

1、堺市の地域資源と自転車利用のメリット

(1) 「自転車産業のまち堺」としての地域資源

① 歴史的背景

仁徳天皇陵古墳築造にあたり、鉄製品を加工する技術者集団が集まった。戦国時代に入り、種子島に鉄砲が伝わると堺の商人はいち早くその製造技術を学び、鉄砲の部品をパーツ化し、それぞれの工場で作ることによって量産化を図った。

金属加工の技術は、一方では刃物にも活かされ、堺の包丁は地場産業としてブランドとなっている。

明治初期に、自転車がヨーロッパから伝わると、鉄砲の需要が少なくなっていた鍛冶職人が自転車の修理を行うようになった。

第1次世界大戦を契機に、外国からの自転車の輸入がストップしたため、自転車の国産化が開始し、堺では、これら鍛冶職人達により自転車産業のまちへと発展していくことになった。

② 堺市における地域資源

㊦、公益財団法人シマノ・サイクル開発センターが運営する日本で唯一の自転車博物館サイクルセンターがある。

平成4年4月（1992年）開館

自転車発展の歴史がわかる資料や自転車を展示している。

（最古の自転車から最新の自転車約~~3,000~~300台を常設）

ブレーキの仕組みや変速の仕組みを体験して学べる。

自転車の乗り方スクールや古い自転車のレプリカに試乗可能。

健康サイクリングや自転車散歩など多数のイベントや教室などを行っている。



㊧、財団法人自転車産業振興協会の技術研究所がある。

日本で唯一の自転車専門の試験研究機関で、自転車の安全安心、ものづくり技術の中核、基盤的役割を担っている。自転車のほかに車いすの製品開発などを行っている。

昭和29年に日本自転車工業会によって通産省工業技術院名古屋工業試験所に初めて開設され、その後数度の変遷後、平成13年に堺市に移転された。

自転車JIS原案作成団体の事務局機能を有し、自転車に関わる製品事故等に対しては、検証試験を行うなどJISの見直し作業を実施している。

また自転車ISOの国内審議団体の事務局機能も担っている。



㊦、堺自転車会館がある。

堺自転車製造卸協同組合が設置。地場産業として発展している自転車産業の文化と歴史、ニューモデルの完成車及び部品を展示。

堺自転車製造卸協同組合加入の組合員は8社がある。

地域の伝統産業である「堺の自転車」を広く全国に発信するために、右のマークを商標登録している。

堺自転車製造卸協同組合が策定した「堺の自転車仕様」に基づき製造された自転車にこのマークが貼付されている。



㊧、(財)日本車両検査協会大阪検査所がある。

昭和24年に設立された協会で、自転車、リヤカー及び育児乗物並びにこれらの部品や付属品などの製品や使用材料の検査をおこなっている。

㊨、ツアーオブジャパンが開催されている。

アジアで最大級の自転車レースであるツアーオブジャパンの堺ステージ（第1ステージ）が開催されている。

毎年5月に開催され、内外のサイクリストが集まる一大イベントとなっている。



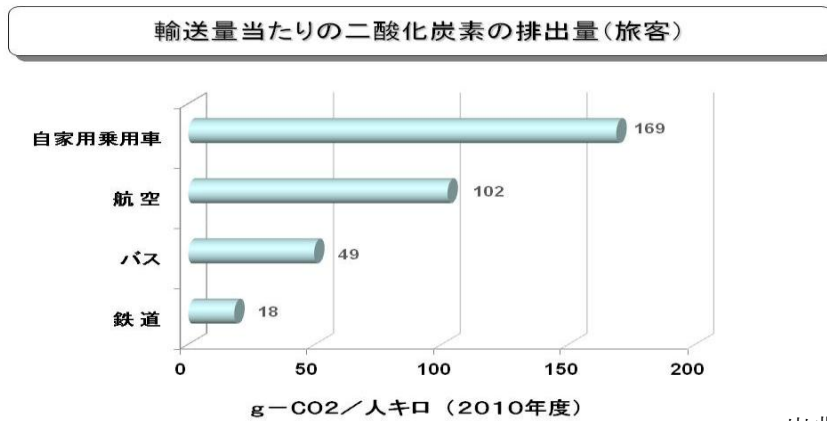
写真は、午前中に行われた国際クリテリウム（堺国際サイクルロードレース）

(2) 自転車利用のメリット

①環境面の優位性

CO₂ の排出がなく環境に優しい自転車を使うことで、低炭素社会を実現する。

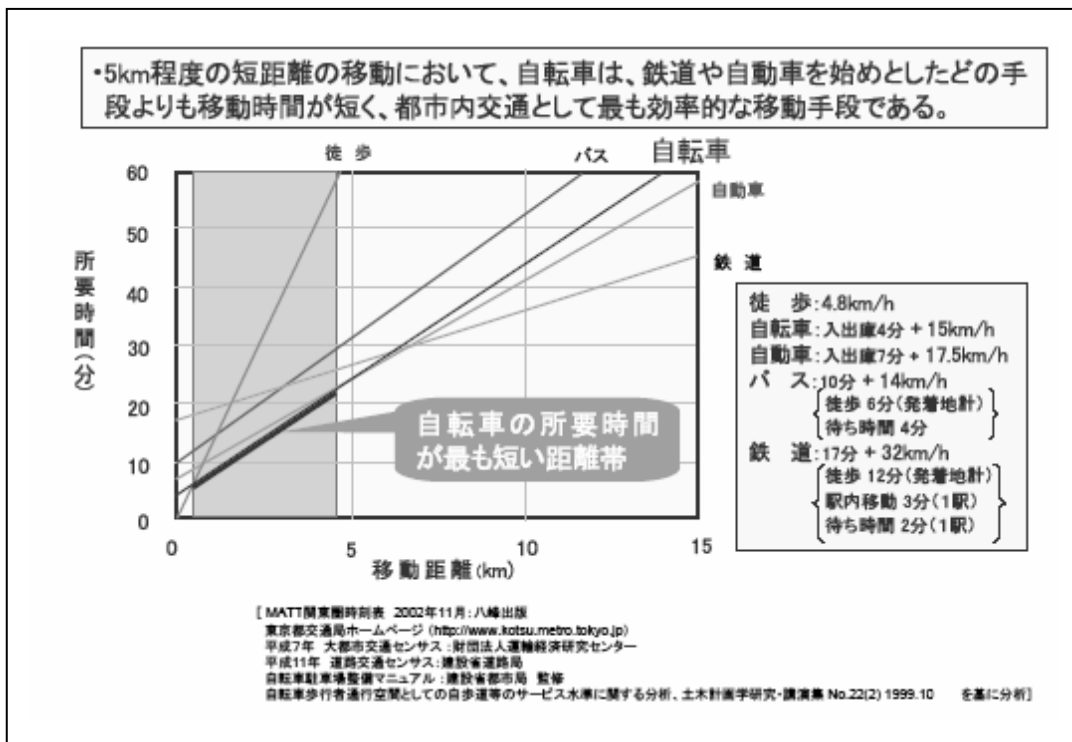
自転車はエネルギー効率が高く、環境に優しい交通手段である。



②短距離移動の優位性

5 km程度の移動では、自転車は他の交通手段に比べて移動時間が短く効率的。

⇒ 移動距離でみると、多くの自動車利用は、自転車交通で代替できる可能性がある。



③経済面の優位性

経済的：・ガソリンが不要
・維持するための税金が不要で家計に優しい

④健康面の効果

自転車は、乗り方によって運動の強度を自由に調整できる。このため、自分の体力にあった乗り方をすることで長時間運動も可能。理想的な有酸素運動を行うことができる。特にランニングほど膝に負担がかかりにくい。

身体への効果：心肺機能の強化、
動脈硬化・糖尿病・高血圧など生活習慣病の予防と治療
肥満やストレスの解消
老化の防止 など健康の維持及び増進に効果がある。

⑤まちのイメージアップ効果

環境に配慮し、CO2削減に向けた取り組みが企業イメージのアップにもつながる

2、自転車利用の課題

(1)「環境モデル都市」として過度な自動車利用から環境にやさしい自転車や公共交通利用への転換を図ることが必要。

平成21年1月に堺市は環境モデルに選定される。

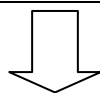
⇒平成21年4月環境モデル都市行動計画を策定した。

⇒コミュニティサイクルの運用開始（平成22年9月）

環境モデル都市の基本的な視点（環境モデル都市行動計画）

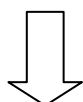
①産業構造の転換（エネルギー・イノベーション）

②都市構造の変革（モビリティ・イノベーション）



③環境文化の創造（ライフスタイル・イノベーション）

・LRTの導入や自転車利用環境の整備等により、自動車中心の交通体系を公共交通中心の交通体系に転換することで都市の構造改革を進める。



自転車を活かした、歩いて楽しいまちづくりの推進

自転車のまち堺として、安全で利便性の高い自転車利用環境を整備するため、市域内を結ぶ自転車ネットワークの形成により安全に走行できる空間を整備する。（通行環境）

市民や来訪者が自由に利用でき、観光レンタサイクルとしても活用できる「コミュニティサイクルシステム」の導入を図り、手軽に移動が可能となるよう自転車の利便性や魅力を高める。（利用促進）

自動車主体の道路空間をLRTなどの公共交通や徒歩・自転車の空間として再配分する。（通行環境）

- (2) 歩行者の安全を第一とする自転車通行環境の整備とネットワーク化。
第4回検討懇話会で検討予定
- (3) コミュニティサイクル（自転車共同利用）により、自転車の絶対数の削減を図るとともに、自転車を使用しやすい利用環境の整備を図る。
追加項目として設定し、第3回で検討予定。
- (4) 短時間駐輪などのニーズに応じた利用しやすい駐輪環境の整備。
第1回で検討済
- (5) 自転車の交通ルール遵守とマナー向上の浸透と市民リーダーの育成。
計画の柱として第2回で検討。
- (6) 「自転車産業のまち」として市民・事業者・行政の公民協働による安全な自転車利用の促進と放置自転車対策。第2回で検討
自転車ルールの周知やマナー啓発は、公民協働で実施することにより、一層の効果が期待される。このことから、関係行政機関はもとより、市内の自転車店と啓発への協働した取り組みを行う。第2回で検討
また、自転車条例制定について検討を行う。自転車条例は第3回で検討予定。