『ブーム』から『文化』へ！

『サイクリストライセンス』を“ハブ”に！！

・・・ツーリングコンペティションを運営できるS級スタッフの育成・・・

P1・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・テトラバランス
P2・・・・・・・・・・・・・・ツーリングコンペティション
P3・・・・・・・バイシクルグランスミーティング
P4・・・・・・・・・・・・・・ブルベ・ドット・ジェイピー
P5・・・・・・・・・・・・・自転車さんぽネットワーク
P6・・・・・・ジャパンサイクリングプロジェクト

転遊研活動指針2016～2020

2016/01/20

『ブーム』から『文化』へ！　『サイクリストライセンス』を“ハブ”に！！

・・・・・テトラバランス・・・・・

【自転車の多様性をハード・ソフト・インフラ・ハートの4つに凝縮】

自転車に乗れるようになった！これは自由の翼だ！

しかし、自分自身がエンジン、走り出したら自己責任を察知した時、
少年は自転車から、距離を取り始める・・・。

それでも自転車は、日常でも、スポーツでも、そして旅の相棒としても、
多様性を発揮する、人力増幅装置となっている！？

世界三大スポーツイベントをご存知でしょうか？
「ワールドカップ」と「オリンピック」に、「F1グランプリ」または「ツール・ド・フランス」と言われています。

スポーツには、するスポーツと見るスポーツがあると言われて久しいですが、
加えて支えるスポーツと言う概念も生まれています。
スポーツをするには、それを見る人が必要で、そこには支える人も必要だと言う事です。

『時には参加者、時には主催者』、そして『走り出したら自己責任』。
このふたつは、等身大の自転車イベントを企画する際の基本の“キ”と考えます。

オリンピックとワールドカップを既に開催している日本の次の目標は、リアル・ツール・ド・ジャパンでは？
それには、繰り返される自転車ブームを自転車文化にすることが、必要十分条件であり、
その道程／自転車走行環境整備は果てしなく険しいと予想されます。

それでも、身近なところで出来る、自転車市民権の獲得から始める方法はあるはずです。

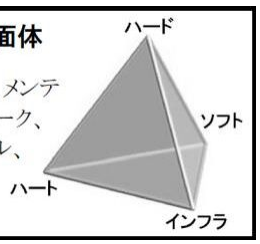
各地で地域密着型の等身大の自転車イベントやスクールが定期的に開催されていて、
日常利用とスポーツ利用の相互信頼を深める！
それらをオーガナイズできる『S級サイクリストライセンス』の必要性を改めて訴えたいと思います。

つまり自転車における「する・みる・ささえる」は、
「ユーザー＋ショップ＋地域」の三位一体型サイクリングクラブの、組織的な展開に他なりません！！

そしてここでは「地域密着型サイクリングクラブ」を、
下記テトラバランスにあるように、
社会インフラの一種と考えたいと思います。

【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）、**ハート：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。



『ブーム』から『文化』へ！　『サイクリストライセンス』を“ハブ”に！！

・・・・・ツーリングコンペティション・・・・・

【レースでもあり、ツーリングでもある。等身大イベントで自転車市民権を！】

地域密着型等身大自転車イベントとは、MTBブーム時の耐久レースがそれに相当します。
様々な主催者が、異なる目的で、各地で実践していました！

一方、「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」とする欧米では、
レースとツーリングの中間の、
ツーリングコンペティションというジャンルが市民権を得ています。

２０１５年に生誕１００年を迎えたニューサイクリング誌の故今井彬彦編集長のDNAを受け継ぐ者と
勝手に解釈しています。
何故なら、そのアドバイスの大半が、ツーリングコンペティションの日本初開催だったからです。

そして、欧米のサイクリング団体やオーガナイザーと交流しながら、
「ブルベ／ロングライドファストラン」や「MTBラリーレイド（山旅の一種）」を初実践し、
海外の大会に日本代表を送り込もうと試みましたが、時期尚早として話しは進みませんでした・・・。

２１世紀になる直前の話しです。

さらにその約１０年前、アウトドアブームに呼応したMTBブームがありました。
実は「シマノ遊ingATB」というキャンペーンイベントが導火線でした。
しかしMTBブームは沈静化。
平成のエコ系自転車ブームに移り変わり、ホールディングバイクが台頭し、ロードバイクの復権となります。

そして２０１１年３月１１日、記憶に新しい東日本大震災が！！！
帰宅困難者が店頭在庫の自転車を購入し、被災地の必需品としてMTBが贈呈されました。

その中、自転車関係者ネットワークの必要性を直観した人が現れ、
また自転車関連団体が復興支援のサイクリングイベントを思い付くのは必然でした。

前者は「日本自転車環境整備機構」に辿り着き、後者は「サイクルエイドジャパン」を実現しました。
何故かその「ATBキャンペーン」「ネットワークの再構築」「復興支援サイクルツーリング」に係っています。
ツーリングコンペティションを日本に根付かせたいという想いがそうさせているのでは・・・？

自転車は個人でも楽しめます。

自転車走行環境整備のための自転車市民権獲得を考えた場合、確かに関係者の連携が必要条件ですが、レースとツーリングや、日常利用とスポーツ利用など、その境い目の存在が気になります。

その境い目を埋めるには・・・、「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サイクリングクラブのネットワークがあれば良いのでは？」・・・と、考えます！

もちろん、その活動の中心が“組織で遊ぶ”ツーリングコンペティションであり、何より重要なのは、「街道」、「山道」、「まち道」を網羅することです。

そして今回も「ブルベ」、「MTBラリー」、「自転車さんぽ」の三種のツーリングコンペティションを活用した、「個人とグループ」や「日常利用とスポーツ利用」を結びつける作業や企画が、展開案の「軸」となります。

『ブーム』から『文化』へ！ 『サイクリストライセンス』を"ハブ"に！！

・・・・・バイシクルグランスミーティング・・・・・

【山道利用を語ることで"移動の自由"の本質に近付こう！】

◆Act1：レース＋ツーリング＋ワークショップ≒自転車目線のトーナメント企画！◆

"ツーリングコンペティション"がどんなに必要不可欠な自転車ソフトであるとしても、欧米のような市民権を得られていない現状では、それを前面に企画を組み立てることは"砂漠に水"になってしまいます。

そこで、地域密着型等身大自転車イベントの実績を持つMTB耐久レースをメインに据えて、MTBツーリングを併催する"自転車目線のトーナメント企画"を提案します。

その併催企画は、レース関係者とツーリング関係者を始め、地元とのパートナーシップや、協賛社とのスポンサーシップ等の協力関係を円滑にし、さらに「地域貢献型サイクリングクラブ・ネットワーク」の必要性を論じる素地を作ると考えられます。

そう考える中、日本の実情で前々から気になっていた、ある問題にも挑む必要があると感じています。
それは「学校体育」と「生涯スポーツ」です。
そのための"解"も含む、二年跨ぎ二枚腰企画を提案したいと思います。

因みに"自転車目線"とは、自動車より丁寧に、歩くよりは広範囲に、"道"が見えると言うような意味です。

★バイシクルグランスミーティングとマイティデューロ・プラスの隔年開催★

◇2016：24/24 記念大会
世界で二ヵ国目の開催履歴を持つ「小海マイティデューロ MTB24時間耐久レース」も、2016年で24回大会となります。そこで、地元の更なるご理解ご協力を得た上で、過去の優勝チームや各地の代表チームの招待等で話題作りや連携を模索する、記念大会を計画しています。

◇2017：4＋2シミュレーション
MTB24時間は、夜間走行や天候の急変への備えが求められる特殊な世界ですが、チームリレー形式のMTB耐久レースは、誰もが楽しめ、運営のハードルも低く、各地で開催されています。しかし、レース展開が分かり辛いという欠点があるため、それを補う、予選ステージ4時間＋決勝ステージ2時間で行う、BGM6時間耐久レースの実証実験となります。

※スケジュール発表は「24/24 記念大会」の当日に行うのが理想で、2016＆2017連続企画としたい。

◇2018～2019：バイシクルグランスミーティング6時間耐久（BGM6）二年跨ぎ企画
2017/12 実施要項発表 ⇒ 2018/04～2019/03 予選大会（各地の既存大会） ⇒ 2019/06～08 ブロック大会（2～3会場） ⇒ 2019/10 決勝大会（本栖湖AC）

◇2019～2020：マイティデューロ24時間プラス（MD24P）二年跨ぎ企画
2018/12 実施要項発表⇒ 2019/04～2020/03 予選大会（各地の既存大会） ⇒ 2020/05～08 ブロック大会（3～8会場） ⇒ 2020/10 決勝大会（松原湖高原AC）

※地区予選～ブロック大会～決勝大会のトーナメント企画は、全国の大会主催者との連携が大前提で、その結果、PR力が高まり、運営組織のブロック化を始め、計測システムや進行台本などの大会の質の向上が図られ、スポンサーや地元協力者の獲得にも繋がります。

『ブーム』から『文化』へ！　『サイクリストライセンス』を"ハブ"に！！

・・・・・ブルベ・ドット・ジェイピー・・・・・

【街道を行く！不連続なサイクリング環境を逆認定しよう！】

◆Act2：個人からクラブ、ショップ、そしてエリアまで、自転車なんでも認定委員会！◆

自転車ソフトの頂点はロードレースです。しかし日本でリアルロードレースを実現するには多くのハードルが予想されます。そのハードルを少しでも下げるには、自転車市民権獲得と同意の、サイクリングクラブの地位向上（スタッフのスキルアップ）が必要と考えます。その側面支援するアイデアが、ツーリングコンペティションを軸とした「ブルベ・ドット・ジェイピー」です。
自転車走行環境整備は、製造から販売、そして利用方法や道路行政など、多岐に跨る課題ですが、立場によって道路使用に対する考えに微妙な差異があり、さらに環境整備に無関心な人も多々います。
前述したように、ツーリングコンペティションは様々な道を遊ぶ自転車旅のため、ほぼ全ての国民の関心事として提案出来ると確信します。しかし、日本では主催者の大小によって「道路の目的外使用」に分類される場合があり、それが公式認定は時期尚早と言われる所以と思われます。
ならば「ブルベ・ドット・ジェイピー」による民間認定という形で、少しでも前に進められないか言うことです。

★ブルベとは認定と言う意味のフランス語。基本はロングライドファストランの認定★

「スクールからレースまで／**地域貢献マルチ型サイクリングクラブ**」の認定だけでは、自転車市民権獲得のベースキャンプを作ったに過ぎません。「時には参加者、時にはスタッフ／**サイクリストライセンス**」を始め、「走り出したら自己責任／**ソフトの標準化**」や「販売＋メンテナンス＋情報発信／**スーパープロショップ**」や「旅人のとまりぎ、市民の相談窓口／**サイクルステーション**」などを認定し、登頂へのルートを複数確保したいと思います。それでも楽しむ人が主役であり「地産地消型と奥座敷型の融合／**ディアゴナール近畿とリバー to リバー関東**」への挑戦者や、パイロットライダーを、まずは募集します。

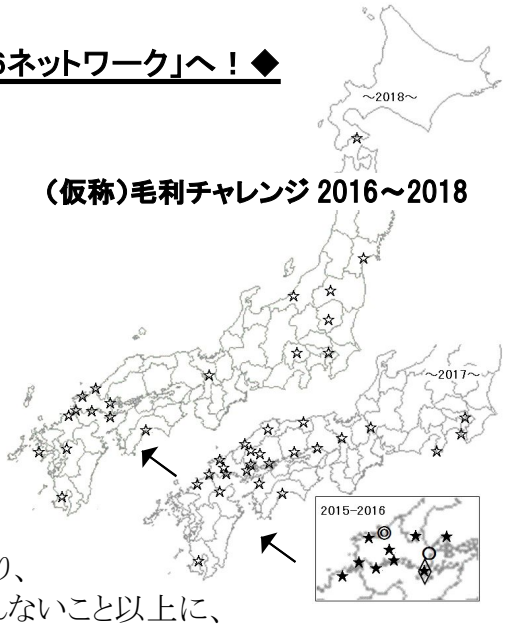
関東、東海、近畿から参加しやすいルートでの提案ですが、「県別100×100」や「さんいん1300」、「九州県庁巡りブルベ」、「東北県庁巡りブルベ」、「一期一会の日本一周」などの腹案もあります。

『ブーム』から『文化』へ！ 『サイクリストライセンス』を"ハブ"に！！

・・・・・自転車さんぽネットワーク・・・・・

【まち道を得意とするゲーム旅で日常利用との隙間を埋める！】

◆Act3：「（仮称）毛利チャレンジ」から「THT26ネットワーク」へ！◆



（仮称）毛利チャレンジ 2016～2018

ツーリングコンペティションの中で、
まち道を得意とする「THT26♦♦自転車さんぽ」の発見は、
間違いなく、スポーツ利用と日常利用の懸け橋となっています。
そして、春に萌黄のラリーデイ、秋に紅葉のラリーデイとして、
24都府県で実験実施を重ねています。
さらに、主催者の大小を選ばない、
年齢性別車種不問で楽しめる等身大フリーハンドソフトは、
移動手段も超越していました！？

その自動車バージョン「岩国かるたドライブ」は、
地域の福地化を考える有志の集まり"いわくに研究会"が主催しており、
長所として想定していたお親子三代で楽しめることや天候に左右されないこと以上に、
市や県の**補助金を受けて実施**でき、買い物ゲームが成立することに驚かされました！！

それでも一般道の適正利用の範囲内での運営のため、共通の悩み、地味な企画というウイークポイントを抱えており、可能性無限大ソフトながら知名度がイマイチなのは変わりありません。
そのため、明治維新150周年記念応援企画に活路を見い出したいと考えます。

★わらしべ企画THT26の本領発揮！他の交通システムとのザッピング企画とは？★

◇2015～2016／アイドリング編【ノウハウの蓄積とノウハウの移植】
その1：時めぐり萩リターンズ・・・自転車さんぽ体験と、県内関係者へファーストインフォメーション！
その2：お宝かるた＠くるりん岩国・・・徒歩＋公共交通バージョンの実験実施と、市内協力者探し！
その3：熊毛王の謎巡り・・・昔、島だった室津半島を巡る岩国かるたドライブ定期実施とノウハウ移植！
その4：山口セレクショントーナメント・・・島根、広島、福岡の大会と連携した自転車さんぽトーナメント！
※地域密着型サイクリングクラブ・ネットワークの第一歩！

百万一心の碑

◇2017／維新のタネ編【本編に向けた露払い企画】
戦国時代の毛利の拡大と、江戸時代の維新への胎動を、「維新の種」として展開。

◇2018／奇兵隊のキセキ編【草莽崛起とは？維新の終わりとは？】
高杉晋作の回天挙兵を維新発祥とし、「奇兵隊の足跡」を四境戦争～戊辰戦争と辿る形で展開。
※ドライブ＋自転車＋徒歩で予選を行い、決勝は山口県内の近未来カーのワンメイク！？

☆毛利チャレンジストーリー

元就から両川の時代、対安芸武田「西国の桶狭間」、対大内・陶「厳島合戦」、対尼子「月山富田城の戦い」を経て中国地方の覇者となり、その後、対信長・秀吉との戦いは「中国攻め」と称され、「鳥取城」「備中高松城」などのエピソードを残し、関ヶ原の戦いへと進みます。
関ヶ原では毛利輝元が西軍総大将でありながら、小早川秀秋の寝返りや、吉川広家・毛利秀元の宰相殿の空弁当など、徳川方に利する動きもあり、結果、防長二ヵ国への厳封となり、江戸期を過ごすことに！
その萩藩毛利家年頭の挨拶、「殿！徳川追討の戦い、今年は如何いたしましょう？」「時期尚早である、来年に延期するとしよう！」は、明治維新へのエネルギーの蓄積と考えられます。
そして黒船来襲以降、吉田松陰門下の志士の活躍は余りにも有名ですが、特に村塾四天王の一人、高杉晋作の回天挙兵に端を発する維新の激動は、四境戦争や戊辰戦争の古戦場や、その他、近代化遺産等の縁の地を辿ることで、維新の真意を知ることができます。

・・・・・ジャパンサイクリングプロジェクト・・・・・

【ブームから文化へ！タスクフォースのベタなネーミングでスミマセン！】

◆Act4：最終目標≒ジャパンサイクリングプロジェクト／始まりのための終わり！◆

『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。』
UCIのルールブックにそう表現されているそうで、自転車ソフトには境い目が無いことを示しています！

「ジャパンサイクリングプロジェクト」または「サイクリングレボリューションジャパン」。

ベタなネーミングで申し訳ありませんが、そう言った意味の「タスクフォース」を組織することが、次の世代へ、
第一次サイクリングブームからの夢や想いを繋ぐバトンではないでしょうか？

Act1～Act3は、
これまでの自転車ブームに登場した人たちの最後の活躍の場です。

Act4は、
次世代サイクリストが日本の新たなサイクリングシーンを創造する場となります。

その夢の先には、リアル・ツール・ド・ジャパンがあります。
そしてその実現したい「夢カード」に、
“ラリーレイド世界選手権”や“MTBの国体採用”も加えて頂ければと思います。

また、三位一体型サイクリングクラブの組織的展開で、自転車市民権獲得が成った先には、
道路事情や休日事情が改善され、等身大自転車イベント実践のハードルも下がっている筈で、
派生イベントとして
「サイクリストジャンボリー」や「サイクリングフォーオール」も実現可能だと思います。

そう言った実践ハードルの下がった状況で、マニアが増殖するならば、
個人的には、
「トライCカップ」の復活開催に望みを繋ぎたいと思います。

★トライCカップとは・・・

キャンピング内容を表彰する集中ラン形式の企画、「サイクル・キャンプ・コンペティション」の略。ツーリングコンペティションに出会う約5年前、信州姫木平集合で初開催し、その後、上州万場や阿波木頭に集合地を求め、さらに最北の宗谷岬集合を目論んだものの幻の企画に・・・。そこで感じたのは、日本の休日事情や受け入れ態勢などマイナス要因。今ではコンビニや道の駅などインフラはやや改善されていますが、自転車文化を語る前にいつもブームは収束・・・。
トライCカップはサイクルツーリングの王道とも言うべき企画です。しかしそれが最終目標ではありません。何故なら実施済みだから！
つまり、トライCカップも、ツーリングコンペティション（ゲーム旅）の一種であり、「街道」「山道」「まち道」と網羅するには、自転車走行環境整備が必要十分絶対条件のため、以下の三項目も追記します。（※自転車目線のハタキがけ的遊び仕事人のザッピングネットワークが最終目標かも？）

一、春需でソフトを売る・・・・・◇ショップの役割は販売と修理に加え、ソフトの提供とも言われますが、これが非常に難しい。ショップ主催イベントは、メーカー等の協力を得やすいものの、運営体制の不備や、実施回数やバリエーション不足で行き詰ってしまいます。また、目的の微妙な差異で本末転倒な結果になることも。 ◇春、新生活に合わせて訪れた自転車店で、同時にソフトにも触れる。春需でソフトを売ることに着目する人は少なくありません。また、イベントガイドの必要性にも同時に気付きます。しかし、そこからが困難を極めます。 ◇優先項目がなく、全てが同時並行作業となりますが、ショップのメリット・デメリットを乗り越えて、地上戦と空中戦を上手く取り入れて、自転車遊びの機会均等のための人材育成をして、初めて春需でソフトを売るガイドブック（ソフト＆ハード）の中身を充実させられます。

一、移動の自由と旅人法・・・・・日本の道は自転車にとって不連続です。日本一周サイクリングをしている時に気付く話ですが、バイパスの立体交差や、架橋に伴うフェリーの廃止など、見えているあの場所に行けないのです。物理的安全面で仕方ないにしても、システム的には補完処置が欲しいところです。他のルートの明示や、他の移動手段の利用など、何か方法があると思います。そう言ったザッピングインフラを、移動の自由の観点から、旅人法や交通基本法として提案できるのも、歩行者的利用と自動車的利用の両面を有する自転車だけです。

一、自転車目線のフィールドワーク・・・・・先述もしていますが「“自転車目線”とは、自動車より丁寧に、歩くよりは広範囲に、“道”が見える！」と言うような意味です。自転車速度の移動で、不連続な道が見えるように、日常のセキュリティの大切さに気付かされます。さらに、エネルギー消耗スポーツを通じて、風光明媚な地形の組成から自然への畏敬の念を増幅し、どこまでも続く風景から人の限界を痛感することもあります。自転車は確かに独りでも楽しめます。しかし、マシンも道も人によって作られています。そのことを心に刻み、実は不安定で危険な自転車の可能性に感謝しつつ、日常から非日常までを遊学しましょう！

（転遊研企画担当／自転車を愉しむホモ・ルーデンス：いしまるひであき）