



自転車のまち 堺のあゆみ

—自転車産業のまちから活用のまちへ—

堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会



1960年(昭和35年)ごろの南海電鉄堺東駅前の様子(提供:堺市)

自転車のまち 堺のあゆみ —自転車産業のまちから活用のまちへ ■ 目次

はじめに	1		
<hr/>		<hr/>	
自転車のまち 堺のこれまで		自転車のまち 堺のいま	
堺の自転車産業のルーツは古墳築造にあり！？	2	ツアー・オブ・ジャパン～堺ステージ～	11
火縄銃の分業生産と自転車部品	3	自転車博物館 サイクルセンター	12
明治の自転車修理から大正時代の自転車産業成立	4	堺に集結！「自転車乗り方教室」	13
皇室献上自転車に当時の堺の技術が結集	5	自転車力を生かしたまちづくりのはじまり	14
サイクリングブームと海外進出	6	堺 自転車のまちづくり・市民の会	15
高度成長とミニサイクルの登場	7	堺発！！自転車で楽しむ「SAKAI 散走」	16
堺の自転車部品が欧州プロレースに参加	8	自転車を活かした被災地支援	17
堺の自転車部品が世界のMTBブームを支えた	9	堺市の自転車まちづくり	18・19
		<hr/>	
さかい自転車よもやまコラム	10	自転車のまち 堺のこれから	
		自転車のまち 堺のこれから	20・21

【表紙写真(上)】1970年(昭和45年) 堺自転車協会自転車製造現場(提供:堺市)

【表紙写真(下)】1973年(昭和48年) 堺高島屋百貨店で開催された『自然と生活を結ぶ 自転車展』(提供:堺市)

はじめに

堺市民は、生まれた頃から「自転車」が身近な乗り物であるばかりでなく、近所に加工途中の自転車部品が積まれていたり、自転車関連の仕事をしている人が多く見られたまちでした。

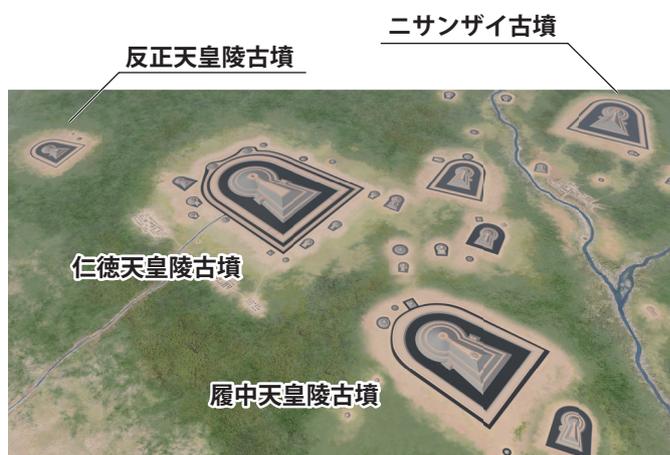
自転車産業に従事する業界人は堺の発展に大きな役割を果たしてきたといえるでしょう。ただ、それを語るができる人は少なくなってきました。

そこで、自転車利用環境向上会議が堺で開催されるのに合わせ、堺の自転車産業のルーツから現在までの歴史や、堺市内の自転車に関する出来事や資源などを冊子にまとめました。

本冊子を通じて、少しでも「自転車のまち・堺」をご理解いただければ幸いです。



世界文化遺産登録をめぐす百舌鳥・古市古墳群の中でも世界最大級の墳墓である
仁徳天皇陵古墳とさかいコミュニティサイクル（提供：堺市）



築造当時の百舌鳥古墳群CG（提供：堺市）

世界文化遺産を大阪に 百舌鳥・古市古墳群

百舌鳥・古市古墳群は、大阪の南部、堺市、羽曳野市、藤井寺市の3市にまたがる巨大古墳群であり、堺市の「百舌鳥」と羽曳野市・藤井寺市の「古市」の2つのエリアがあります。

百舌鳥・古市古墳群は、2017年7月31日の文化審議会世界遺産部会において、世界文化遺産国内推薦候補に選定されました。現在、世界文化遺産登録をめざし、さまざまな取り組みが進められています。

堺の自転車産業のルーツは古墳築造にあり！？



CGで再現された築造当時の百舌鳥古墳群(提供:公益社団法人堺観光コンベンション協会)



現在の百舌鳥古墳群とまちなみ(提供:公益社団法人堺観光コンベンション協会)

堺の自転車産業のルーツは1600年前に堺に築かれた百舌鳥古墳群にあります。当時の日本は倭と呼ばれ奈良県の明日香村に大和王権と呼ばれる大王たちの宮殿があり、堺は明日香村から一番近い港で、日本の表玄関でもありました。外国、九州、関東からの使者は船で堺に来て、巨大古墳を見て大和の大王の権力、技術に圧倒されたでしょう。

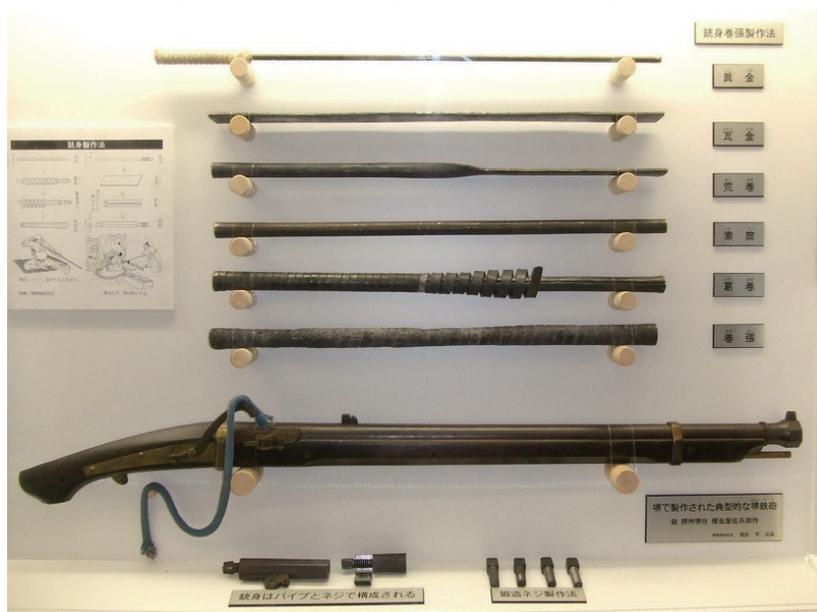
百舌鳥・古市古墳群のなかで一番大きな仁徳天皇陵古墳を作るには毎日2,000人の人が働き、15年8か月かかるという試算があ

ります。古墳築造とはその労働力＝圧倒的兵力、墳丘を作る鍬など鉄器＝鉄の刀は最新兵器であり、前方後円墳の圧倒的な巨大さと共に「日本という国が成立する頃の権威の象徴としての古墳」だったのです。古墳の周濠を掘り、墳丘を作るには鉄の道具が必要で、鉄の職人が多く住むようになりました。この鍛冶職人達は戦国時代には火縄銃の生産、江戸時代以降は料理包丁、明治以降は自転車産業にも関わり、鉄の文化として堺に受け継がれています。

火縄銃の分業生産と自転車部品



長篠合戦図屏風
(提供:大阪城天守閣)
上:全体図 下:拡大図



火縄銃の製造工程(出典:自転車博物館に展示中)

1543年(天文12年)に種子島に漂着したポルトガル人によって火縄銃が日本に伝来しました。当時の堺は海外にも知られた国際貿易港として中国や琉球と貿易をしており、堺の商人は火縄銃に着目し、鉄など原材料は船で運び込んで、鍛冶職人が中心となり、鉄砲の大量生産に成功したのです。

弾の装着に時間がかかる火縄銃を近代兵器として使いこなし、長篠の合戦で武田勝頼の騎馬軍団を破ったのは織田信長でした。堺の火縄銃の大量生産を支えたのは

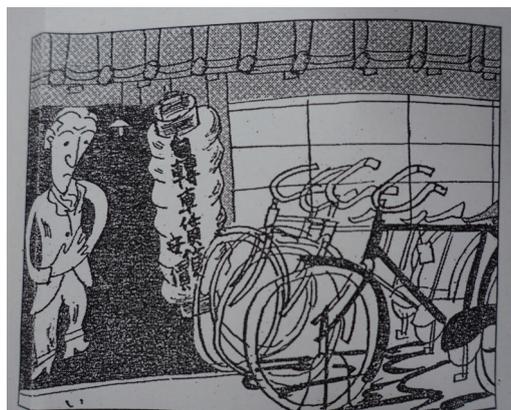
分業(①銃身、②引き金などカラクリと呼ばれる機関部、③木製の銃床)です。この3つの部品を組み立てるには各部品の精度が必要です。この技術は自転車部品の生産に活かされました。自転車の車体に多くの部品を誰もが容易に組付けるためには、精度のみならず、効率よく組む必要があります。

堺には多くの自転車部品メーカーが誕生し、専門分野に特化し、競い合って技術を高め、高性能な自転車部品の生産に成功する原動力になったと考えられています。

明治の自転車修理から大正時代の自転車産業成立



大正期の自転車部品工場で働く”ぼんさん”たち(出典:堺輪業協会50年史)



昔の自転車の貸し屋の風景
(出典:堺の自転車)

明治に入ると欧米から自転車が伝わり堺では1900年頃、輸入されたアメリカ製の自転車を使い、北川清吉が自転車の時間貸しを始めました。当時の自転車は非常に高価で家が1軒買えるほどの価格で、堺市には400台の自転車しかなかったそうです。

自転車は物珍しさもあって、若くて元気な若者が乗り回し、時間貸しは繁盛したようです。しかし乗り慣れないために転倒することが多く、その修理を支えたのが鉄砲鍛冶の流れをくむ鍛冶屋でした。

1914年(大正3年)にヨーロッパで第一次

世界大戦がはじまり、自転車の輸入がストップするまでは、鍛冶屋と兼業で自転車部品を製造していましたが、自転車を専門にする業者が増えていきました。自転車部品の生産が急速に増大し、タイヤ、チューブとチェーンを除いて、ほとんどの部品が製造されるようになりました。すると生産に必要な原材料の共同購入で安定調達と利益の確保が必要になりました。1916年(大正5年)には堺輪業購買組合が結成されて、この頃に堺に自転車産業が成立したのです。

皇室献上自転車に当時の堺の技術が結集



皇太子殿下御献上記念自転車(出典:自転車博物館に展示中)

堺市より当時の皇太子殿下(今上天皇)に献上された子ども用自転車。車体には鳳凰の装飾(写真左下)、タイヤチューブには桜の装飾が施される(写真右下)など、細部にわたってこだわりが込められた自転車です。

自転車の国民生活への浸透とともに、堺の自転車産業は発展し、堺輪業協会が親睦と情報交換を目的に1932年(昭和7年)に設立されました。堺の自転車関連製造業者248社のうち144社が加盟していました。

1936年(昭和11年)には、堺の自転車業界が当時の最高の技術で、幼少の皇太子殿下(今上天皇)に、車体に鳳凰が描かれた子ども用自転車を献上しています。

しかし1937年(昭和12年)以降、日中戦争の激化により、国家総動員体制が強化されます。民需品生産に必要な資材は制限され、

軍需品生産に転換しなければ、会社存続も許されなくなりました。そして終戦。戦争で自動車産業は大打撃を受け、移動・運搬は自転車とリヤカー以外になかったため、日本中の自転車業者がリュックサックに新しい10円札を詰め込んで、堺の自転車製造業者に殺到した時代でもありました。

戦争中は戦闘機などを作っていた大企業が自転車業界に参入しましたが、1950年(昭和25年)の朝鮮戦争で日本の産業界が繁忙になり、数社を残し撤退していきました。

サイクリングブームと海外進出



第1回堺市民サイクリング大会(1955年(昭和30年))
(出典:堺輪業協会50年史)



アメリカの自転車レーンを走る(1972年)

	4人以下	5～9人	10～19人	20～29人	30～49人	50～99人	100人以上	合計
完成車	0	0	0	1	2			3
フレーム	4	10	4	6	2			26
フォーク	2	6	5	1	0	1		15
ハンドル	5	6	4	3	2	2		22
シートポスト	1	1	1					3
パイプ類	1	1	4	2				8
ブレーキ	7	3	1	2	1			14
ハブ	3	13	2	2	2	1		23
ギヤークランク	2	13	4	1	1	1	1	23
フリーホイール	0	2	4	2	0	0	2	10
スポーク	0	0	0	2				2
ペダル	0	0	0	0	1			1
ヘッドハンガー小物	5	12	8	7	1	1		34
ラッグ	1	2	1	0	2	1		7
ねじ類	1	2						3
ランプ掛け	1	1						2
リヤカー	1	4	1	1	1			8
抜き物	2	0	1					3
にぎり	0	1						1
その他部品	4	3	2	1	1	1		12
研磨	7	10	0	1				18
塗装	0	8	1					9
溶接	8	4	1					13
合計	55	102	44	32	16	8	3	260

堺の品種別・規模別自転車工場数 1965年(昭和40年) (出典:堺輪業協会50年史)

自動車産業の復興が進むとトラックに運搬手段、路線バスに移動手段を奪われ、原動機付自転車の普及で自転車は時代遅れと思われるようになりました。1956年(昭和31年)の経済白書に「もはや戦後ではない」と記され、国民の目はレジャーに向けられました。折しもサイクリングの歌が大流行し、サイクリングブームが突然やってきました。堺のシマノ(島野工業(株))は外装・内装変速機、サンツアー(マエダ工業(株))は外装変速機を開発しており、需要に応えました。堺でも、1955年(昭和30年)280人の参

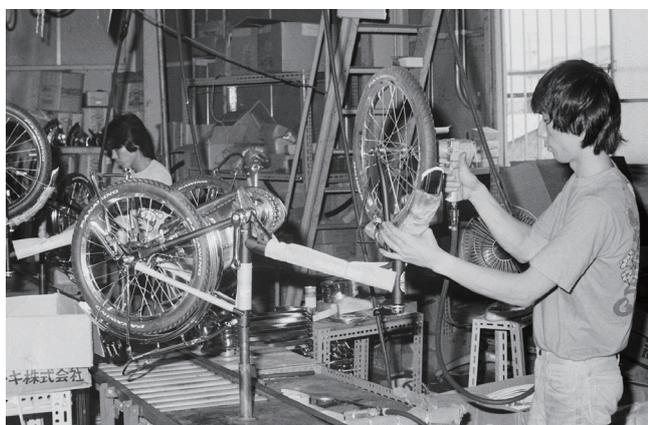
加者を集めて市役所から法隆寺まで60kmの道のりで堺市民サイクリング大会が実施されました。しかし1年余りでブームは去っていきました。

そこで堺の自転車産業は海外、特にアメリカに目を向けたのです。自動車が普及したアメリカでは「遊びの道具としての自転車市場」が存在しており、開発した変速機を売り込んだのです。シマノとサンツアーなど堺の自転車産業は、1960年代の後半から始まるアメリカのスポーツバイクブームに後押しをされる形で大躍進を遂げました。

高度成長とミニサイクルの登場



堺で作られたミニサイクル(出典:自転車博物館に展示中)



自転車組立工場の様子(提供:堺市)

企業名	部品
アルプス工業(株)	ハンドル
江辺工業(株)	フレーム
(資) 栄松製作所	ラッグ
(株) オーツヤ	ラッグ
絹川ネジ工業(株)	ネジ
(株) 楠木製作所	ハンドル
サイモト自転車(株)	完成車
堺天辻鋼球製造(株)	鋼球
堺輸出自転車(株)	完成車、美容車
敷島自転車(株)	フレーム、一輪車
島野工業(株)	変速機、フリーホイール、ブレーキ、ハブ他
新野村工業(株)	フレーム
田嶋工業(株)	リム
(株) 高木鉄工所	ギヤクランク
武田自転車(株)	完成車
(株) 丹下鉄工所	前ホーク、フレームパイプ
チェリー工業(株)	ブレーキ、キャリアパー
(株) 出来鉄工所	完成車
日産自転車(株)	完成車、フレーム、一輪車
日本鍛造(株)	鍛造
(株) 八田製作所	ヘッド、ハンガーパーツ
マエダ工業(株)	変速機、コースター、フリーホイール他
(株) 三木製作所	フレーム
(株) 宮浦製作所	フレーム、一輪車
(株) モリサキ工芸社	マーク
ヨコタサイクル(株)	完成車
(株) ワニ製作所	完成車

堺の自転車産業を支えた企業一覧
堺輪業協会 昭和58年の名簿より抜粋
(出典:堺輪業協会50年史)

1960年代は高度成長の時代でした。池田隼人首相が10年間で所得を倍増する計画を掲げ、1964年(昭和39年)の東京オリンピックなど高度経済成長を背景に、国民1人当たりの消費は10年間で2~3倍に拡大しました。集団就職で都市の人口は急増し、堺市でも泉北ニュータウンが建設されましたが、住宅は駅から遠く自転車が移動手段として必要になりました。

当時、ミニサイクルは大人から子ども、特に女性も乗ることができるなど、便利であったことから、家族誰でも乗れる共用自転

車として人気がありました。

自転車フレーム、塗装、ハンドル・クランク・ペダルなどの主要部品、完成車への組み立てなど自転車生産の分業が整備されていた堺は、急な注文にも対応できる仕組みがあり、スーパーでの自転車販売を支えることで堺の自転車は生産台数が躍進しました。

この頃、堺の自転車部品製造工場は260社あり、その協力工場など関連事業所を加えると大変な数になりました。

堺の自転車部品が欧州プロレースに参加



ベルギーのチームと共にシマノがツール・ド・フランスに参加(1973年)



1988年のシマノの広告(ジロ・デ・イタリア優勝)



新しい部品開発(ブレーキと変速レバーの一体化)

アメリカ市場のスポーツバイクブームで成功した堺のシマノ、サンツアーは欧州に進出します。

欧州はツール・ド・フランスに代表される自転車レースが盛んで、歴史と伝統がある自転車部品メーカーも多くありました。欧州で成功するにはレース部品を開発し、レースで結果を残す必要がありました。シマノは1973年(昭和48年)にベルギーのプロチームと契約し、開発したレース部品を使ってレースに参戦しました。当時はイタリアのレース部品メーカーが独占的な地位

を固めており、シマノが大きな結果(1988年(昭和63年)イタリア1周レースの優勝)を残すのに15年を要しました。

このころから堺の自転車産業は新しい機能を持つ部品開発(確実な変速操作と性能の向上、ブレーキと変速レバーの一体化)するなどして、欧州での地位を固めていきました。

2018年のツール・ド・フランスでは参加した22チームのうち、シマノのレース部品を装備したチームは16チーム・176人となり、約73%の選手が使うという圧倒的な支持を得るまでになりました。

堺の自転車部品が世界のMTBブームを支えた



ブリーザー(出典:自転車博物館に展示中)

世界初のマウンテンバイクはジョー・ブリーズによって、1978年に10台作られました。



アメリカのマウンテンバイク風景



堺で開発された初期の頃のマウンテンバイク部品

1970年代中頃、山火事の消火活動のために作られた道を太いタイヤを付けた自転車で駆け降りる遊びから生まれたマウンテンバイクは15年ほどでアメリカ・カリフォルニアから世界に広まりました。先進国の都市の荒れた路面、開発途上国の未整備の道にも適していたのです。

シマノとサンツアーはこの自転車に注目し、誰もが使いやすい機能を持つ部品開発に取り組みました。自転車は本来、整備された道を走るように作られ、水や泥の中を走るようには出来ていません。

この部品の開発と生産に必要な技術者の配置と設備投資は大きなリスクを伴うものでした。堺の自転車産業界はこれにも積極的に取り組み、欧州自転車部品メーカーは一部の地域の一時的なブームと考え、取り組まなかったことが衰退の一因となりました。

マウンテンバイクの部品生産は日本が、完成車組み立ては台湾が中心となりました。つまりマウンテンバイクの世界的ブームは自転車生産の中心が欧米からアジアに代わる要因にもなったといえます。

さかい自転車よもやまコラム

▶皇室と堺の自転車の深い関係

皇太子殿下が名誉総裁として建設中の「花と緑の博覧会」ご視察のために来阪されるのを機に大阪の地場産業として、岸大阪府知事の推薦を受け、1989年(平成元年)5月16日にシマノを訪問されました。

クラシック自転車の展示や工場を視察されましたが、登山に興味をお持ちの殿下はマウンテンバイクに手を触れられるなど、強い興味を抱かれました。殿下のご希望で展示車を控室へお持ちするハプニングもあり、「一つの企業視察に2時間もかけられたのは異例のこと」と宮内庁担当記者も驚いていました。



皇太子殿下とマウンテンバイク(提供:シマノ)

▶大河ドラマ「黄金の日々」 ブームに対応 観光用自転車 200台を寄贈

1978年(昭和53年)の大河ドラマ「黄金の日々」では堺が最も栄えたと言われる桃山時代のルソン助左衛門を中心に、海外を雄飛する堺の商人が描かれ、観光客が急増しました。

堺の史跡を訪ねる来堺者に利用していただくため、堺輪業協会の会員が協力して200台の自転車『黄金の日日号』を堺市に寄贈し、現在の観光レンタサイクルの先駆けとなりました。



黄金の日日号(提供:堺市)

▶「堺まつり」での自転車パレード

堺市の3大まつりの1つである「堺まつり」で、堺輪業協会が主となって、自転車パレードを行いました。堺市の産業振興を目的としても行われていることから、産業界も協力し、「自転車のまち・堺」をPRしました。写真は、1974年(昭和49年)の第1回堺まつりの様子。変り種自転車でパレードを行っています。



第1回「堺まつり」での自転車パレード
(出典:堺輪業協会50年史)

▶中野浩一 10連覇と堺

1977年(昭和52年)から1986年(昭和61年)にかけて世界選手権自転車競技大会プロスプリントレースで10連覇を果たした中野浩一選手が使ったレース車には堺のサンツアーと八田製作所の部品、丹下鉄工所のフレームチューブが使われ、偉業を支えました。



中野浩一10連覇達成 ステッカー

ツアー・オブ・ジャパン～堺ステージ～



ツアー・オブ・ジャパン 2018 堺ステージ 大仙公園コース



国際サイクルロードレース～大阪大会～臨海コース
(1989年) (提供：堺市)



ツアー・オブ・ジャパン 泉北コース (提供：堺市)

ツアー・オブ・ジャパンは日本を代表する8日間のステージレースです。その前身にあたる「国際サイクルロードレース～大阪大会～」は、1982年(昭和57年)から1995年(平成7年)までは主に堺の臨海部で開催されていました。

1996年(平成8年)からは国際自転車競技連合(UCI)公認レースとなり、堺ステージから始まり、最後は東京ステージで終わる8日間ステージレースとして開催されています。

堺ステージのコースは泉北ニュータウンと堺中心部を結ぶ高架道路などを使う1周

12.8km×11周で行われていましたが、2009年(平成21年)からは仁徳天皇陵古墳前の大仙公園の周りを走るコースに場所を移して開催されています。多くの方にロードレースを楽しんでいただいたり、選手の走る姿を何度も見ていただくには短いコースが適しているという判断でのコース変更でした。

多くの市民と自転車レースファンが集い、大仙公園はさながらヨーロッパのレース会場のような熱気があるとの声も聞かれます。

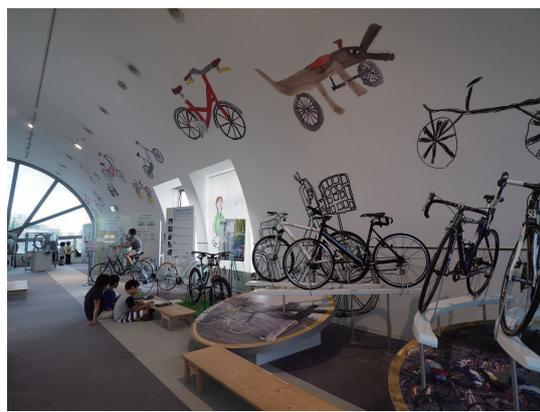
自転車博物館 サイクルセンター



クラシック自転車の展示を写生する子供たち



歴代絵画コンクールの特選作品



博物館2階壁面には応募作品が描かれています

堺には1992年(平成4年)に開館した日本で唯一の自転車博物館があります。自転車の有効性や利便性などについての調査分析や知識の普及、啓発等を通して理解を深め、自転車文化の振興を図り、生活文化の向上に寄与する目的で(株)シマノが設立した公益財団法人シマノ・サイクル開発センターが運営する博物館です。

ここには、世界最古の自転車(複製)からオリンピック出場車まで自転車の進化の歴史を語る約300台の実物展示・解説の他、ブレーキや変速のしくみなどを実際に体験し

て学べる展示があります。体験型博物館としては、博物館で見たクラシック自転車のレプリカ9種類22台に乗れる体験試乗が「自転車ひろば」で行われています。

また、地域の人々にサイクリングの楽しさを啓発する各種サイクリングが年間を通じて開催され、子ども向けには、「夏休み絵画コンクール」が開催され、4万点を超える応募があります。高学年の子ども向けにはキャリア教育の一環として「こんな自転車欲しかったん！コンテスト」を実施して11年になります。

堺に集結！「自転車乗り方教室」



自転車乗り方教室の様子

自転車博物館サイクルセンターでは、地域貢献として様々な催しを行っています。その中でも特に人気なのが、仁徳天皇陵古墳に隣接する大仙公園の中にある「自転車ひろば」で行われている「自転車乗り方教室」です。毎週土曜日と第1・3・5日曜日に自転車に乗れない人のために無料の乗り方教室が開催され、年間2,000人の方が参加されています。

5歳から60歳までの自転車に乗れない人を対象に、9時～15時まで開催し、ビデオと実地指導によって自転車に乗れるようにな

るカリキュラムが組まれています。噂が噂を呼び遠方からも参加者が訪れ、この活動は、25年目になり3万5千人以上の方が自転車に乗れるようになりました。

「子どもが初めて自転車に乗れた時の嬉しそうな顔を見ると元気をもたえ、やりがいにもつながっています」とボランティア指導員の言葉。自転車のメンテナンスやひろばの掃除等も指導員自ら行っており、全て子どものためだと思えば苦にならないそうです。

自転車力を生かしたまちづくりのはじまり



阪堺線におけるサイクルトレイン社会実験(2005年)



自転車が本来持つ「自転車力」 概念図(提供:堺市)

2001年(平成13年)に創立80周年を迎えたシマノから「堺のまちづくりに活かしてほしい」と寄付があり、基金条例が制定されました。2002年(平成14年)には実施計画を策定するため「堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会」が設立され、1年間審議を重ねて「堺自転車環境共生まちづくり基本計画」が作られました。

自転車が持つ力(自転車力)を①交通としての力、②人への力、③暮らしへの力を目ざす方向性が決定されました。2005年(平成17年)3月には社会実験「自転車のまち堺に

おける「自転車力」を活かすためのまちづくり実験」が実施されました。

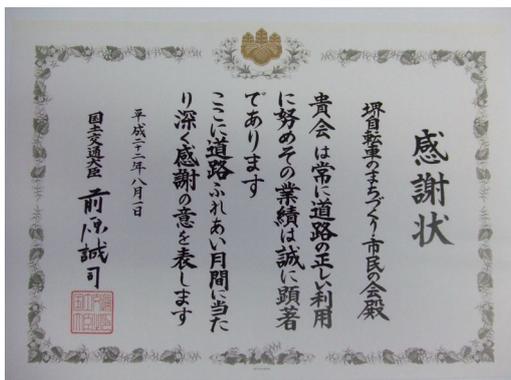
公共交通機関と自転車との連携の社会実験では市内の路面電車(阪堺線)を貸し切り「サイクルトレイン」を実施しました。また、駅周辺の歩道における「自転車走行制限ゾーン」の設定や広い歩道での自転車と歩行者の物理的分離も行いました。

社会実験後に、市民協力員が中心となって「堺 自転車のまちづくり・市民の会」が結成されました。

堺 自転車のまちづくり・市民の会



自転車の無料点検とルール・マナークイズを実施する「自転車デー」



「道路ふれあい月間」における感謝状



堺市自転車地図



区民まつり等での出張啓発活動

「堺 自転車のまちづくり・市民の会」は、「正しく、楽しく、美しい自転車利用とマナーアップ」をモットーとした市民団体です。2005年(平成17年)の発足以来、会員自らが走行し検討を重ねた堺市自転車地図の発行、そして自転車のルール・マナー啓発を行う「自転車デー」を堺市一円で実施し、これまでのべ4万人超の市民とクイズを通じた自転車の安全利用啓発を実施してきました。

2010年(平成22年)には「道路ふれあい月間」における感謝状を国土交通大臣から授与

されるなど「自転車のまち堺」を語るにはなくてはならない団体となりました。近年の活動としては、自転車に楽しく安全に乗っていただくための学びの場である「堺 自転車の楽校」を月1回ペースで開講し、会員自らが講師を務め、自転車の楽しさを伝えています。

また、SAKAI散走の取り組みも独自に進めており「大和川水辺ぐる輪(りん)散走(2017年)」や「百舌鳥古墳群巡り散走(2018年)」といった散走イベントを主催し、精力的に活動の幅を広げ、会員自身のライフワークとなっています。

堺発！！自転車で楽しむ「SAKAI 散走」



「大和川水辺ぐる輪(りん)散走(2017年)」



「百舌鳥古墳群巡り散走(2018年)」



境王子跡前で案内

近年、ロングライドと呼ばれる長距離自転車イベントが人気を集めています。これを宿泊・飲食を伴う観光事業として取り組む自治体などが増えて、自転車愛好者などの注目を集めています。

堺市は大都市圏に立地し、ロングライドを楽しめるコースは取りにくい地域と言えます。しかし堺市には古代の百舌鳥古墳群があり、世界文化遺産登録は来年にも実現する可能性があります。近世は日本随一の火縄銃の生産地で、鉄砲鍛冶屋敷が現存し、わび茶を大成した千利休の屋敷跡、和菓子

の老舗など歴史資源に恵まれています。市街地に点在する巨大古墳や江戸時代の路地を巡る移動手段は自転車以上のものではありません。「自転車で散歩するように走る散走」という考えは堺に適し、「SAKAI散走」として「NPO法人堺観光ボランティア協会」と「堺 自転車のまちづくり・市民の会」や市内の自転車小売店等が「SAKAI散走」を定期開催しています。

堺市では「さかいコミュニティサイクル」が770台展開されており、自転車を利用しやすい環境にあります。

自転車を活かした被災地支援



さかいコミュニティサイクルをパンクレスタイヤに交換



自転車のまち堺 から 堺の自転車を BAA マーク付パンクレスシティサイクル

阪神淡路大震災の教訓がいかされています

■パンクレスタイヤ

パンクせず空気を入れる必要がありません。
タイヤの中には弾力性のある樹脂が詰まっています。



「堺 自転車のまちづくり・市民の会」と堺市による保管期間(30日間)が満了した放置自転車の点検清掃

1995年(平成7年)に起こった阪神・淡路大震災では自転車は被災地において親戚・友人・知人の安否確認、救援物資の運搬など交通網がマヒする中でとても大きな働きを果たしました。しかし道路に散乱する瓦礫等でパンクが多発し、修理などのボランティアが注目されました。

2011年(平成23年)の東日本大震災では、阪神・淡路大震災の教訓を生かしたパンクしないタイヤを装備したBAA付自転車を、堺市は堺自転車製造御協同組合の協力を得て、3月23日、30日にいち早く仙台市と石巻市

(いずれも宮城県)に150台ずつ贈りました。また、市が運営を行う「さかいコミュニティサイクル」を送る際には、市内の自転車店主らの協力のもと、共用自転車をパンクレスタイヤに変更し被災地へ送付。さらに引き取り手のない放置自転車を「堺 自転車のまちづくり・市民の会」協力のもと点検整備して、大槌町(岩手県)などにお贈りしました。堺の自転車産業界や市民団体と協力し、堺市ならではの活動として、長期にわたり合計575台の自転車を被災地に贈る活動を続けました。

堺市の自転車まちづくり

2013年(平成25年6月)策定

堺市自転車利用環境計画

堺市では、2004年(平成16年)に策定された『堺自転車環境共生まちづくり基本計画』を踏まえながら、高まりつつある自転車利用ニーズを受け、2013年(平成25年)に新たに『堺市自転車利用環境計画』を策定しました。

計画では、「自転車のまち 堺」におけるソフト・ハード両面からの施策展開を謳い、4つの計画の柱として「つかう(利用促進)」「まもる(安全利用)」「とめる(駐輪環境)」「はしる(通行環境)」を掲げています。

安全で安心して、そして楽しく利用することができる自転車のまちを目ざしています。

詳しくはこちら



2014年(平成26年10月)施行

堺市自転車のまちづくり推進条例

自転車のまちづくりを進めるため、堺市自転車利用環境計画の策定に続き、2014年(平成26年)には「堺市自転車のまちづくり推進条例」を制定・施行しました。

条例では自転車乗車中の重大な事故・怪我を防ぐヘルメット着用の努力義務、自転車損害賠償保険等への加入の促進(義務化)など、より一層自転車のまちづくりの推進に資する内容が盛り込まれています。

詳しくはこちら



2015年(平成27年4月)発足

自転車まちづくり部

堺市では自転車施策のハード整備・ソフト整備を一体的・総合的に進めていくために平成21年度に「自転車まちづくり推進室」の設置、平成27年度には「自転車まちづくり部」へと組織改編をし、自転車のまちづくりに精力的に取り組んでいます。

「自転車のまち 堺」の飛躍
～自転車を利用しやすいまち～

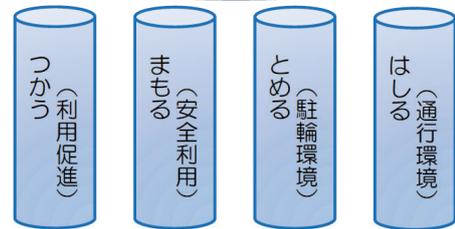
基本理念

市民が自転車を大切に扱い、市民・事業者及び行政が協働して、交通ルールの遵守・マナーの向上を図るとともに、安全で安心して、そして楽しく利用することができる自転車のまちづくりを進めます。

3つの目標<10年後>

- 自転車の利用を促進
自転車の利用割合を24%から30%まで増加
- 自転車が関与する事故を削減
自転車関連事故件数1,582件から20%削減
- 自転車利用環境に関する市民満足度を向上
市民満足度を50%以上

4つの柱



計画の基本理念と計画の柱



堺自転車安全利用講習会(提供:堺市)

自転車企画推進課

「つかう」利用促進
「まもる」安全利用

自転車まちづくり部

自転車環境整備課

「はしる」通行環境

自転車対策事務所

「とめる」駐輪環境

自転車まちづくり部 推進体制

2015年(平成27年3月)策定

堺市自転車ネットワーク整備アクションプラン50km

堺における自転車通行環境整備の歴史は古く、2009年(平成21年)より自転車通行環境整備を進めています。

2015年(平成27年)には「堺市自転車ネットワーク整備アクションプラン50km」を策定し、計画的に自転車の通行環境の整備をしています。2022年(平成34年)までには市内に75kmの自転車通行環境を整備する予定です。

さらに通行環境整備と併せて周辺住民と「堺 自転車のまちづくり・市民の会」等と協働で安全利用キャンペーンを実施したり、また、警察と協力し取締りを強化する等、整備空間における自転車利用者の通行定着化を図っています。

詳しくはこちら



走行性を確保した
中抜きの矢羽根
(府道深井畑山宿院線
・御陵前)



けやき通りの
自転車レーン

2010年(平成22年)9月運用開始

さかいコミュニティサイクル

堺市では、2009年(平成21年)1月に「環境モデル都市」の認定を受け、そして、同年4月に堺市環境モデル都市行動計画を策定しました。その行動計画で、「さかいコミュニティサイクル」の導入を打ち出し、2010年(平成22年)に運営を開始しました。現在、市内8ポート770台の自転車で運用をしております(2018年10月時点)。

一つの特徴は、自転車にあります。導入以来、8年近く経っている自転車もありますが、堺で組み上げた自転車、いわゆる「堺産」の自転車を使っているため、長期にわたり使用に耐える品質が誇りです。自転車の点検整備や修繕等も市内の自転車小売店にお願いしています。

詳しくはこちら



さかいコミュニティサイクル運行開始記念式典(提供:堺市)



さかいコミュニティサイクル(提供:堺市)

自転車のまち 堺のこれから

●本誌について

本誌は官民協働で自転車のまちづくりを進めていくために2002年(平成14年度)に設立された「堺 自転車環境共生まちづくり企画運営委員会」に所属する委員を中心に企画・取材・編集を行いました。





堺の人々の暮らしとともにあった自転車(提供:堺市)

発行：堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会
2018年(平成30年)10月