

昭和初期の女性用高級自転車「霸王号」(1929年頃)



江戸末期に登場してから明治期の間、女性が自転車に乗ることは稀でした。しかし、大正期に入り、国内の自転車生産の基盤が整いはじめ生産力が伸びてきたことで、保有台数も百万台を超えるまでになりました。ここまで普及してくると女性も仕事上の移動手段として特に地方を中心として、急を要する助産師の人たちや荷物運搬のために商店の女将さんらの利用が多くなってきました。さらに大正末期になると自転車に乗る女性はより一層増えてきて、特に女学生には大変な人気がありました。ところが地方の教育界では体に悪いからなどの理由で自転車通学を認めないところもまだありました。

昭和期に入り深刻な不況時代を迎えても自転車の保有台数は毎年20万～40万台の伸びを示していました。そんな中、イギリスの皇室も利用した高級自転車ラージ号を輸入販売していた日米商店が性能的にこれと匹敵する国産の「霸王号」の販売を始めました。当時の自転車の平均が1台50～70円のとき140円という高級車です。女性用も造られましたが、ブレーキレバーの動きをブレーキ本体に伝えるロッド(棒状)が車体の中に入っているなどの特長があり、全体的に当時としてはスマートな造りになっています。

こうして昭和10年頃になると女性が自転車に乗ることに対する社会からの抵抗感はなくなりましたが、利用者のほとんどは10代で、20代以降の女性の多くが利用するようになったのはそれから20年以上経った昭和30年代のことでした。



岡崎久次郎(1874年～1942年)

「霸王号」を製造販売した日米商店の創業者。雑貨の輸入から始まり、後に自転車の輸入専門となる。それと併せて製造工程を調べ尽し、やがて製造から販売までを手掛ける日本を代表する自転車メーカーに育て上げた。



昭和初期の女性用「霸王号」のポスター。女性の描き方などは当時の典型的な手法であるが、背景のビル群が近代化の象徴として最新の自転車という雰囲気強調している



「霸王号」を発売したメーカーが昭和10年に主催した女性と自転車をテーマにした広告写真懸賞募集で1等入選した作品



大正期に20代以降の女性が自転車に乗る機会ほとんどなく、急を要する助産師さんや荷物運搬のために商店の女将さんらが乗るくらいであった