

自転車産業活性化対策と技術的側面について

先般、自転車産業活性化対策研究会（事務局：当協会）は、今後の我が国における自転車産業の競争力強化と時代環境の変化に対応すべく、活性化対策について提言を取りまとめた。

この研究会のすべての部会において、共通して審議の対象となった「安全で安心な自転車」を担保する技術的側面について概説する。（研究会は、安全対策・需要拡大・部品工業・貿易の4部会が設置され、審議が進められた。）

報告では、我が国自転車産業の現状の項で、認識すべき状況のひとつとして「近年、製品の欠陥に起因する自転車事故が増加傾向にあり、現在の国内市場の主流を占める安価低品質の自転車が、自転車事故件数の増加と因果関係があるものと見られ、事故の未然防止、消費者保護の観点から、法的拘束力のある措置と国内外ともに共通のルールを早急に確立し、公正な競争が出来る基盤づくりが急務とされる。」と掲げられている。

また、業界全体として取り組むべき対策のうち、消費者対策の一つとして「最近、自転車事故は増加傾向にあり、また、試買テスト結果等から粗悪車が急増していることが実証されている状況から製品事故の多発が懸念される。自転車の安全に対する消費者の信頼を維持するためにも、消安法に基づく特定製品（安全マーク）指定が喫緊の課題という業界の共通認識のもとに、指定実現に向けて関係方面に働きかけるものとする。」と提言されている。

実際、自転車事故の調査機関の一つである消費生活用製品PLセンターの相談状況でも、今年度上半期（4月～9月）において、製品事故5件のうち4件、品質クレーム5件のうち3件が自転車となっている。

そこで、自転車の特定製品（PSCマーク）指定に対応すべく、今回提案されている技術基準

のポイントを以下に示す。

1) 技術基準レベル

現在のJIS規格に合致したSG基準をベースに、重要部品項目を付加する。

（フレーム、前ホーク、ハンドル、ギヤクラック、ペダル、クランク軸、チェーン、ブレーキ強度、サドル、車輪）

2) 対象車種

基本的に利用者が一般公道を走行する自転車とする。ただし、特定の目的、用途、特別の仕様に基づく特殊車（オーダーメイド車、一輪車、変わり型自転車等）は除く。

3) 7分組立及び組立て整備士の位置付け

7分組立は、メーカーの組立工程の一部を最終組立者が代行（業務委託）しているものとして、メーカー出荷時点で安全マークを貼付する。最終組立者には組立整備士による組立を義務付け、メーカーは製造業者としての製造責任を負うこととする。

4) 未組立（バラ）・車輪組立のみの位置付け

メーカーから未組立（バラ）または車輪組立のみの状態で出荷されたものは、最終組立者を製造事業者として位置付ける。なお、平成7年の業界PL検討委員会において、販売店が部品を購入して完成品を組み立てる作業は「製造又は加工」に該当し、製造事業者と位置付けている。

以上の審議を踏まえ、当協会では、自転車産業活性化対策事業を実施し、自転車の特定製品（PSCマーク）指定に向けて技術研究所も技術的側面から取り組むこととしている。