

「第5回自転車セミナー」を開催いたしました！

本会では、新しい自転車利用の社会的認知を図るとともに、高付加価値自転車の普及等の啓発活動を実施し「自転車市民権」の確立を目指すため、自転車と環境・健康問題あるいは、都市交通における自転車の役割や、走行空間など様々な問題を一般の方々と共に考える場として、自転車セミナーを平成22年10月から平成23年2月まで、計5回の予定で開催しております。

《第5回自転車セミナー》

- 実施日時：平成23年2月24日(木)18時～19時30分
- 実施会場：日本自転車会館3号館11階(財)日本自転車普及協会
会議室(東京都港区赤坂1-9-3)
- タイトル：「シティサイクルから探る自転車と社会との関わりりの歴史」
- 講師：(財)日本自転車普及協会 自転車文化センター学芸員
谷田貝 一男
- プロフィール：



谷田貝学芸員

1951年生まれ 新潟大学卒業 山口大学大学院修了
自転車文化センター学芸員として資料の収集・整理・保管ならびに調査研究、
展示企画を手がける。あわせて自転車文化の歴史と社会との関わりや安全で
快適な利用のための広報活動を講演、執筆、テレビ等を通じて行っている。

- ◇主な著書：「自転車の大研究」PHP 研究所
- ◇連載：「自転車博物館」(JKA 季刊誌ペダる)



講演中の様子



会場内の様子

この自転車セミナーでは各界で活躍されている方々を講師としてお招きし、ご講演をいただいております。最終回は本会が運営する「自転車文化センター」の谷田貝学芸員が、「シティサイクルから探る自転車と社会との関わりりの歴史」というテーマに基づき、シティサイクルが身近な乗り物になった要因、今後のシティサイクルと社会との関わり方について講演いたしました。

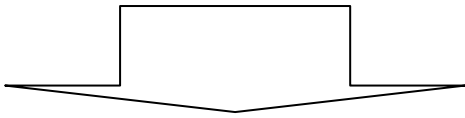
●シティサイクルとは何か？

“主に通勤・通学・買い物等に使用するための近距離用自転車”

※フレームの形状、利用者、発展過程によって様々な呼び方がある。

●なぜシティサイクルは生まれたのか？

- ①昭和20年代後半からの自転車業界の低迷
- ②女性用自転車の開発で低迷を脱しようという業界の狙い
⇒昭和30年頃の女性の自転車の所有率→**10%未満**
⇒自転車に乗る事のできる女性も少なかった。
○原因は何か？⇒車重が重い・重心が高く乗りにくい・価格が高い



乗らない女性に乘らせよう！⇒シティサイクルの誕生

20代女性をターゲットとし、「花嫁道具」、「美容健康に良い」、などのセールスポイントを並べ販売した。またそれに合わせ女性向けの自転車教室も開催した。

価格においても低価格化し分割払い制度を導入。女性の購入を容易にした。

シティサイクルの特長

- ・ループ型
- ・アップハンドル
- ・軽量化
- ・前かごの設置 ※当時の自転車ではオプション扱いであったカゴを標準装備とした
- ・デザインと色彩の多様化

●シティサイクル誕生と成長がもたらしたもの

- 自転車生産台数の増加(10年間で約1000万台増)
 - 女性の乗車率アップ
 - 好景気を反映し、消費者物価指数は上昇、だが低価格の女性向け自転車の拡大で生産価格指数は下降
- ⇒自転車が普及はするが、価格は一向に上がらない。

●昭和40年代ミニサイクルの誕生

前カゴ標準装備が起因して、女性用軽快車の販売台数の割合は昭和40年代を通じて上昇を続けたが、生産台数全体の伸びと比較すると相対的には小さい。現在のシティサイクルでは当たり前である、サドル調整に使用するクイックレバー、ブレーキワイヤーなどが初めて装備される部品もあった。



【ミニサイクルの誕生・増加】

昭和40年:8000台 ⇒ 昭和48年:280万台

※子ども用自転車を除く全体の40%を占める割合となった。

【ミニサイクル急増の原因】

・大都市近郊の人口の急増

- ⇒自宅から駅までの公共交通機関の未確立→自転車を利用
- ⇒高層住宅の増加→駐輪場が取れない→小型で家族の誰もが乗れるもの

・30代女性に人気

- ⇒軽快車よりも低床のため乗りやすい
- ⇒価格が軽快車よりも安い
- ⇒メーカーの販売戦略の工夫

・10代女性にも人気

- ⇒デザイン性の向上→「車輪が小さい自転車は子ども車」のイメージを払しょく
- ⇒ピエールカルダンなど有名ブランドがプロデュース

【ミニサイクル増加の結果】

- ・全体の生産台数が3倍増
昭和40年:242万台 ⇒ 昭和48年:685万台
- ・生産価格指数は伸びが小さい
昭和40年:100 ⇒ 昭和48年:129

ミニサイクルは売れるが自転車
個体の価格は全く上昇しない。

●昭和60年代 自転車の二極化

⇒良品質ながら低価格の自転車

⇒高付加価値を付けた高価格の自転車→ファッション性、アクティブ性、遊び感覚などを重視

<原因は？>

- ・人口の構成比に変化→20歳代の人口が減少
- ・週休二日制の広がりによる余暇時間の増大
- ・消費支出金額の増加→給料が右肩上がりに増加
- ・社会環境の変化→情報化社会による高品質の自転車を厳しく品定めをする消費者の増加傾向

●シティサイクルの発展によって生じた社会問題

①放置自転車

<原因は？>

□バスから自転車へのシフト

- ・道路整備、運行整備が遅れている。その状況下で相次ぐ運賃の値上げ。
- ・自転車の低価格化により消耗品扱いされるようになった。

この当時から自転車の放置対策を実施していれば現在の放置問題は軽減されていた可能性がある。

②交通事故問題

・昭和50年代、現代と比較して自転車の保有台数は1/3、自動車の保有台数は1/5であったが現在と事故の件数は変わっていない。

・死亡者数は現在と比べ3倍もの死者がいた。

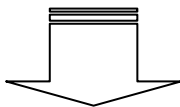
これらの現状を回避するために自転車を歩道に移したのである。

結果として事故件数は減ったが当時とは違う事故の種類が増加する結果となった。

●これからのシティサイクルとの関わり方

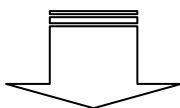
これまで

- ・性別・年齢に関係なく誰もが簡単に乗れるようになった。
- ・利用目的の拡大
- ・放置自転車の発生
- ・自転車に関係した交通事故の増加



現在

- ・形状・性能・素材の進化
- ・利用目的・利用者層のさらなる拡大→障がい者・高齢者向け、幼児2人乗せ自転車、物流など
- ・自転車に関係した交通事故



これから

- ・利用目的の拡大化・利用者層の拡大を目指した形状・性能等の開発
 - ・それにともなって発生する負の予知とその対策の事前検証
- これらを常に同時に行い、プラス面、マイナス面両方をフォローし合っていく必要がある。

<質疑応答>

質問:事故減少に歩道走行は役立っているか?

回答:歩道を走らせても一時的な効果は出たが役立っていない。

質問:海外からの安価自転車についてどう思うか?

回答:ホームセンターなどを通す事で価格を下げてきた事が問題。低価格化が放置自転車に拍車をかける事となっている

質問:ミニサイクルが安かった理由

回答:材料費が安い、ワンパターン化によるコストダウンによるものではないか。

質問:ミニサイクルを見かけない理由

回答:現代の人の体のつくりが大きくなったことにより、小さい車輪では乗りづらいと思う人が多くなった。

今回のセミナーをもって平成22年度「自転車セミナー」は終了いたします。ご講演いただいた講師の方々ならびに、ご参加くださいました皆様には、心より御礼申し上げます。

平成23年度においても同様のセミナーを企画しておりますので皆様のご参加お待ちしております。



このセミナーは競輪の補助金を受けて実施いたしました。

<http://www.keirin-autorace.or.jp/>