

曖昧さは各 Fig の「サークルナイン」の中心部もそうで、『自転車ネットワーク再構築』で目指す「地域貢献型マルチサイクリングクラブ/LCMCC (Local contribution type multi-cycling club)」をそのハブに据え、頂部に「春需でソフト」を、両翼に「情報発信」と「人材交流」を配し、第一次ブームからの忘れ物の答えを求めたいと思います。と言いながら、その答えは Fig.4 の“考察”で既に判明して「大人のサイクリングの普及」に他なりません。

その普及に欠かせない「大人サイクリスト育成」の入口『スキルアップスクール』や、出口『組織的等身大企画』が容易に実践できない状況が『日本の実情の壁』です。特に出口であり大人サイクリストを自然増殖する“ツーリングコンペティション”の概念が無いことは致命的です。それは「ブルベ」や「ラリーレイド」の導入以前から認識しており、故に日本用にアレンジしたわけです。実は Fig.4 にある鳥山氏からそれは聞いており、同様にニューサイクリング誌今井編集長や長崎県サイクリング協会若山会長からもレースとツーリングの境目の話しを聞いていました。

そのため日本の実情に合わせ考案したのが「自転車さんぽ」で、2005年からの“転遊研”では実験企画を、2008年からの“いわくに研究会”ではザッピング企画を実践し、自転車市民権獲得に向けノウハウの蓄積をしています。つまり、街道を走る“ブルベ”★や、山道を辿る“ラリーレイド”★の参加者は、“イコールコンディション”や“走り出したら自己責任”や“時には参加者、時にはスタッフ”を理解している『大人サイクリスト予備軍』と言え、町の道を楽しむ“自転車さんぽ”★は、大人のサイクリングの基礎知識を学ぶ入口と言え、答えを探す補助線になります。

一方、ショップやメーカーがイベントを仕掛ける場合、メリットとデメリットが混在し、船頭も多く、船（自転車）が陸（歩道/クローズドサーキット）に上がる状態です。それら山道走行問題や県境越え問題を抱えた大規模イベントでは、ノウハウの蓄積を応用した対処療法的な企画を提案しながら、体質改善（自転車市民権獲得）用の「テトラバランス (Fig.6 右上)」も考案したのですが、逆に自転車活用推進法の成立で、自治体主催企画が前面に出て、等身大運営に取まらない道路の目的外使用問題が潜在化したと認識しています。但し、それを表立って論議出来ないのが「日本の実情」であり、それでも「組織で道を遊ぶ自転車ソフト」に拘りたいと思います。

