

競技用自転車の文化誌

東京学芸大学附属国際中等教育学校

仲沢 隆

自転車の起源は比較的新しく、1817年にドイツのカール・フォン・ドライス男爵によって発明されたドライジーネ（Draisine）がその祖とされている。その後、足でこぐ2輪・3輪・4輪ヴェロシペード（Velocipede）が誕生し、1874年にはイギリスのジェームス・スターレーがスピードの出るペニーファーリング型自転車を、1879年にイギリスのヘンリー・ジョン・ローリソンが後輪をチェーンで駆動する自転車を製作ビシクレット（Bicyclette）を製作し、これが英語の Bicycle の元となった。1884年には甥のジェームス・スターレーの甥ジョン・ケンプ・スターレーが現代の自転車とほとんど変わらない自転車を発明している。1888年にはジョン・ボイド・ダンロップが空気入りタイヤを実用化して、自転車の基本形はほぼ完成した。

これら自転車の発展と戦争との間には、切っても切れない関係がある。自転車産業の中心地はイギリスではバーミンガム、フランスではサンテティエンヌ、そして日本では大阪の堺であったが、これらはいずれも銃を始めとする軍需産業の中心地でもある。自転車を製造するためには合金や熱処理の技術が必要である。そのため、戦争が終了した後、暇になった軍需産業がさかんに自転車を製造したのである。

近年になっても、軍需産業と競技用自転車には密接な関係がある。かつてチタニウムは旧ソ連の戦略物資であり、西側諸国への輸出が厳しく制限されていた。軽くて強いチタニウム合金は航空機や潜水艦を作るのになくてはならない金属だが、チタニウム鉱石の主な生産地は旧ソ連と東欧諸国に限られていたのである。そこでアメリカは冷戦時代、東欧にダミー会社を作つてチタニウムの鉱石を秘密裏に輸入し、自国の軍需産業で使うという苦肉の策を使つたこともあるほどだった。しかし、1991年のソ連崩壊によって東西冷戦が終結すると、それまで軍需用に優先使用されてきたチタニウムが大量に市場に出回ることとなった。その波は競技用自転車の世界にも押し寄せ、それまで鉄が主流だった自転車部品にチタニウムが多く使われるようになっていったのである。

競技用自転車と経済との関係も興味深い。1970年代まで競技用自転車の生産は、主にイタリアとフランスで行われていた。イタリアにはカンパニヨーロ（Campagnolo）という大きな部品メーカーがあり、その製品だけでほぼ自転車を完成させることができたが、フランスでは変速器はユーレ（Huret）、チェーンはセディス（Sedis）、ギヤはマイヤール（Maillard）といったように中小メーカーの製品が寄せ集められて自転車が作られていた。1973年と79年のオイルショックにより、これらフランスの中小部品メーカーは体力を失い、80年代には倒産の憂き目に遭ってしまう。これに救いの手をさしのべたのが、ドイツの自動車部品メーカー・ザックス（Sachs）だった。当時ドイツで高まりつつあったエコロジー運動により、自動車産業の将来に不安を感じたための経営戦略であった。しかし、ハイブリッドカーや燃料電池車の実用化にめどがつくと、90年代の終わりにアメリカのスラム（Sram）へ自転車事業を売却してしまう。そして、生産拠点の多くが台湾へと移された。現在スラムは競技用自転車部品の一大勢力となっているが、そこには経済の大きなうねり、グローバリゼーションの縮図が見て取れるのである。