

## 「自転車活用推進計画(案)」に関する意見

平成30年5月10日

THTジャパン準備事務局・企画担当/石丸英明

〒740-0036 山口県岩国市藤生町1丁目30-6

TEL090-3170-6658 Fax03-6368-4661 mailto:nqa50755@nifty.com

立法の府としてのお役目を担って頂き、日頃より感謝しています。

この度の「自転車活用推進計画(案)」につきましては、高校時代の通学の足や、大学時代のクラブ活動での旅の相棒、そして社会人になってからのコミュニケーションツールとして、その存在を存分に味わっていますが、如何せん「日本の実情」が、自転車市民権を拒んでいるようで、サイクリストを自認する自分にとって、活動を制限されている日々を過ごしており、その制限が緩和されるか期待を寄せています。

但し、大人のサイクリスト目線での要素に欠ける部分も散見され、それについての意見を添えさせて頂ければと思います。

その前に、自己紹介的日本の現状分析を。

第三次サイクリングブームから自転車に親しみ始め、マウンテンバイクブームに火を付けた“ビーパール”や“シマノ”のイベントに携わりながら、第一次サイクリングブームの諸先輩方と出会い、ヨーロッパ型の自転車遊びとして、“MTBラリーレイド”や“ブルベ”と言った【ツーリングコンペティション】を日本で初めて実施しました。

一方、地球温暖化を意識した平成のエコ系自転車ブームに、震災の教訓や世界的旅行ブームが加わり、インバウンド需要が高まる中、従来のサイクリングネットワークが、変化する自転車の多様性を把握出来ずにいます。

そう言った日本の実情や風土に合う自転車遊びを模索する実証実験で、「THT26」という、年齢性別車種不問で楽しみ、主催者の大小も問わない、等身大運営が可能な新たな【ツーリングコンペティション】を見つけました。

それらを発展させ、「街道」「山道」「町の道」を網羅する「三種のツーリングコンペティション」に、他の交通へのリスクも必要と考え「ザッピング」の要素も取り入れ、「自転車市民権獲得」や「サイクリングの自由の認知」を訴えるため、サイクリングネットワークの再構築案として「THTジャパン」の提唱準備を震災前より行っています。

自転車協会、サイクリング協会、自転車競技連盟、自転車普及協会などの関連団体や、シマノやブリヂストンサイクルなどのメーカーの担当者にはアプローチしています。

今回、下記囲みの中にもあるように、公的組織が認定する「ナショナルブルベ」も守備範とする、THTジャパン(仮称)の活動指針に合わせて、自転車活用推進計画(案)をチェックして見ました。

さんいん1300#2018募集チラシの囲み

ルートNリボン



ナショナルブルベ

### 「ルート100エヌ」パイロット企画調整中Ⅱ/「外堀内堀多様性」に向き合う理由



「もはや戦後ではない」と言われた昭和31年の第一次ブームからの忘れ物、『自転車の多様性問題』。それに向き合うには法律などの『外堀』と、ソフトなどの『内堀』を埋める必要があります。また、アトランタオリンピックで正式種目に採用され、その前後で遊び方が変わったMTBブームでの見落としに『活動時間の壁』があります。自転車目線で語っていますが、実は日本全体の問題です！「自転車活用推進法」や「働き方改革」がそれを裏づけています。

継続的に提案しているナショナルブルベは、平成のエコ系インバウンド型自転車ブームで一大勢力となっているPBP型ブルベと基本的には同じですが、そこに【外堀内堀多様性】という日本の実情問題が潜んでいます。PBP型ブルベの運営形態では、ナショナルブルベに関しては、提案も運営も出来ないのが日本の実情(注)です。

当会では、第一次ブームからMTBブーム前夜までを牽引した今井彬彦編集長や鳥山新一博士の想いを引き継ぎ、ナショナルブルベの可能性を実験企画「三種のツーリングコンペティション」として模索して来ました。しかし、限界もありました。

そして平成30年。サイクルエイドジャパン、サイクル県やまぐちProject、JCA、自転車活用推進議員連盟、Jプロツアーとの距離が急激に縮まり、諦めかけていた「サイクリングとはレースを含むスポーツサイクリング全般」とするUCIの理念を、日本でも再び提唱できると少し喜んでいるところです。その中で、MTBラリーレイド由来の「ツーリングコンペティション」から、UCIのレギュレーションにもある「サイクリング・フォア・オール」へ表現を変えて、山口県でパイロット企画を先行実施しつつ、公的組織が認定するナショナルブルベを構築出来れば、その先に「自転車市民権」や「サイクリングの自由法」を獲得した未来が待っていると確信します。

※注:日本の実情とは、自転車市民権という山の登頂までの現在地を考えた場合、登頂ルートを探して未だ麓をウロウロしている状態であり、UCI的なサイクリングへの理解が進んでいないと言う事です。しかし欧米スタイルが日本で実現できる可能性は低いと思われる。それは外堀としてのサイクリングの法的根拠、内堀としての自転車ソフトの標準化、そして多様性としての、マナーアップ、インフラ整備、人材育成、活動時間の確保等々、課題が山積みだからです。ブームを繰り返す日本のサイクリングについては下記URLをご参照下さい。

<http://www.bike-joy.com/rNr.htm>

次ページにリンク先の重要部分を掲載

さんいん1300#2018募集チラシの囲みからのリンク先／ここに活動指針(青文字)と意見(赤文字)の要素が集約してあります。



### Bike is Good! = 自転車遊び利用促進実証実験

日本の風土に合ったみんなで楽しめる自転車遊びを探りつつ、  
自転車でも安心して走れる場所を増やすことを目的とした実験企画。

「ルート・エヌ・リポーン」は企画準備中です。暫くお待ち下さい。(2016/07/15)



「ルート・エヌ・リポーン」は、「走り出したら自己責任」「時には参加者、時にはスタッフ」「一般道をフツーに走る」などが前提の、  
ロングライドファストランツーツーリングの実力認定システム(日本版ブルベ)です。

しかし、「自己責任を問う相応のスキルが有るのか?」「スタッフをする時間的余裕が有るのか?」「フツーに走れる道が有るのか?」、  
そう言った下図左テトラバランスの自転車多様性課題を第一次サイクリングブームより棚上げにし、  
道路の自由使用の範囲で個人や任意グループの活動に限定して来たのが「日本的サイクリング」であり、「日本の実情」です。  
その結果、UCIのレギュレーションにあるサイクリング(レースを含むスポーツサイクリング全般)を許容する自転車市民権が生まれず、  
「ナショナルブルベ」の構築に至っていません。

一方、小学一年生初登校をイメージさせる特別な道路使用許可を得て実施の「一般のサイクリング大会」と言う矛盾が生まれています。  
それは多くの人々がイメージする「日本的サイクリング」とも、警察に臨時クローズドサーキットと認知される「ロードレース」とも異なる、  
日本独特の「デモンストレーション的イベントサイクリング」であり、運営に莫大なエネルギーを必要としています。  
そんな現在進行形の「エコ系インパウンド型自転車ブーム」の評価は歴史が決めると思います。。

**【テトラバランス】** 自転車環境正四面体

自転車多様性を、ハード:自転車(作る、売る、使う、メンテナン  
ス)、ソフト:使い方(楽しむ、仕掛ける、ネットワーク、日常と余暇)、  
ハード:人(テクニック、マナー、ルール、スクール)、インフラ:環境(道路、セキュリティと  
保険、イベント、サイクリングクラブ)の4つに凝縮。

**【自転車ソフト6分割チャート】**

ソロ	<	クラブ	≦	ガイド	≦	コンペ	≦	イベント	<	レース
←自由→		←←←		グレーゾーン		→→→		←		目的外→

ソロ活動(自由使用:日常利用と日本的サイクリング)と、レース活動(道路の目的外使用)の狭間に曖昧な状態でグループ活動が存在する。それが日本の実情。

公的組織が認定する「ナショナルブルベ」は、上図右6分割チャートのグレーゾーンに属しています。  
自由使用と目的外使用の狭間にある「グループサイクリング」は、サイクリングの法的根拠が曖昧なための産物と言えます。

その曖昧さは、ショップやクラブやチームの社会との繋がりを分断し、  
欧米で盛んなワイナリーツアーやファームツアーなどのガイドツーリング文化を否定し、  
最もユーザーニーズの高いコンペライドを地下へと埋もれさせています。  
その延長にイベントサイクリングやレースがあるはずですが、現状は中抜けの歪な状態と言えます。

そう言った日本の実情の元、THTジャパン準備委員会(転遊研)では実験企画を通じ、ブームを繰り返す第一要因として、  
グループや組織でスポーツサイクリングを楽しめる環境整備に関係者が怠ってきたからと分析しています。

その上で自転車遊びの機会均等に寄与するアイデアとして「三種のツーリングコンペティション」を提唱しています。  
「街道」「山道」「町の道」で、ツーリングとレースの両方の性格を持ち、組織で遊ぶことが前提でありながら、  
集団で走ることを避ける工夫がされており、さらに等身大の運営に拘っています。  
そして、ユーザー、ショップ、地域が三位一体で運営する「地域貢献型マルチサイクリングクラブ」の必要性も訴えたいと思います。

それでも「日本の実情」は、業界レベルでも、国レベルでも正しく認識されておらず、  
「自転車活用推進計画(案)」でも、グレーゾーンの課題は抜け落ちています。  
そのため、自由使用と特別使用に限って自転車を語っているようで、  
クラブライド、ガイドライド、コンペライドを楽しむ大人のサイクリストの存在を無視していると感じます。

「街道」「山道」「町の道」を網羅して、自転車ソフトの標準化を実験企画の次の目標にしたいところですが、  
現状では日常利用的カオス状態の「町の道」と、日常のセキュリティの及ばない「山道」は次の次として、  
自転車のスポーツ利用を語りやすい「街道」にて「ナショナルブルベ」を構築したいと考えます。

出来れば国際基準(UCI)の「サイクリング・フォア・オール」の一環として!!  
※サイクリング・フォア・オール⇒「<http://bikejoy.web.fc2.com/C.htm>」にリンクがあります。

2018/05/10

次ページより、計画案P1~P5へ意見を添えさせて頂きました。