

に結びつくという考えです。しかし、全国的に春需でソフトを供給するための自転車遊びの機会均等には、圧倒的にノウハウや人材が不足しており、そのことがFig.5左の「サイクリングネットワーク再構築・比較(※注3)」の原点となり、解決策としての「ノウハウの蓄積・移植・共有」を「理念」とする「LCMCC」を考え始めた理由です。

※注3: サイクルエイドジャパンを主催する自転車協会の「SBAA」と、サイクリング関連団体の守備範囲の比較用に、2013年12月31日に作成したもの。



§ 4. 補完: 「組織で道を遊ぶ自転車ソフト」

Fig.8はFig.6から転舵・再分割した「自転車ネットワーク再構築企画≡街道」「地域資源再発見企画≡町の道」「MTBが地域を救う企画≡山道」の関係図で、そのセンターに遮光器土偶をデフォルメした「オブシディアン・ロード」のマークがあります。前述の「※注1/参考」にある「全国: 縄文が源流のこの国へ」のように、石器の原材料である黒曜石(オブシディアン)の伝播したルートがこの島国の「道」の起源と考えられ、【組織で道を遊ぶ】という「ツーリングコンペティション」の原点マークに相応しいと考えます。

その「道」の上で自転車の居場所が曖昧な遠因には、交通戦争激化時の警察の勘違いがあり、さらに厄介なのは、自治体主催のイベントサイクリングが、何故か一般道の目的外使用で行っていることです。(※注4) その中、県境を跨ぐ過去に例の無いツーリングイベント「サイクルエイドジャパン」に於いて、管区警察の存在を初めて知り、警察庁交通規制課との交渉で「自転車ソフトの標準化(※注5)」が浮上しました。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の標準化」に拘りたいと思います。

※注4: 現在警察は、自転車は軽車両で、歩行的利用と自動車の利用があるとの見解を出しています。またイベントサイクリングは、全くの初心者に参加することを想定していて、至れり尽くせりの運営をするため、結果的にそうなっています。

※注5: 日本のサイクリングの枠内での標準化の一例を挙げるなら、「下関スタイル」があります。サイクルエイドジャパンに駆りだされたのは、某広告代理店が、「日本の実情」を知らず、無謀なコース設定をしたためで、その対案として、下関サイクルマラソンで培ったノウハウを移植し、それを某旅行代理店がマニュアル化した、その後のイベントサイクリングブームへと繋がった訳です。その肝が「時差スタート/五月雨スタート」と「グルメのエイド」です。

Fig.9(「山口サイクリングプロジェクト研究会」企画フラッシュより)

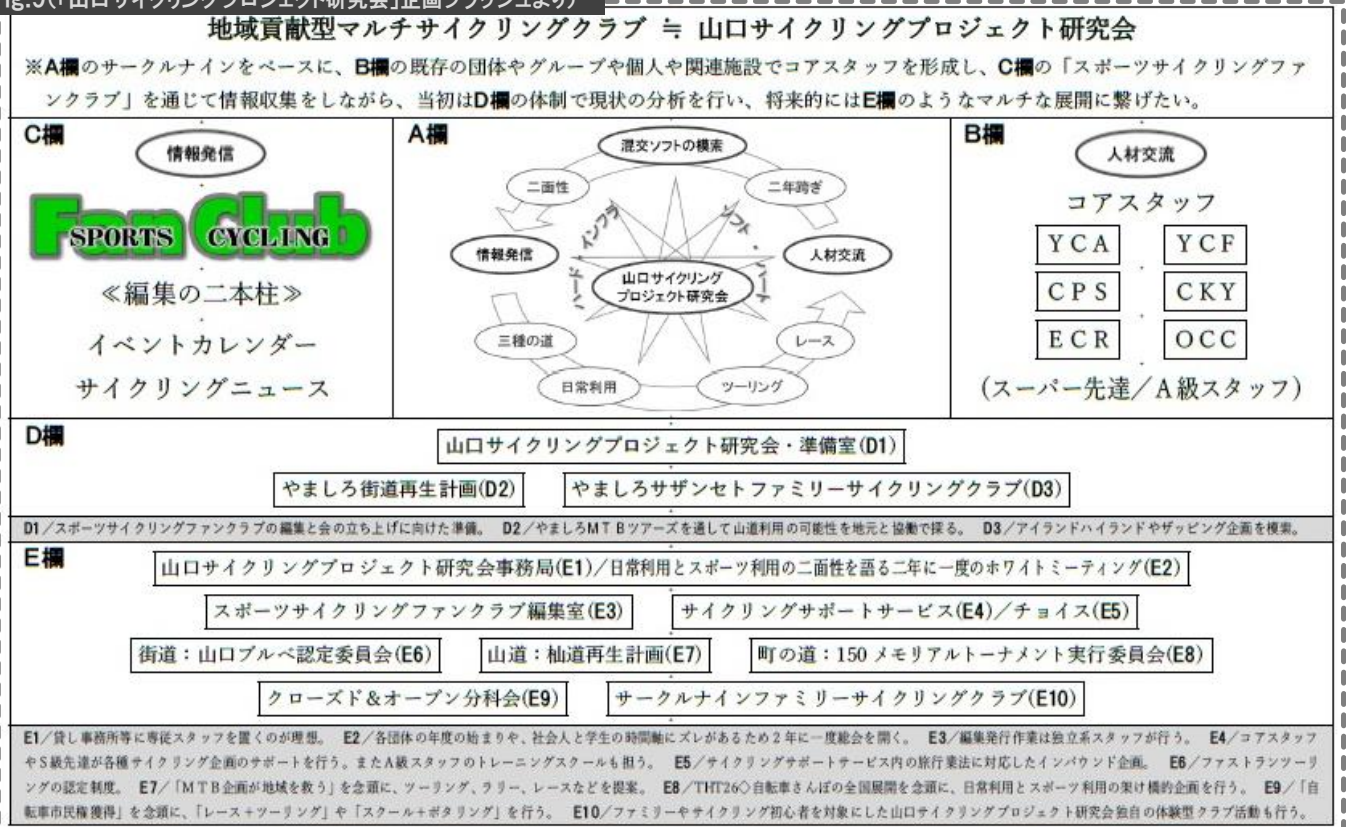


Fig.9は、2020年3月5日版「山口サイクリングプロジェクト研究会」企画フラッシュの一部で、そこには、～全国に先駆けて「サイクリングネットワーク再構築」を行う企画提案です。…サイクリングには様々な楽しみ方がありますが、多くのグループサイクリングは道路交通法等で制限があり、それが「日本の実情」の一端となっています。そこで、スーパー先達の所属する地域貢献