

## 自転車新景 関西「王国」の今(1)

### 歩道疾走、我が物顔 「条件付き通行可」裏目？

日経ネット関西版 2008/07/28 配信

健康や環境問題への意識の高まりとともに利用者が増えている「自転車」。事故が増加し、今年6月に施行された改正道路交通法などで一部のルールやマナーが見直されるなど、自転車を取り巻く環境も大きく変化してきている。保有率全国ナンバーワンの大阪をはじめ“自転車王国”の関西で、変わる自転車事情を追った。

「危ないやないか！ 歩行者なめとんのか」。7月下旬の夕方、大阪・キタの繁華街に通じる道路で歩道を歩いていると、男性の声が目をついた。若者が乗った自転車が、時速20キロ前後のスピードで男性の体をかすめていった。

歩道の幅は2メートルほど。その端で約1分間足を止めてみる。子ども連れの女性やサラリーマンら20人ほどが通り過ぎる間に、走り去った自転車は14、5台。本来走るべき車道寄りを行かなかったり、歩行者の背後からベルを鳴らし速度も下げずに追い抜いたり……。ぶつかりそうになって、よろける歩行者も。

#### 7年で事故5倍

「猛スピードの自転車をよけようと、自分が車道に飛び出すために。何で歩行者が遠慮しないとイケないのか」(自営業の男性、45)、「狭い歩道を横に並ぶ自転車が怖い」(主婦、64)。我が物顔で歩道を走る自転車に、歩行者からは不満や怒りの声が続く。

車道通行が原則の自転車。だが、6月から「自転車通行が可能」と表示がない歩道でも、13歳未満の子どもや高齢者が運転する場合や、車道が特に危険な場合は通行できるようになった。

「歩道を走れる条件を示すことで、違法な歩道通行を解消する目的」(国土交通省)だったが、事実上、歩道が開放された形。「安易に歩道を走り、ルールも無視する自転車が多くなった」(OL、28)のが実情だ。

警察庁によると、自転車が歩行者をはねた事故は2007年に全国で2856件と00年の約2倍。大阪府は218件(ワースト4位)で00年の約5倍だ。

今年2月、兵庫県川西市の自転車が通行できる歩道で、男児(当時5)が男子高校生(同16)の自転車にはねられ足を骨折した。生徒は歩道の車道側を走らず、自宅から出てきた男児に接触した。警察幹部は「歩道はもはや危険と隣り合わせ。(6月の改正道交法施行で)事故が起こる可能性が高まったのでは」と憂う。

#### 増えぬ「専用道」

「ゆずりあい道路」。同県西宮市に8月下旬、こう名付けられた道路が登場する。幅約8メートルの道路を、幅5メートルほどの車道と、その両脇を通る歩行者と自転車用のレーンとに分ける。車は道幅を「ゆずり」、レーン内では自転車は車道側を、歩行者は反対側を通り双方が「ゆずりあう」。

こうしたレーンや自転車専用道路は「安全対策として有効なのだが、車を持つ住民や商業関係者らから、車が通りにくくなるほか、路上駐車ができなくなる、と反対意見が出て、

なかなか導入が進まない」(国交省担当者)。全国の導入率は、06年で総道路延長の0.6%(同省調べ)にすぎない。

自転車の安全対策に詳しい東海大産業工学部の渡辺千賀恵教授は「日本は自動車中心に法整備、道路整備が進み、自転車対策が遅れた。まずは市民1人ひとりが自転車が周囲に与える危険性に目を向ける必要がある」と指摘している。

## 自転車新景 関西「王国」の今(2)

### 営業・通学、足はレンタル 小回り・割安さが魅力

日経ネット関西版 2008/07/29 配信

大阪市中心部のレンタサイクル店。平日の昼下がり、スーツ姿の男性が慣れた様子で手続きを済ませ、かばんを前かごに入れて走り出した。近くの電気機器会社に勤める栗山健さん(27)。この日、顧客を新規開拓しようと同市中央区内の10社近くを回った。

「小回りが良く自転車は営業の必須アイテム」と栗山さん。ただ勤務先に自分の自転車を置くスペースはない上、市内だけでなく郊外で外回りをすることもあり、「1回数百円で済み、タクシーより安い」レンタサイクルに目を付けた。関西各地の店で、月2回は利用するという。

この日の「うえまち貸自転車」は観光客向けに2003年に開業。男性店長(75)は「最初は全然いなかった仕事での利用客が、最近は毎日必ず1人は来る」と驚く。

#### いつでも返却

所変わって京都市の阪急京都線桂駅の隣にあるレンタサイクル置き場。平日の朝、自宅から乗ってきたスーツ姿の男性が青色の自転車を返したと思うと、入れ違いで改札から出てきた男子高校生が同じ自転車を借りて登校していく。

レンタサイクルとはいえ料金300円を払って1日限りの利用客はまれ。ほとんどは月額2200円で定期契約を結び、毎日のように通勤や通学に使う。定期券を機械に通せば借りたり返したりでき、契約期間中なら返却はいつでもいい。380台を約500人の定期契約者が使っている。

#### 8年で利用4倍

以前は自分の自転車で通勤していた女性看護師(27)は、1年前から定期契約。「メンテナンスも行き届いているし、駐輪場を借りるより、ひと月で200円安い。駐輪場で自分の自転車を探す手間も省ける」と話す。

阪急電鉄全体では駅でのレンタサイクルの利用者は事業開始から8年で4倍に増加。駅周辺の迷惑駐輪解消の効果も見え始めているという。

京阪神間では他の私鉄やJRの駅での貸自転車も盛況。「京阪神では駅と自宅を自転車で行き来する人の割合が元々多かったからでは」と阪急電鉄の担当者は分析する。

欧米では取り組みが進む、自転車を複数人でシェアする貸自転車制度。日本国内でも各地で試みられているが、頓挫したり難航している例が少なくない。そんな中、関西には新たなレンタルの姿が生まれつつある。

## 自転車新景 関西「王国」の今(3)

### デパートは大駐輪場 路上の「迷惑」解消に一役

日経ネット関西版 2008/07/30 配信

夏商戦真っ盛りの7月のある日曜日、大阪・ミナミの百貨店「そごう心斎橋本店」に若い女性たちが自転車を押しながら入っていく。「映画見よか?」「何食べる?」。おしゃべりを楽しみながら向かった先は、店内4階にある無料駐輪場だ。



そごう心斎橋本店の駐輪場は買い物客以外の人も無料で利用できる(大阪市中央区)

「悪いと思うが」

2005年にオープン。同店の買い物客以外も使えると、口コミなどで利用者が増え、当初は月に1000台前後だったのが今は3倍以上で、休日には260台分が満杯になることもある。大阪市内に住む人の利用が大半で、同店の客以外の自転車が半数を占める。

設置のきっかけは、周辺で深刻な問題になってきた買い物や通勤による迷惑駐輪。そごう側にも「駐輪場を利用するついでに店に立ち寄る人もいる」(担当者)との期待があったことだ。

「以前は買い物などでこの辺りに来ると、悪いと思いつつも適当にとめていた」と明かす同市西区の主婦(32)は、「後ろめたさが消えて、来る頻度が増えた」。場所や資金がなく駐輪場を造れなかった隣接する心斎橋筋商店街も「迷惑駐輪が減って大変助かっている」(店主、58)と喜ぶ。

都心への人口回帰の影響もあってか、近年、都市部の繁華街での不法駐輪が増え商店街などの悩みのタネになっている。大概是心斎橋筋商店街と同様、駐輪場を造る土地や予算がない。行政に掛け合ってみても「一部の商店街のために税金は使えない」と相手にされず、実現に至らない。

#### 商店街地下 430 台

1日数百台の迷惑駐輪にあえぐ同市中央区の戎橋筋商店街の役員らは今年に入り、高松市中心部の丸亀町商店街を訪れた。430台を収容する地下駐輪場の視察が目的。商店街の地下にある国内でも珍しいこの駐輪場は、07年度1年間だけで全国の170強の自治体・商店街などの約1万人が視察している注目の場所だ。

一時は不法駐輪の多さに自転車乗り入れを禁じた丸亀町商店街。客足が激減し、「自転車客を呼び込むべきだ」と発想転換。各店が費用負担して、06年末に駐輪場と自転車専用道路を造った。

「予算の分担など課題はあるが、同じ問題を抱える者として勇気付けられた」と戎橋筋商店街の役員。繁華街での迷惑駐輪解消に向けた取り組みが、徐々にだが動き出している。

## 自転車新景 関西「王国」の今(4)

### 「放置天国」から商機 回収・売却、思わぬ繁盛

日経ネット関西版 2008/08/01 配信

7月下旬、堺市の阪和自動車道下にある市営の「深井自転車保管返還所」。路上に放置されたり違法駐輪されたりした自転車数十台がトラックで運び込まれた。赤さびたものや泥だらけなもの……。自治体にとって「お荷物」の放置自転車と思いきや、「最近は少しは役立っているんです」と管理人の男性(65)。



放置自転車が保管される堺市の深井自転車保管返還所(堺市中区)

#### 鉄の高騰背景

年間約1万7000台の放置自転車を回収する堺市。長年、多額の費用を払って業者に引き取りを依頼、2004年度には自転車約350トン分に約200万円を支払った。ところが鉄の高騰を機に、07年度に初めて買い取り業者を募り入札したところ、約300トンが約500万円で売れた。「今年度は1000万円を超えそう」とそろばんをはじく。

撤去や保管にかかる年間約1億円を賄うには遠いが、市の担当者は「放置自転車が売れるとは」とほくそ笑む。

内閣府の05年度の調査では、大阪市の駅周辺の放置自転車は1日約4万5000台で全国ワーストワン。都道府県別でも大阪府が東京都に次ぎ2番目の多さ。兵庫県が6番目、京都府が10番目と続き、それだけに商機も生まれる。

「マンションの敷地などにある放置自転車を撤去します」。私有地内だと自治体が手を出せない点に目を付けたのが大阪府吹田市の「タブコーポレーション」。管理組合などから、トラブル処理も含めて1台294円で請け負う。

06年に始めて以降、マンションのほか大学などから依頼が相次ぎ、月に2000 3000台を撤去。リサイクル業者らに1台1000円で売却する。「こんなビジネスチャンスになるとは」と担当者。

#### 低いモラル問題

とはいえ放置自転車はルール違反。「こんなええもん、何で捨ててしまうんかな」。年間30万台回収する大阪市で最大規模の収容先「安田自転車保管所」(同市鶴見区)の西浦美治所長(67)は深いため息をつく。

ずらりと並ぶ中には新品同然も。一部は「乗り捨てられた盗難車」とみているが、それにしては持ち主が引き取りに来るのは3割だけだ。

「違法駐輪で撤去されたが1万円以下の自転車だから取りに行かなかった」という会社員(30)や、「新品を買うつもりだったので、捨てる手間が省けた」という大学生(22)。所有者のモラルの低さや使い捨て感覚が変わらない限り、放置自転車は消えそうにない。

## 自転車新景 関西「王国」の今(5) 高級愛車、窃盗の標的 完全な防止策なく

日経ネット関西版 2008/08/02 配信

10万円はする「ロードバイク」と呼ばれる、レースにも使われる高級自転車。持ち込んだ2人の若い男たちの小柄な体格には、その自転車は大きすぎる。購入先を尋ねると目が泳いだ。値段を聞いても「友達にもらったから」「よく分からない」と言葉を濁す。

これはクロだな。中古自転車を査定しながら2人の様子をつかっていた男性店員(29)は、盗品と判断し、古いことを口実に買い取りを断った。



### 中古で出回る?

兵庫県西宮市の中古販売店のある支店。買い取った後に盗品と分かれば、古物営業法の規定で業者は持ち主に無償で返さなければならぬため、盗品をつかまされないよう目を光らせる。すると「ひと月に200台ほど持ち込まれる中に、盗品の疑いがあるものが数台はある」(店員)という。

店内から駐輪場を見られるように大きな窓があるレストラン(大阪市福島区のタベルナ エスキーナ)

最近、ロードバイクを中心に高級自転車が人気だ。大手のメーカーや販売店での売れ行きはここ3年、毎年約20%増。ところが10万 30万円が売れ筋の高級自転車は窃盗の格好の標的になり、「売り上げの増加に比例するように盗難に遭ったという連絡も増えた」と販売店主らは口をそろえる。

大阪市内の男性会社員(27)も6月、約10万円した米国有名ブランドの自転車を駅前の駐輪場で盗まれた。盗品が出回ることもあったと聞いたネットオークションや中古業者をチェックしたが、見つからなかった。

「高級な盗難自転車の多くは行方つかめておらず、分解されて海外に持ち出されることもある」と大阪市の中古業者。大阪で盗まれ、兵庫・淡路島の中古販売店で見つかった例もあるという。

大阪市福島区のレストラン「タベルナ エスキーナ」では、軒先に駐輪用フレームがあり、固定するワイヤ錠を無料で貸し出している。

### 店内から警戒

店長の竹口誠さん(37)は2年前、京都市の自宅で約15万円の自転車を盗まれた。当時、出店準備中だった同店を「安心して自転車で来られる店にしたい」と、店内から自転車を見守れるよう、窓も大きく設計した。駐輪する客から好評だ。

「太いワイヤ錠でも時間をかければ切られる。完全な盗難防止策はない」と話すのは自転車雑誌「ファンライド」編集長の金城栄一さん(41)。「愛車を手放したくなければ、目を離す時間を短くするしかない」

## 自転車新景 関西「王国」の今(6) 高齢者に安全教育を

日経ネット関西版 2008/08/04 配信

「左右だけでなく、後ろも見た?」。横断歩道を自転車で渡ろうとした70歳代の女性が警察官に呼び止められた。「あっ! 忘れてた」。ハンドルを握ったまま苦笑いする女性。和やかなのは、ここが公道ではなく、自動車教習所だからだ。

### 実際に乗り学ぶ

7月中旬、兵庫県尼崎市の教習所で定休日に開かれた自転車講習会。市シルバー人材センターに登録する59～84歳の会員30人が参加。自転車の点検手順や周囲の安全確認、2段階右折など基本ルールを学んだ。「実際に乗りながら教わると頭に入りやすい」と西村重一さん(76)。

会員が自転車で通勤中に、転倒したり車や歩行者に接触したり事故に遭うケースが絶えないため、同センターが市や県警、教習所に協力を依頼。「高齢者が自転車事故で死亡する例が目立つ。市民からの講習の要請には積極的に協力したい」(県警幹部)と、昨年までは年1回だったのを、今年から3回に増やす。

同センターの担当者も「講習を受けて事故を起こした会員は今のところゼロ」と胸を張る。

警察庁によると、2007年の65歳以上の自転車乗用中の死傷者数は約3万人で、10年前に比べ4割増。全世代に占める割合も約18%と同約3ポイント上昇した。

警察関係者は「今後、活発に外出する高齢者が増えれば、事故はさらに増える。何とかして歯止めをかけなければ」と危機感を募らせる。その結果、これまで小中学生を主な対象としてきた自転車の安全教育の姿が、変わってきている。

### 市民も知恵絞る

「『横断禁止の道路を渡って事故に遭っても保険金はもらえない』とか、損得感情に訴えてはどうだろう」。堺市の自転車愛好家で作る市民グループの盛喜八郎さん(69)は、市が開く高齢者向けの自転車安全講習の効果を上げる方法に知恵を絞る。

堺市は講習に参加する高齢者を増やそうと昨年、盛さんらと連携して講習プログラムの改良に取り組み始めた。今年度はビデオなどを使った教材作りにも乗り出す考え。盛さんは「道路交通法で……と説明しても聞いてくれない。高齢者が興味を持ちやすい教材にしたい」と話す。

今、市民や行政、警察などによる自転車の安全教育のターゲットはシニア世代だ。(おわり)



自動車学校で安全な自転車の乗り方を教わる人たち(兵庫県尼崎市)