知っている。ジョゼフ・ムニエはガイヨンを別の選手の2時間後に通過した。

ところが、その選手よりも1時間前にゴールしている。37kmで3時間稼ぐのは途方もないことだ。大体、ムニエに先行した選手たちが全員一致して言っている。彼らを追い越した選手は誰もいなかったと。」

57)

11月8日の議事録によると、ルーアン・ヴェロスクラブは前日のレースを担当した。

「オリヴィエ氏はA. ヴィネー氏とブリュニエ氏、並びにレースの申し分のない運営に協力を惜しまなかったクラブのメンバーに感謝する。

詳細な報告がブリュニエ氏とペルナル・イザンク氏、ベランコントル氏、モレル氏、オノー氏によってただちに行われ、24時間以内にルーアンに到着したヴェロシペード乗りの名を公表するに違いないと思われるすべての新聞に伝えられる。

この選手たちの数は34人で、この中には1人の女性が含まれる。」<sup>58)</sup>

この34人は真に記念の銅メダルをもらう権利をもっていた(写真63&64)。また24時間以内に行程を完走した女性への特別賞があった。ミス・アメリカはこうして11月21日にパリのカンパニー・パリジェンヌの教習場で行われた受賞式のスターだった。「1人の名が拍手の嵐を巻き起こした。それはミス・アメリカという名だ。彼女は自分が獲得したメダルと100フランの特別賞を受取りに来ていた。まったく、アングロサクソンという人種はフランスより優位に立っているので、誇り高い雪辱を行わなければならない。」

11月28日、パリ・ヴェロスクラブは受賞者のために祝宴を開いたが、ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌がそのときの様子を次のように報告している。「数台の二輪車が隣の部屋に並べられ、この祭典の主要なオブジェはこれであると念を押していた。ソリッドタイヤで、後輪がとても小さいジェームス・ムーアの二輪車が、その名誉ある場所を占めていた。どこにでも顔を出すあの著名な広告業者が、この二輪車をテーブルの上に置くようにとむなしくも執拗に主張した。」

この二輪車は1870年4月19日に不幸なことが起こった。

「われわれは去る4月19日に起こった盗難について注意を促すように頼まれた。これはすべてのヴェロスマンに慎重を促すものである。株式取引所のそばのノートルダム・デ・ヴィクトワール街にほんの一時置かれたジェームス・ムーア選手のヴェロシペードが、抜け目のないすりによって持ち去られた。この二輪車が売りに出たら、差し押さえるようにお願いします。前輪の直径は1mで、後輪は50cm。これは(パリから)ルーアンまでのレースをしたあの二輪車である。車輪はソリッドタイヤである。ボールベアリングの軸受けがついたシュリレー・システムで、ヴェロスのフレームの裏に159の番号が記されている。」<sup>59)</sup>

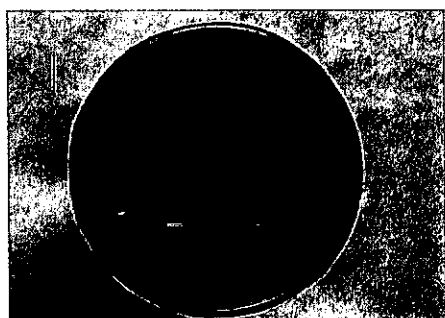


写真63 パリ〜ルーアン完走賞である銅メダルの表面 第11位のトリプーに授与された

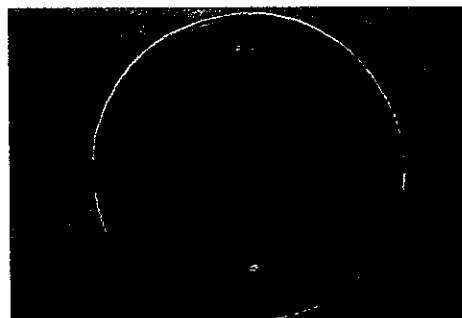


写真64 パリ〜ルーアン完走賞である銅メダルの裏面 第11位のトリプーに授与された

(ともに仏国立車輛博物館所蔵)

ジェームス・ムーアはヴェロシペードのロードレースでは万人が認めるチャンピオンであったが、1870年はパリおよびその周辺で幾つかの走路レースに出場することで満足し、地方で行われたロードレースに勝利を求めて行くことはなかった。

#### (d) パリ〜ルーアン・ロードレースの後

パリ〜ルーアン間のロードレースで得られた確かな成功は、他の主催者たちにロードレースを計画する励ましを与えた。1869年11月7日のパリ〜ルーアンのレースの後から1870年7月に始まった戦争の前までに、フランスでは計11のロードレースが開催された。

1869年11月21日、ブザンソン・ヴェロスクラブはブザンソンからボーム・レ・ダムまでのロードレース(32km)を開催した。ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌が次のように報告している。「参加選手は12人。天気はあまりよくなかった。道にはいろいろなところで石が転がっており、それをよけて通ることを余儀なくさせられた。9人のヴェロスマンがこの2つの町を隔てる32kmを完走した。」勝者はゼランバで、記録は2時間18分、2着は1分差のゲフ、3着は3分差のルブルトンだった。

1870年7月10日、ブザンソン・ヴェロスクラブはディジョンからブザンソンまでのもう一つのロードレース(95km)を開催した。この距離はパリ〜ルーアンに次いで長かった。プログラムはブザンソンで発行されていたル・フランシュ・コンテ紙とディジョンのル・ピアン・ピュブリック紙に掲載された。ディジョンからのスタートはサン・ピエール門で朝の5時に予定されていた。参加費は5フランで、勝者には100フランとヴェルメイユ・メダルが贈られる。プログラムにはその他の情報も載っていた。

「記念メダルがすべての選手に授与される。

監視ポイント：オークソンヌ、ドール、サン・ヴィ。覆面監視が全行程に沿って行われる。

スタート時に、選手はカードを受け取り、それに各監視所で通過時間が書き込まれる。

参加申し込みは参加料を添えて7月18日金曜日までにブザンソンのヌーヴ街9番地、A. デュボワ宅まで郵送のこと。

アレーヌ門の旗を掲げた柱がゴール。」<sup>60)</sup>

このレースには14人が参加したが、勝者はシャトー・ゴンティエのアルベール・ローマイエだった。ローマイエはオークソンヌ(32km地点)を1時間25分、ドール(48km地点)を2時間20分、サン・ヴィ(76km地点)を4時間9分で通過し、ブザンソン(95km地点)に5時間20分後に到着した。最終順位は1着はローマイエで5時間20分、2着はゲフで22分差、3着はアントワヌで1時間24分差、4着はジャクトーで1時間48分差、5着はデルマリーで2時間6分差、6着はビュロで2時間19分差、7着はステケルで2時間20分差、8着はデュボワで2時間49分差だった。監視員たちは9着以降の選手たちの通過を監視できなかった。ヴェロシペードにさまざまな故障がおき、数人の選手の到着を遅らせたからである。

1869年12月12日、ルーアン・ヴェロスクラブはルーアンからラ・ブイユまでのロードレース(15km)を開催した。ル・ジュールナル・ド・ルーアン紙は次のように書いている。「われわれはボイエルディユ大通りからスタートすると報じたが、交通を妨げる群集で混雑したため、選手たちはカン大通りから朝の9時25分に出発した。1着と2着は2車身の差でゴールした。」勝者は14歳のウィリアム・バデュエルで、1時間23分だった。2着は同タイムのオブレック、3着はフラン克蘭・バデュエルで6分差だった。

ブローニュ・シュール・メールのヴェロスクラブは、1870年1月16日にブローニュ〜サメール間往復レース(36km)を開催した。20人が参加申し込みをしていたが、実際に参加したのは6人だけだった。悪天候に多くの選手が恐れをなしたせいだった。前日が土砂降りの雨だったため、やる気が萎え、棄権したのだったとル・ヴェロシペード・イリュストレ誌がコメントしている。このレースではベルヴァレットが2時間45分で勝ち、2着は3分遅れのモルー、3着は30分遅れのアダンだった。

1870年7月17日、ボーケール(ガール県)のヴェロスクラブは、アヴィニオンからタラスコンまでの

レース（22km）を開催した。出発はボナパルト門から、午後5時で、14人の選手が150フランの賞金を獲得しようと戦い挑んだ。このレースはとても素晴らしく、参加者同士が激しく競い合い、すごい人数の見物人がスタートとゴールに集まった。

トゥールーズのヴェロスクラブは地方で最も活気のあるクラブだった。このクラブは5つのロードレースを開催した。1870年1月2日、トゥールーズ～カスタネ間往復レース（17km）では、トゥールーズのレオタール体育館館長だったマルティエが48分で勝った。2着は1分30秒差のタンジ、3着は1分50秒差のフォール、4着は3分差のド・グリマル、5着は3分20秒差のクレマン・アデルだった。

2月6日、トゥールーズとバジエージュ間往復レース（45km）でもまたマルティエが勝った。雨で水浸しになった道は走行を極端に困難にしたとル・ジュルナル・ド・トゥールーズ紙が報じた。順位は1着はマルティエで3時間、2着はド・グリマルで17分30秒差、3着はフォールで41分差であった。

3月27日、トゥールーズ～ヴィルフランシュローラゲ間往復レース（63km）が15人登録した選手の中の10人で戦われた。勝者は1859年に空中ブランコを発明したジュール・レオタールで、63kmを3時間39分で走った。2着は19分差でタンジ、3着は19分5秒差でフォール、4着は35分差でアデル、5着は53分差でマルティエだった。

4月17日、トゥールーズのヴェロスクラブの会員だけで行われたトゥールーズ～バジエージュ間往復レース（43km）では、スーラが勝ち、2着はシブラだった。

5月8日、トゥールーズ～カラマン間往復レース（54km）ではまたレオタールが勝った。ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌によると、乾燥した天気で起伏が多く、道路の状態は中くらいで、埃が多かった。順位は1着はレオタールで3時間9分、2着はL. タンジで2分差、3着はフォールで11分差、4着はマルティエで14分差。この2回目の勝利に喜んだジュール・レオタールはアデルに次のような手紙を書いた。「1870年5月16日、トゥールーズにて。素敵なアデル・クレマン!!! ソリッドタイヤ2本をすぐにお願ひします。1つは95cmの車輪用。もう1つは75cm用です。お元気で。敬具 J. レオタール。」

パリでも1870年4月3日にヴェロシペード普及協会が開催したパリ～ヴェルサイユ往復ロードレース（30km）があった。パリジャンなら誰でも知っているコースでしかも1時間45分で完走できるので、ヴェルサイユとパリを結ぶ2つの鉄道とまったく同じスピードになる。鉄道より良いのは、事故がないことである。順位は1着はボンで1時間45分、2着はローマイエで5分差、3着はロペールで8分差であった。

1870年に開催されたこれらのロードレースでのスピードは平均時速約17km/hだった。パリ～ヴェルサイユ往復ロードレースの勝者ボンは30kmを1時間45分で走り、時速17.14km/h、トゥールーズ～ヴィルフランシュ～ローラゲ間往復レースの勝者レオタールは63kmを3時間41分で走り、時速17.10km/h、ディジョン～ブザンソンレースの勝者ローマイエは95kmを5時間20分で走り、時速17.81km/hだった。これらの選手は、道路状態の悪さと当時のヴェロシペードの機械効率の低さを考慮に入れるならば、かなり速く走ったと言えるだろう。これらのスピードが彼らに対して尊敬の念を起ささせずにはいられなかったのである。

こうして、パリ～ルーアンのロードレースの後、すべてのロードレースが各地のヴェロスクラブによって開催された。大体、祭典組織委員会自分たちの町の中だけで行われる走路レースとは反対に、ロードレース、つまり町から町を結ぶレースを主催することにたいして関心を持っていなかった。かくしてロードレースによって各地のヴェロスクラブは、ヴェロシペードによるレースの主催者としての立場を強化することが出来るようになったのである。

ヴェロシペードは3年余りで大衆からの幅広い人気を獲得し、ヴェロシペード・レースというまったく新しいスポーツを出現させた。

1868年5月は、パリ・ヴェロスクラブの誕生とミショー社の設立とサン・クルーでのヴェロシペード・レースが重なりあって記憶に焼き付けられた。この3つの出来事にはオリヴィエ兄弟の影響が容易に見て取れ

る。さらに加えて、カンパニー・パリジェンヌの社長であったルネ・オリヴィエが最初の本格的なロードレースであるパリ〜ルーアン間のレースを企画したのである。オリヴィエ兄弟は従って単なる製造者であることに満足せず、ヴェロシペードの普及に多大な努力を払ったのである。それはおそらくスポーツに対する情熱がそうさせたに違いないが、たぶん営業戦略、換言すると、期待される宣伝効果を狙ったのであったのだろう。

ヴェロシペード・スポーツはこうして、一般的には祭典組織委員会が主催するトラックレースと、主に各地のヴェロスクラブが主催するロードレースがともに誕生したが、後者の役割はときとともにますます重要になってくる。また一方で、勝者に対する崇拜の念が生まれ、人々はモレを、カステラを、そしてムーアを褒めそやした。

現在、われわれは、スポーツ的観点から、後にルイ・ボンヌヴィルの本の題名が示したように、自転車は《フランス生まれの息子》であると断言することができる。これ以降、ヴェロシペード・レースはヨーロッパ各地で開催されるようになり、特にベルギーとイタリア、イギリスでよく行われた。

## 5. 終わりに

1869（明治2）年も秋に入ると流行は廃れ、多くのメーカーが倒産或いは解散するが、1870（明治3）年7月19日に普仏戦争が始まると、フランスでのミショー型の製造は完全にストップする。ミショー・ペール&カンパニーは1870年3月に戦争を待たずに多額の負債を抱えて倒産してしまった。戦後のミショー一家では息子たちが頑張るが、すべてがうまくいかず、貧困の中で全員が亡くなった。1882（明治15）年、次男エルネストが41才で亡くなる。<sup>61)</sup> 翌年の1883（明治16）年1月9日、ピエール・ミショーは、パリのビセートル救済院で逝去。<sup>62)</sup> 享年69才であった。1894（明治27）年9月30日、ピエールの生まれ故郷であるパール・ル・デュックでミショー記念碑の除幕式が行われた（写真65）。それは、ドラ

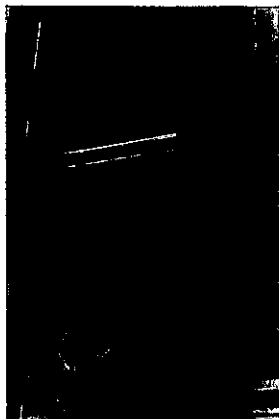


写真65 ミショー記念碑（パール・ル・デュック） 1894年9月30日に建立されたイス男爵の記念碑が建てられてからちょうど1年後であった。これらのイベントと前後して、自転車の歴史に対する関心が高まり、ペダルの発明に関する議論が戦わされ、更に、セレリフェールをはじめとする数々の作り話がいつのまにかできあがってしまったということは、『1. はじめに』で述べたとおりである。

普仏戦争後のオリヴィエ兄弟についてであるが、弟のルネは馬車の事故で32才の若さで亡くなるが、<sup>3)</sup> 兄のエメは生涯をまっとうし、1919（大正8）年に亡くなった。<sup>4)</sup> 2009年の4月の復活祭に、1865年に行われたオリヴィエ兄弟による世界最初のサイクルツーリングのゴール地点（オリヴィエ兄弟の父親の家があったアヴィニオン郊外のル・ポンテ）で、オリヴィエ兄弟のこの偉業を記念して、記念碑が建立される予定である。今まで殆ど知られていなかったために、正当に評価されなかったオリヴィエ兄弟の功績に対する再評価への第1歩といえよう。

最初の自転車は貴族の遊び道具であったため大変高価であった、という解釈は、ド・シブラック伯爵、従って貴族がセレリフェールを発明したという作り話の上に成り立っているにすぎない。ドライジーネにしてもミショー型にしても、自転車は貴族の遊び道具では決してなく、始めから手頃で安価な交通手段であった、とい

うのが筆者の長年にわたる文献や公文書を調べてきた中で感じた正直な感想である。今後は、その「感じ」を価格の比較検討等の分析を通して実証していかなければならないと考えている。

この作り話に関する問題で間違いを犯してきたのは、従来の自転車史を疑うことなく、そのままコピーしてきた自転車史の著者や既に述べた国公立博物館だけではない。欧米諸国でも、特にフランスとイギリスの自転車産業界は、自国の利益を守るためには、自転車の歴史を歪めることにためらいを感じなかったのではないだろうか。マクミラン型の自転車にはイギリス自転車産業界の、そしてメイヤーの自転車にはフランス自転車産業界の影の支援があるのではないかと感じたことは1度や2度ではない。しかし、この種の「感じ」では歴史は成りたっていないことはわかっている。自転車の価格の問題と共に、今後の研究の最重要課題の一つとして、実証していかなければならないと覚悟している。

ヴェロシペードがフランスで大流行したのは、日本でいうと王政復古から明治維新を経て、版籍奉還までの時代であった。まさに激動の時代であったので、それどころではなかったかもしれないが、最近のNHK大河ドラマで話題になった天璋院（篤姫）はミシンやフォトグラフィを知っていたという。ひょっとしたらヴェロシペードのことも噂なりで聞いていたかもしれない。当時日本にも伝来した可能性は無きにしもあらずであったので、何等かの史料が見つかることをひそかに期待している。最近では、堺の自転車博物館サイクルセンターの中村氏がニューサイクリング誌に自転車の歴史に関する記事を掲載されている。<sup>65)</sup> これから日本でも、その方面に関する研究が盛んになるのを願ってやまない。その意味では、著者の卒論の全訳が待たれるところである。というのは、それによって、日本に入ってくるまでの背景がよりよく理解できるであろうからである。最後に、著者の論文の訳（第3部。ヴェロシペード・レース）を担当してもらった野崎三郎氏（フランス在住通訳翻訳家）と、2枚の貴重な写真を提供してくれたステルバ氏（チェコのプラハ在住で、アンチーク自転車コレクター）に心からお礼を申し上げる。

#### 注釈（ノート）。

- 1) KOBAYASHI Keizo, *Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870, Mythes et réalités*. 1993, 406 p. 小林恵三著『ドライジーネとミショー型の歴史』。1817（文化14年）年～1870年（明治3）年。虚構と現実。出版後援者自転車文化センター（東京）。この本は1990年4月に、ジャン・テュラー教授の指導のもとに、パリの高等研究院第4課『歴史学と文学』に同院卒業証書取得のために提出された論文全文である。論文のテーマは『ドライジーネとミショー型の歴史、1817（文化14年）年～1870年（明治3）年、虚構と現実』である。
- 2) BAUDRY DE SAUNIER Louis. *L'histoire générale de la vélocipédie*. Paris, 1891.
- 3) BONNEVILLE Louis, *Le vélo, « fils de France »*. Nice, 1938
- 4) 鳥山新一。『すばらしい自転車』。東京、昭和48（1973）年。
- 5) 佐野裕二。『発明の歴史。自転車』。東京、昭和55（1980）年。
- 6) SERAY Jacques, « *Naissance de la vélocipédie et d'une polémique* » in *Cyclisme-Magazine*, avril 1976, p. 17-21.
- 7) *Badwochenblatt für die Grossherzogliche Stadt Baden*, 1817年7月29日。
- 8) RAUCK Michel, *Karl Freiherr Drais von Sauerbronn. Erfinder und Unternehmer (1785-1851)*, 1985, p. 31.
- 9) LESSING Hans-Erhard, *Automobilität*, 2003.
- 10) *Le Courrier du département du Bas-Rhin*, 1818年3月17日。
- 11) バーデン大公国公文書館所蔵、1817年11月8日付け書簡（236/6735、29ページ）。
- 12) バーデン大公国公文書館所蔵。ドライジーネのカタログ: Die Laufmaschine des Freiherrn Karl von Drais（236/6735）。



- 13) オーストリア国立公文書館。商業委員会1817年11月議事録。1238号。F o l. 706-713.
- 14) 仏語版ドライジーネの特許。1818年2月17日取得。仏特許庁所蔵。
- 15) *Le Courrier du département du Bas-Rhin*, 1818年4月14日。
- 16) *Journal de Paris*, 1818年4月6日。
- 17) *Journal de la Côte d' or*, 1818年8月25日。
- 18) ニセフォール・ニエプス博物館(シャロン・シュール・ソーヌ)所蔵。MC2、クロード・ニエプスからニセフォール・ニエプスに宛てた書簡、1818年11月19日。
- 19) STREET Roger. *The Pedestrian Hobby-Horse at the dawn of cycling*. Christchurch (England), 1998.
- 20) Alnwick Castle, Alnwick, Northumberland (イギリス)。
- 21) パリ市公文書館所蔵、パリ商業裁判所(D1.P4.746)、土地台帳備忘録(1862年、シテ・モンテーニュ)。
- 22) ジュール・オリヴィエ(オリヴィエ兄弟の父)日記、1865年9月1日。
- 23) 大津幸雄、オーディナリーに乗った最後の将軍  
<http://www.eva.hi-ho.ne.jp/ordinary/JP/ordinary/index2.html>
- 24) *Le Petit journal*, 1868年6月2日。
- 25) 仏カルバドス県立公文書館保管、『オリヴィエ・ド・サンデルバル』コレクション。
- 26) パリ市公文書館所蔵、パリ商業裁判所(D32.U3.49)、会社設立登記簿。
- 27) パリ市公文書館所蔵、パリ商業裁判所(D11.U3.669)、会社倒産記録N°13512。
- 28) グルノーブル市公文書館、市条令集第10巻、1868年9月10日付け市条令。
- 29) *Journal de Die et de la Drôme*, 1869年7月18日。ドローム県立公文書館、シュバさんの死亡証明書、1869年7月11日。
- 30) *Journal de Vienne*, 1868年12月27日。
- 31) *The Times*, 1869年6月30日。
- 32) *Le Journal de Marennes*, 1869年2月4日。
- 33) *Le Salut public*, 1869年5月21日。
- 34) *Les Echos de Nice*, 1868年10月1日。
- 35) *The Times*, 1869年2月19日。
- 36) *L' Union*, 1868年5月3日。
- 37) *Journal de Rouen*, 1868年9月14日。
- 38) 仏オート・ガロンヌ県公文書館所蔵(13M85)。1869年5月17日に承認されたトゥールーズのヴェロスクラブの定款。
- 39) 仏ドローム県公文書館所蔵(M2088bis)。1868年3月12日に承認されたヴァランスのヴェロスクラブの定款。
- 40) 仏ヴォークリューズ県公文書館所蔵(4M93)。1868年11月20日に承認されたカルパントラのヴェロシペードのヴェロスクラブの定款。
- 41) *Le Vélocipède illustré*, 1870年7月7日。
- 42) *Le Vélocipède illustré*, 1869年9月2日。
- 43) *Le Vélocipède*, 1869年5月15日。
- 44) *Le Conciliateur de Vaucluse*, 1869年4月4日。
- 45) *Le Courrier de l' Aude*, 1869年7月22日。
- 46) ル・ヴェロシペード・イリュストレ誌、1870年8月4-7日号。エルネスト・ルグヴェはパリ生ま

れの作家（1807-1903）、アカデミー・フランセーズ会員。

- 47) *Le Courrier de l' Aude*, 1868年11月12日。
- 48) *L' Indépendant rémois*, 1869年9月14日。
- 49) *Le Petit marseillais*, 1869年4月25日。
- 50) *Le Vélocipède illustré*, 1869年12月26日。
- 51) *Le Méridional*, 1869年6月30日。
- 52) *Le Vélocipède illustré*, 1869年11月7日。
- 53) *Chronique de Rouen*, 1869年11月7日。
- 54) *Le Vélocipède illustré*, 1869年11月7日。
- 55) *Le Vélocipède illustré*, 1869年10月14日。
- 56) *Le Vélocipède illustré*, 1869年11月11日。
- 57) *Le Vélocipède illustré*, 1869年11月18日。
- 58) PETITON C., *Histoire du Véloce-Club Rouennais*. 1896.
- 59) *Le Vélocipède illustré*, 1870年4月24日。写真59参照。
- 60) *La Franche-Comté*, 1870年6月30日。
- 61) パリ公立病院公文書所蔵、ラエネック病院死亡記録簿（1882年）。
- 62) ジャンティイー（パリ南郊外）市役所戸籍課（死亡証明書）。
- 63) *Le Petit marseillais*, 1875年7月8日。
- 64) マルセーユ市役所戸籍課（死亡証明書）。
- 65) 中村博司。『自転車の歴史1. 自転車の誕生。ドライジーネとボーンシェーカー』。ニューサイクリング誌、2003年2月号（N° 468）、48～53ページ。

#### 参考文献目録。

- BAUDRY DE SAUNIER Louis. *L' histoire générale de la vélocipédie*. 1891.
- BONNEVILLE Louis. *Le vélo, « fils de France. »* 1938.
- CLAYTON Nick. *Early Bicycles*. 1994.
- DURRY Jean. *La véridique histoire des géants de la route*. 1973.
- HERLIHY David. *Bicycle: the history*. 2004.
- JEANES Richard Walter. *Des origines du vocabulaire cycliste français*. 1950.
- KOBAYASHI Keizo. *Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870, Mythes et réalités*. 1993.
- LAWRENCE Scotford. *Joseph Roux and the Course de velocipedes; le depart. 1869*. 2007.
- LESSING Hans-Erhard. *Automobilität*. 2003.
- MARINONI Auguste. « La bicyclette » dans un livre édité sous la direction de Ladislao RETI, *Léonard de Vinci*. 1974.
- Musée d' Art et d' Industrie de St.-Etienne. *Le velocipede, objet de modernité, 1860-1870*. 2008.
- POYER Alex. *Les premiers temps des velocipedes*. 2003.
- RAUCK Michel. *Karl Freiherr Drais von Sauerbronn. Erfinder und Unternehmer (1785-1851)*. 1985.
- REYNAUD Claude. *Le Vélocipède illustré... et déjà de la bicyclette!*. 2008.
- RITCHIE Andrew. *King of the road*. 1975.
- SERAY Jacques. « Naissance de la vélocipédie et d' une polémique » in *Cyclisme-Magazine*, avril 1976, p. 17-21.
- STREET Roger. *The Pedestrian Hobby-Horse at the dawn of cycling*. 1998.

鳥山新一。『すばらしい自転車』。昭和48（1973）年。

佐野裕二。『発明の歴史。自転車』。昭和55（1980）年。

小林調査報告書（自転車文化センター、東京）。

第56回（昭和59年2月度）報告書。『ドライス男爵とドライジーネ』。

第66回（昭和59年12月度）報告書。『ニエプスの自転車』。

第78回（昭和60年12月度）報告書。『オリヴィエ兄弟とミショー車』。

第103回（昭和63年1月度）報告書。『ピエール・ミショーの略歴』。

---

K o b a y a s h i   K e i z o   財団法人日本自転車普及協会   パリ駐在員



平成20年度

---

自転車文化センター研究報告書 第2号

---

2009年3月

編集・発行 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

---

(無断転載を禁じます)



財団法人 J K A

<http://keirin.jp>

競輪補助事業

<http://ringringkeirin.jp>

