

自転車をとり巻く環境

2 ママチャリと社会との関わりの歴史



谷田貝 一男
YATAGAI Kazuo

財団法人日本自転車普及協会
自転車文化センター学芸員

街中には、シティ車やスポーツ車、コンパクト車まで様々な種類の自転車が走っている。その中には多くの人から「ママチャリ」と呼ばれている自転車があり、日本において最も身近な自転車ではなからうか。ママチャリの誕生と発展はどのような過程を経て、またどのような功罪をもたらしたのだろうか。

ママチャリとはどんな自転車か

JIS(日本工業規格)では自転車の形式や利用目的に応じて名称を定義している。その他に自転車統計要覧や販売用カタログにも様々な名称が使われているが、いずれにも「ママチャリ」という言葉はない。これに近い名称として軽快車、シティ車、タウンサイクル等が使われているが一般的ではなく、またこれらの言葉がママチャリと同義語であるのかという疑問が生じる。そこで改めてママチャリとはどのような自転車か見直してみる。

フレームの形式別に利用する人を街で見ると、スタガード形を中心に平行形、ミキスト形を10~20代の人たちが利用している姿は目にするが、特に30代以降の女性が利用している姿はあまり目に見えない。これに対してダブルループ形やL形・U形は年代・性別を問わず利用している姿を目にする。また、スタガード形等は前輪にカゴが設置されているが後輪に荷台がないものが多いのに対して、ダブルループ形等は前輪のカゴの他に後輪に荷台が設置され、そこにもカゴを搭載しているものが多く、近年ではカゴの代わりに幼児用のイスを搭載しているもの

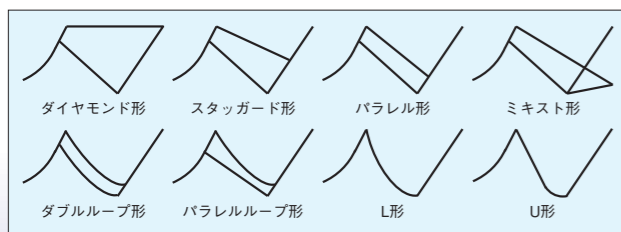


図1 フレームの形によるさまざまな自転車の形式

も増えている。スーパーマーケットの駐輪場に停めてある自転車の多くがダブルループ形やL形・U形であるが、これらの形式は自転車通勤やちょっとした距離を走って楽しむツーリング等には利用されていない。

そこで利用目的や自転車の形式を考慮に入れて、ママチャリを次のように私的に定義してみた。「30代以降の女性が乗っても安定走行ができ、かつ主として買い物に利用するための短距離用のダブルループ形やL形・U形の24~26インチ自転車。幼児を1~2人乗せることができる自転車を含む」。

本稿ではこの定義に基づいたママチャリについて考察する。

ママチャリ誕生の背景

昭和20年代後半から自転車業界は新規需要や輸出台数の減少、エンジン付きバイクの拡大等によって厳しい状況に追い込まれていた。

こうした経営環境を打開するための手段の一つとして、新たな女性用自転車の開発販売を昭和31年から始めた。これが現在のママチャリ誕生の第一歩であった。それまでの女性用自転車は重心が高く、重さは22~26kgで利用者は10代後半が中心であった。このため自転車に乗ることの出来る女性の割合は20代前半でも68%しかなく、しかも実際に利用している女性はその中の25%、主婦に限っては20%で女性用自転車の所有率は全国平均で8.4%に過ぎなかった。そこで自転車メーカー各社は20代の主婦を対象にした製造販売で新たな層の開発を行い、全体の保



写真1(左) 昭和26年の大利根号。重さ23kg、地面からループ部までの高さ50cm、ハンドル装着部の長さ23cm、サドル装着部の長さ52cm。当時の女性の体形と体力を考えると特に30代以降の女性には乗りにくかった。前カゴは付いていない(自転車文化センター所蔵)
写真2(中) ママチャリの元祖といえる昭和31年のスマートレディ。重さ21kg、地面からループ部までの高さ41cm、ハンドル装着部の長さ12cm、サドル装着部の長さ42cm。大利根号と同じ26インチであるが重心が低く、足を高く上げなくても乗ることができる他、前カゴが付いている。定価13,500円は当時の自転車の価格としては廉価で、しかも12回の月賦販売であった(山口自転車カタログより)
写真3(右) 昭和35年頃の花嫁道具として洗濯機、ミシンと共にスマートレディが入っている(自転車文化センター所蔵)

有台数の底上げをめざした。販売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た。こうして誕生した一台がママチャリの元祖でもある「スマートレディ」という自転車であった。

重心を低くするためにサドルとハンドルの位置を下げ、足を高くあげなくても乗れるようにフレームのループ部の高さも低くした。さらに取り外しができる買物カゴをハンドルの前に取り付けただのである。これが人気を呼んで当時の自転車界のベストセラーとなり、このときから別売りのカゴを取り付ける人が増加し、自転車の付属品の必須アイテムになっていった。昭和37年には54%の花嫁が自転車を花嫁道具の中に入れていたという調査結果も出た。

このような乗りやすく使いやすい自転車の開発はその利用対象者を男性まで広げ、結果として昭和34年からフレームが女性用の平行ループ形の他、性別を問わないスタガード形も増加を始めた。かつて男性のほとんどがダイヤモンド形を利用していたのが、昭和39年には平行ループ形あるいはスタガード形を利用する男性が65%に達した。

ママチャリの発展

昭和41年頃、ヨーロッパで車輪の小さい大人向けの自転車が流行していたことが影響して、18~22インチのミニサイクルと呼ばれる女性を中心とした大人向け自転車が登場した。生産台数も昭和42年の4万台から高度経済成長と共に急増し、昭和48年には280万台、全車種(子ども車を除く)の40%を占めるまでになった。このため、従来の26インチ平行ループ型の生産台数は昭和40年代を通じて大きく増加することがなく、60万台から110万台で推移していった。

このミニサイクルはフレームが1本の深下がりループ形になっている。フレームが1本であるため、2本の平行ループ形よりも乗り降りの際の足の上げが小さくて済む。またハンドルがハイアップ形であるから、従来よりも容積の大きい前カゴの設置が可能となり、後輪の上に付いている荷台の高さも低くなるので荷物の積み下ろしが楽になる。こうした理由から乗り慣れていない女性や主婦を中心に、30代以降の女性の51%がミニサイクルを利用するようになった。

ところがミニサイクルはフレームが1本のため、車体の強度を確保する上で太さや肉厚を大きくとらざるを得ず、重量はそれまでの26インチ平行ループ型自転車とほとんど変わらない。また、ミニサイクルはハンドル取り付け部やサドル取り付け部の長さが26インチ平行ループ型自転車より長いので、腕や腰の力が弱くなっている30代以降の人には運転する際のバランスをとるのが難しい。これらの理由で昭和45年頃から30代以降の女性の多くは、ミニサイクルから従来の26インチ平行ループ型自転車へ移行していった。一方、10~20代の女性に的を射たミニサイクルが登場し、おしゃれで流行の先端をい



写真4 昭和47年の女性向け自転車。左が26インチ平行ループ型、右が22インチミニサイクル。車輪の大きさとフレームの形状が異なる他は大きな違いがない。現代のママチャリはサドルの下に付いているピンを使ってサドルの高さを調整することができるが、この装置の装着はミニサイクルが最初である(日米富士自転車カタログより)



写真5 昭和50年頃に現代のママチャリが完成した。左から22インチ、24インチ、26インチでメーカーはサイズに関係なくミニサイクルと称しているが、いずれもママチャリそのものである(ブリヂストンサイクルカタログより)

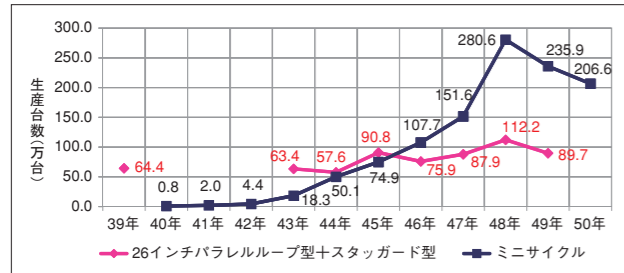


図2 昭和40年代における女性用自転車の生産台数の推移。26インチパラレルループ型に増減はないのに対して、ミニサイクルは著しい増加で昭和48年には全車種の40%を占めた(『自転車統計要覧』第12版 自転車産業振興協会 1978年)

く自転車として、彼女たちの人気を得ることになった。こうして昭和40年代後半になると、女性向けの自転車はパラレルループ形でサドルの高さ固定の26インチと、20～22インチのシングルループ形でサドルの高さ調整が容易なミニサイクルに二分されることになった。

ママチャリの完成

昭和48年に勃発した第4次中東戦争を契機に起こったオイルショックの影響で、日本の消費が急速に低迷期に入り、自転車の生産台数も前年比で昭和49年は82%、昭和50年は63%に急激な減少を示した。この状況下で24インチの新しい女性用自転車が登場した。フレームの形状がそれまでは1本のループもしくは2本で上部がループ、下部が直線であるパラレルループ形と呼ぶものが、現在と同じ2本ともループのダブルループ形に変化したのである。ここから26インチパラレルループ型自転車とミニサイクルの統合が始まり、さらに両自転車の融合が進むと、機能・形状にほとんど差がなくなり、昭和50年のカタログには、車輪径の違いに関係なく女性用

自転車はすべてミニサイクルと呼ぶものもあった。ここでママチャリの定義「30代以降の女性が乗っても安定走行ができ、かつ主として買い物に利用するための短距離用のダブルループ形やL形・U形の24～26インチ自転車」が完成したといえる。

ママチャリ発展による功績

女性、特に主婦の日常生活と密接に関係しながら、日本独自の自転車として発展してきたのがママチャリであるから、その誕生以前は30代以降の女性や60代以降の男性は自転車を利用することが非常に少なかった。それがママチャリの登場によって性別年齢を問わず、誰もが簡単に利用できるようになったのである。また、スポーツ車と比べて価格が安価で安定していることも普及に貢献した。こうして自転車が買物や通勤通学等の日常生活に欠かせない存在になったことが、ママチャリの最大の功績であるといえる。

ママチャリ発展によって生じた社会問題

ママチャリの増加と低価格化によって二つの社会問題が発生した。

① 放置自転車問題

昭和40年代を通じて大都市圏を中心とする居住地の郊外化により、鉄道の駅から先の主たる交通手段としてのバスの重要性が増していったにも関わらず、路線や運行本数等が不足し、道路整備の遅れとモータリゼーションの進行による渋滞の恒常化がバスの定時運行の効率低下をもたらした。これに加えて相次ぐ運賃の値上げが利用者のバス離れを促し、その代替交通手段として自転車、特にママチャリの

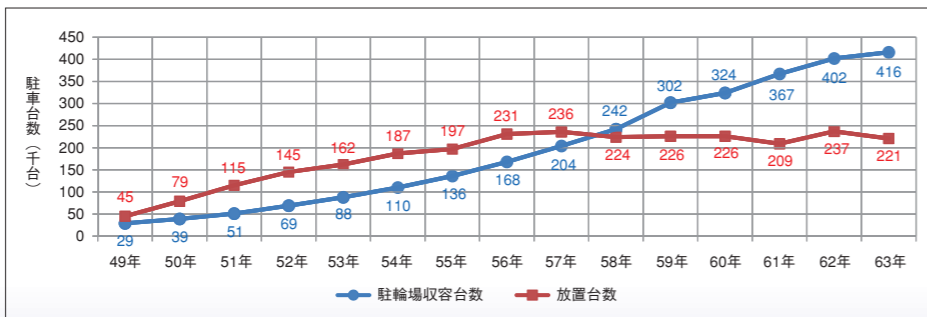


図3 昭和50～60年代の東京都における駐輪場収容台数と放置自転車台数の推移。昭和55年に駐輪場対策のための法律が施行されたことにより、昭和58年以降現代まで駐輪場収容台数が実駐輪台数を上回っている(東京都における駅前放置自転車対策 東京都生活文化局 1985年)

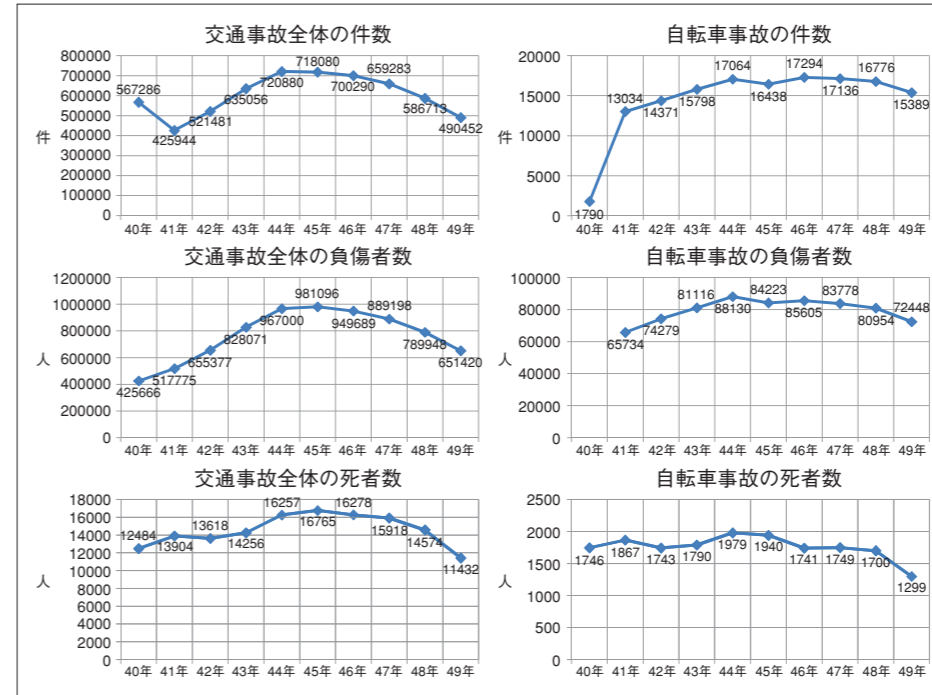


図4 昭和45年に自転車の歩道走行が認められたことにより、交通事故全体の件数・死者数・負傷者数は大きく減少したが、自転車事故の件数は変わらず、死者数・負傷者数の減少傾向は小さい(『交通統計』昭和40～49年版 全日本交通安全協会)

需要拡大につながり、急激な生産台数の増加に駐輪場の設置が追いつかなかった。また価格の相対的な低下により自転車は消耗品扱いとなった。これらが結果的に大都市を中心とした駅前での放置自転車問題になったのである。

こうした状況に対して、昭和55年に『自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律』が制定され、この法に基づいて区や市が駐輪場の確保と放置自転車規制のための審議会・協議会等を設立し条例制定を進めた。これに合わせて駐輪場収容台数も昭和48年から昭和58年までの10年間に約8倍となり、放置自転車の台数も昭和55年以降はほぼ20万台で増加傾向が止まった。

平成に入ってから保有台数は増加を続けているが、駐輪場の設置も引き続き行われ、駐車可能台数が増加しているため、駐輪場に駐車している自転車の台数が駐輪可能台数を下回っている。それでも放置自転車がなくなるのは、低価格による消耗品扱いと利用者のモラルによると考えられる。

② 自転車による交通事故問題

昭和45年に道路交通法が改正され、自転車の歩道通行が初めて認められた。その背景には交通事故による死亡者が昭和45年に史上最多の1万6,765人(平成22年は4,863人)、自転車乗車中の死亡者も昭和44年に史上最多の1,979人(平成22年は658人)という深刻な状況があり、自転車の歩道走行は自転車

と自動車の分離を行う緊急対策だったといえる。この結果、昭和46年から交通事故による件数・死者数・負傷者数はいずれも減少という一定の効果があったとみられていた。ところが自転車事故による件数はほとんど変わらず、死者数・負傷者数の減少傾向も小さかった。

その原因の一つとして、昭和45年から昭和49年までに自動車が920万台増加、自転車もミニサイクルの急増の影響により1,290万台増加したことが挙げられる。また死傷者数を年代別に見ると、40代以降が30代以下よりも増加率が高かった。これは年齢による体力的な理

由以外に、こうした年代の人たちの乗り易い自転車が開発されたことによる利用率の増加の一方で、交通规则の習得不足にも一因があったと考える必要がある。

これからのママチャリの発展性

電動アシストの装着、幼児2人乗せ等新たな形式のママチャリが登場し、その性能や安全性の向上をめざして現在も進化している。この他、70代以上の高齢者、体の不自由な人たちのための自転車造りも行われているが、価格面で普及が遅れている。今後さらに増加する高齢者にとっても、自転車は近距離移動手段として重要となるが、現状のママチャリの形状では体力低下に伴う運転バランスの維持が難しい。軽量・低重心・低サイズの自転車の普及が今後の発展性の一つのカギといえる。また、ママチャリは短距離用であるが、中距離走行用として通勤やレジャーとして利用できる可能性がある。

こうして今後もママチャリは、利用者や利用機会の広範囲化によって、さらなる発展性を秘めている乗り物といえる。

<参考文献>

- 1) 谷田貝一男「昭和30年代における女性の自転車乗車率の上昇原因」 自転車文化センター研究報告書第2号 2009年
- 2) 谷田貝一男「シティサイクルの誕生発展と社会文化との関わり」 自転車文化センター研究報告書第3号 2011年