

# イギリスの自転車文化生成のメカニズム： 準政府組織 (Sport England), 競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

海老島 均

はじめに

イギリスでの近年の自転車ブームは非常にめざましいものがある。ロンドン市を中心に通勤や日常的な移動に自転車を用いる人の増加、北京オリンピック、ロンドンオリンピックでのイギリスチームの成功に刺激を受けて、競技の世界でも登録人数増加、イベントや競技会への参加者の増加など、様々な影響が見られる。また、自転車利用は、環境、健康といった公共的な価値によっても後押しされている。日常的な身体活動としての自転車、レクリエーション的な自転車利用、自転車競技、様々なレベルでの自転車利用と、これを支える・推進する組織（競技団体やクラブ）の役割や影響力、またスポーツという範疇から離れた公共機関であるロンドン市交通局と競技団体の連携という非常に希有な現象、オリンピック・レガシーとしての自転車を取り巻く環境の変化など、イギリスにおける自転車文化をめぐる様々なアクターの活動の複雑に絡み合った社会的紐帯について「公共性」をキーワードに分析するために本研究に着手した。

## 1. 自転車環境の歴史、市民運動の社会的意味

自転車はドイツ人のドライス男爵によって発明された後、イギリスで大衆製品化され普及し、多くの市民が楽しむようになった<sup>1)</sup>。イギリスでは

---

1) 自転車の歴史に関しては海老島均「自転車のスポーツ」『よくわかるスポーツ文化論』に詳述されている。

1949年に、すべての交通の37%が自転車によって分担されており、自転車道も国中に設置されていた。しかし車社会到来とともに、1950年から1975年にかけて、自転車は政府の政策において完全に排除されていた。しかし、排除の流れに抗う市民活動があった。1936年に結成された自転車に関しての初めての市民グループ(The Cycling Tourist Club)がその役割を担った。彼らは自動車優先のインフラ整備がなされる中で、サイクリストの権利に関して主張していった。1970年代に、オイルショックおよび環境問題に対する関心の高まりによって様々な市民グループが結成された。例えば、Greenpeace, Friends of Earth, London Cycling Campaign, Sustrans (後のCyclebag), Campaign for Better Transport (後のTransport 2000), the Royal Commission on Environmental Pollution などである<sup>2)</sup>。これらの団体は、環境的観点からの自転車利用を促進させようとし、その運動は反炭素社会運動としての政治色も帯びていった。このため日常生活の移動手段としての自転車利用を促進する市民団体は、左派的イデオロギーを有するものとして、政治的にラベリングされる状況が存在してきた。

## 2. 自転車活用推進市民団体の政治的影響力

環境問題に対する問題意識より生まれた様々な団体の中で、ロンドン市の交通政策に最も影響力を持ったのが、1978年に登録慈善団体としてスタートしたLondon Cycling Campaign (以下LCC)である。現在12,000人のメンバーを有し、ロンドンに36か所存在する行政区(Borough)全てに支部を有し、自転車活用に関してロンドンで最も影響力のある組織である。LCCのミッションは、「ロンドン市民が自転車に乗るのによい環境を作り出すこと。政治家に対して、自転車環境改善を実現した際に持たせら

---

2) Golbuff, L. and Aldred, L., Cycling Policy in UK: A historical and thematic overview, University of East London (<http://rachelaldred.org/wp-content/uploads/2012/10/cycling-review1.pdf>)

イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

れる効果（経済的、公衆衛生に関しての効果、交通事故減少、交通渋滞解消、二酸化炭素削減）についてエビデンスをもとにロビー活動を行うこと<sup>3)</sup>とされる。

ロンドン市が積極的に自転車を都市交通の根幹に据える方向転換をとったのが、ケン・リビングストン氏の市長在任時（2000年5月～2008年5月）であった。リビングストン氏は、ロンドン市内の交通渋滞解消策として、2003年に混雑税 (Congestion Charge) を導入した。ロンドン市内の特定の場所、特定の時間に車を乗り入れると課税されるという制度であり、これによって中心部の車の量が30%以上減ったという報告<sup>4)</sup>がある。その結果増えたのが自転車であり、この変化によってリビングストン氏は「自転車活用が交通渋滞解消に役立つことに初めて気がついた<sup>5)</sup>」という。リビングストン氏は労働党所属であり、環境改善目指す左派的市民団体との連携はもともと強かった。しかし、この一件より「LCCのロンドン市交通局への影響力はさらに強くなった<sup>6)</sup>」と見られている。2008年、リビングストンの後継者を選ぶ市長選の際に、「LCCは4人のすべての候補者に自転車活用に関する政策のマニフェストを求めた<sup>7)</sup>」。選挙の結果、当選したボリス・ジョンソン前市長（在任期間：2008年5月～2016年5月）は保守党所属であり、混雑税や自転車政策に関しても後退が予想されたが、ジョンソン氏が自転車を大いに利用していたという個人的嗜好性によって、ロンドンにおける自転車政策は期せずして推進され、「ボリス・バイク」と形容されるパリ型のシェア・バイク方式までも導入された。ジョンソン氏は、

- 
- 3) LCC 事務局長へのインタビュー（2015年9月11日ロンドン LCC 本部にて）このインタビューの詳細に関しては、海老島均 (2016)「オリンピック・レガシーとスポーツ振興に関する研究—ロンドンにおけるサイクリング実践者増加の社会的背景に着目して—」成城大学『経済研究』第211号に掲載。
  - 4) 東京都環境局 (<https://www.kankyo.metro.tokyo.jp/climate/management/price/country/london.html>)。
  - 5) LCC 事務局長インタビュー（2015年9月11日ロンドン LCC 本部にて）。
  - 6) 同上。
  - 7) 同上。

ロンドンを *Cyclized City* にするとの決意も表明し、結果的に自転車政策は拡大を見せていった。LCC がロンドン市の交通局と連携して展開しているキャンペーンには、1. *End Lorry Danger* 2. *Space for Cycling* 3. *Cycle Superhighways* 4. *Beat the Thief* 5. *Urban Cycle Parking* 6. *Love London Go Dutch* といった項目がある

このうち6は、ロンドンにもオランダ並みのセパレートの自転車道を作ろうという方針を示す。一連のキャンペーンは、自転車走行の安全性の確保、街中での盗難防止、パーキングスペースの確保等に重点を置いている。それぞれのキャンペーンにおいて、ウェブサイトで署名を集めたり、啓発イベントやチャリティライド<sup>8)</sup>を計画して、会員の連帯を高め、さらに非会員に向けても賛同者を募り、市民活動のさらなる高まりを演出し、結果として政治家への圧力を高めていくことを目的としている<sup>9)</sup>。LCC など左派的な市民団体と保守派の政治家であるジョンソン氏とはイデオロギー的に相容れない部分があるとみられていたが、自転車政策に関しては、イデオロギーを超え、様々な連帯を見せていった。1970年代以来、自転車活用に関する市民団体がイデオロギー的に極端な方向性を示していたというステイグマが、この連携によって払拭された感がある (Aldred, 2010)。自転車活用に関する市民団体や政策の脱イデオロギー化は、自転車活用が様々な観点で有用であるという主張に対して公共性を担保する一因になっていると考えられる。

### 3. 自転車利用促進策：「サイクル・トゥー・ワーク・スキーム (Cycle to Work Scheme)」の有効性

「サイクル・トゥー・ワーク・スキーム (Cycle to Work Scheme)」は、1999

---

8) 2014年5月17日にロンドンで開催された *Space for Cycling, Big Ride* では、何千人もの参加があり、ロンドンの地方議会選挙に大きな影響を与えたと言われている (LCC 発行の *London Cyclist*, Spring 2014, pp. 18-20 より)。

9) *London Cyclist*, Sept. 2014 に詳述されている。

イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

年イギリス政府が始めたグリーンプロジェクトの一環 (環境改善, 健康促進) であり, 自転車通勤を奨励する会社に対して税優遇措置を通じて, 従業員が通勤用に自転車およびその用具を購入した場合, その半額が補助される制度である。この政策が功を奏したためか, ロンドンにおける自転車利用者の増加は特に顕著となり, 2003 年からオリンピック開催時まで, 自転車利用者が約 200 パーセント増加した (The Guardian, 2015 年 7 月 9 日)。

イギリスの自転車競技を統括する競技団体である **British Cycling** のコーチで, 地域クラブを主宰しているイアン・ワトソン氏は, このスキームの有効性に関して以下のように語っている。「自分が観察する限り, 初心者向けのロードレーサーを購入し, 最初は通勤で使い始める人が多い。通勤時に信号と信号の間で他人と競争したりしているうちに, もっと速くなりたいという願望を抱く。さらに乗り込んでいくうちに, もっと長い距離を乗りたいと思うようになり, 自然と体力がつき, スポーツの世界に入っていくのではないかと。我々のクラブがリージェント・パークで練習しているが, 朝早く公園の周りで乗っている人を数多く見かける。そうした人々が, 我々のクラブにも参加してくる。『サイクル・トゥー・ワーク・スキーム』は非常に有効である。今まで自転車に乗ったことがない人でも, 資金援助によって自転車の購入を検討するきっかけとなっている」<sup>10)</sup>。

このように, 日常的身体活動 (通勤等の移動手段) から, レクリエーション的活動, スポーツへの自然な形での発展し, 三様の活動のオーバーラップが自然な形で出現しやすいのが自転車の特徴である。以下の雑誌への読者の投稿もそれを具体的に表している。

Junaid Ibrahim, 23 歳, Ilford

---

10) **British Cycling** コーチ, C.C. London 代表であるイアン・ワトソン (Ian Watson) 氏に, 同氏がオーナーを務める北ロンドンのサイクルショップ (Bike & Run) でインタビュー (2015 年 9 月 8 日)

自転車、自分の生活の大きな部分を占めるようになってきた。これは意図せず起きたことだ。単に通勤にお金をかけない方法を探していたときに自転車という選択肢が浮上しただけで、すぐに、自分が通勤で自転車を使うことが、一日で一番の楽しみになっていた。その段階からあとは、雪だるま式に思いは拡大していった。Strava<sup>11)</sup>のメンバーになって一緒に乗る友達を見つけたり、自転車へ情熱を傾けるのに時間はかからなかった。Ilford 近辺で自転車に乗ることから始まって、近接する州にまで自転車に乗るルートが拡大するようになった。自信がついてくると自転車に関してのネットワークが広がり、自分独自のコースを計画したり調整することもはじめ、スカイライド<sup>12)</sup>のプログラムでリードする役割も担った。人生において必要としているエネルギーや興奮をサイクリングが与えてくれることに気がつき(お金の節約にもなるし、環境にやさしいことにも)、これを他人にも伝える使命を感じた。区からの助成金により、子供たちのためのサイクリング講習会を開催したり、自分のサイクリングクラブ(Brothers on Bike)をつくりイスラム教のより広範囲のコミュニティにメッセージを伝えようとした。もっと早くやっていたらよかったと悔やまれる。スポーティブ<sup>13)</sup>の大会に出場することを楽しんだりもしているが、過去4年間を振り返ってみて、思い浮かぶ問題点としては、お金のかかる趣味であることである。特に自分のように、もう一台必要だと感じるような人にとっては。常に自分のライディング、そして自分自身を向上させる機会を求めているので、Prudential Ride London Surrey 100に

- 
- 11) 自分が行ったサイクリングの経路、距離、スピードなどを掲載・シェアするSNSサイト。世界中からの参加者がある。
  - 12) British Cycling と B SkyB がおこなっているキャンペーンを Sport England もサポートして各地で展開している。Sport England は参加者を募るだけでなく、イベントをリードするリーダーも養成している。
  - 13) 主に企業が中心となり開催するサイクリングイベント。多くのイベントでは、道路を閉鎖し、主に初心者から中級者をターゲットに運営されている。

イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

参加する機会を心待ちにしている<sup>14)</sup>。

同雑誌のもう一人の投書者は、健康という目的のために自転車を始め、それがスポーツライドへと自然と発展していった経緯を説明している。

### **Paul Balfe, 59 歳, Birmingham**

今年6月に60歳になる。チャレンジに年齢は関係なく、年齢は障害にならないということを証明したいと思っている。私はとにかく自転車が好きだ。大きな登りや、長い距離のスポーティブにチャレンジしたり、ただ仲間と楽しんだり、どんなシチュエーションもエンジョイする。自分が自転車に夢中になったのは6年前である。当時の体重は100キロ近く、医者から健康状態について警告された。自転車に乗ることを思いついたが、古い自転車では自分の体重を支えることができないじゃないかと心配した。幸運にも自転車を引っ張りだしてみると、タイヤに空気を入れて、油を数カ所さすだけで、メンテナンスに手間はかからなかった。それから自転車に乗ることが常に待ち遠しくなった。最初は子供と一緒に近所の公園まで出かけたり、お店に行ったり、親戚を訪ねたりした。それからバーミンガムのスカイライドに参加した。このイベントでは道路は閉鎖され、多くの仲間と道いっばいに広がって乗ることができた。一日中楽しむことができ、これがきっかけで自転車に本当にのめり込んでしまった。決して誇張ではなく、この2010年よく晴れた9月の一日の出来事が、私の人生をまったく変えてしまった。時が経ち、気がついてみると、Coast 2 Coast (東海岸から西海岸まで)、London to Paris を2回、London to Brussels, Dartmoor Classics Sportive を2回など、数々の大会に参加した。これらは自分に特別なチャレンジの機会を与えてくれた。過去6年間を振り返ってみると、自分が成し遂げたことにプライドを感じる。体

---

14) Cycling Plus 4月号 (インターネット版), 2016。

力が増し、体重も80キロを少し超えるところまで減り、自転車のすべてが好きになった。Ride Londonのイベントを心底楽しみにしている<sup>15)</sup>。

この2本の投稿は、移動手段としての自転車が経済的であり、健康への貢献度も高いということから人は自転車に興味を持ち始め、その後、レクリエーション活動での利用へとつながり、仲間(コミュニティ)との活動に発展していく事例を示すものである。

#### 4. Sport England の戦略

ロンドンオリンピック・パラリンピック開催に向けて、競技スポーツ部門を司る UK Sport がメダル獲得数という数値目標を掲げたのに対して、生涯スポーツ部門を司る Sport England は、「コミュニティ・スポーツでも世界一を目指す」として、スポーツ実践者の増加を数値目標に予算を獲得していった。London 2012 Mass Participation Plan ‘Places People Play’等のプログラムで計1億3千5百万ポンドが計上された。個人のライフスタイルの変化により、既存のクラブにおける参加人数を増やすより、個人種目にターゲットを絞った振興策を展開していった。具体的には、ジョギングやランニングを始める人のための Run England というプログラム、自転車を始める人を対象とした Go Skyride (略称:スカイライド)を各地で展開して、参加者の増加やリーダーの育成を目論んだ。実際その成果は目覚ましく、「この1年間で20万人のスポーツ人口が増えているが、その多くが陸上競技とサイクリングで説明される」との説明を受けた<sup>16)</sup>。図1

---

15) Cycling Plus 4月号 (インターネット版), 2016。

16) Sport England の戦略調査責任者インタビュー, 2010年8月16日, インタビューの詳細は, 海老島 (2013) 「スポーツ政策を支える公共概念の比較研究—イギリスとアイルランド共和国を事例として」, 成城大学『経済研究』, 201号, pp 1-26 に掲載。



イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

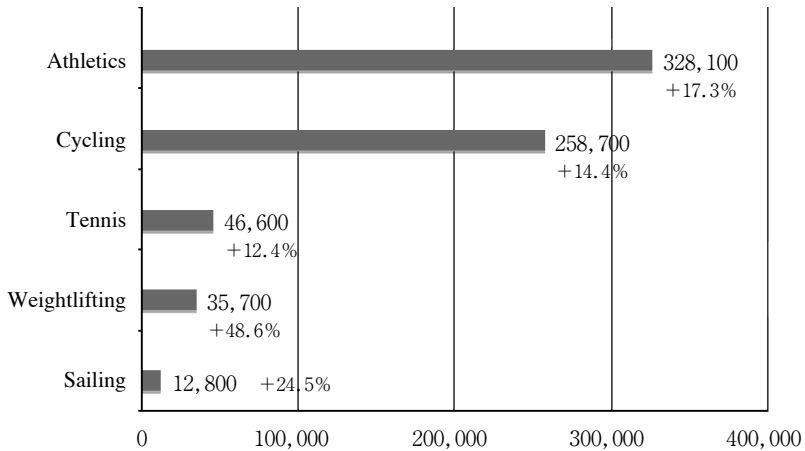


図1 16歳以上（週1回）のスポーツ実践者  
増加者数の多い種目 Sport England 調査（2010-11 から 2015 との比較）

は2010-11年と2015年のスポーツ実践者の数を比べ、顕著に増加した種目を示した図である。サイクリングは増加数では陸上競技に継ぎ第2位である。多くの種目で実際参加者数が減少した中で、Sport England のオリンピック・レガシー・プランの成功例として評価される向きもある。

実際、上記のCycling Plus誌への投書においても、スカイライドのイベントに参加したことが、スポーツとしての自転車に取り組むきっかけになった、またそのプログラムをリードすることが、自分のクラブを立ち上げるきっかけになったことが記述されている。日常的な身体活動として自転車に乗る潜在的なスポーツ実践者を、実際のスポーツへと誘うきっかけを作り出していることにSport Englandのプログラムの成果が見られると判断される。

## 5. British Cycling とオリンピック・レガシー

British Cycling は、競技スポーツ部門を司る UK Sport の傘下で、国内の自転車競技を統括する団体である。北京、ロンドンの両オリンピックの

自転車競技で、イギリスチームは12個のメダルを獲得し、獲得数において世界1位となった。金メダルの数でみると、2000年のシドニー大会では1つも獲得できず、2004年のアテネ大会でも1個にとどまっていたのが、次の北京大会では5個と大躍進し、ロンドンでは8個とさらに増やした。世界最大の自転車レース、ツール・ド・フランスでは、2012年にブラッドリー・ウィギンスがイギリス人として初めて総合優勝に輝き、彼はその後、ロンドンオリンピックでも、個人タイムトライアルで金メダルを獲得した。こうしたイギリス人選手の活躍は、グラスルーツの選手たちに多大な影響を与えたとされている。競技人口は、2005年の18,000人から2010年の40,200人と倍増した。競技者だけでなく、一般自転車愛好家にも大きな影響を与えたとされている。インタビューした中には、「通勤で使う人や健康ブームなどあらゆる要素によってサイクリストが増えている中で、非常にタイミングがよかった。グラスルーツのサイクリストが増えている中で、イギリスチームの活躍はとてもタイムリーであった」<sup>17)</sup>との意見があった。また他のクラブの代表も、「(イギリスが自転車競技で成功した)北京オリンピック後にサイクリストが急増した。その後、ロンドンオリンピックでの成功、ウィギンスのツール・ド・フランスでの勝利がきっかけで急激にサイクリストが増えた」<sup>18)</sup>との証言を得た。すでにスポーツとして自転車に取り組んでいる人、またスポーツとして取り組もうと考えていた人にとっては、大きな後押しになったことが分かるが、一般の人たちがより気軽に楽しむには、インフラの不備等、まだまだハードルが高いとみられている。そうした状況が **British Cycling** がロンドン市の交通局との連携を模索するきっかけになったのではと推測される。

---

17) Manchester Wheelers' Club の会長に対してのインタビュー (2015年9月5日)。

18) British Cycling コーチ, C.C. London 代表のワトソン氏 (2015年9月8日) へのインタビュー。

イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

## 6. British Cycling とロンドン市交通局の連携

British Cycling は日常的な自転車利用を増やすためのキャンペーンを展開している。Time to #Choose Cycling<sup>19)</sup> は、ロンドン市交通局と British Cycling が連携して展開しているキャンペーンである。その背景には、サイクリングブームがあるとされるものの、実際イギリスでの日常生活における自転車利用は2%に過ぎない。自転車大国といわれるデンマークやオランダでは、それぞれ19%、28%という利用率である。日常的な自転車利用を増やし、イギリスを真の自転車大国にすることが、さらなる競技発展につながると British Cycling は想定しているようだ。この点では、自転車の通行空間をより安全に快適なものにして、都市交通のより基幹に位置づけようとするロンドン市交通局の価値観を共有しているわけである。お互いのホームページに、相手のホームページのリンクを張るなど、強固な連携関係を形成している。競技団体と地方自治体の部局との異例な協働が実現した背景が理解される。

## 7. ローカル・クラブと British Cycling の関係性に関して

イギリスにおける多くのスポーツ種目で、地域のクラブが競技スポーツ環境を支えるピラミッドの底辺を築いている。自分の生活圏内で、様々なレベルのスポーツ環境を提供するクラブを探すのが難しくないことが、イギリスのスポーツ環境を支えているといえよう。自転車競技も同様であり、地域のクラブの役割が重要な意味を持つ。かつて自転車競技がとても盛んであった北部の都市マンチェスターで活動し、イングランド北部でも有数の規模を誇る自転車クラブである Manchester Wheelers' Club の会長にインタビューし、ローカル・クラブと British Cycling の関係性や、クラブ

---

19) British Cycling ホームページ (<https://www.britishcycling.org.uk/search/article/cam20140206-Campaigning---Choose-cycling-0>) より。

のマネジメントの特徴等を分析した<sup>20)</sup>。

Manchester Wheelers' Club は130年以上の伝統がある。ボランティアベースのアマチュアクラブである。メンバーの中には、レースに出場するメンバーがいる一方、単に社交目的のメンバーも存在する。1980年代にマンチェスターで自転車熱が高まり、たくさんのスポンサーを獲得し、クラブは巨大化した。当時は、レースが目的のメンバー中心になったが、今はまた完全にアマチュアのクラブに戻り、現在約400人のメンバーがいる。

会長はクラブの活動に関して、次のように説明した。「週末、そして平日もレースやイベントを運営する。ベロドローム<sup>21)</sup>でのセッションもある。ロードレース、タイムトライアル、シクロクロス、マウンテンバイクなどのイベントを主催している。コミュニティクラブであり、すべての人に門戸を開いている。月に1回は、British Cycling が主催する初心者のための講習会に参加し、初心者のグループを指導する役割も担う。冬場は室内トレーニング場(ジム)を使ったセッションも主催する。クラブのイベントは全てメンバーによってボランティアベースで運営されている。80年代は有給のコーチも存在していたが、現在は全員が無給で働いている。独自の様々なイベントを開催し、クラブ員以外にも門戸を開放している。イギリスにおけるグラスルーツの自転車競技環境を支えるのに、クラブが大きな役割を果たしていることがここから理解できる。British Cycling が主催するイベントでは指導的役割、そしてイベントを運営補助する役割をも担う。多くの競技と同様の状況であると思われるが、ローカル・クラブが競技環境の底辺を支える重要な役割を担っている構造が存在する。競技団体が主催するイベントにおいても、ローカル・クラブのサポートなくしては成り立たない状況が明白である。

クラブの側は当然 British Cycling に対して登録費を支払っている。そ

---

20) Manchester Wheeler's Club の会長に対するインタビュー(2015年9月5日)。

21) 室内自転車競技場。

イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

れによって個々の選手が保険に登録される仕組みである。事故時には、**British Cycling** が専門の弁護士を提供したり、事故対応に関して、各クラブに様々なアドバイスまたは援助を行う。

クラブの会長の見解では、**Manchester Wheelers' Club** と **British Cycling** の関係は良好であり、クラブが必要とすることを **British Cycling** が提供する強固なサポート体制が構築されている。例えば、ジュニアクラブを立ち上げる場合、**British Cycling** が、クラブ側に専門のスタッフを派遣する等のマネジメント支援を行っている。しかし、「基本的には、我々は自分たちのクラブを自分たちで運営している」というスタンスがあるという。以下クラブのマネジメントの特徴をまとめた。

#### 7-1. **British Cycling** とクラブの共同事業

道路を閉鎖するロードレースなどのイベントでは、**British Cycling** と共催で開催することがある。実際に運営するのはクラブのメンバーであるが、**British Cycling** は、イベント一覧を示すカレンダーに掲載するなど広報活動を担う。イベントによっては、車やコミッショナーなどを提供してくれることもある。**British Cycling** が単独で開催するイベントは、トップレベルの選手を対象としたものになる。その他のカテゴリーは主にクラブ主催となる。最近では競技性の高いレースだけを目的としたクラブも増えている。**Manchester Wheelers' Club** の方向性としては、「伝統的クラブとしてあらゆるレベルを対象としている」という。**Manchester Wheelers' Club** が主催しているイベントは、非会員にもオープンである。また他のクラブが主催するイベントに対しても参加するなど相互交換関係がある。上述のように、こうしたクラブ主催のイベントも全て、**British Cycling** がウェブページに情報を掲載する。

## 7-2. イベントのタイプと運営におけるクラブの重要性

イギリスでは、British Cycling が主催するイベント、クラブが中心になって主催するイベント、スポーティブと呼ばれるビジネス関係者が主催するイベントの3つのタイプに分けられる。

British Cycling は主にロードレースを主催する。CTT (Cycling Time Trial) はタイムトライアルを専門とする競技団体で、この団体が主なタイムトライアル・レースを主催するが、クラブが主催するイベントも主にタイムトライアルになる。

ビジネス関係者が主催するスポーティブの場合は、道路も閉鎖され、参加費も高くなる傾向にある。クラブが主催するタイムトライアルの場合は、車とオートバイで参加者を前後からはさみ、交通をある程度制限して行う。「交通規則で許されているどうか微妙なところである」<sup>22)</sup> が、これにより参加費も安く (3ポンド前後) 抑えられている。CTT のイベントは15ポンド前後、スポーティブになると50ポンド前後の参加費を取ることもある。レースの運営に関してクラブの果たす役割は大きい。「イギリスではそれぞれのサイクリングクラブがいろいろなイベントを開催している。大体のイベントは道路を閉鎖せずに開催し、自己責任が徹底している。事故が起きたときにクラブの責任が問われることもない」<sup>23)</sup>。

こうした環境がレースの開催数の多さに反映されている。イギリスの登録者向けのレースは年間約3,000回 (2011)、毎週約60回であり、日本での登録者向けイベントが年間約100回である<sup>24)</sup> ことを比べても格段に多いことがわかる。

---

22) Manchester Wheelers' Club の会長に対してのインタビュー (2015年9月5日)。

23) クラブメンバー (ロンドン在住日本人) へのインタビュー (2015年9月7日)。

24) 松倉信裕「日本における自転車競技の課題と施策に関する研究：イギリス・ベルギーとの比較を中心として」早稲田大学大学院スポーツ科学研究科修士論文。

イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

### 7-3. クラブハウス

Manchester Wheelers' Club は、かつてマンチェスターの中心部にクラブハウスを持っていた。「物価が高くなってしまって保持することができなくなった」<sup>25)</sup> ため、現在はカフェやパブで集まったりする。(British Cycling が民間に管理を委託している) ベロドロームのカフェでミーティングを開くこともある。これに対しても使用料が生じる。ベロドロームのコースを使うこともあるが、使用料が高いため、頻繁に使うことはできないそうである。クラブのこうした施設利用に関して、British Cycling がもっと優遇してほしいという思いを会長は持っている。しかし、自転車競技は、一般道を使う場合、他のスポーツと違ってクラブハウスの存在が絶対条件とならない。ミーティングスポットや活動後の会員の交流場として、カフェやパブを利用すれば十分機能するというのが多くのクラブメンバーの見解である。イギリスの他の種目の地域スポーツクラブにおいては、立派なクラブハウスや競技施設を持ち、そこをベースにクラブの発展がなされてきた。自転車競技に付随した特殊な状況であり、特定の場所や使用時間に縛られないという柔軟な競技環境が形成されていると捉えることもできる。

### 7-4. クラブ文化と SNS

Manchester Wheelers' Club はクラブがスタートした時は、全てのメンバーが男性であった。現在はほぼ 50 名の女性がメンバーであり、全体の 10 パーセントを少し超えるほどにあたる。クラブの現会長も女性であり、彼女は「私が 10 年前にクラブに入ったとき、女性は私ともう一人だけであった。現在、イギリス北部で女性が最も多いクラブの一つになっている。女性だけのレースを主催したり、女性をもっと参加できるような環境づくりに尽力した。現在、マスターズの世界チャンピオンの女性も我々のクラ

---

25) Manchester Wheelers' Club の会長に対してのインタビュー (2015 年 9 月 5 日)。

ブのメンバーである」<sup>26)</sup>とその達成が競技環境を変えつつあることを自負する。

「British Cycling は自転車競技者（特に女性）を増やそうといろいろな努力をしている。女性の自転車競技者のネットワーク作りを援助したり、北西部では、女性のサイクルレースのリーグを主催したりしている。我々のクラブにもいるが、あるクラブでチャンピオンが誕生すれば、それが活性化につながる。5年前までは、女性は男性と一緒にのレースに出場しなくてはならなかった。現在は通常、男女別々のカテゴリでレースが行われる。男性と一緒にの時は、本当にトップレベルの女性でないとレースに参加できなかったが、今は様々なレベルの女性にチャンスがある。我々のクラブでは、レース目的だけでなく、社交的な意味合いのイベントも数多く開催する。それによって、いろいろなレベルの人にまずは体験してもらうことを目的としている。レースの賞品に関して、男女同等金額のものにしている。より多くの女性のモチベーションを高めることを目指している」<sup>27)</sup>。多くのクラブで少数派であった女性メンバーの横断的連帯を強め、競技環境を大きく変えたのが SNS であった。「多くのクラブに少数派の女性メンバーがいるが、その人たちをフェイスブックで結びつけて、ネットワーク作りをすることに努めた。現在マンチェスターだけでも600人ほどのネットワークがあり、その中で一緒に集まる（自転車に乗る）機会を作ったりしている」<sup>28)</sup>。SNS が、今までのクラブにない形の連帯を作り出す可能性を示した事例であろう。

## 8. 新しい形での中流階級文化、男性文化

コミュニティ・スポーツでも世界一を目指すと謳ったロンドンオリンピック

---

26) Manchester Wheelers' Club の会長に対してのインタビュー（2015年9月5日）。

27) 同上。

28) 同上。



イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

ック後に、総数で見ると、結局スポーツ参加者は増加しなかった (The Guardian, 2015年5月30日)。その中でもサイクリングは例外中の例外と言えるであろう。しかし、新たなスポーツ参加者としてカテゴライズされる人々にも、「持てるもの」と「持たざる者」のギャップが広がっているという指摘がある (Gibson, 2015)。イギリスのガーディアン紙はオリンピックのレガシーについて、次のように表現している。「Sport England の調査によると、スポーツ参加率の低下は貧困層に顕著である。毎週末、サリー・レーン辺りで高価なカーボン製のロード・バイクに乗っているような人たちは確かに増加しているが……」<sup>29)</sup>。ロンドンオリンピックのレガシーはスポーツ実践者に関しても格差を作り出してしまったの批判がある。しかし、確実に増加した中流階級の自転車愛好家たちは特殊なサブカルチャーを作り出しているとの報告がある。MAMIL (Middle Aged Man in Lycra)<sup>30)</sup>と彼らのことを表現する新しい造語まで作られた (たとえば、BBC, 2010年8月14日, Guardian, 2015年5月30日)。中年太りした体型で、ぴったりとしたライクラショーツを身に纏い、高級なカーボン製の自転車を颯爽と乗る姿が週末になるとあらゆるところで見られるという。新聞報道にも、これは新しい形のゴルフであるとの表現もなされている。ライドが終わった後に、カフェやパブで参加者どうしビジネストークに花が咲くこともあるようだ。そこにもう一つ特徴なのが、男性の比率が極めて高いということである。中高年になって、家庭での居場所を失ったり、その責任を放棄したりする、ある種の家庭危機の表れであるとの論調までである。

## 9. まとめ：自転車文化の特殊性、公共性、新しいクラブ文化

以上を総合すると、近年、イギリスにおけるサイクルスポーツのグラスルーツでの活性化、そして競技スポーツとしての発展のメカニズムは図2

---

29) The Gurdian, 2015年6月19日。

30) Lycra とはサイクリストが着用しているショーツの素材を指す。

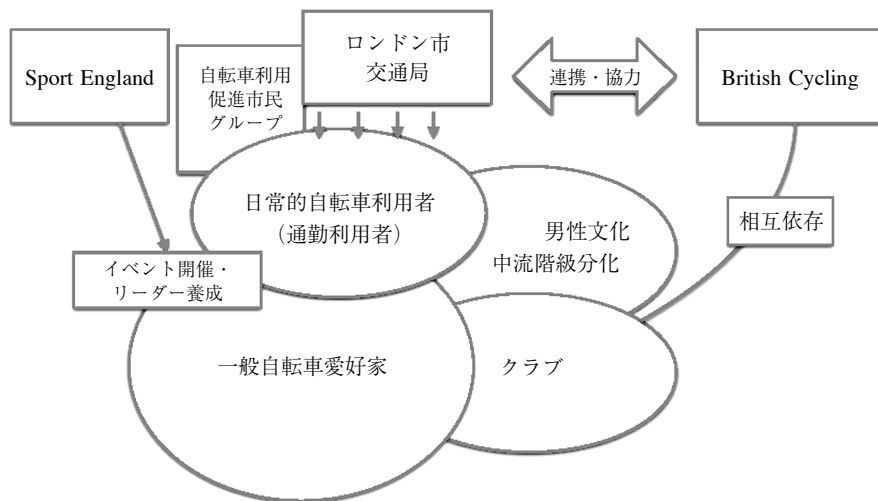


図2 自転車利用のパスウェイ生成のメカニズム

の通りである。自転車競技の特殊性は、「日常生活における移動手段としての活動」と「レクリエーション的活動」,そして「競技スポーツとしての活動」でさえも同様の道具(自転車)を利用するなど、この3つの活動における実践者が極めてオーバーラップしていることである。イギリスの場合、他のヨーロッパのオランダやドイツなどの、いわゆる自転車先進国のように、専用の自転車道が完備されていないなど、自転車通行に関してのインフラが整っていない。しかし、逆にこのデメリットが、車道において安全のために比較的速いスピードで車と並走しなくてはならないという、移動としての自転車利用に関してもスポーツ走行をせざるをえないという特殊な状況をつくりだしている。これが、三様の活動の連続性(パスウェイ)を創出している背景であり、日常生活における自転車利用が、「健康に良い」「環境に良い」という公共的価値を有するとの認識が他の形態の活動にも派生する所以であるかもしれない。競技団体とロンドン市の交通局が連携するという特殊なケースにも、この背景が大きく関与したと思わ

イギリスの自転車文化生成のメカニズム：準政府組織 (Sport England),  
競技団体 (British Cycling), 地域クラブの関係性に着目して

れる。

またクラブの運営形態に関する新しい文化が生まれているのが特徴的である。既存の地域クラブは、自己所有または占有できるクラブハウスや競技施設を有し、そこをベースにクラブが発展してきたのに対して、自転車の場合は、決められた時間や場所に限定されずに、きわめて柔軟な活動パターンが可能だ。クラブの活動に関しても、イベントごとにクラブメンバー以外の参加が可能であったり、他のクラブと共同でイベントを開催したり、SNS でクラブを横断した連携があったりと、きわめて多様なイベントの開催、そしてイベントへの参加パターンが存在する。多様化した個人のライフスタイルに即し、SNS を最大限に活用した新しいクラブ文化の出現といえよう。クラブは閉じられた空間であるからそこに凝集性、時には排他性が生まれるが、この SNS を介した新しいクラブのあり方においては、凝集性・排他性と公共性がアンビバレントに存在することが特徴的である。自転車に関連する活動のパスウェイ、それを後押しする自転車の持つ公共的価値、現代人のライフスタイルにマッチした新しい形のクラブ文化の形成という3つの側面が複雑に絡み合っており、近年のイギリスにおける自転車人気、新しい形の自転車文化を創り出しているといえよう。

#### 付記

本研究は、科学研究費助成事業、基盤研究 (B)、研究題目：「新しい公共」形成をめぐる民間スポーツ組織の公共性に関する国際比較研究（研究代表者：菊幸一、研究期間：2013年4月から2016年3月）の研究成果の一部である。

#### 文献

Aldred, R. (2012), 'On the outside': constructing the 'cycling citizenship'  
(<http://rachelaldred.org/wp-content/uploads/2012/10/Aldred-cycling-citizenship-website.pdf>)

Cycling Plus 4月号（インターネット版）、2016

- 海老島 均 (2012) 「自転車のスポーツ」井上俊一・菊幸一編『よくわかるスポーツ文化論』ミネルヴァ書房
- 海老島 均 (2013) 「スポーツ政策を支える公共概念の比較研究—イギリスとアイルランド共和国を事例として—」, 成城大学『経済研究』, 201号, pp 1-26
- 海老島 均 (2016) 「オリンピック・レガシーとスポーツ振興に関する研究—ロンドンにおけるサイクリング実践者増加の社会的背景に着目して—」成城大学『経済研究』第211号, pp 1-21
- Gibson, O. (2015), Golden promises of London 2012's legacy turn out to be idle boasts, *The Guardian*, 25 March, 2015 (<http://www.theguardian.com/uk-news/blog/2015/mar/25/olympic-legacy-london-2012-idle-boasts>)
- Golbuff, L. and Aldred, L. (2012), Cycling Policy in UK: A historical and thematic overview, University of East London (<http://racheldaldred.org/wp-content/uploads/2012/10/cycling-review1.pdf>)
- London Cycle Campaign, *London Cyclist*, Spring 2014
- London Cycle Campaign, *London Cyclist*, September 2014
- 松倉信裕 「日本における自転車競技の課題と施策に関する研究：イギリス・ベルギーとの比較を中心として」早稲田大学大学院スポーツ科学研究科修士論文 ([http://www.waseda.jp/sports/supoken/research/2011\\_2/5011A324.pdf](http://www.waseda.jp/sports/supoken/research/2011_2/5011A324.pdf))
- The Guardian*, (2015年6月19日) (インターネット版)
- The Guardian*, (2015年7月9日) (インターネット版)

#### 参考 URL

- BBC (<http://www.bbc.com/>) 最終閲覧 (2016年4月30日)
- London Cycling Campaign (<http://lcc.org.uk/>) 最終閲覧 (2016年5月15日)
- Sport England (<https://www.sportengland.org>) 最終閲覧 (2016年5月10日)
- The Guardian* (<http://www.theguardian.com/>) 最終閲覧 (2016年5月2日)