

自転車目線で、水の惑星地球の極東にある、島国日本の自転車文化について考えよう！

《Japan Cycling Project 2020》

In a bicycle glance, let's think about bicycle culture of island Japan in the Far East of the planet earth of the water!

Bike is Good! 自転車の良さや可能性は普遍的です。

第一回アテネ大会よりオリンピック競技に採用され、買い物の足から世界一周ツーリングの相棒として、その**多様性を今更語る必要はない**でしょう！

UCIのルールブックにあるように「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」のこと。我々が目指すのは「Cycling-for-All」です。その実現には“自転車市民権の獲得”が大前提です！

自転車には**スポーツ利用と日常利用の二面性**があります。警察はそれを自動車の利用と歩行者の利用と表現しています。つまり自転車利用者は、それぞれの立場で物事を見る**複眼的思考**の資質を持っていると言えます。それが「**自転車目線**」です。しかし実情はスポーツ利用と日常利用に段差があり、自転車市民権の獲得には至っていません。

また、人と自転車が一体となった、マンパワー増幅装置と考えられます。その場合、**エネルギー消耗や空気抵抗**は避けて通れない課題であり、さらに**自然や平和にも敏感**です。そう言った感覚的な側面からも「自転車目線」は侮れません。

昭和30年代の第一次サイクリングブームから幾度かブームが繰り返され、京都議定書を契機にした平成のエコ系自転車ブームとなっています。東日本大震災でその良さが益々見直され、さらにブームは加速していますが、**その伸びにインフラやマナーが追い付いていないのも事実**です。

乗り手の“意識”も含む自転車の**走行環境整備は、繰り返されるブームの終盤に語られる**のが常です。その典型例がマウンテンバイクの山道走行ではないでしょうか？さらにレースを含むサイクリングイベントも然りです！

「レース+ツーリング」の総合型マウンテンバイクイベント「シマノバイカーズフェスティバル」の企画・運営に携わって25年ですが、イベント単体では解決出来ない課題が人材育成と山道走行問題です。またアドバイザーとして係った自転車協会主催の震災復興支援企画「サイクルエイドジャパン」では、県や地方を跨ぐコース調整の際、警察庁交通規制課から自転車ソフトの標準化を求められました。

さらに、**ソフト面やインフラ面、マナー面**だけでなく、ネット販売や並行輸入商品等で**マーケット面でも課題**を抱えています。

本来、日常利用の延長線上にスポーツサイクリングが在るべきで、グラデーショナルにサイクリストライセンスが有っても良いという考えもありますが、そう言った**多様性課題を論議する場が無い**のが全ての要因と考えます。

日本自転車環境整備機構 (B.E.I.)では、**ブームから文化へのラストチャンスとして**、その議論の場の設置を検討する**タスクフォース「Japan Cycling Project」を提案**します。

そこでは、レース+ツーリング+ワークショップを合体させた総合型イベント「バイシクルグランスマーケティング」を通じて、ショップ・ユーザー・地域が三位一体となった、スクールからレースまで、**様々な自転車ソフトを守備範囲とする地域貢献型のサイクリングクラブを各地に作る**ことを模索します。

つまり地域貢献型サイクリングクラブ (LCCC または LCTCC / local contribution type cycling clubs) 同士の交流が、自転車文化そのものと考えられるからです。

但し、タスクフォースで得られる方向性を具体化するには「**交通基本法**」と言う**難題**が！？
たかが自転車、されど自転車、身近だけど想像以上の多様性、無意識の部分が以外に広い話にお付き合い頂けませんか？