

解説

「3密」回避利用者急増

「コロナ禍により通勤時の「3密」を避けるため、電車やバスに代えて自転車を利用する人が増加し、自転車の売り上げも好調に推移している。一方で企業にとって、自転車通勤の制度化には、事故のリスクや駐輪場の確保など、ハードルもある。今後、自転車レーンの整備や保険加入率の向上など、多角的な環境整備が求められる。



編集委員 太田明男



ICカードをかざせば、地下駐輪場から自転車が出庫される(15日夜、東京都千代田区で)

保険加入や道路整備 課題

「電車は怖い」

東京・大手町の地上引階建てオフィスビルの地下には、自転車700台以上を収容する機械式立体駐輪場が広がる。新型コロナウイルスの感染が拡大した今春以降、利用者は着実に増えている。運営する三菱地所プロパティマネジメントによると、1月に474人だった利用登録者は4月に567人、9月には622人に達した。

山形県・福岡県・福岡市は10月1日施行

政令市

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

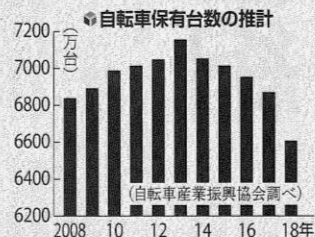
7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

7月から自転車通勤を制度化したIT企業、テックファームホールディングスの担当者は「1年くらい前から社員への要望があったが事故のリスクなどから制度化は難しかった。だが、コロナ禍で満員電車回避の必要性が高まり、踏み切った」と語る。同社は利用者への2億円以上の対人賠償保険加入を義務付ける一方、保険や駐輪場の費用として、1日2000円の自転車通勤手当を支給している。社員からは「感染リスクを

保有台数ピーク 13年 715万台

自転車産業振興協会によると、日本人の自転車保有台数は戦後徐々に増加していた。さらに、1970年代前半の自転車ブームと73年のオイルショックが契機となり、70年の約2900万台から73年には約3900万台に急伸びた。

2011年の東日本大震災の際には、広域で公共交通機関がストップしたことで自転車が見直された。保有台数は13年に715万台に達し、06年以降、最高を記録した。平成時代は技術の進化や健康への高い関心から車種や多様化が進み、スポーツ車と電動アシスト車の台数が伸びた。03年からの10年でスポーツ車は3.5倍に、電動アシスト車は1.8倍になった。



18年時点で「ママチャリ」に代表されるシティ車の比率は全体の59%と依然トップだが、スポーツ車・マウンテンバイクが14%、子ども・幼児車が9%、折りたたみ車8%、電動アシスト車7.5%となっている。

市場全体としては、少子高齢化

の中、14年以降、保有台数は緩やかに減少してきたが、コロナ禍により、またも自転車が目玉されるようになった。

自転車販売大手、サイクルベースあさひの売り上げは緊急事態宣言が出された4・5月は店舗の自主休業や消費者の外出自粛が響き、前年同月を下回ったが、6・8月は3・4割増で推移し、3月以降の累計でも15%増となった。同社の担当者は「春先は苦戦したが、その後は移動手段として注目されている。また外遊びの手段として、子ども用を増や実感している。」

自転車製造大手、プリンストンサイクルも5・8月の4か月の売り上げは前年同時期の110%と伸ばしている。

専用通行帯290キロ

自転車レーンのように、歩行者と分離された自転車用の道路・通行帯は3月未現在、全国で2930キロ。国や自治体は事故を減らそうと、今年度は東京23区内の国道と主要都道で17キロが追加整備される。都内だけでなく、全国でも順次延伸する方向だ。

国交省は「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」を創設。①従業員に駐輪場確保②年一回の交通安全教室実施③自転車保険の加入義務化④の3点を満たした「宣言企業」として27の企業・団体を認定している。自転車通勤推進も企業イメージのアップにもつながる。

宣言企業の一つ、大手、楽天の広報部は「従業員への健康促進のための自転車通勤導入を対外的にアピールしてきた。さらにコロナ禍の中、自転車通勤を促進するという趣旨に賛同した」と語る。

自転車通勤の本格的な普及は、官民それぞれによる様々な環境整備への取り組みが不可欠となる。

自転車通勤「快走」半ば



3密を避けようと自転車通勤者が増加している(28日午前、東京都文京区で)

「3密」を避けようと、5月に152社に調査すると、「認めている」は51.3%、「検討していない」は35.5%と比率が逆転していた。

だが、自転車通勤を認め

ている企業は19.2%、検討していない企業は69.9%だった。しかし、5月に152社に調査すると、「認めている」は51.3%、「検討していない」は35.5%と比率が逆転していた。

だが、自転車通勤を認め

ている企業は19.2%、検討していない企業は69.9%だった。しかし、5月に152社に調査すると、「認めている」は51.3%、「検討していない」は35.5%と比率が逆転していた。

だが、自転車通勤を認め

ている企業は19.2%、検討していない企業は69.9%だった。しかし、5月に152社に調査すると、「認めている」は51.3%、「検討していない」は35.5%と比率が逆転していた。