

お使いは自転車に乗っての自転車操業

10月3～6日に衆議院を解散し、26日を投票日とする案が有力だという。投票日が11月になったとしても、10月が政治的決断の空白月となる確度は高い。中小企業の資金繰り対策を目玉にした「景気対策」を発表した直後になされた首相辞任表明の結果だ。

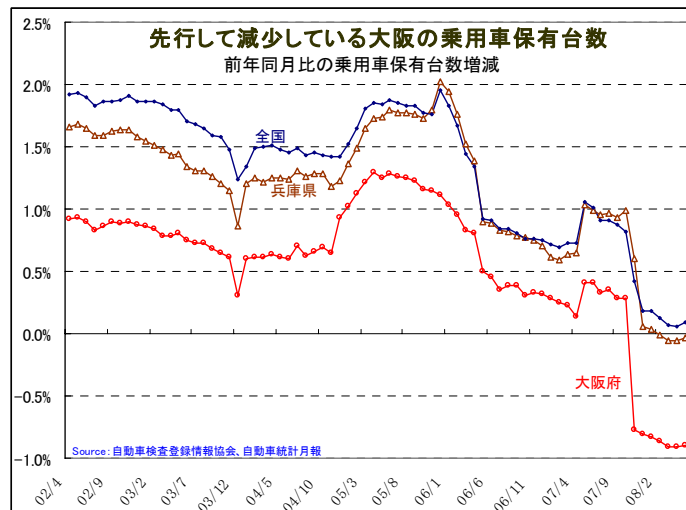
世界的に見ても最大規模の企業倒産が起きている。新聞紙上では「金融危機」に多くの紙面が割かれている。焦点は一気に、地球規模での経済、金融システム保持へ突き進んだ。それでも、現実の経済は動いて行く。今月から政府が、製粉会社へ売り渡す小麦の価格を20%超引上げる。小麦の価格は半年毎に見直されるが、今回の引上げで4期連続となる。2年連続でパン、麺類の小売価格上昇要因が生まれる。生活者には最も敏感な分野だ。

大阪市内では19日に京阪電鉄の中之島線が開業する。京都方面からだけは飛躍的に利便性が高まる。新線の効果が、中之島地区の価値を高めるのは間違いない。この地区では、超大型観覧車の設置構想も浮上している。観光とビジネスを睨んだ地域価値の向上を、全体が沈滞傾向にある大阪経済の活性化にどう繋げていくかが重要だ。それは、立地している企業の問題だけではない。

地域と世界の結びつきは、より緊密になっている。ただ、どう繋がっているのかがブラックボックスに入っている。その間を取り持つ部分が空白なので、生活者はリスク量の想像もできない。4日は「証券投資」の日。国民はどこまでも、自力で走り続けなければならない事が再認識される。憂慮ばかりが先立ち、それが障碍となって消費が伸びない状況が生まれている。そんな中で、生活レベルで起きている変化の一面は、当たり前の支出切り詰め策だ。

乗用車離れが起きている

国内の乗用車保有台数が、減少に転じてきた。大阪ではその動きが顕著だ。減少



の速度は全国平均を大きく上回っている。

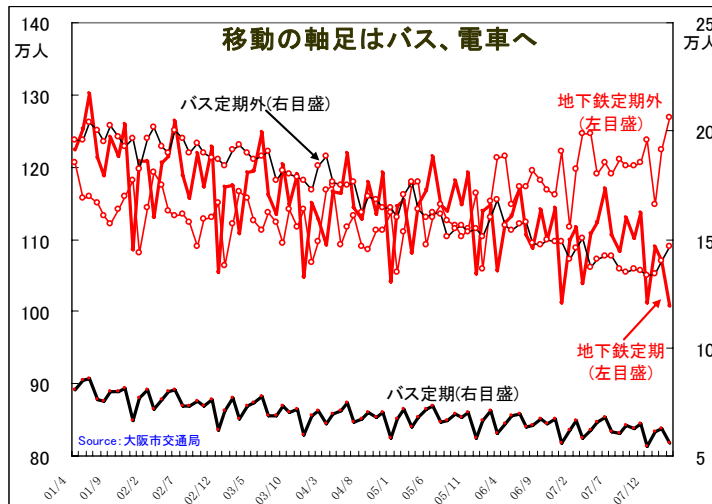
大阪府での乗用車保有総台数は2007年9月の275万1,396台をピークにして減少へ転じた(兵庫県のピークは翌月の221万7,471台)。ただ、軽四輪はその後も増加を続け、

5月には60万台を突破した。総台数の減少と、低燃費車への乗り換えが潮流となっ

ている。大阪府民は、その流れをいち早く体現している。

公共交通機関が使われ始めた

乗用車の保有台数減少がはっきりし始めた時期に、大阪市営交通の定期券外利用者の数が上昇に転じた。大阪市営地下鉄の利用者は定期券乗車が中心だった。しかし、2006年夏ごろから定期券外利用者が定期券乗客を上回り始めた。現在では定期券利用者が漸減している一方で、定期券外利用者数は増加を続けている。



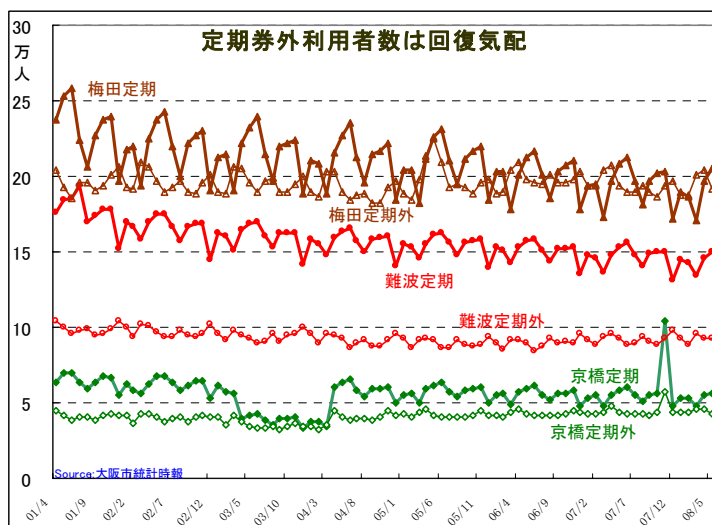
し、2006年夏ごろから定期券外利用者が定期券乗客を上回り始めた。現在では定期券利用者が漸減している一方で、定期券外利用者数は増加を続けている。

この状況はバスでも同様だ。バスの定期券利用者数は減少傾向を示している。ところが、2007年12月を底にして定期券外利用者が例年の動き以上に増加し始めた。近距離移動者は、公共交通機関を利用し始めている。

この状況はバスでも同様だ。バスの定期券利用者数は減少傾向を示している。ところが、2007年12月を底にして定期券外利用者が例年の動き以上に増加し始めた。近距離移動者は、公共交通機関を利用し始めている。

小さいながらも、新たな動きが

民営鉄道の1日当たりターミナル乗車人員でも、変化が生じている。毎年、利用者数が最低を記録するのは12月。大阪圏では最大規模である梅田駅(阪急、阪神合計)で、



定期券利用者は昨年12月が17万1,898人だった。1年前よりも6千人減少した。難波(近鉄、南海合計)でも13万1,456人と、3千人の減少だった。

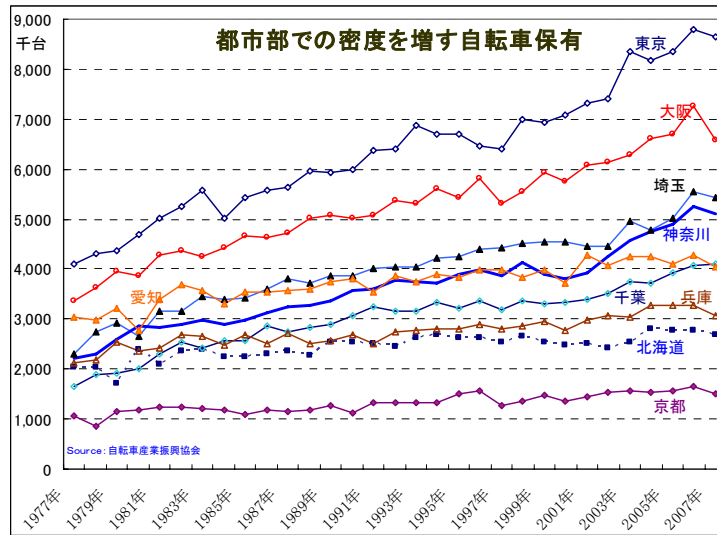
ただ、定期券外利用者は難波と京橋では増加に転じた。郊外からの通勤通学人口の減少には歯止めがかかっていないものの、スポットでの利用には変化の兆しが出てきている。交通機関利用者は、2006年から供用が開始されたPiTaPaの

ただ、定期券外利用者は難波と京橋では増加に転じた。郊外からの通勤通学人口の減少には歯止めがかかっていないものの、スポットでの利用には変化の兆しが出てきている。交通機関利用者は、2006年から供用が開始されたPiTaPaの

利便性が定期外利用者の増加を生んでいる可能性がある。同時に、消費者は交通機関利用の対する効用を基準に行動選択を行なっているとも言える。

自転車の役割が高まっている

交通手段として、国民の多くに親しまれているのは自転車だ。乗用車の保有が減少に転じている一方で、自転車の保有台数は増勢傾向にある。その伸び方は都市部であるほど高い。



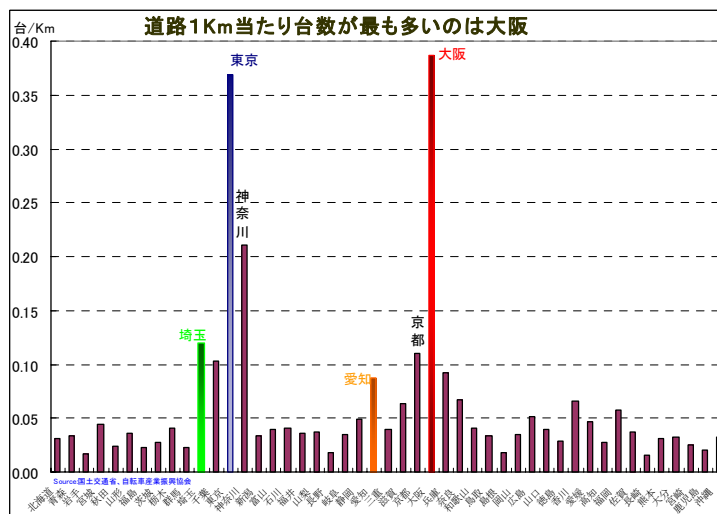
この事は、グラフの傾斜角度に表われる変化率で示される。左に見るように、東京と大阪が突出して高い

傾斜＝増加率を見せ、保有台数でも圧倒していることが分かる。都市部での移動手段として自転車は生活に欠かせないばかりか、その役割は高まってきている。

この事は、グラフの傾斜角度に表われる変化率で示される。左に見るように、東京と大阪が突出して高い

銀輪密度ナンバーワン、大阪は名実ともに自転車のメッカ

大阪の自転車保有総台数は、東京よりも少ない。しかし、道路総延長に対する保有密度で比較すれば



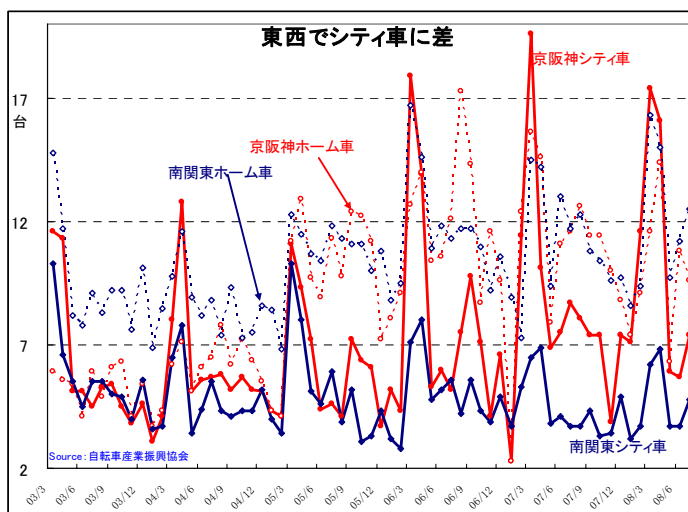
逆転する。道路1km当たりの自転車保有密度は大阪の方が高いからだ。

このことは、生産人口1人当たりの保有台数でも見ても同様だ。この場合は、2位に埼玉県が入ってくる。

総台数以外の比較、部品製造の産業力、高度利用などの総合性から評価すれば、大阪は自転車のメッカとなり得る。

シティ車が快走する京阪神

自転車の販売動向から内訳を見ると、東西間には差がある。グラフは自転車販売

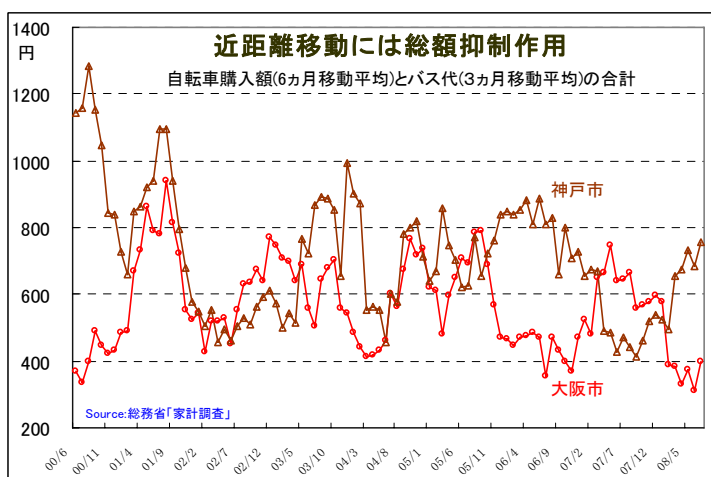


店(従業員3人未満の標準小売店)の月間平均販売台数を示している。自転車販売の主力は、東西ともにホーム車(スタンドが両側から支えられているもの)が多いだ。この主力車種に匹敵するくらいに、京阪神ではシティ車(多くは片側の棒スタンド)が売

れている。売れ行き動向から見る限り、新車購入者層は京阪神の方が若く、しかも厚い。京阪神ではシティ車の販売が好調な分、自転車がこれまで以上に生活に取り入れられつつあるといえる。

自転車導入が家計にもたらす効果

家計側から見れば、自転車の新規購入で交通費をどれだけ節約できるかという問題がある。家計支出から見た近距離移動費用としてのバス代と自転車購入費の合計



額推移を見たのが左のグラフ。大阪市では総額で抑制に成功しつつある様子が見て取れる。自転車産業振興協会の統計によれば、子供車と電動アシスト車の売れ行きは京阪神が関東を上回っている。京阪神には

子供の頃から自転車に乗り、高齢になっても乗り続ける文化と環境に恵まれている。これが、新たな支出抑制策に使われている可能性がある。(神保)

本資料は、参考情報の提供を目的としたものです。有価証券の売買にかかわる助言・募集や、いかなる契約の締結や解約をも勧誘するものではありません。記載内容は、9月19日までに新聞その他の情報メディアによる報道、民・官調査機関による各種刊行物、公表資料やインターネットホームページ等で公開された資料と、執筆者が独自に調査した結果に基づいて作成していますが、その正確性、完全性を保証するものではありません。主張や結論は、作成時点での執筆者の判断によるもので、資料発行/配布機関の公式見解を表明するものではありません。掲載情報を利用したことによって生じる、いかなる支出や障害についても、その責任を負いかねます。見解は、その後の状況に応じて予告なく変更されます。本資料の既刊分は池田銀行のインターネットホームページ<http://www.ikedabank.co.jp/h/h1001.html>からご覧頂くことができます。より詳細なデータ、記載内容に対するお問い合わせは、池田銀行東京事務所 03-3284-1253 / 神保 敬明、までお願いします。