

THE BIG WHEELS ARE COMING

ビッグウィールの時代到来

ビッグウィールは、車輪の直径三六・四三インチの一輪車のことをいう。普通は四〇・四二インチが多い。現在アメリカでは大変なブームとなっている。見た目のカッコよさ、ものすごい迫力、猛烈なスピードなど、多くのすぐれた特色がある。二〇kmのスピードは楽々と出るし、がんばれば三〇kmも充分越えられる。現在ビッグウィールは、日本には数台しかないが、多くの人の要望により、特別に製作中である。日本で初めてと思われるビッグウィールは大八車二台を改造したもので、第二回全日本一輪車大会で登場した。その後は大阪の田川スポーツ店が製作している。

アメリカのビッグウィールは、殆んどソリッドタイヤ（ムクタイヤ）というチューブなしのゴムタイヤが使われている。しかし日本では、世界でも非常に珍しい、ニーマチックタイヤ（空気入れタイヤ）が使用され、ソリッドタイ

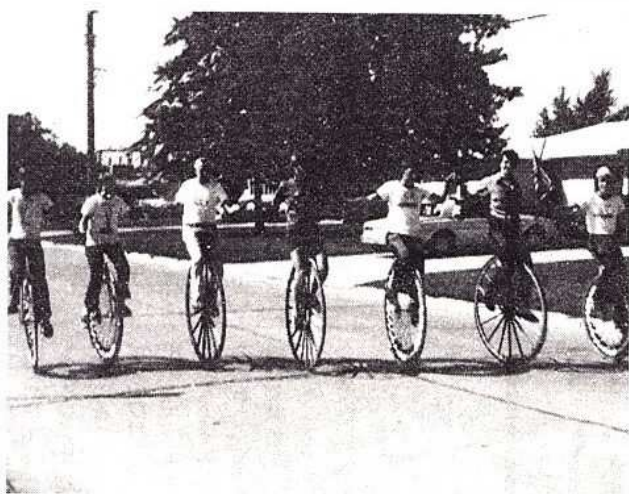
ヤに比べ乗り心地が良く、一度乗った人はたちまちとりこになってしまう。ギネス挑戦会の一〇〇マイルマソンの時も使用する予定。参加者でビッグウィールを希望する人は、これから注文できるから申し込んで下さい。（「一輪車用品紹介」参照）

世界最大のビッグウィール

スウェーデンの一輪車普及活動を行っている、ゴラン・ルンドストローム氏が乗っているビッグウィール（写真）は、直結型ビッグウィール一輪車（チェーンなし）としては、現在世界最大。なんと車輪の直径が五六インチ（約一四三cm）もある。ちなみに彼の身長は一九六cm。このビッグウィールに乗れたら足の長さの証明になる。ゴランは、これを大幅に上まわる直径六三インチ（約一六〇cm）もあるビッグウィールの製作を進めている。なお世界最大のチェーン伝導式ビッグウィールは、一輪車で世界一周したことで有名な、カ

ナダのウオリワッツが製作中。車輪の直径がなんと三・〇五mもある、馬鹿でかいものになる予定。ゴランは、現在スウェーデンで、積極的に一輪車普及のために活躍している。これからゴランを中心

に、ますます大々的な普及活動が行われるに違いない。既に一輪車指導書も出来、テレビの一輪車座も企画中。スウェーデンは、ヨーロッパ諸国の中でも特に、一輪車の普及がめざましい。米国内



迫力満々の「ビッグウィール部隊」

1979年



スウェーデンのゴラン・ルンドストローム氏が世界最大（56インチ）の直結型ビッグウィール一輪車に乗る。



ジャック会長が42インチのビッグウィールに乗る。クランクは6.5インチ。

車協会の推薦で、宮田の一輪車「フラミング」を採用し大好評となり、本格的に輸入することになった。

日本初の空気入れ

ビッグウィール

四二インチのビッグウィールは、

車輪が多少重普通より長いめて乗る時はればJUCニリ方教室」で、明したい。この会長ができるは転換、スラロ度スピ、ビッグウィーラソンの世界記大阪市民び熊銅君は、今式四二インチの乗る。最初のランクを使用できず、停止うだ。

明治41年(1908) 鈴木義豊さん・一輪車自作

文と画・「曲乗り渡世始末帖」より

……中国・上海でエルジットの自転車曲乗を見て、弟子入りを志願したが「来年は日本へ行くよその時に会おう」といわれた。……

そうこうするうち、さア、エルジットが来たんですよ。新聞広告で見てね。歌舞伎座の楽屋に早速行ったらエルジットも喜んでね、通訳から、後見をやらしてくれるって、いわれてね。分解車は、ほら上海で見てただけだね、エルジット式一輪車でエのは、日本ではじめてなんです。それで、階段を下りる「一輪車階段下り」でエのは、評判になったね。それで、後見たって、あたし、トランク開けて自転車舞台に運んで、終わるとトランクに入れて鍵かける役で、ただ出したり入れたり、自転車に乗せてもらえるどころじゃない。通訳に頼んで自転車に乗つけてもらえないかなアと、エルジットに話してもらったらね、エルジットがね、「いろんな乗り方ただ見てればいいんだよ、見て自分で覚える、あーこういうふうに……」なんていって、やっぱり自転車に乗せてくれないですよ。てんで、乗り方のコツなんて教えてくれない。



歌舞伎座出演のエルジット夫妻（明治41年）

実は、あたしはね、真似してこさえてやろうてんで、手のひらで寸法計ってね、クランクの長さがこうと……、うちへ帰って物差しで計って……あア四寸だなんてね。ホークの長さは……、サドルのこさえ方とか……、分解車でも一輪車でも、寸法取っちゃってね。後見で、地方にもついてって、何ヶ所だったかなア、二ヶ月ばかりして別れて、一輪車こさえたんですよ。その時分、こしらえるの骨だったね。これがね、あたしが一輪車に乗るきっかけなんです。

まア、こしらえたものの、どうやって乗るか、コツがわからない。通りの立木につかまり、足を前後してると中心がとれる。ひと足ペダルを踏んじゃア、中心とり……一つ一つ区切りをつけながら、ひっくり返って向こうずね傷だらけ……。十日目、やっとヒョロヒョロ前進出来たね。まア、楽に乗れるようになったのは、五ヶ月ぐらいかかったよ。





自転車曲乗り図

鈴木義豊画

「曲乗り渡世始末帖」 著者・阿久根徹・1981年発行



鈴木義豊さん(16歳)は来日したエルジット(26歳・米国)の後見をしながら手のひらでクランクの寸法(4寸・121ミリ)を計り一輪車を自作。十日目に前進、五ヶ月で楽に乗れるようになった。明治43年から昭和52年の間に日本のサーカス全部の一輪車を指導、その一輪車92台以上とスター型一輪車4台を作る。八十八歳で木下サーカスの曲乗りを指導。

一輪車青年の名は春遍雀来氏、三十一歳、とても滞日四年半、独学で習得した日本語とは思えない話ぶりで東京の地理にも詳しい。

半蔵門前でテレビ1社、雑誌数社、新聞1社が取材の輪をつくる。ここで本邦一輪車の草分け鈴木義豊さん(86)と、その弟子で若手随一のプロ、山本猛さん(26)が合流して曲乗、三人の競演などを公開した



自転車も明治末になって、舶来もの全盛から、ようやく国産車の生産が軌道にのりはじめたのである。自転車の普及期をむかえて、自転車曲乗りは、時代の先端をいく曲芸の一つであったといえよう。

……自転車曲乗りがしめる当時の花形ぶりをうかがうことが出来る。「安藤さんが乗った大スターてエのは、この時はずいぶん長いよ。車輪は24インチ、その上からサドルまで9尺もあるんだもの。」

それで上乗りのつけて、立ってさ、それでこんだァ、肩車にさしといて、ドォーンとうしろに降りるんだよ、だから、何時も、踵の骨がどうかしちやってんだよ」

(曲乗り渡世始末帖より)

想像を絶する高さへの挑戦

1980年 WORLD'S TALLEST UNICYCLE IN JAPAN —世界最高の一輪車で 翔んでみる—

ギネス挑戦会本番3月20日（恵
天の場合3月23日・日時場所要確
認）、南米の小国スリナムのセム
・アラハムス（16才）が、世界
で最も高い一輪車に挑戦する。高
さはなんと二〇メートルもあり、
人間の限界への挑戦ともいえる。
一輪車を製作するのはセムの父親、
カルロス・アラハムス。このよ
うな高い一輪車を作るには剛性、
強度、重量など多くの難かしい技
術的な問題がある。

高さへの挑戦の歴史

一九六五年、初めて一輪車を見た
大學生のステイヴは、「世界で
アラハムスがなんと二〇メー
ルの高さの一輪車に挑戦すること
になり、一輪車誕生一〇〇年記念
としよう」と決意し、メチャク
チャな一輪車気遣いになった。翌一
九六六年には世界最高の六・一七
メートルの一輪車に乗ることに成
功した。この時は非常に好評を博
し、大きな話題となった。一九六
九年には九・五メートルの一輪車
に乗り記録を更新した。高さの他
にも多種の一輪車の記録に挑戦し
成功した。

一九七七年七月一日、当時米
国一輪車協会会長、ブレット・シ
ョックレイは、一六・四メートル
の一輪車に乗ることに成功し、現
在の最高記録保持者となった。

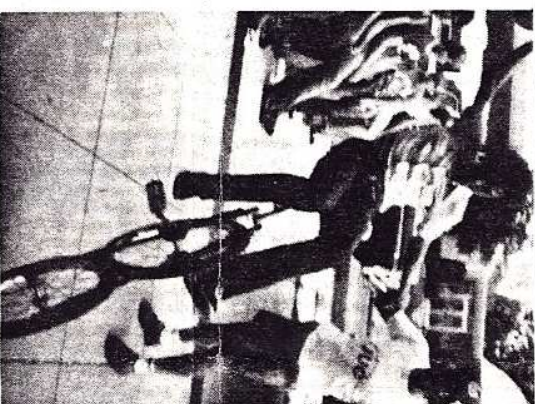
そしていよいよ一九八〇年三月

更新になるのではなく、別種の記
録としても扱われるだろう。
（反論のある人はいつでも相手に
見えるが、実は正反對なのだ。
乗るのは地面で乗るよりも難しく
前に高い一輪車にケイブルの上で
し、ケイブルの上で渡る予定。非
常な危険な一輪車を製作
し、ステイヴ・アラハムスが三
〇・七メートルの一輪車に乗るこ
この計画と並行して一年程前か
（1984-79-1219）
会長まで電話下さい。

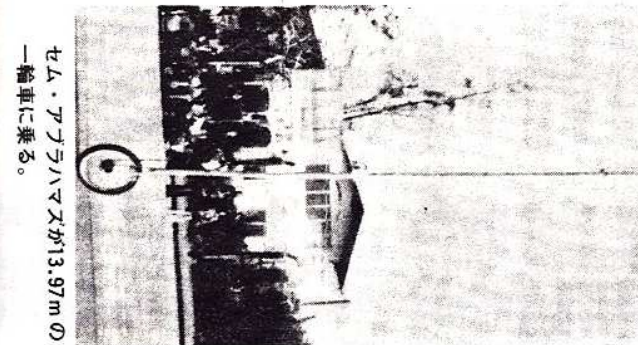
がんばれ、セム！

セムは「一輪車の神様」といわ
れ、片足バツクの片足ハツクを自
ら、タイヤ乗りの片足ハツクを自
ら、片足バツクで8の字を描いた
きいた。特別デモンストラシーショ
ンや出演も予定しているが、詳細
に決まらずじりじり本部にお問い合わせ

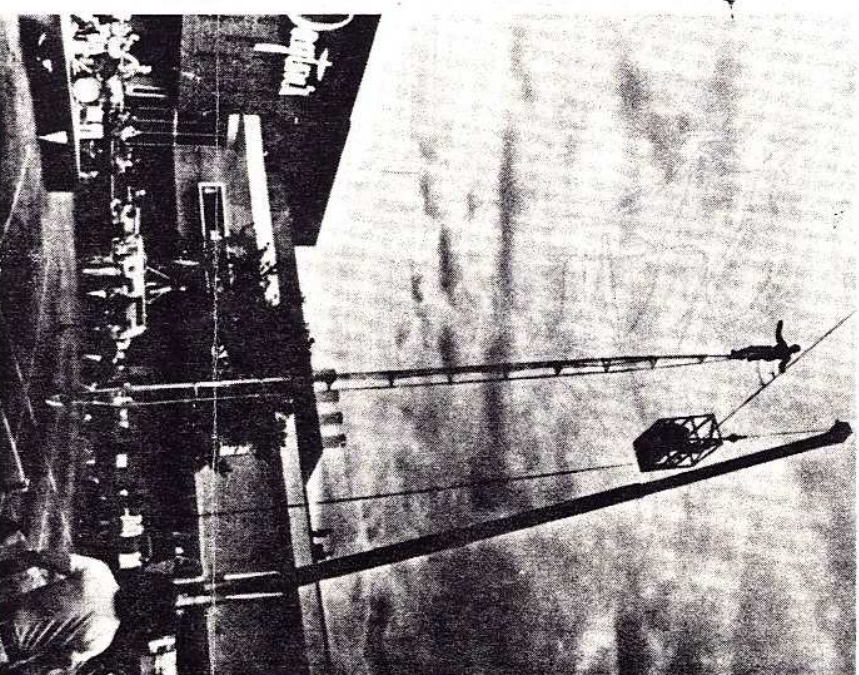
セム・アラハムスが難しさの限界ともいえる
逆転一輪車に挑戦。（全米一輪車大会にて）



由自在に乗り回すなど、世界で誰
もできないといわれている多彩な
技術の持ち主である。
彼の今回の来日は、日本一輪車
クラブにとっても大きな刺激とな
り、緊張してくれ！
セムを祀る神社でも建てて、セ
ム教徒になるうう空を一輪車る天
の神様が我々の期待に答えてぜひ



セム・アラハムスが13.97mの一輪車に乗る。



現記録保持者ブレット・ショックレイが16.4mの一輪車に乗る。見るだけで目がまわりそう！

日本に於ける一輪車に関する最も古い記録は明治41年(1908年)である。

今や日本は世界有数の一輪車大国であるが、決して、或る日突然この隆盛がもたらされたわけではないことを肝に銘じたい。日本に於ける一輪車の歴史、特にその創世紀について稿を起こしてみる。

元祖・日本の一輪車

自転車を見かける事すらまだ珍しかった明治末期の1908年(明治41年)、来日したエルジットの一輪車を目にした鈴木義豊氏は、非常に興味を惹かれ、こっそり指で寸法を測って、見よう見真似で日本初の一輪車をこしらえた。日本に於ける一輪車の元祖である。鎌倉の御自宅を訪問した折に交換した古い名刺には、「日本曲乗クラブ」、そして「自転車オートバイ曲技・サイクルサッカー教室」と肩書きが並んでいる。この時、日本最古の手作り一輪車を見せてもらって、我が目で歴史を確かめた感激を私はよく覚えている。

鈴木義豊氏に続く日本の一輪車スポーツの開拓者の中に、大木菊華氏が挙げられる。名刺には「宮田工業嘱託、水戸少年サイクル競技会」の肩書がある。私は水戸のデパートへ行き、大木氏の一輪車のデモンストレーションを見て、大きな興味を抱いた。鈴木氏は、日本各地を回って一輪車の乗り方を指導していたが、当時の一輪車は、サーカスの曲芸、或いはキャバレー等でショーのような形の見世物として70年余りに亘って続いてきた。これが一輪車の歴史の第一期である。

スポーツ一輪車・元年

その後、70年を経た1978年(昭和53年)は、日本に於ける一輪車スポーツの元年である。1973年に来日した私は、その頃外国人のための日本語学習書「新漢英字典」の編纂に着手したものの、資金的に行きづまっていた。東京練馬区の石神井公園に近い団地に住んで、講演や執筆に当たっていたが、或る朝目覚めて、ふと理由もなく、一輪車の姿が頭に浮かんだ。そして無性に一輪車に乗ってみたいとなった

たまたま私のスケートボードが壊れてしまったのも、一輪車を始める直接的なきつ

かけと言える。私、春遍雀来(ハルペン・ジャック)と一輪車との「長いお付き合い」の始まりであった。とは言え、遙か以前に見たことはあるものの、どのようにして乗ればよいのかまったく分からない。図書館へ行き、当時世界で唯一の一輪車の本であった「The Unicycle Book」(ジャック・ワイリー著)を探し出し、苦心して手に入れた。

私は、たちまち夢中になり自己流ながらどうにか乗れるようになった。気が付くと、石神井公園団地の子供達2、3人に教え始めていた。そして、この一輪車を使って何か「凄い事」をやってみたいと考えて、思いついたのが「一輪車で東京横断」だった。多数のマスコミが押しかけて、一輪車が大々的に宣伝され、多くの人々が太陽の下で一輪車を見る初めての機会となった。

この「東京横断」がきっかけとなって、私が会長となり「日本一輪車クラブ(JUC)」を創設するに至った。副会長は弓場徹氏と決まった。その後1981年までの間、私はJUCのフルタイムスタッフのように、一輪車普及に専念した。数えられないほどのインタビューに応じ、テレビ出演や雑誌・新聞への投稿等の普及活動に明け暮れた。

この名称決定について、先ず「東京一輪車クラブ」の案が出た。

「日本一輪車クラブ」ではあまりにも話が大きいと、始めは一笑に付していたのが、夢は大きく持とうと「日本」の名を冠したのである。今では、この「日本一輪車クラブ」の名は間違っていなかったと悦に入っている。

初期の一輪車大会

この年に「日本一輪車競技会」もスタートした。第1回日本一輪車競技会は1978年11月、会場は代々木公園。と言ってもこれは無届けで100台の一輪車で集まって楽しんで、大会と呼ぶより言わば一輪車お楽しみ会のようなこじんまりした集いであった。一輪車元祖の鈴木義豊さんや息子さんも参加して、今となっては楽しい思い出になっている。

1979年夏に「日本一輪車クラブ会報(JUC News)」が創刊された。当時私は編集長を務めて自分で記事を書いていた。これもスポーツとしての一輪車普及活動の一環である。今ではすっかり変色したその創刊号が残っている。以下に1979年の第2回全国一輪車大会の記事の一部を引用する。

「5月20日(日)東京の空は抜けるように青かった。晴海、東京国際貿易センターでは日本一輪車クラブ(JUC)主催の一輪車大イベントが行われました。午前11時、友情出演の城西大学吹奏楽部員による軽快なマーチに乗って、ジャック会長と東

海大生の三木隆君が見上げるようなスターに乗って、JUCの旗を掲げて入場すると、そのあとを参加者全員(約100名)が大小様々の一輪車に乗って入場行進。最年少者は練馬区立石神井小1年の清島幸子ちゃんと加藤武司君。ともに6歳で乗り始めてまだ4、5ヶ月ですがその見事な技とかわいさに観衆は拍手かっさい。一方最年長は87才の鈴木義豊さんで、明治41年、日本で初めて一輪車に乗った人。…… 中略 …… 初めての試みだけに最初は緊張ぎみだった主催側も参加者も次第にうちとけ、その盛況を喜び、次の競い合いを約束し合っていた」。

因みに友情出演した城西大学は、この当時早くも一輪車をスポーツとして 正式に取り上げていた。この大会はレース部門のみで、競技種目も少ないし、現在行わない種目も見られる。競技種目は、50m、100m、200m、250m、1000m、リレー、補助付き100m、後進50m、スラローム50m、片足走行50m、スター一輪車50m、ハンドルー一輪車50m、遅乗り10m、次の大会にはカンガルー乗りが加わった。

宮田工業は私達のデザインによる一輪車の製造に乗り出し、やがて宮田のユニサイクルは「ミヤタフラミンゴ」の愛称で世界的に最高級品の評判を得るようになる。一方、宮田工業は品質の良い一輪車の大量生産によって、一輪車スポーツの発展に大いに貢献する結果となった。

一輪車スポーツの拡大

思い出に満ちた1978年には、私、春遍雀来著による「誰でも乗れる一輪車の本」が発刊され、「ミヤタフラミンゴ」の一輪車にバックとして頒布されるようになった。ビル・ジャネック考案による様々な技を写真や図解入りで紹介したもので、現在に至るまで一輪車の乗り方教則本として広く参照されている。つまり、30年近くも日本で一輪車の乗り方の基本となっているもののすべては、ビル・ジャネックを初めとするアメリカの先輩達から伝えられたものなのである。

かくして1978年(昭和53年)は一輪車スポーツ史上忘れ得ぬ年となったのである

JUCからJUAへ

翌1979年には、初めて全米一輪車大会に5人の日本チームが参加した。

1978年にスタートした「全日本一輪車競技会」は、その後10年に亘って毎年東京で開催され、1980年には国内20ヶ所で地方大会も開かれ、一輪車の日本国内に於ける普及が進んだ。やがて、財団法人日本宝くじ協会の助成により、文部省の指定

校に一輪車が寄贈されるようになり、スポーツとしての一輪車が広く定着する1981年、日本一輪車クラブは「日本一輪車協会(JUA)」として生まれ変わる。理事長は一輪車とは縁の深かった城西大学の元学長で、今は亡き前田充明氏である。氏は25年の長きに亘りこの職を務めた。

思い出に残る出来事

こうして一輪車の創世記から思い起こしてみると、幾つものエピソードが思い出される。特に世間の注目を浴びて強く印象に残っているのは「一輪車100マイルマラソン」であり、1980年5月のギネス記録への挑戦である。埼玉県の森林公園において100マイル(160.9344km)走行し、1977年に樹立されたそれまでの世界記録12時間50分に挑んだもので、向こう見ずな挑戦者は春遍雀来以下6人。出発時は好天であったが、昼過ぎからは強風に邪魔され、3名は残念ながら途中でリタイヤし、完走したのは3人きりという厳しいレースになった。一位の私は、11時間26分07秒で世界新記録を1時間半近く更新した。

しかしこの記録は、5年後の1985年9月16日に北海道の大自然の中で、7時間49分12秒の快記録で、やまとくらぶ(神奈川県・大和市)の小池隆行君が塗りかえた。小池君は更に87年8月には来日した挑戦者フロイド・ビーティ(米国)を相手に宮城サイクルスポーツセンターで、自らの記録を大幅に更新して、6時間44分21秒の大記録を樹立した。その後20年になるが、この記録は未だに破られていない。

ギネス挑戦と言え、1980年3月来日したセム・アブラハムズは当時最も高い21mの一輪車を乗りこなし、フロイド・克蘭ダルは日大グランドで100mのスピード記録を樹立したのも強く記憶に残る出来事である。2つのギネス記録が日本で同時に生まれたのである。その後、高さ30m以上の一輪車を乗りこなす強者も出現している。

アメリカの一輪車

一方、アメリカに於ける一輪車スポーツの普及活動は日本よりやや早く、1973年にビル・ジャネック氏が「米国一輪車協会(USA)」を創設した。ビル及び息子のジョン・ジャネック親子を初めとするアメリカの一輪車スポーツ推進者達は日本の一輪車スポーツ発展に大きく貢献し、日本に刺激を与え続けた。ビル・ジャネックは、USA創立の10～15年前からアメリカ国内で熱心に一輪車の普及活動が続けていた。私は渡米する度に一輪車大会の写真を山のように撮って来ては、これらの写真を手

本として新しい技を日本国内に紹介した。日本の一輪車スポーツ界は技のみでなく演技種目や採点法ルールから大会運営に至るまでアメリカから学んだものである。

国際一輪車連盟と国際大会

1980年代初期には、国際的な一輪車機関の設置を望む声が非常に高くなり、私はこの目的のために「国際一輪車連盟 (IUF)」設立の下準備のため世界各国を歴訪した。そして、遂に1982年6月にIUFは米国の社団法人として誕生したのである。私は創設以来10年間IUF会長を勤めた後、副会長、国際開発理事を歴任している。私の辞任後に会長となり、世界チャンピオンでもあったジョン・フォスは日本でもお馴染みだが、このジョン・フォス氏や長年IUFの事務局長として舞台裏を支えたケン・フックス氏の二人とは、IUF創設以前からの盟友である。

「一輪車をオリンピック競技へ！」が創設以来IUFの至上の目標である。このスローガンは、日本に於いてもJUCからJUAを経て変わる事なく今日まで受け継がれている。2008年の五輪北京大会では、競技種目としてではないが、一輪車が初めてオリンピックの舞台に登場する見込みである。

日本の一輪車スポーツは、多くを主にアメリカの一輪車仲間達から学んだ。日本国内のみの一輪車活動を展開するだけでは、進歩も発展も期待できなかった。幸いにも、日本は早くからIUFに仲間入りして、1年おきに開催される国際一輪車大会にも多くの選手が参加している。米国で開かれた第1回・2回に続き、第3回国際一輪車大会は東京で開催された。続く1988年の第4回プエルトリコ大会への日本人チームは40名に達した。役員や関係者のみならず、一般の一輪車愛好者が、夏休みに家族ぐるみのレジャーを兼ねて海外遠征した初めての大会である。第3回東京大会に参加した人たちが、外国人選手との交流を楽しみ、大会の意義を認めた何よりの現われと言えよう。特筆すべきは、第6回カナダケベック大会(1992年)である。この大会には日本から100名を越す大選手団を送り込み、日本チームは上位入賞の殆どを独占した。一輪車大国日本の面目躍如の大会であった。その後も欧米各地で開催された各大会へ日本チームは多数参加している。

外国で開催される国際大会参加には、日本選手団は毎回、団体ツアーを組んで参加している。この企画、募集、現地との連絡等の諸事務を私が中心となって、国際一輪車連盟の日本事務局、つまり私の事務所で代行して来た。加えて、私は毎回日本チームを引率して赴いた。

中国の一輪車スポーツ

中国では元々雑技団の曲芸として独輪車(一輪車)は盛んであった。私は中国語研修で短期留学して北京の事情にも明るくなっていたので、北京で1992年から1993年に掛けて「中国独輪車協会(CUA)」設立のために奔走した。CUAは、お国柄もあろうが、一輪車の国内組織が政府機関の一部として設けられた世界唯一の例である。そして協会が発足すると、直ちに1993年夏に「万里の長城マラソン大会」を企画し、私はCUAと共に実行に移した。世界遺産(文化遺産)に登録され、人類史上最大の建造物と称される万里の長城を一輪車で走る、という壮大な夢が実現されたのである。

世界の街角から

海外出張の折には必ず一輪車を携えて見知らぬ街の一角でデモンストレーションをする。先ず子供達が寄って来て、やがて人だかりができる。

そして組織作りを企て、協会設立の下準備をする。中国、スウェーデン、シンガポール、ブラジル。街角の子供達との出会いから世界の一輪車が組織化された。

さらなる発展を期して

冒頭で述べたように、一輪車スポーツの隆盛は決してある日突然出来上がったものではない。高層ビルにも土台の礎石が不可欠であるように、JUA以前に短い期間ではあったがその土台とも言える日本一輪車クラブ(JUC)の時代(第二期)があり、更に遡って「一輪車の曲芸」時代(第一期)があり、多才な人々の努力の積み重ねがあつてこそ、この輝かしい第三期を迎えられたと言える。一輪車スポーツの今後の一層の発展のためにも、こうした先駆者達の尽力を声を大にして褒め称えよう。

一輪車スポーツのさらなる発展を期してこの稿を終わる。



股にくいこむ荷を背に高橋さん



大阪から九州へ……熊谷さん

超長距離 またたび 奮戦記

ギネスブックの流行のせい、何でも新記録に挑戦しようとする人が増えています。一輪車仲間にもチャレンジャー精神旺盛な人が多いのです。ここに紹介する三人の仲間は、超長距離走行に挑戦している勇士たちです。

東大阪の熊谷淑さんは、大阪から九州へ向けて七月一日出発しました。まず六キロ走った時点で背中の荷物が重過ぎることに気づき、リターン。

荷を軽くして再スタート。快調に西へ西へと進んでいくと、白バイが「止まれ」の合図。国道2号線は一輪車「ご法度」かと思っ

1982年

たら、その警察官曰く「どこまで行くんですか。実は私も今、一輪車の練習をしています。どうも今一つうまく乗れないので……」。そこで急ぎよ、路上にわか乗り方教室を開講……。といった珍道中で、結局、膝の調子を悪くして、尾道で断念。走行距離は8日間(約300キロ)でした。

次は、「日本縦走」を目差した静岡県富士市の長橋徹宜さん。8月6日宗谷岬から南下スタート。やはり

「荷物が肩にくいこみ、さらに荷物と体重が股にくい込む……」といった悪戦苦闘が行く手に……。八月十九日。小雨が降りやまず、九時過ぎ出発しよとすると一輪車がパンクしている。

タイヤがかなりすりへっている。修理の後、小雨と霧の中を走る。約三十六キロ走破」といった大苦労を続け、八月二十八日に「体力消耗で体がだるい。これ以上炎天下を走るのは困難」となり、宗谷岬からスタートした日本縦走の旅は八郎潟でピリオドを打つことになった。二十二日間、七百八十余キロの戦いの旅でした。

そして、「九州一周旅行」に出発したのは東京の沢田務さん。九月十日に本部事務所に「旅程プラン」を置き出発。一日の走行距離が80〜100キロの計画は無理では……との心配をよそに、十二日大分県中津から元気な電話の声、「お尻も痛くならないし、80キロ走っても順調」と経過報告。でも、それから、プツリと連絡が途切れて……どこへ消えてしまったのでしょうか？ 彼は。

1982年



お疲れさま...

▲42インチで161キロに挑戦。100キロでリタイヤ。TV局インタビュー中の小幡君。

記録更新相次ぐ

北海道・野幌支部(千葉知男支部長)では、二年に一度、札幌・豊平川サイクリングロードで、一輪車100キロ・10キロの耐久記録挑戦会を行っています。昨年九月十五日、十五名が参加して長距離レースが展開されました。

◎100キロレースの記録
 浅野目憲良(札幌栄西小学校6年/一輪車歴2年) 4か月) 9時間36分24秒
 24インチ
 福田三郎(江別中央小学校5年/一輪車歴3か月) 10時間5分40秒
 27インチ
 和田謙一(江別第二中学校3年/一輪車歴3年1か月) 8時間24分51秒
 ◎161キロレースの記録
 小幡真治(札幌高一) 100キロでリタイヤ。記録は

※なお、20インチの部では次の三人のメンバーも100キロを走破し、これまでの記録を更新しました。

漆山栄(札幌53歳) 161キロ走走タイム
 12時間25分20秒
 口走走タイム
 6時間36分21秒

佐藤真司(江別中央小学校) 11時間49分18秒
 小野敦(江別第二小学校) 10時間32分40秒

長距離レースだけに、途中でリタイヤする人も多かったようですが、野幌支部の千葉知男さんは「予想以上に100キロ完走者が多かった。中には驚きました。特に20インチの佐藤真司君は、スタートしてから13時間も

乗っ続けてゴールしました。したが、ゴールする時はもう日暮れて月明りだけ、このフアイトは実に立派だと思います」と語っています。

からも頑張ってください。

1982年



▲途中フェリー船上で安堵の一瞬。フェリーの一時間の早いこと。

続・超長距離またたび奮戦記

やっだ、九州一周

先号二面でお知らせした「超長距離またたび奮戦記」の一人、行方知れずになった沢田務さん(東京・二西歳)が、無事に九州一周(約千キロ)の一輪車を旅を成し遂げました。以下は彼自身の旅レポートです。

「長距離走行」を試みることに決めた自分自身、社会、自然を見つめ直し、何か再発見してみたい、そんな欲から半年がかりで計画を練り実行に移りました。現在、「円」という劇団の研究生である僕は、公演と公演とのわずかな九月六日の終演と同時に九州へ。九日に博多をスタートするという強行軍での悪のコンテイングでした。

ルートは、国道3号、10号がメインロード。博多、北九州、中津、大分、日向、宮崎、都城、鹿児島と南下し、それから、阿久根、天草に渡り、長崎、武雄、久留米、博多と北上する、走行距離約千キロのコースです。

走行中、意外にもバイクに元気づけられたり、バイクに自転車と間違えられ、手放しはイカン、と注意されたりした珍道中。地方新聞、TVニュースなどの取材を受けながらの旅。都城では、支部の長友さん、後久さんたちの心暖まる歓迎、助言、援助にいろいろとごさいました。

ただ感激。後久さんご家族と一緒に20キロに及ぶ伴走で、僕の精神と肉体は充実し、やらねばならんと、心は燃えたのでした。

しかし、一日平均走行距離70〜90キロの計画で、二日から十日間せず、アキス腫、さらに股、助骨が非常に痛むといった悪戦苦闘が続きました。後半の走行中は、無心、無我の境地に。哲学的な思考にまで心が広がったような気がしました。一言でいえば、どこまでも走っていきそうな気分。まさに「永遠」の感じでした。

最後の試練は、台風でした。前二日間、台風の真ただ中。雨と風の猛攻撃で、僕にとつて真の試練となりました。予定を延ばすわけにはいきません。時間ない。決行あるのみ。まさに狂い沙汰の強行でした。左右前、後、台風は激しい風と雨で、僕は翻弄まされ、矢のように360度方向を回し、変えつつ襲いかかる台風、僕は負けまいと必死でバランスをとって走り続けました。負けられない。九州はラスト地点だ。来年のアメリカ横断計画がある。そして、十七日間の旅は終わり、千キロを走破できたのです。この経験は、これから何かに立ち向かうときの僕の大きな力となってくれるはずですよ。

応援して下さい。皆さん、本当にありがとう。

1991年8月1日、天気:晴れ、甲子園の高校野球が開幕した日、午前11:00 東京から青森を目指してスタートした。その日は暑かった。

あまりの暑さに1日延期しようかと昼近くまで真剣に悩んだが観念して出発。スタートした時の感想は、思っていた以上に荷物が重かった事。もう一つは、なぜ自分がこんな事をしなければならないのだろうと後悔した事。これで青森まで行けるなんて思ってもいなかった。

この旅は、全日本一輪車大会の100m走決勝の罰ゲームとして悪友たちとの賭けで始まったのだが、今にして思うと恐ろしい10代の若気の至りだった。

一輪車で日本を旅したら面白いだろうという興味本位から始まり、旅の証拠を残すためにビデオカメラで進捗状況をテープで郵送・・・と普通なら話だけ盛り上がって終わる筈だが、運命の駄女神は私に降り注ぎ、青森への一輪車旅が決定した。

その当時、私の一輪車マラソン(42.195km)の記録は2時間20分だったので、1日につき80kmは走れるだろうと思った。朝9時にスタートして午後6時まで走ればたっぷり9時間もある。しかし安易な目論見は見事に外れて、初日は半分の40kmに終わった。もともと楽観主義だが、さすがに考えが甘いと痛烈に思った。

そもそも10kgの荷物を背負って長い距離を一輪車で走った事がある人は、いるだろうか？。一輪車の場合、10kgの荷物の重みはダイレクトに腰に負担がかかる。自転車みたいに、どこかに引っ掛けて置くわけにはいかない。結局、腰の疲労を考えて、1日50kmほどの、のんびりペースで進む事に決めた。

「この旅で1番大変だった事は？」と聞かれると、迷わず『腰が痛かったこと！』と答える。とにかく腰と尻が痛くてしょうがないので、一日の中で一輪車に乗っている時間は5～6時間しかない。走るのと同じ時間を費やして腰を労わる必要がある。

峠道なんてもう地獄。これが原因で現在も軽い腰痛を抱えている。

さて、その10kgは、着替えが3日分・洗面用具・地図と筆記用具・シュラフ・ラジオといった一般的なものと、ビデオカメラ・バッテリー×2・充電器。

当時のビデオカメラはでかくて重い。今の手のひらサイズのハンディカメラとは訳が違う。充電器なんてカメラより重い。わざわざこんな重いもの背負っていく必要もないのだが、今回の旅のメインはビデオ撮影なので仕方が無い。毎日、愚痴をこぼしていたものの、コインランドリーで洗濯中に撮影、寝るまで空いた時間に撮影、疲れて途方に暮れて撮影、となんだかんだ楽しんでいました。バッテリーの充電は、銭湯もしくはコインランドリーでこっそり行った。

一日約50km。その日の目標地点は距離で決まるわけではなく、銭湯もしくは温泉のある場所で宿泊となる。一日の楽しみはなんといっても風呂だ。なにせ一日でも風呂に入れなかったらリタイヤしてやると思ったほどだ。

温泉で、一番印象に残っているのが、湯温50℃を超える灼熱銭湯(温泉)だっ

た。特徴は天然温泉掛け流しで、水栓が付いていない。体を洗うのも湯に浸かるのも50℃の熱湯。でも周りの爺さん達は平気で入っている。自分もやせ我慢を乗り越えて浸かってみたものの、正気の沙汰じゃなかった。

風呂にも浸かって、近くの食堂で晩飯を食べて、さあ、後は寝るだけ。だいたい午後の8時くらいを廻ったところで、ようやくその日の寝床探しが始まる。旅館やホテルに泊まるお金も品性も持ちあわせていないので、いつも野宿です。

初日は春日部の神社のベンチで寝た。夏の真っ盛りで、寝袋なしでも寝むれるのだが、明け方にわずかな霜が降りてきてあまり心地よくない。次からは橋の真下で寝る事が多くなった。駅で寝るよりも静かでスペースもあり、綺麗な川が流れる場所なら顔も洗える等いいことづくし。

しかし北上を続ける事ラスト4～5日。野宿するにはあまりにも寒すぎる状況に悩まされる。8月といえど、東北地方、北部山間の早朝は気温10度を切る。屋根と壁がある所で寝たかったので無人駅の待合小屋によく泊まった。6時くらいに、部活に通う学生に起こされるのが非常に恥ずかしかった。

一輪車で旅をする人なんてよっぽど珍しかったのだろう(当たり前だが)。道中でいろいろな人に声を掛けられ、手を振られ、また笑われたりもしたが、たくさんの人たちに励まされた。

ある日、川原でバーベキューをしているグループから大声援をもらった。その時、適当に手を振ってやり過ごしたのだが、全員がこっちに駆け寄ってきて、一緒にバーベキューを勧められた。久しぶりにいろんな人達と話をしたり、盛り上がった。そのうち誰が自分を泊めてやるかでじゃんけん大会が始まった。

こういう嬉しいハプニングも旅の楽しみなのかなと改めて思ったものだ。

さて、目的地は青森にある豊田児童館というところ。本来であれば出発する時に相手方に連絡するものだが、なにせスタート時は完走するなんて夢にも思っていなかった。なんだかんだ苦しんだり楽しんだりで走っているうちに、もう岩手から秋田に入る頃。さすがに連絡をしなくちゃまずいと思い、到着予定日時だけでも伝える。ゴールした時の事はよく覚えていない。急に立寄った豊田児童館の先生も、いったいこの人は何しに来たのか分からない様子だった。

自分自身、いったい何しに来たのか全く不明だった。すぐに別れを告げ、最終日だけは民宿にて宿泊。もう二度と走らん、そう誓って終わった一輪車の旅だった。

3年後。なぜか一輪車片手に下関に向かって出発する事になる。今度は罰ゲームでもなんでもない。どうしてまたやる気になったのかは、たぶん楽しいから。

目的地に着くことが楽しいのではなく、目的地までの道中が楽しい。「こればかりは、やった人間しか分からないだろうなあ」と下関から横須賀へ700kmを走った。

その後、オーストラリアへ3年間の「ぶらり遊学」を経て、ここしばらくは落ち着いているが……。

富士山頂で

一輪車教室

前大阪支部長の井上定武さんは、此の度び大阪の勤務先を退社し、故郷の愛媛県西宇和郡に帰りました。そしてすぐに沖縄旅行に出発、沖縄支部結成に協力し講習会を開催。トンボ返りで東京の第四回全日本一輪車大会に参加。帰路は、山梨県富士五湖鳴沢支部に立ち寄り、富士登山。富士山頂の山小屋

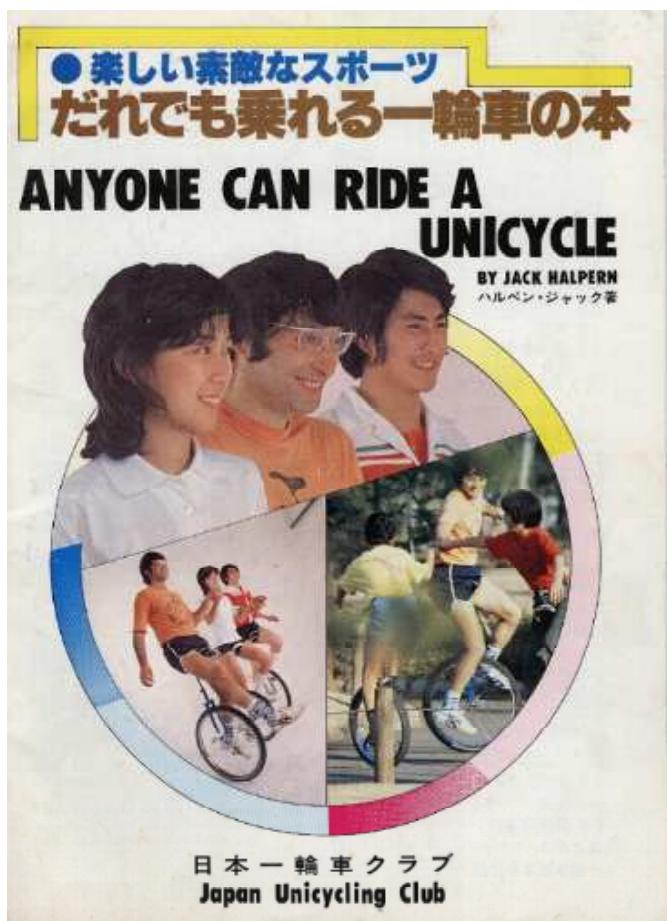


(富士山頂測候所での井上定武さん)

のアルバイトの人達に乗り方を教え喜ばれました。静岡に下山し、伊東市で新支部結成間近の泉さんを訪ね、ここでは清水港まつりにも参加して、独身貴族の大名旅行はおわり……。

日本で初めて・一輪車の本・著者・春遍雀来

「日本一輪車クラブ」 1978年発行



1982年 第二回 名古屋大会

1982年4月 第二回名古屋大会・東山公園



一輪車家族です

長野市 渡辺

家族の一輪車実力状況を報告します。長女・亜佐子(11歳) 片足とカンガル、二女・美佐子(8歳) カンガル、ハンドル、長男・大洋(7歳) 片足、三女・真希(6歳) 前進のみ、父・一(42歳) 片足、母・幸江(42歳) ドタバタ前進のみとまあ、全員乗れるのですが、お母さんがいつ転ぶかわからないので、六人乗車の写真がオソロシク撮れません。雪がちらつくころまでにはなんともかなるでしょう。

写真は、四月の名古屋大会に参加した時のもの。子供たちのあこがれのジャックさんにも入っていただきパチリ。みなさんの高度な技術に教えられることばかり。思いがけなく、16インチ・バックレースで美佐子がトロフィーを頂戴して大喜び。一家そろって、これから練習、練習、練習です。

脱帽、ご夫人パワー 1983年10月23日 第二回伊東大会



1984・第二回伊東大会

JEOPXKP

1983年8月・第六回全日本一輪車大会
本邦初・渡辺ファミリー全員のグループ演技



NAGANO JAPAN JCC#0901

家族全員です

(35)

長野総合

2005年(平成17年)5月15日(日曜日)

中日新聞

日本一輪車マラソン協会会長 渡辺 一さん

「もっととほせ、だんご状態になるな」。五月晴れの千曲川河川敷。一輪車マラソンの出場者たちに、げきを飛ばし続ける。毎年五月四日に千曲市で開かれる「全日本一輪車マラソン」の主催者を務め、今年で二十年目を迎えた。もともと登山やスキーの指導資格を持つスポーツマン。一輪車との出会いは、二十五年ほど前だった。「当時はサーカスくらいしか乗っていなかった」一輪車を町の自転車屋で見つけた。親子六人で始め「何か人と通ったことを」と、42・195kmを走るマラソン大会を企画した。だが、これまでにない試みに行政の対応は冷たく、

スポーツ
ライト

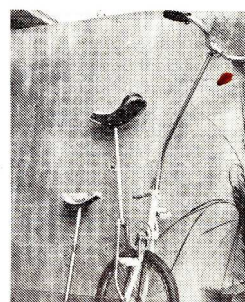
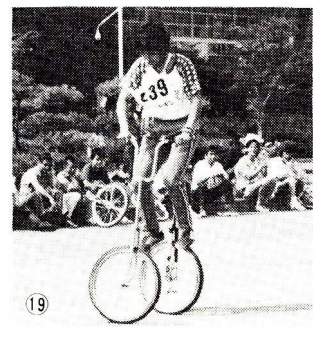
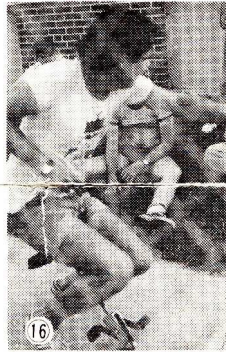
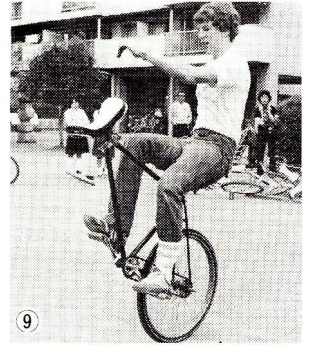
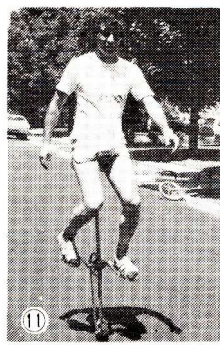
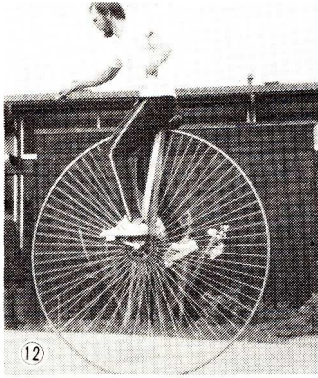
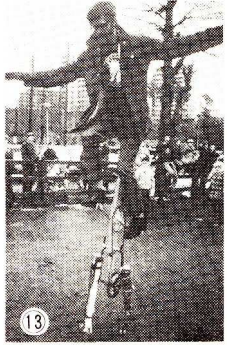
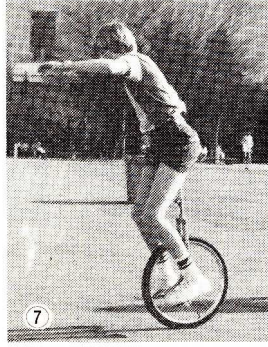
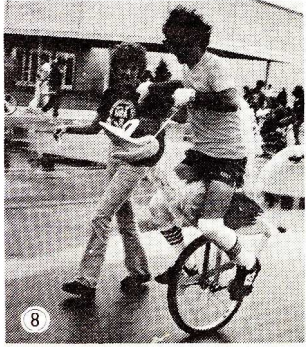
まだ20年...でも足跡确实



道路使用許可を取ろうとし、分、上位入賞者の賞品もなくても「そんな大会やめたい」とあしらわれた。それでも「ツは自分の鍛錬のために、もねばり強く交渉を続け、やるものなんだ」大会開催にこぎつけた。今年は記念大会にふさわ初めは大手企業がスポンサーに就いたが、干渉の多さで「これじゃ、純粋な競技じゃなくなる」。異例の「お断り」を申し出て、ボランティアに手弁当で運営を続けた。本業は善光寺参道沿いの衣料品店主。六十五歳。長野市大門町。(上野 実輝彦)

「最初は大手企業がスポンサーに就いたが、干渉の多さで「これじゃ、純粋な競技じゃなくなる」。異例の「お断り」を申し出て、ボランティアに手弁当で運営を続けた。本業は善光寺参道沿いの衣料品店主。六十五歳。長野市大門町。(上野 実輝彦)

一輪車といえば標準車ぐらいしかないと
 思われがちですが、工夫しだいで
 思いがけない形のたいへんおもしろい
 一輪車を作れます。一輪車の楽しさを
 知った人が必ず病みつきになる理由は
 いろいろあるが、中でもこういったお
 もしろい一輪車を作って、それをマス
 ターすることがその一つです。皆さん
 も是非自分のアイデアを出して、ユニ
 ークな一輪車を作ってみませんか。



一輪車・北海道の草創記 2005年11月
100マイル&100km記録会

千葉 知男
江別市・野幌一輪車クラブ

私が一輪車を始めた経緯は、それまで歌を学生時代からやっていて、業界的に
てっぺんまで行ったので(NHKのど自慢出身)、他に興味の湧くものがないかと思っ
てました。そんな時、北海道新聞(1977、昭和52年6月)の通販広告に、ミヤター輪
車・20インチ・14800円が掲載されてましたので、好奇心旺盛の自分なので、すぐに
購入しました。(1976年春、小池行雄、報知新聞の通販広告で購入)
(1978年10月、ミヤター輪車・本格生産開始)

毎日、夜の公園で悪戦苦闘・・・絶対にこんなもの乗れないと思いつつ二週間は
かかったのでしょうか。なんとか、前進できる程度になりました。時同じく、近くに自転車
店があり、中学生の息子さんが少し乗れるとの事でしたので、その息子さんの知
人と3人でフラワーリングなどして楽しんでいました。当時24歳でした。

1978年(昭和53年)10月・日本一輪車クラブ(JUC)が発足して、そのパンフレットに
ハルペン・ジャックが東京都心を一輪車で走っている姿が掲載されていたのを興味
津々で見ました。

1979年(昭和54年)7月・札幌一輪車クラブ結成・鈴木兼太郎会長・グランド藤

1979年(昭和54年)8月・自転車店の親とも仲良くなり、「クラブを作ってみては」と
の事になり、市役所前でデモンストレーションをし、その様子が新聞で取り上げられ
クラブ結成が本格的になりました。これが江別一輪車クラブの誕生です。

1979年(昭和54年)8月30日の新聞記事で、美幌の石川晴夫さんが一輪車を始め
て一ヶ月半の練習で「美幌 ⇄ 原生花園を往復14時間、50km×2=100km、」を拝
見した次第です。この記事が刺激となって翌年の9月に100km記録会を開催しまし
た。石川さんとは実際に会ってませんが、自衛隊の体育館で一輪車バスケットをし
ている写真を頂いております。

1980年(昭和55年)8月の第二回全道一輪車大会は江別市の商店街ロードを借り
てのものではしたが、道内からの参加者が集まり予想以上の注目を浴びたものです。

1980年(昭和55年)9月15日の大会から、内部分裂して江別一輪車クラブから野幌
一輪車クラブに切り替わってます。江別市内に二つのクラブが存在しました。

以来、札幌での一輪車大会全種目制覇・札幌大通り公園でのデモンストレーシ
ョン・・・豊平川サイクリングロード散策・・・これらの過程の中で道内でも岩見沢・歌志
内・稚内などで愛好者がいる事がわかり、手当たり次第に電話をかけ仲間の輪を拡
げました。

1980(昭和55年)9月に第一回100km日本記録挑戦会を開催してます。日の出・
日の入り時刻を確認、予想される完走時間を考え、スタートしたのはまだ暗い午前5
時に懐中電灯を持参してのスタートでした。当時は、今のような改良サドルは考案さ
れていませんでしたので、お尻の痛さに皆さん苦勞してました。

好奇心旺盛な性格・・・これが当時の自分の性格であるので、他人がやった事は
自分でもやってみたい・・・ただ、単純な発想からそこに『記録』があるならば挑戦し
てみようと言う事でした。日中の暑さも加わり、経験の無い長距離だったものの、大

方が無事ゴールです。

以後、第二回・第三回・第四回と・・・豊平川サイクリングロードで日本記録挑戦会と世界記録挑戦会を実施したわけですが、この記録会は、開催費用がかなりかかるため、2年毎の開催としていました。参加する選手はほとんど常連選手で和田謙一・福田三郎・福田剛・漆山栄さんでした。当時のメンバーは自分も含め、怖いもの知らずのチャレンジャーが多かった。そこに記録があるから・・・でしたね。

1982年(昭和57年)の第二回。他の選手はゴールしているのに一人の少年がスローペースなもの、走り続けているのです。タイムリミットを設けていなかったの・・・佐藤真司君(小5年)。もの静かな少年なのですがゴールタイムは13時間を超えてました。このガッツにはびっくりで、終了後は胴上げをしたものです。

豊平川での100マイル世界記録挑戦会は二回やりましたが、当時の世界記録はフロイド・ビューティ(32歳・米国オハイオ州)の9時間20分53秒でした。

1986年(昭和61年)9月16日の100マイル世界記録挑戦会は野幌一輪車クラブ発足5周年記念行事として、仙台の大田さん、愛媛の井上定武さん、神奈川の小池隆行さん、半田義明さん・・・錚々たるメンバーでした。前評判は小池隆行君がギネス記録を塗り変え可能との事でしたが、まさにその通りの走りで記録更新。

テレビ取材をしてくれたプロデューサーに証人になって戴き、大阪にあるギネスジャパン(長島茂雄代表)に世界新記録として申請した次第です。世界記録樹立の念願成就です。翌年、宮城県名取市で同様の大会が開催され、タイトル奪還のために飛来した挑戦者のフロイド・ビューティを小池隆行君が大きく引き離して、6時間44分21秒と再度、自己の記録を塗り替えたのでびっくりでした。

小池君は100マイル(160.9344km)を一度も一輪車から降りずに走破したのですが、取材ビデオで見ると他の参加者とは比べ物にならない程の快走ぶりでした。

あと、もう一つの世界記録がありました。一輪車の高さです。ギネスには30mの高さとありました。神奈川県の小池行雄さんに何度か電話を入れ、札幌豊平川サイクリングロードで野幌一輪車クラブ主催で実施するので、息子さんの小池隆行君に挑戦してもらおう・・・と何度か電話でお話をしました。実際、自分の住む江別市の重機を持つ会社社長に話を持っていった事もあります。

結局、30mもの一輪車を作成したとしても、その後の利用がまったく考えられなく費用も莫大な事もあり断念しています。兎に角、当時の自分は無謀な挑戦をしたがり人間だったと思います。

1992年(平成4年)に一輪車が文部省学習指導要綱改正で、小学3～4年の体育授業で用具を操作する部門に採用されたのを覚えています。この年に野幌一輪車クラブの会員数は104名までに膨れ上がりました。

今は一輪車から身を引いている自分ですが野幌一輪車クラブ当時から『一輪車全国ランキング表』を発行するようになりました。

これは国内各地で開催されている一輪車の記録が、集計されずに埋もれているので、全国各地の大会主催者に電話・手紙などで主旨を理解して頂き、毎年大会終了後に私の所へ記録表を送ってもらいました。

『一輪車全国ランキング表』は1987年(昭和62年)から1999年(平成11年)まで、13回発行した。3号まではB5版、以後はA4版となり最後の13号は80頁である。

13年間、集計しましたが途中からフリークランク部門と駅伝が加わりました。これは自費出版だったので、途中から日本一輪車協会にも資金拠出を依頼したものの認められず13号が最後となりました。

以下の資料は ★は 質問 ☆は 千葉知男

★ 歌に熱中したようですが。

☆ 歌については高校(定時制)の4年間、レインボーというグループ(男二人、女性ボーカル一人)を組み、勉強は一切せず歌ってばかりでした。高校卒業時に地元でNHKのど自慢があり、参加したらチャンピオンになり、翌年、大阪池田市の全国大会に北海道代表で参加しました。

翌年、NHK音楽プロデューサーの薦めでNHK軽音楽オーディションに一次・二次通過で合格しました。当時の審査委員長は、故、藤山一郎先生でノービブラートで綺麗にはもる・・・という事で褒められました。以来半年、NHKからギャラをもらい道内各地で歌ってました。途中、相方が蒸発という事態になり、やむなくオーディション合格を辞退・・・この相方蒸発がなければ今頃は芸能人だったかです。

当時のNHKオーディションは自分たちが受けた前の年に、あの田中義剛が受けてます。彼が酪農大学時代に千葉と一緒にライブした仲です。また千葉が受けた翌年には無名時代の松山千春が合格しています。相方蒸発で歌をやめた訳で、その後、何かをする状態になり新聞通販の一輪車が目に止まった訳です。

★ 1979年(昭和54年) 7月、札幌一輪車クラブ結成・鈴木兼太郎会長(札幌市南区石山)。鈴木会長は何時、一輪車に出会ったのでしょうか。

☆ 鈴木兼太郎会長は札幌スキー連盟の役員をされていたと聞いています。ステンマルク(スウェーデン)が夏の体力トレーニングに一輪車を利用しているとのJUA季刊誌にありましたが、鈴木さんは一輪車の知識が豊富な方で、当時のラジオ番組の中でステンマルクについても詳しく話していました。

鈴木さんが一輪車に乗ってる姿を自分は確認していません。鈴木さんの知人で渡辺さんという60歳ぐらいの方が主に乗っていて、他の方々に指導していたのを覚えています。札幌クラブとの連絡もこの渡辺さんとしてました。鈴木さんには札幌で開催した大会の時や、NUC(野幌一輪車クラブ)で遊びに行った時に会った程度です。札幌市南区に『グランド藤』という宿泊施設(温泉)があり、この経営者が鈴木兼太郎さんです。

この施設内で第一回全道一輪車大会が開催されたのですが、距離競技、片足走行、障害物(シーソーあり)、バック走行、スラローム、リレーが主でした。一輪車相撲もありましたね。札幌大会での一輪車相撲は通常の土俵がありましたが、冬でしたので『雪土俵』上で行いました。一輪車相撲については、その後、全国系のテレビ番組でスタジオ内で本州のマニアが集って開催されているのを記憶しています。ホッピング、組み合ってからバック・・・意外と楽しいものでした。

演技系は各支部のデモンストレーションがありました。北海道でタイヤ乗りを最初に来たのは帯広支部の山田さん(30歳代)が江別市の大会で初披露しています。

岩見沢での全道大会では静岡から当時の有名人・相羽哲治さんがきて、トップク

ラスの走り、演技を披露してくれてましたね。

★ 札幌一輪車クラブが結成されるには、準備期間があったと思いますが。

☆ 札幌一輪車クラブが発足した事は新聞で拝見しましたので、経緯についてはわかりません。ただ、その当時のメンバーは鈴木さんの知人系が多く、病院の院長とかも居りましたね、実際、自分もその院長とは電話で話しをした事があります。

★ クラブ設立の頃、一輪車に乗れる人は何名。千葉さんの役割は。

☆ 野幌では千葉を含め3人、札幌クラブでは渡辺さんしか居なかったです。

役割というより、北海道内にどれだけ一輪車愛好者がいるのかを協会に聞いたり、各地の自転車店に電話したりでその数の把握に必死でした。

話は少しずつですが、北海道でビックウィールを最初に購入したのは札幌の漆山栄さんです。二番目に千葉が大阪・田川自転車店より12万円で購入。その後は15万円。自分はビックウィールを車に乗せ道内の支部廻りをし、ビックウィールの存在をPRしてました。美幌・帯広市でビックウィールを購入しています。

★ 100km記録会でフリークランクを採用しなかったのは、なぜ……

☆ これについては、千葉の性格上のものがあります。車に例えれば新車を買った場合、普通のユーザーであれば車内とか外見を自分なりに装飾しますが、千葉はそれをしない人間なのです。買ったままの状態で次の新車購入まで何も手をつけずに乗りこなす……ですから、規定クランクで大会開催した場合、それに準じてそれを続けるという考え方でした。

確かに小池行雄さんとはフリークランクの件を電話で何度も話した事があり、実際の程度の速さ・こぎ心地があるのか？。岩本と二人で豊平川でクランクを交換しながら体験走行をした事があり、驚きを覚えた事もあります……この時の感触としては向かい風が強い時は走りづらいと感じてました。以上の自分の性格の経緯がある事から、フリークランクでの大会を実施していません。

今思えば、渡辺一さんや黒崎晴夫さんとも、電話でフリークランクについて沢山話した事がありましたよね。

★ 演技種目はありましたか。

☆ 一輪車はスポーツ(陸上種目)との考えでした。演技種目で青森とか北海道初山別とか音更とか……かなり盛んになっていた時期がありましたが、サーカスのような見せ物であってはならない……と考えていました。当時、小池行雄さんとこの件についても何度も電話で話し合った事はありませんが。

デモンストレーションの一角というのであればいいのですが、本部が躍起になって、これに取り組んでいる事に自分は背を向けていました。

余談……小池行雄さんや加藤幸夫さんと知り合ったのが自分の一輪車を続けられる架け橋となっています。国内・海外のビデオを何本も送って頂いており、セム・アブラハムのテクニック、一輪車を逆立ちで乗りまわしているとんでもないテクニシャンの技を見て驚いていました。

小池さんの電話の独特な口癖、『モシモシー！』が今でも懐かしいです。

ウルトラマラソンの世界

http://www.interq.or.jp/world/tabi-run/arita/ultraworld_02.htm

1 マラソンの歴史 有田せいぎ

マラソン競走の起源は、紀元前490年、第二ペルシア戦争(マラトン戦争)である。

アテネ攻略をめざして来襲したペルシアの侵略軍を、アテネの将軍ミルティアデスがマラトンの野において、一万の将兵を指揮して奇襲作戦で撃退した。

この勝利をアテネに報告するために、伝令として選ばれたのが健脚の誉れ高かったフェイディピデス Pheidippides であった。彼は戦場のマラトンからアテネまで、約40キロの道をひた走りに走り続けた。やがて、アテネ城門に到着したフェイディピデスは待ちかまえていた大勢の市民に、「喜べ、我軍勝てり」と戦勝を告げて、そのまま卒倒して絶命したという。ギリシア史の有名なエピソード、史実より伝説に近い。

これがマラソン起源の通説だが、伝令フェイディピデスの名については、歴史学者の間に異説がある。1989年、そのすべてを否定する論証が発表された。IOC(国際オリンピック委員会)の機関紙「オリンピック・レビュー」1989年7月号に、ギリシアにある国際オリンピック・アカデミーの名誉会長、考古学者のクレアンティス・パレオロゴス博士が寄稿した「マラソンマン・その歴史的考証」と題する短い論文である。

結論から言えば、あの物語は確かに事実だが伝令兵の名前は全くわからないというのである。博士によると“フェイディピデス”という、すぐれた走力を持った人物は実在した。彼は兵士ではなくアテネにいた職業的メッセンジャー、飛脚だったという。

ペルシアの大軍が海を渡って攻めてくることを知ったアテネは、スパルタの援軍を求めるため、かねてから職業的メッセンジャーとして知られていたフェイディピデスを急使に選んだ。このことは、“歴史の父”と呼ばれたヘロドトス(前5世紀)の大著『歴史』の第六巻に出てくる。

大命を帯びたフェイディピデスは、アテネからスパルタまで、約250キロの道程を、野を越え、山を越え、走り続けた。昼夜を問わず走りたかっただろうが、夜は危険が多すぎるので、当時のすべてのメッセンジャー同様、昼間だけ走った。彼は二日後、約44時間でスパルタに到着。彼のもたらした援軍の要請に対して、スパルタは風習に従い、次の満月の夜まで、軍事行動を起こさなかった。そして次の満月の日、フェイディピデスは生気を新たに、武装した二千のスパルタ軍を駆け足でアテネへと導いた。三日後にアテネに到着したが、すでにマラトン戦争はアテネ軍大勝のうちに終わっていたのである。

では、アテネに戦勝をもたらした伝令兵は誰だったのか。ヘロドトスもこの伝令兵については、全く触れていない。その名前を確定することはできない。パレオロゴス博士は言う。

「それが誰であろうと、あの伝令兵の勇壮な行動と悲壮な死は、永久に我々の心から消えることはないだろう」

マラソン競走の誕生

1894年、アテネで第1回近代オリンピック開催の準備を進めていたピエール・ド・クーベルタン男爵 Pirre DE COUBERTIN に、ソルボンヌ大学の言語学者、ミシェル・ブレアル教授 Michel BREAL がギリシア史に関係の深いフェイディピデスの悲壮な物語を記念して、オリンピック種目にマラトンの古戦場からアテネの競技場までの長距離走を加えることを提案した。クーベルタンはこの提案を採用して、「マラソン競走 MARATHON」と名付けた。

1896年4月10日、第1回近代オリンピック・アテネ大会のマラソン競走は、5カ国25名の選手で開催された。コースはマラトンからアテネまでの36. 909キロ。1920年の国際陸連の再計測では36. 75キロだった。優勝はギリシアの25歳の青年、スピリドン・ルイス Spiridon LOUIS だった。優勝当時は羊飼いか郵便配達人と伝えられたが、実際はアテネから20キロ離れた村に住む水売りの行商。

オリンピックの発祥の地で復興した第1回近代オリンピックだというのに、開会以来、ギリシア選手は陸上競技で連戦連敗の惨状であった。ところが、ギリシア人が誇るマラトン戦争の故事そのままに、ギリシア選手がマラソン競走で優勝しそうだというので、競技場は歓喜と興奮のパニック状態。大歓声の中を競技場入りしたルイスに、ロイヤルボックス前からギリシア皇太子コンスタンチヌス殿下と、国王の弟で審判長を務めるゲオルギオス親王はゴールまで伴走した。マラソン史上最初の記録は2時間58分50秒であった。以後、第2回パリ大会から第7回アントワープ大会まで、オリンピックのマラソンコースは距離が一定せず、およそ40キロ程度で大会によりまちまちであった。

1920年、IAAF(国際陸上競技連盟)は距離の統一を検討。イギリス陸連の提案を採択して、マラソンの正式距離を42. 195キロと決定。1924年、第8回オリンピック・パリ大会から実施した。

イギリス陸連は、1908年の第4回オリンピック・ロンドン大会のマラソンで、競技中に起こった劇的な出来事を記念して、末永く語り伝えるようにマラソンの正式距離として提案したのだった。その劇的な出来事とは……。

ドランド・ピエトリ Dorando PIETRI の悲劇

第4回ロンドン大会のマラソンコースは、ウインザー城を起点に、ロンドン市内ホワイトシティ競技場のロイヤルボックス前をゴールとする片道コース、26マイル385ヤード(42. 195キロ)であった。

レースは7月24日、午後2時半スタート。16カ国56名の参加選手。地元イギリスのロードとプライスが16キロ過ぎまでリード。やがて南アフリカのヘファーソンが先頭

に立ち、32キロ地点では二位イタリアのピエトリに4分の差をつける。しかし、ピエトリはこのあたりからジリジリと追い上げて、ついに41キロでトップに出る。ところがペースアップの無理がたたったり、彼の走りには疲労の色がにじむ。後方からアメリカのヘイズが、堅実なペースでピエトリを射程距離にとらえようと力走する。

競技場に入ったピエトリは疲労困憊でよろめいてゴールの方向を間違える。あわてた役員が正しい方向に変えさせるが、ピエトリはますますよろめいて、ついに倒れる。満場騒然とする中、救急箱を持った医師が数人の役員とともに駆けつけ、ピエトリを介抱する。助け起こされたピエトリは、十歩進んでは倒れ、また立ち上がってふらふらと足を運ぶ。まわりには役員と警官が付き添い、まるで夢遊病者のようなピエトリに手を貸して、やっとのことでゴールテープを切らせた。時間は2時間54分46秒。ゴールすると気を失ったピエトリは担架で運び出された。医師が介抱し、役員が手が貸したのだから、当然ピエトリは失格である。その優勝は記録とともに抹消されることになった。繰り上げ優勝者ジョン・ヘイズ John HAYES は、2時間55分19秒であった。

命を賭けたピエトリの力走に感激して、アレキサンドラ皇后は特別に金杯を送り、また競技役員だった小説家コナン・ドイルは役員から寄付金を募り、“シーロック・ホームズより”と彫り込んだ金のシガレットケースとともにピエトリに贈った。

マラソン世界最高記録

男子	2時間05分42秒	Khalid KHANNOUCHI	MAR	1999年10月24日
女子	2時間18分47秒	Catherine NDEREBA	KEN	2001年10月 7日

マラソン日本最高記録

男子	2時間06分51秒	藤田淳史	2000年12月3日
女子	2時間19分46秒	高橋尚子	2001年9月30日

2 ウルトラマラソンとは何か 有田せいぎ

ウルトラマラソンは超長距離走と訳すが、競技距離はどこからウルトラマラソンになるのか。

言葉の上では、マラソンより長い距離はウルトラマラソンということになる。しかし、42. 195キロを超えた50キロや60キロでは、ウルトラマラソンというよりもマラソンに近い。ウルトラマラソンと言え、ふつうマラソンの二倍の距離(84. 39キロ)以上を意味する。あるいは50マイル(80. 46キロ)以上としてもよい。また時間走では、6時間走以上をウルトラマラソンとする。国際陸連はウルトラマラソンのスタンダードとして、100キロを公認している。

ウルトラマラソンの歴史は、17世紀まで遡ることができる。

古代ローマ以後、歴史の表面から姿を消していたランニングは、17世紀後半のイギリスで、以前とは姿を異にして復活する。

チャールズ二世(在位1660～1685)の時代に、イギリス貴族の間で、互いにお抱えの馬丁を道路で競走させ、これに金を賭けて楽しむことが流行した。当時は道

路事情が悪く、馬車に乗って旅行する貴族たちは、競って健脚の馬丁を雇い、馬車の行く道を整理させたり、休憩や宿泊の設営をするために、次の到着地に先回りさせたりした。脚の速い馬丁を抱えていることは自慢の種だった。また荘園の領主は、はるかに速く伝言を伝える能力のある馬丁を雇っていることを誇っていた。“走る馬丁 footman”と呼ばれたこれらの馬丁たちが最初のプロ運動家となった。

貴族や紳士たちは何事につけても賭けを好んだので、馬丁によるギャンブルレースが発生したのも当然だった。道路を走る長距離レースだったが、貴族はもちろん、沿道で見物する庶民の間でも爆発的に人気が高まり、やがて馬丁だけではなく、一般の庶民や軍人まで参加するようになり、賞金つきの長距離走がイングランド全土で異常なブームとなった。

18世紀になると、参加する走者は徒歩競技家 pedestrian と呼ばれる。賞金目当てで競技をするプロの運動選手である。当時のレースは、競走というより競歩のスタイルで、ランニングとウォーキングは血を分けた兄弟であった。19世紀の中期、学生によるアマチュアの陸上競技が始まるまで、200年近くイギリスの名物になる。そして、その人気がピークに達した19世紀の初め、アメリカにも伝わり、イギリス選手を招いた徒歩競技家ペデストリアンの英米対抗レースが多くの人々を熱狂させた。

1809年、イギリスで21歳のキャプテン・バークレーが、90マイル(144.8キロ)を21時間30分で走りかつ歩いて優勝し、5000ポンドという破格の賞金を獲得した。

徒歩競技家ペデストリアンが社会的に絶頂期にあったのは1810年頃まで。その後、1860年代、産業革命の時代には“賭け競歩”として大都市の労働者階級に大きな関心がもたれて、それぞれの都市に専用のトラックがあった。そして、ギャンブルレースの究極として、6日間走というウルトラマラソンが開催された。6日間ということになった理由は、ヴィクトリア朝時代のイギリスでは、日曜日は絶対安息日であったためである。

最初の開催は1875年頃。ペデストリアンやウルトラ・ウォーカーたちが挑戦していた。まもなく、すぐれたスポーツ・プロモーターで国会議員でもあるジョン・アストリア卿という、華やかでダイナミックな人物がレースを牛耳るようになる。彼は6日間走を奨励するためにチャンピオンベルトや賞金を寄付して、ロンドンとニューヨークでレースを組織した。こうして、イギリスとアメリカで盛況になり、多種多様な人々がトラックを走るチャンスを得て、程度の差こそあれ、脚光を浴びることになった。

1880年代後半になると、賭け競歩の人気は急速に低下した。一因に競輪の開催があったらしい。また、アストリア卿はギャンブル好きという弱点があったため、やがて「すっからかん」になってしまい、以前のようにレースをプロモートすることができなくなった。それでも、1910年代までは物好きなスポーツ・プロモーターのもとに、散発的に開催されていた。

最近、ウルトラマラソンに挑戦するランナーが増えてきて6日間走はアメリカ、オーストラリア、ウクライナ、フランスで再び開催されるようになった。しかし、6日間走の定期開催は、主催者にとって大きな負担となり、続けることは厳しいのが現状である。

1882年、イギリスのチャールズ・ローエル Charles ROWELL は6日間走において、24時間の途中計事で241.763キロを記録した。やがて20世紀に入り、24時間の走行距離を競うレースが開催された。24時間走の誕生である。ウルトラマラソン時間走のスタンダード。

24時間という生活時間を、睡眠や食事も含めて、すべて走ることに費やすことは単純明快な人間の限界への挑戦である。完全に地球の生活サイクルを超越することであり、夢である。24時間走の秘められた魅力はそこにある。このレースでは、選手はトイレや食事、あるいは仮眠のために短時間、小休止する以外、24時間走り続けるか、歩くしかない。

普通のロードランナーからみれば、ウルトラマラソンの世界は常識をはるかに超えたランニング世界である。このほかに“ジャーニー・ラン journey run”という世界に挑戦するランナーがいる。

大陸を横断や縦断したりして、少なくとも1000キロ以上の膨大な距離を走破する。一日平均60キロ以上の距離を、砂漠、高地、山岳地帯を含めて、1ヵ月2ヵ月と走り続ける世界。全力を出して走れば翌日は休養できるという、普通のランナーとは全く異質のランニングに挑戦している。24時間走以上のウルトラマラソンは生活とともに走ることを意味する。競技というよりも人生そのものといえる。

アメリカ大陸横断のジャーニー・ランは、1890年にジョン・エニスが80日と5時間でニューヨーク・サンフランシスコ間を走破している。やがて、チャールズ・C・パイル Charles C. PYLEというエネルギーで自信満々のプロモーターが「アメリカ合衆国横断レース」を企画。1928年3月4日、優勝賞金2万5000ドルの大金の魅力にひかれて、ロサンゼルス、アスコット・スピードウェイのスタートラインに集まったのは、119名のランナー。ニューヨークまで全長5507キロ、ウルトラマラソンの歴史の中で最大級の本格的なフットレースであった。

ランナーのほかに女優、ボードビリアン、ミュージシャンなどを引き連れて毎日ランニングの「区間」ごとに余興のショーを行なうものであった。一区間は経由する町と町との距離によってさまざまだが、ふつう64キロから97キロであった。ランナーは走り終わると先行隊が設営したテントで休む。すると、夕方から別の大テントでショーが始まり、地元の人々が見物にやってくる、という旅興行。完走者は55名、優勝は20歳のアンディ・ペイン Andy PAYNE であった。翌1929年、今度はニューヨークのクロンクス広場をスタート、カリフォルニア州ロングビーチまで5898キロの復路レースが開催された。優勝はジョニー・サロ Johnny SALO 通算525時間57分20秒だった。

1992年、アメリカ大陸横断レース

「トランス・アメリカ・フットレース TRANS AMERICA FOOTRACE」が復活した。ロサンゼルス郊外ハンチントンビーチをスタート。一日平均74キロのペースでニューヨーク・セントラルパークまで、4725キロを64日間で走破するジャーニー・ランのステージ・レースである。

ウルトラマラソン世界最古の定期的なレースは、南アフリカのコムラッツ・マラソン COMRADES MARATHON である。大会名称はレースのアイデアを思いついたヴィク・クラパスが所属していた“大戦戦友会 Comrades of Great War”に由来する。距離は約90キロ。ダーバンからスタートする“上り”コースは偶数年、ピーターマリッツバーグからスタートする“下り”コースは奇数年と、毎年交互に繰り返している。第二次世界大戦中を除いて、1921年から毎年開催しており、現在は一万三千人以上が参加する南アフリカの国民的行事である。

2000年6月16日（南アフリカの国民の祝日）、コムラッツ・マラソンは第75回記念大会を迎え、制限時間を1時間延長して12時間としたため、二万二千人が参加した。“近代ウルトラマラソンの父”と称えられたアーサー・ニュートン Arthur NEWTON は、第1回コムラッツ・マラソンで優勝して、ウルトラマラソンの世界にデビューした。彼は1927年の大会で五度目の優勝を果たした（1922年不参加、1926年第二位）。ニュートンは1931年、24時間走において245・113キロの世界記録を樹立、以後22年間破られなかった。

ウルトラマラソンの世界統一組織、国際ウルトラランナーズ協会IAU (International Association of Ultrarunners)は、イギリスのロンドンに本部を置き、ウルトラマラソンの世界的な普及を目的に、100キロのワールド・チャレンジ、24時間走のヨーロッパ選手権などを総括している。また、3ヵ月ごとに「ニュース・レター」を発行して、世界のウルトラマラソンの情報と記録を掲載している。

1994年6月26日、第9回サロマ湖100キロレースは、「第8回IAU100キロ ワールド・チャレンジ(国際陸連後援)」の世界選手権を兼ねて、北海道で開催された。サロマ湖の北西、湧別(ゆうべつ)町スタート、国道238号線、佐呂間町を通り、常呂(ところ)町ゴール。海外からの104名を含む参加者1761名は日本では最大規模のウルトラマラソン。

また1998年IAU100キロ ワールド・チャレンジは10月18日、第5回四万十川(しまんとがわ)100キロレースで開催された。台風10号の接近で開催が危ぶまれたが、台風が外れたため、30分遅れのスタートで1298名が参加した。高知県中村市スタート・ゴール、四万十川を溯る高低差600メートルのコース。サロマ湖100キロと並ぶ日本最大級のウルトラマラソンである。

1998年6月21日、第13回サロマ湖100キロレースにおいて、砂田貴裕は6時間13分33秒の世界最高記録を樹立した。彼のマラソン・ベスト記録は2時間10分08秒。

また2000年6月25日、第15回サロマ湖100キロレースでは、安部友恵が6時間33分11秒の女子世界最高記録を記録した。

彼女のマラソン・ベスト記録は2時間26分09秒である。

3 ウルトラマラソンの魅力 有田せいぎ

あらゆるスポーツは、競技者を虜(とりこ)にして離さない魅力と、観衆の心を動かし楽しませる魅力とを兼ね備えている。その魅力のために、より深くひきつけられて、一層熱心にかかわる競技者や愛好者がいる。その魅力とは何か、一言では到底表現できない。しかし、あらゆるスポーツにはそれぞれの魅力が確かに存在している。

一般人には驚異のように感じるウルトラマラソンにしても同じである。普通のロードランナーが唾然としたり呆然としたりするウルトラランナーにも、それぞれに挑戦しようとする魅力が存在している。興味深い大会やコース、勇気ある挑戦者や完走者の情報に、好奇心をくすぐられ刺激されて、日々挑戦意欲を募らせて、そのまま単純に実行したランナー、あるいは用意周到に準備して挑戦したランナーの中に深く秘められている。

人間は自分というささやかな存在の本当の限界を覗いてみたいという衝動を、身体のだこかに隠し持っている。限界や可能性への挑戦意欲は人間の本能の一部分である。未知の領域に挑戦することはとても魅力的であると同時に、ひどく不安でもある。実際に行動に移すには固執している常識を捨て、襲いかかる不安や恐怖心よりも挑戦意欲が勝っていることである。

未知なる距離への好奇心を積極的に育んでいくと、ある日ふと、自分にも完走できるかも知れないと思える瞬間がある。この瞬間を掴むことができれば、ウルトラマラソンの第一関門、挑戦意欲の問題は解決する。あとは日常生活の中に完走のための具体的な練習を組み入れることである。そして、徐々に大きくなっていく不安や恐怖心を駆逐する精神力を培うことである。

いつの時代にも自分の可能性や挑戦意欲を試そうとする積極的な人間、ランナーの世界にも才能のあるなしにかかわらず、何か新しいことに挑戦したがつている意欲旺盛な変わり者が数多く存在する。そのとりとめのめない夢や挑戦を具体的に実行に移すランナーに、好意を持って援助する好奇心の強い世話役やサポートが必ずいるのである。

ウルトラマラソンの長い競技時間、レースを支える大会役員や関係者の根気強さ、辛抱強さ、常にランナーを励まし付き添うサポートの献身ぶり、走り続けるランナーに暖かい声援を送る観衆の善意などを考え合わせると、ランナー自身の魅力の他にも、計り知れない魅力が存在することがわかる。それぞれのランナーを通して、人間の可能性を覗いてみたいという欲望と、何が起こるかわからないドラマ性に魅了されている。またランナーはサポートとの信頼関係の中で、レースを共有する。連携と協調、そして尊重である。チームワークを分かち合うことは、陸上競技の世界を離れたウルトラマラソン特有の魅力である。

ウルトラマラソンの競技時間はとても長い。ランニングの世界記録に例えると、100メートルは9秒79の爆発、マラソン42.195キロは2時間05分42秒の燃焼である。100キロは短編小説であり、24時間走は中編小説、トランス・アメリカ・フットレー

スは64日間の長編小説である。競技時間が長くなればなるほど、ドラマ性は大きくなる。予想できない出来事に遭遇する要因が限りなく増えていく。天候や体調の変化、脚部への疲労蓄積。そして、レース展開に伴い、精神もまた様々に変化していく。

ウルトラランナーにはドラマを大きく包み込む精神と、ドラマ性を魅力として楽しむ精神とが必要である。何が起きてもビクともしない不敵な冷静さとやわらかい順応性である。

距離が長くなればなるほど、未知の部分が多くなり、それに応じて何が起こるだろうと興味は尽きない。やわらかい順応性さえ持ち続けていれば、いくらでもウルトラマラソンを楽しむことができる。自分自身で納得のいく長い距離や時間に挑戦して、様々な出来事に対応して、その出来事を自分自身を適応させることが楽しむ要因である。不確かな出来事を好ましくない負の要素として捉え、ウルトラマラソンは艱難辛苦だと感じるならば、より深い魅惑の世界には辿り着けないだろう。

マラソン42.195キロ。オリンピック、陸上競技の最も長い長距離走である。しかし、ウルトラマラソンはマラソンの延長ではない。陸上競技とは異なるランニング世界である。

マラソンには“より速く”という記録への挑戦テーマが燦然と輝いている。記録への挑戦は科学的な専門化したトレーニングの集大成により、さらに高度に追求されて、記録は人類の限界へと徐々に近づいている。しかし、破られる可能性もまた、記録の持つ宿命として、永遠に存在する。

勝負の世界からマラソンをみると、オリンピック大会、世界選手権、ワールドカップをはじめ、有名なレースへの参加がランナーの競争心や好奇心を刺激して、ランナー自身を発奮させている。現在はこれに賞金が加わり、また大会によっては大衆性が魅力となっている。しかし、人間の持っている食欲で驚異的な挑戦意欲が、42.195キロの距離に留まるはずがない。マラソンが一般社会で市民権を得たのは、オリンピック種目としての存在が大きかったに過ぎない。

ウルトラマラソンの挑戦テーマ“より遠くまで”という挑戦は果てしなく、オリンピック志向で支配された一般常識を遙かに超えているため、異端視されやすい。驚嘆の言葉は一過性の反応にとどまり、真に理解されることは少ない。それでも未知なる長い距離に、意欲旺盛なランナーは大いなる魅力を感じているのである。

ウルトラマラソンの世界では“より速く”というテーマは通用しない。無理や頑張りはむしろ致命的なマイナス要因となる場合が多い。いかに速く走るかという固定観念では捉え切れない宇宙的な領域である。この発想の転換こそ、重要な鍵である。

ウルトラマラソンは完走することより、挑戦しようとする積極的な精神行為の中に大きな意義がある競技だといえる。挑戦を決意して、準備する日々の中で、次第に大きくなる不安や恐怖心と、成し遂げようとする意欲との葛藤が個々のランナーの人格形成に大きな影響を与える。それは肉体表現であり、人間表現である。

比較的足の遅いランナーでも、ウルトラマラソンの世界でなら、挑戦してできれば完走という結果で、もう少し注目される機会を得ることができる。距離に対する征服感や記録や順位に関係なく、すべてのランナーに等しく陶醉と充実感をもたらす（但し、時間外完走という利己的なランニング世界は含まない）。一見、無謀とも思えるウルトラマラソンも、人間の持っている可能性への挑戦ということからみれば、極めて普通の行動である。挑戦する距離や時間の長さは、個々のランナーの気力・体力・走力の反映であり、それぞれの魅力である。その魅力自体を比較することはできない。

ウルトラランナー自身がわかっていることは、どうしても走りたいという気持ち、自分を表現するにはウルトラマラソンしかないということである。

4 ウルトラマラソンの走法 有田せいぎ

長距離走・マラソンには大別して、ストライド走法とピッチ走法のふたつの走法がある。

ストライド走法は広い歩幅を積極的に保つことでペースを維持する走り方で、一歩一歩にパワーを必要とする。一歩ごとにパワーを集中させるので、絶対スピードの追求には最適な走法、大柄な欧米のランナーには効果的である。安定した条件の中で、記録を狙う意味では有利な走法である。

ピッチ走法は速い足の運びでペースを維持する走り方、一歩ごとの出力を抑えている分、環境の変化に大きな影響を受ける割合が少ない。地形の変化に富んだコースや悪天候下での耐久レースでは有利な走法である。小柄な日本人ランナーには伝統的な走法である。

ウルトラマラソンをマラソンの延長として捉えているスピードランナーには、ストライド走法・ピッチ走法の別なく、走法など気にせず自由に、あるいは無意識にウルトラマラソンに挑戦すればいい。ウルトラマラソン向きの特別な走法は必要ないかも知れない。

しかし、世界のトップクラスのウルトラランナーのランニングフォームをみると、ウルトラマラソンにはウルトラマラソン向きの走法が最適であり、必要であることがわかる。ウルトラマラソンの先駆者たちが試行錯誤を繰り返しながら、修練し体得した走法である。ウルトラマラソンの真髄は、ウルトラマラソン向きのランニングフォームの修得にあると言っても、決して過言ではない。なぜならウルトラマラソンはマラソンの延長ではなく、全く異なるランニング世界として認識する必然性があるからである。

ウルトラマラソンにおいて、ランナーが常に対峙しなければならない問題は、一歩一歩着地の時に加わる腰、膝、足首への体重負荷である。レースによっては半日から二ヵ月以上も続く場合がある。体重負荷について、過信も油断も一切許さない。まして無視など言語道断である。

スピードマラソンでは着地時、自分の体重の三倍、脚部に負担がかかると言われ

ている。42.195キロなら何とか頑張れば、強引に走り切ることができるかも知れない。3時間4時間の辛抱である。しかし、100キロ以上、確実に200キロを超える距離では身体に無理させて強引に走ろうとしてはいけない。身体は正直なもので本当に潰れてしまうし、第一、ランニングそのものを楽しむ余裕を失ってしまう。長時間走り続けるためには、わずかな体重負荷の軽減でも最優先して考慮する必要がある。

少しでも長く、そして楽に走り続けようと思うならば、ランニングに対する考え方を変わると同時に、ランニングフォームについてもウルトラマラソン向きの長い距離長い時間走り通せるフォームに変えなければならない。

日常の練習はスピード強化やスタミナ養成のトレーニングより、むしろランニングフォームの修練に重点がある。勿論、ウルトラランナーとしてのスピード強化の練習を否定するものではない。またスタミナ養成はフォーム修練の練習過程において、当然附随しているものである。心肺機能をはじめ脚筋の持久力を高めるように、体調に応じてLSD(Long Slow Distance)で、リラックスした走りを心がけることが大切である。これはLSDによって、身体の『器』を大きくして、ウルトラマラソンの長い距離長い時間に対応しようとする考えからである。常に余裕を持って走ることはウルトラマラソンの必須条件である。

いかなる状況・状態においても、好調時・不調時、または故障時においてもランニングフォームを維持することは絶対的な鉄則である。フォームを維持できなければ、低迷状態での走りの回復は全く期待できない。反面、とにかく維持さえできれば、不思議と地獄のような最悪の状態からでも徐々に、そして確実に脱出することができる。ペースの回復を期待できる。それがウルトラマラソン向きのランニングフォームの魔力であり、魅力である。

マラソンではストライド走法・ピッチ走法ともに前傾姿勢で走ることが正しい。しかし、ウルトラマラソンではこの前傾姿勢は禁物である。重心を前にかける走り方は、それだけで脚部の筋肉や関節に負担をかける。ウルトラマラソンではこの小さな負担こそ絶対に見逃してはいけない。身体への疲労蓄積、特に脚部への疲労蓄積は、可能な限り最小限に留めるようにしなければ、余裕のあるランニングはできない。また長い距離長い時間を走り切ることは難しい。

ウルトラマラソンには省エネルギー走法が有効である。

直立姿勢が基本であり、前傾姿勢にならないようにすることが大切である。足の裏全体に体重を乗せること、重心を常に身体の中心に置くように努める。リラックスして立っている時が一番楽な状態で、一番エネルギーを使わない。

直立姿勢から走りの状態へと移行する。足の裏全体に体重を乗せ、膝と腰で身体を支えて、足をすり足気味に前に運び出す。この時も重心は常に身体の中心に置く。重心が身体の中心にあればあるほど、それだけ身体を支える力は最小限で済む。キックを強めるために、足を後ろに高く蹴り上げたり、ストライドを伸ばすために、前に高く引き上げたりしない。そうする事によって、多くのエネルギーを消費し、着

地時には脚部への体重負荷を増加させることを防ぐ意味がある。

重心がバランスよく上体に乗るように、腰を入れた走りを心掛けること。上体と脚部の要として“腰を入れた”走りを身につけることは、ランニングフォームの安定性とエネルギー節約のポイントである。腰を入れた走りとは骨盤が基本的に斜め前方を向いた状態で走ることである。そのためには大殿筋を、身体の内側へ向けて引き締めること。腰を入れた走りは、マラソンにもウルトラマラソンにも共通する秘められた重大な鍵である。

腕振りは肩を振るのではなく、肘を振る。腕を胸の前に抱え込み、肘を鋭角的に構えてリラックスさせ、リズムカルに肘を振ること。手首や肩の力をぬく。肘を後ろに引くことによって、腰を回転させ、足の裏を前にすり出す。踵より着地して重心移動が爪先へぬけるように足を回転させる。注意することはすり過ぎて、ブレーキにならないように滑らかに運び出すこと。肘振りのリズムが推進力、肘の引き加減がスピードをコントロールする。肩を振ることは上体を不安定にさせ、身体の中心への重心維持を難しくさせる。

スピードマラソンの足の裏全体で着地して、同時に跳ねるように地面を蹴る状態とは、明らかに異なる走り方である。わかりやすく言えば、競歩スタイルの歩き方を積極的にランニング志向で発展させた走法である。これがウルトラマラソンの理想的なランニングフォームと考えてよい。ウルトラマラソンの黎明期、ウォーキングが主流であった歴史的事実を考えると、競歩スタイルから発展した省エネルギー走法が効果的であることが理解できる。

一見するとピッチ走法や普通のジグギングフォームによく似ている。しかし、重心の位置や移動、足の運び方、腕の振り方など、走りに対する考え方・捉え方が基本的に異なる。“より速く”ではなく、“より遠くまで”のためにスピード志向を捨てる勇気が必要である。身体全体の移動は重心の上下動や、左右の横揺れをできるだけ抑制した安定感のある滑らかな移動が望ましい。惰性でなるべく長続きしそうな楽な省エネルギー走法を身につけること。例え1000キロでも走り切れるランニングフォームを作ることがウルトラマラソンの理想である。そのフォームは充分すぎるほど余裕のあるものでなければならない。

参考 URL

田中義巳のジャーニーランクラブ

<http://www.interq.or.jp/world/tabi-run/index.htm>

フランス発・有田せいぎの部屋

<http://www.interq.or.jp/world/tabi-run/arita/arita.htm>

ウルトラマラソンの世界・有田せいぎ

http://www.interq.or.jp/world/tabi-run/arita/ultraworld_02.htm