

日本自転車軽自動車商協同組合連合会 組合役職員研修会

第1部 基調講演は「2030年の自転車業界と発展策」
第2部 講演は「リフレクターの現状と重要性について」

日本自転車軽自動車商協同組合連合会（＝日商連、小澤 豊理事長・東京組合）は11月25日、3年ぶりの本格的なリアル開催となる「令和4年度（2022年度）組合役職員研修会」を東京・荒川区東日暮里のアートホテル日暮里ラングウッド 丹頂の間で開催した。第1部基調講演は、「2030年の自転車業界と発展策」。講師は東京組合、大阪組合において「自転車経営の実践セミナー」を数年間担った（株）クロス 得平 司代表取締役。第2部講演（技術講習会）は、「リフレクターの現状と重要性について」。講師は（株）キャットアイ サイクル営業部コンポーネントチーム所属 櫻井菜都子氏。同研修会は（一財）自転車産業振興協会による助成事業。今回は組合参加者84名の他、関係者4名が出席した。

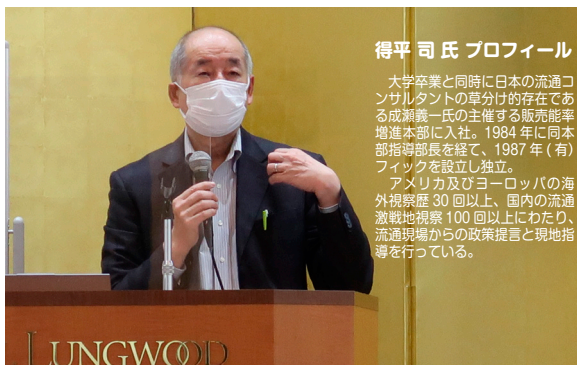
講演に先立ち主催者を代表して小澤理事長が、コロナウイルス感染症や、ロシアが今年、国外へ進出し、天然ガス価格の高騰に伴う生活用品の急激な物価上昇に触れながら「自転車業界においても自転車の値上がりをはじめ、関連部品の値上がりによって非常に厳しい状態にあるが、明るいニュースとして捉えられるのが、この12月1日から始まるグリーンのTSマーク。このマークに付帯する賠償責任保険は赤色TSマークより賠償幅が拡がり我々が望むことができるようになった。ユーザーの安心感を大事にするなら、自信を持って薦められる」と当日の講演にも繋がる安全・安心などに絡め挨拶。



「令和4年度 組合役職員研修会」会場（丹頂の間）
楕円内は主催者を代表して挨拶をする小澤豊理事長

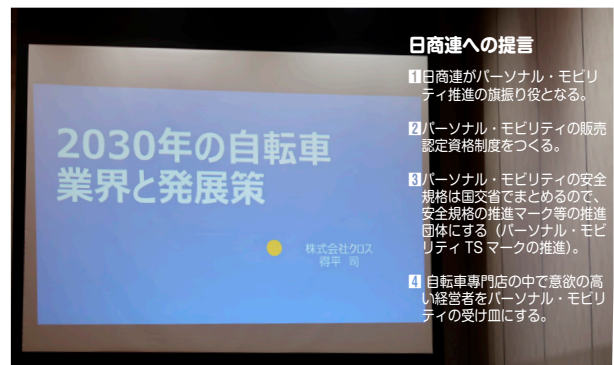
第1部 基調講演「2030年の自転車業界と発展策」

自転車が環境面や健康面で世間から注目されていることも踏まえた基調講演。講演の主な内容は、「2030年までパーソナルモビリティが急成長する」。ここで取り上げられたパーソナル・モビリティとは電動自転車（含む電動アシスト自転車）、電動スクーター、キックボード、電動三輪など。急成長する背景として「EV自動車の急速な発展と普及がパーソナルモビリティを成長させる」とし、「自転車専門店としての今後の取り組み」について、まとめてその流れに乗れるかが今後を左右することを示唆、日商連への提言として**1**日商連がパーソナル・モビリティ推進の旗振り役となる。**2**パーソナル・モビリティの販売認定資格制度をつくる。**3**パーソナル・モビリティの安全規格は国交省でまとめるので、安全規格の推進マーク等の推進団体にする（パーソナル・モビリティTSマークの推進）。**4**自転車専門店の中で意欲の高い経営者をパーソナル・モビリティの受け



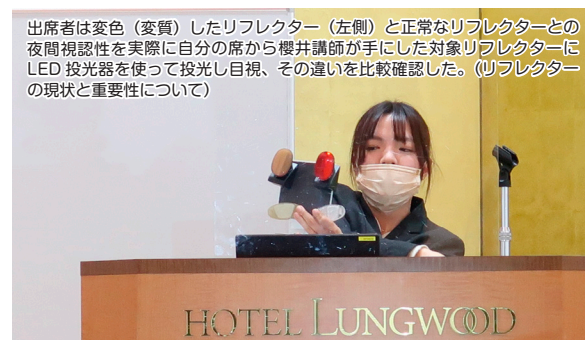
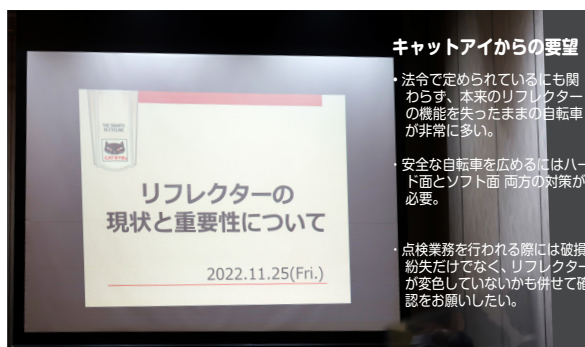
得平 司氏 プロフィール

大学卒業と同時に日本の流通コンサルタントの草分け的存在である成瀬義一氏の主催する販売能率増進本部に入社。1984年に同本部指導部長を経て、1987年（有）フィックを設立し独立。
アメリカ及びヨーロッパの海外視察歴30回以上、国内の流通激戦地視察100回以上にわたり、流通現場からの政策提言と現地指導を行っている。



日商連への提言

- 1**日商連がパーソナル・モビリティ推進の旗振り役となる。
- 2**パーソナル・モビリティの販売認定資格制度をつくる。
- 3**パーソナル・モビリティの安全規格は国交省でまとめるので、安全規格の推進マーク等の推進団体にする（パーソナル・モビリティTSマークの推進）。
- 4**自転車専門店の中で意欲の高い経営者をパーソナル・モビリティの受け皿にする。



皿にする。と言う4つのキーポイントを示していた。

■第2部 講演「リフレクターの現状と重要性について」

今講演では、(A)リフレクターの基礎知識として、正式名称が「リフレックス リフレクター (reflex reflector)」であること。自動車など相手の光を反射して相手に自分の存在を知らせるアイテムで、自転車1台につきリフレクターがいくつ採用されているかを4択で質問。自転車事故防止のため7個以上が採用されており、その採用箇所を改めて確認。

(B)自転車事故について、自転車と自動車との事故が自転車事故全体で何%占有するか4択で問う。「70%以上、85%と言われ、クルマとの事故が殆どと言っても過言ではない」とし、その要因としてドライバー側の発見の遅れが87%で、後ろからの衝突が致死率で一番高く、7割が夜間に発生している点を動画で指摘、リフレクターの効用を改めて訴求。

(C)自転車は法律上、軽車両であり、リフレクターに関わる法律として、道路交通法(第63条の9)のリフレクターに関わる「自転車の運転手は、夜間、内閣府令で定める基準に適合する反射器材を備えていない自転車を運転してはならない。ただし、尾灯をつけている場合は、この限りでない」を紹介。この内閣府令「反射器材は、夜間、後方100mの距離から自転車の前照灯で照らして、その反射光を容易に確認できるもの」

との記載を示し、自転車活用推進法もあって各都道府県毎に条例を定め、ホイール装着を促す動きも案内。ただ変質や変色したリフレクターは装着していても結果として道交法違反になり、会場で実際に視認性の違いを確認させた。

(D)安心できるリフレクターとして品質検査が10項目規定されているJIS規格適合品を示し、要となる反射性能と約2年間に及ぶ耐候性試験に触れ、変色・浸水しない正規のJIS刻印があるリフレクターの見分け方をハード面から説明。ソフト面からは、「自転車の安全利用促進委員会」の主婦を対象とした自転車購入基準アンケート、高校生を対象にした点検アンケート結果から「消費者へのメンテナンスの重要性」の認知を要望。

同社からのお願いとして、「法令で定められているにも関わらず、本来のリフレクター機能を失ったままの自転車が非常に多く、安全な自転車を広めるにはハード面とソフト面、両方の対策が必要。点検業務を行われる際には破損/紛失だけでなく、リフレクターが変色していないかも併せて確認して欲しい」ことを挙げた。

閉会の辞で山口哲男副理事長は今回の講演を振り返り「我々は、しっかりと顧客に安全ということを販売店として第一に伝えていくことが大事になる」ことを語っていた。

