

幼少年期の一輪車乗りの活動とその環境の実態

古賀 範雄 清水 聖子 吉田 梢

On the Actual Condition of Unicycling in Childhood

Norio Koga Satoko Shimizu Kozue Yoshida

I はじめに

近年、子どもの運動については、不器用な子どもが多い、運動能力が低いなど否定的に捉えられがち傾向がある一方で、今日の子どもは昔の子どもの遊びには見られなかった一輪車乗りをしている。

一輪車乗りは、誰でも最初から簡単に乗れるようなものではなく、一般的には難しい部類に属するバランス操作の運動である。経験者であれば誰でもわかるが、一輪車乗りのバランス操作は非常に難しく、練習過程においては集中力や粘り強さがかなり要求される。

ところが、近年は、一輪車に乗れる子どもが多い。また、一輪車に乗れる子どもは女子が多いように思われる。

そこで、本調査は、大学生を対象に回顧的な調査を行い、子どもの一輪車乗りの活動はどのような状況にあるのか、また、その環境はどのようになっているのか、それらの実態を明らかにすることを目的とする。

II 方法

- (1)調査対象：A大学学生584名（内訳：男子166名，女子418名）
- (2)調査時期：2015年7月
- (3)調査方法：質問紙法によるアンケート調査
- (4)調査内容：幼少年期時代の一輪車乗りの活動とその環境
- (5)統計処理：有意差検定には、SPSSによるカイ二乗検定（比率検定・クロス集計）を用いた。

III 結果と考察

1. 一輪車乗りの活動の実態

(1)一輪車に乗れる割合

一輪車に乗れる割合は、「乗れない」(44.5%)よりも「乗れる」(55.1%)方が多かった(表1)。これらの割合を男女で比較すると、乗れる割合は「男子」(22.3%)、

表1 一輪車に乗れる割合 (%)

	乗れる	乗れない	無回答
男子 (n=166)	37 (22.3)	128 (77.1)	1 (0.6)
女子 (n=418)	285 (68.2)	132 (31.6)	1 (0.2)
合計 (n=584)	322 (55.1)	260 (44.5)	2 (0.3)

χ^2 値=100.864, df=1, $p<0.01$

「女子」(68.2%)であり、男女間には有意な差がみられた($p<0.01$)。一輪車乗りは、統計的には男子よりも女子の方が乗ることができる。

因みに、竹馬に乗れる割合も調査したが、男女ともに50%以上が乗ることができ、男女間に有意な差はみられなかった(表2)。竹馬乗りは練習すれば、一般的には

表2 竹馬に乗れる割合 (%)

	乗れる	乗れない	経験がない
男子 (n=166)	92 (55.4)	55 (33.1)	19 (11.4)
女子 (n=418)	271 (64.8)	110 (26.3)	37 (8.9)
合計 (n=584)	363 (62.2)	165 (28.3)	56 (9.6)

χ^2 値=4.481, df=2, n.s.

5, 6歳頃から乗れるようになる運動である。竹馬乗りは一輪車乗りに比べ、バランス感覚を早く掴むことができる。この相違が竹馬乗りに性差はみられなかった要因になっている可能性があると考えられる。

(2)一輪車に乗れるようになった時期

一輪車に乗れるようになった時期は、小学校低学年から中学年にかけての「小1～小3」(70.5%)が男女共に最も多かった($p<0.01$)(表3)。このことから、幼児期から一輪車に乗れるようになる子どももいるが、一般的には小学校低学年頃が一輪車乗りの臨界期のようなのである。

(3)小学校での一輪車乗りの活動状況

小学校では、一輪車乗りの活動が活発に行われているのかをみると、男女ともに「流行っていなかった」

表3 一輪車に乗れるようになった時期 (%)

	幼児期	小1～小3	小4～小6	無回答
男子 (n=37)	7 (18.9)	21 (56.8)	8 (21.6)	1 (2.7)
女子 (n=285)	21 (7.4)	206 (72.3)	48 (16.8)	10 (3.5)
合計 (n=322)	28 (8.7)	227 (70.5)	56 (17.4)	11 (3.4)

χ^2 値=220.645, df=2, p<0.01

表4 小学校での一輪車乗りの活動状況 (%)

男女を 問わず 流行って いた	男子の 間で 流行って いた	女子の 間で 流行って いた	流行って いなかった	無回答	合計
51 (8.7)	2 (0.3)	401 (68.7)	94 (16.1)	36 (6.2)	584 (100.0)

χ^2 値=696.362, df=3, p<0.01

(16.1%)は少なく、流行っていた中でも「女子の間で流行っていた」(68.7%)が多かった(p<0.01)(表4)。一輪車乗りの活動状況は、男子では消極的な傾向があり、女子の方が積極的に乗っているようである。

(4)一輪車に乗れない人の経験の有無

一輪車に乗れない人の経験の有無をみると、経験ありは「男子」(60.2%)、「女子」(84.1%)であり、男女間

表5 一輪車に乗れない人の経験の有無 (%)

	経験あり	経験なし	無回答
男子 (n=128)	77 (60.2)	46 (35.9)	5 (3.9)
女子 (n=132)	111 (84.1)	20 (15.2)	2 (1.5)
合計 (n=260)	188 (72.3)	66 (25.4)	7 (2.7)

χ^2 値=16.155, df=1, p<0.01

には有意な差がみられた(p<0.01)(表5)。一輪車に乗れない人でも一度は経験したことがある人は多いが、その経験の割合は有意に女子の方が高い。

2. 一輪車乗りができる環境の実態

(1)一輪車の有無と一輪車がある場所

幼児期から児童期において、一輪車が身近にあったか

表6-1 一輪車の有無 (%)

一輪車	有り	無し
男子 (n=166)	155 (93.4)	11 (6.6)
女子 (n=418)	409 (97.8)	9 (2.2)
合計 (n=584)	564 (96.6)	20 (3.4)

χ^2 値=505.744, df=1, p<0.01

表6-2 一輪車があった場所(複数回答)

家	保育園・幼稚園	小学校	友だちの家
264 (46.8)	123 (21.8)	552 (97.9)	113 (20.0)

(%)

をみると、一輪車「有り」は96.6%であった(表6-1)。近年においては、一輪車乗りができるための主要因である道具の環境には恵まれている。一輪車がある場所は、「小学校」(97.9%)が最も多く、「家」(46.8%)や「保育園・幼稚園」(21.8%)でも比較的多かった(表6-2)。就学前から一輪車に触れられる子どももいるが、小学校には一輪車が備わっているので、今日の子どもは就学すれば一輪車に乗れる機会があることになる。このような環境ができた背景は、日本一輪車協会が1980年代から国内の小学校に一輪車の普及活動を始め、今日に至っているためと考えられる。

(2)小学校における一輪車乗り補助具の有無

一輪車乗りはサドルに腰を下ろす瞬間からバランス操作が非常に難しいので、初心者の練習では、通常、片手で壁を押さえたり、鉄棒を持ったりすることでバランスを保とうとするが、初心者の一輪車乗り向けに壁や鉄棒に代わる補助具がある。小学校にその補助具が「有り」は34.6%であり、むしろ補助具が備わっていない学校の方が多い傾向にある(p<0.01)(表7)。

表7 一輪車補助具の有無(小学校) (%)

有り	無し	無回答	合計
202 (34.6)	345 (59.1)	37 (6.3)	584 (100.0)

χ^2 値=37.384, df=1, p<0.01

(3)小学校での一輪車乗りの指導の有無

小学校での一輪車乗りの指導の有無をみると、「指導なし」(85.8%)が殆どであり、授業等での指導は一般的には行われていない(p<0.01)(表8)。学校によ

表8 小学校での一輪車乗りの指導の有無 (%)

指導あり	指導なし	無回答	合計
50 (8.6)	501 (85.8)	33 (5.7)	584 (100.1)

χ^2 値=369.149, df=1, p<0.01

では、一輪車クラブがあるが、通常の小学校には一輪車は備わっているだけで、一輪車に乗るかどうかは子どもの自由であり、自発性に任されているのが現状のようである。

(4)小学校クラスでの一輪車乗りの目標の有無

クラスで一輪車乗りの目標があるかどうかは、「目標あり」(2.2%)は極めて少なく、「目標なし」(85.8%)が多かった(p<0.01)(表9)。以前には、小規模校で

表9 小学校クラスでの一輪車乗りの目標の有無 (%)

目標あり	目標なし	無回答	合計
13 (2.2)	501 (85.8)	70 (12.0)	584 (100.0)

χ^2 値 = 502.222, df = 1, p < 0.01

松田繁樹他 (2012) 幼児の静的平衡性の性差, 年齢差および体格との関係, 岐阜聖徳学園大学短期大学部紀要44巻 95-102

全校児童全員が一輪車に乗れるようになることを目標に掲げ, 一輪車運動に取り組む様子がテレビで報道されたことがあったが, 殆どの小学校では一輪車乗りは特別な活動として捉えられていないことが推察される。

IV まとめと課題

近年は, 家庭や保育園・幼稚園でも一輪車を所有しているところがあるが, 小学生になれば, 誰でも一輪車乗りができる環境に恵まれているようである。しかし, 小学校で子どもが一輪車に乗るかどうかは, 個人の自発性に任されている傾向にあり, 授業等で指導が行われているのは稀である。小学校体育科の学習内容には一輪車運動が必須でないことやクラスで一斉指導を行うには一輪車の保有数が少ないなどの事情があるのかもしれない。

このような環境下にあつて, 小学校に一輪車があるだけでも, 多くの子どもは一度は一輪車乗りを経験している。しかし, 活発に一輪車乗りをしているのは女子であり, また, 一輪車乗りのスキルを獲得している子どもは, その殆どが女子である。これらが一輪車乗りの活動の実態であろう。

一輪車乗りには性差がみられるが, バランス能力特に静的平衡性は5, 6歳頃になると女兒の方が男児よりも有意に優れている(松田ら, 2012)(出村ら, 1995)ことが, 何かしら影響しているのかもしれない。また, 一輪車運動の基調は, 乗用時にペダル踏み運動で発生する速度下で, 一輪車と上肢が同時に反対方向へ回転することにより, 縦軸及び横軸との支点を保つことである(明石ら, 1980)。つまり, 一輪車乗りはバランス感覚を掴むまでが大変であり, 練習意欲を継続する粘りや根気強さなどが必要になることから, 男女の心理的特徴の相違が関係しているのかもしれない。

今後は, 一輪車乗りは, なぜ女子に好まれ, 女子の方が乗れるのか, またなぜ男子は消極的なのか, それらの背景を明らかにする必要がある。

文献

- 明石正和他 (1980) 一輪車運動のバイオメカニクス的研究 その1 基調動作の分析, 城西大学教養関連紀要4 (1) 39-46
 出村慎一他 (1995) 幼児期における静的及び動的平衡性の発達と性差, 体育学研究40(2) 67-79