

「幼児2人同乗用自転車」検討委員会
経過報告書

平成21年3月

「幼児2人同乗用自転車」検討委員会

「幼児2人同乗用自転車」検討委員会委員名簿

【座長】

おがわ たけし
小川 武史 青山学院大学理工学部機械創造工学科教授

【副座長】

はらもと のりこ
原本 憲子 聖徳大学児童学部児童学科准教授（元江東区立なでしこ幼稚園長兼大島幼稚園長）

【委員】（五十音順）

いけもと みか
池本 美香 株式会社日本総合研究所主任研究員

かわぐち とよかつ
川口 豊勝 社団法人自転車協会業務部長

こだかり こういち
小鷹狩 幸一 財団法人自転車産業振興協会総務部長

さえぐさ しげお
三枝 繁雄 財団法人製品安全協会上席調査役

しぶや りょうじ
渋谷 良二 財団法人日本自転車普及協会常務理事

のがみ まさくに
野上 正邦 財団法人全日本交通安全協会安全対策部長

みやぎ こういち
宮城 紘一 財団法人日本交通管理技術協会参与

【オブザーバー】

つばい のぶたか
坪井 信隆 財団法人自転車産業振興協会技術研究所技術開発事業部長

このほか、内閣府、経済産業省及び警視庁の担当者が参加。

「幼児同乗用自転車」検討委員会開催経緯

第1回	平成20年	4月3日	(木)	10:00~12:20	警察庁第8会議室
第2回	同年	5月30日	(金)	13:00~16:10	(財)日本車両検査協会会議室
第3回	同年	6月27日	(金)	13:00~17:10	警察庁第16会議室
第4回	同年	7月3日	(木)	14:00~15:55	警察総合庁舎第11会議室
第5回	同年	12月16日	(火)	13:30~16:00	警察庁第8会議室
第6回	平成21年	1月29日	(木)	13:30~16:20	警察総合庁舎第11会議室
第7回	同年	3月26日	(木)	13:30~16:00	警察庁第4会議室

目 次

はじめに	1
1 幼児2人同乗をめぐる状況	2
(1) 幼児2人同乗に関する現行規則	2
(2) 幼児2人同乗の安全性	2
2 幼児2人同乗に対する社会的ニーズ	2
(1) 幼児2人同乗の現況	3
(2) 警察庁の調査結果	3
(3) 本委員会の調査結果	3
(4) 財団法人日本自転車普及協会の調査	4
3 幼児2人同乗を認める場合の条件	4
(1) 幼児2人同乗用自転車に求められる要件	4
(2) 乗車定員の規則整備	6
(3) 幼児2人同乗用自転車の大きさ	7
4 安全な利用のために必要な事項	8
(1) 頭部保護対策の促進	8
(2) 損害賠償対策の促進	9
(3) 望まれる利用環境の整備	9
(4) 幼児2人同乗用自転車の普及に向けた対策	10
5 安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車の開発状況	11
おわりに	12
資料	

はじめに

近年の環境問題に対する関心の高まりや原油高騰などにより、近距離交通手段として自転車の有用性が見直されている。特に、安価で便利な交通手段であることから、子育て中の若い世代には幼児を乗せる交通手段として一般化しており、幼児同乗については各都道府県公安委員会の規則に基づき認められている。

ところが、いわゆる自転車の幼児2人同乗については、現行法令上認められていない。しかし、幼稚園や保育所への送り迎えなどで自転車に幼児2人を同乗させる姿がしばしば見られるように、複数の幼児を持つ保護者にとっても、自転車は日常生活に欠かせない交通手段として定着しており、ルールはあってもほとんど守られていない状態にあるが、そのような状態は解消しなければならない。また、深刻な少子化問題と経済問題を考慮すれば、子育て支援の観点からも解決方法を検討することも必要であり、自転車の幼児2人同乗の問題に関してはルール遵守を強制するという手法だけでは解決にはならないと考えられる。

平成19年、警察庁に設けられた部外有識者の検討懇談会において、国民に周知すべき自転車の安全利用のための通行方法等について検討が行われ、幼児2人同乗の問題も含め、検討結果が報告書として公表された。公表後、特に幼児2人同乗の問題が新聞、テレビ等でたびたび取り上げられ、大きな反響を呼んだことは、社会的関心の高さの現れであると言える。交通ルールの遵守を徹底し、自転車の利用者自身や周囲の歩行者等の安全を確保するだけでなく、複数の幼児を持つ保護者にとって切実なニーズがあることも考慮した措置をとることが必要である。

平成18年の財団法人日本交通管理技術協会の「自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究」では、一般に流通している自転車を使った走行安定性実験の結果として、「現状では安全性の観点からは（幼児）2人同乗を認めることは難しい」とされている。もし、現在、一般に流通している自転車の中に安全上の問題があるものがあるならば、幼児2人を同乗させる場合の安全性に配慮した自転車に要求される条件を明確にし、さらに、新たな形式の自転車が開発される可能性も検討することで、幼児2人同乗が認められる環境を構築できる可能性もある。

以上のような考えのもと、警察庁に「幼児2人同乗用自転車」検討委員会が設けられ、幼児2人を同乗させる場合の安全性に配慮した自転車に要求される条件を取りまとめ、幼児2人同乗用自転車の安全な利用や普及のために必要な事項についても広く議論を行った。本経過報告書は、平成20年4月以降7回にわたり行われた会議における議論の経過を取りまとめたものである。

1 幼児2人同乗をめぐる状況

(1) 幼児2人同乗に関する現行規則

自転車の乗車人員の制限については、道路交通法で直接定められておらず、同法第57条第2項に基づき各都道府県公安委員会の規則において規定されている（資料1）。公安委員会規則には各都道府県によって違いがあり、自転車の2人乗り禁止から除外される場合として、「幼児1人を同乗させる場合」、「幼児1人を同乗させるか又は運転者が背負う場合」、「幼児1人の同乗に加えて運転者が背負う場合」の3パターンがある。いずれにしても、現状では、自転車に幼児用座席を2個装備しての幼児2人同乗は認められていない。

(2) 幼児2人同乗の安全性

平成19年における6歳未満の自転車同乗幼児の死傷者数は1,805人となっており、平成15年と比較すると、22.5%の減少となっている。また、交通事故総合分析センターの調査では、2人同乗（3人乗り）の状態での幼児の死傷者数は、平成19年には408人であり、平成15年との比較では30.3%の減少となっている。（資料2）このように、自転車同乗幼児の死傷者数は減少傾向にあるが、その数は少なくない。また、道路以外の場所での転倒事故等、交通事故に該当しない事故も相当数あると考えられる。

財団法人日本交通管理技術協会は、自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究を行い、平成18年に報告書（資料3）をまとめているが、この中で、幼児同乗による走行安定性の実験が行われている。4人の主婦の方にモニターとなってもらい、前部座席に1歳児を想定した11キログラム、後部座席に3歳児を想定した15キログラムのダミーウェイトを載せ、測定指標として、ハンドルをきる“速さ”を示すと考えられる「方位角速度」と、ハンドルをきる“強さ”を示すと考えられる「方位角加速度」により自転車の走行安定性を評価し、併せてモニターの感覚的評価を行っている。その実験結果の総括では、「概ね0人同乗よりも同乗の方がハンドルのぶれに対する影響が大きく、また、1人同乗よりも2人同乗の方がより影響が大きいこと」が明らかになり、「2人同乗はハンドルのぶれに対する影響が極めて大きい」、すなわち、「2人同乗は1人同乗に比べ走行安定性が特に低下する」ことから、「2人同乗を認めることは難しい」としている。

2 幼児2人同乗に対する社会的ニーズ

(1) 幼児 2 人同乗の現況

近年、交通手段としての自転車に対する期待が高まりを見せている。自転車は、比較的近距離の移動に便利な乗り物である。自動車と違って、広い駐車スペースを必要とせず、維持費もそれほどかからない。電車やバスと違って、自宅を出てから目的地まで、他の交通手段を介することなく直接到達でき、目的地以外の場所を経由できる自由度も高い。幼児を持つ保護者の移動パターンに照らしてみた場合、自転車は他の乗り物では代替し得ない利便性の高い交通手段である。幼児が 2 人いる家庭では、幼児 1 人を家に置いて外出することはできないし、複数の幼稚園・保育所等に送迎せざるを得ない場合もあるなど、他の交通手段によることが困難であるといったやむを得ない事情により、都道府県公安委員会の規則で認められている 1 人同乗のみならず、幼児 2 人同乗を行っている実態がある。

平成 19 年の年末、「交通の方法に関する教則」の改正を目的とした国民に周知すべき「自転車の安全利用のための通行方法等について」の検討結果が公表された際、その中の「幼児用座席に幼児を乗せる場合は 1 人までであることを明示すべきである」との指摘が、新聞、テレビ等でたびたび取り上げられ、大きな反響を呼んだことは、図らずも幼児 2 人同乗に関する社会的ニーズが表面化したものとも言える。

(2) 警察庁の調査結果

平成 20 年 1 月、6 歳未満の幼児を持つ保護者 3,000 人を対象に警察庁が行ったアンケート調査によると、過去 1 年間に自転車に子どもを同乗させた経験があると答えた者は 45.1% であり、そのうち 1 人同乗が 31.7%、2 人同乗以上が 13.3% となっている。また、子どもを同乗させることの是非を聞いた結果では、「幼児 2 人同乗まで認めるべき」との回答が 32.6% あった。(資料 4)

(3) 本委員会の調査結果

本委員会では、幼児 2 人同乗用自転車の開発の可能性を検討する上で、主として自転車メーカーからの意見聴取を実施したが、その際、あわせて幼児を持つ保護者関係の団体等を通じて、利用者側の意見聴取も行った。(資料 5)「幼児 2 人を同乗させる場合の安全性に配慮した自転車に限り幼児 2 人同乗を認めることが社会的ニーズに応え、かつ、交通ルール遵守の徹底を図る観点からも望ましい」との考えに対して、賛成が多数となっており、自転車に幼児を同乗させた移動手段を確保することは、利便性のみならず防犯上の観点や子育て支援の観点も含め、生活する上で必要不可欠なものとして切

実なニーズがあることが伺える結果となっている。

(4) 財団法人日本自転車普及協会の調査

財団法人日本自転車普及協会は全国10カ所において、6歳未満の子どもを持ち日常的に自転車を利用している母親を対象に、聞き取り調査、フリーディスカッション等を行った。(資料6)

対象者71名からは、転倒の危険がないことを切望していること、生活上の必要から危険を覚悟で自転車を利用していること、自転車のルールや特性に関する情報が不足していること、安全な自転車への期待とともに、荷物を運ぶことができる工夫、デザインの良さ、貸出制度等の経済的負担への配慮を望んでいることなど、子育ての実情に迫った報告がなされている。具体的には、こぎ出しの苦勞を避けるため、可能な限り停止したくない心理が出会い頭や歩道での対歩行者の事故を誘発している現状から、「子どもを乗せた自転車が安全に走行できる道路空間」、「2人以上の子どもが乗車可能な安定性や走行性の高い自転車が安全に走行できる車道側の自転車レーンなどの道路環境」などの道路整備の必要性、あるいは「道路空間が整備されるまでやむなく歩道を通行する場合に子どもを乗せた母親が歩道を「徐行」できる安定性に優れた自転車の設計」など自転車規格の見直しの必要性、道路上の自転車を尊重し認識させるため「自動車運転者の教育の徹底」、「子ども乗せの危険性の周知・徹底を行うとともに、自転車利用者に対する交通ルールの遵守を徹底するための対策」などのソフト面での対策の必要性の3点を求めている。

3 幼児2人同乗を認める場合の条件

(1) 幼児2人同乗用自転車に求められる要件

本委員会では、幼児2人同乗用自転車に求められる要件の本格的議論に先立ち、財団法人日本車両検査協会をはじめとする関係団体の協力を得て、検討委員会委員による自転車試乗会を行った。各委員が実際に試乗し、自転車の幼児2人同乗を模擬した状態の自転車の操作性等を体感したことは、自転車というハードのこういった点に着目して要件とするのかが明確になり、議論する上で重要な機会となった。

委員会では、幼児2人同乗用自転車に求められる要件は何かを主題として、前述の各種調査結果や自転車の試乗結果を踏まえながら議論を重ね、技術的な専門家の協力も得て、強度、制動性能、駐輪時の安定性、剛性、運転中の共振現象の防止及び操縦性・操作性等の観点から検討し、以下の6つの要件を定めた。

幼児2人を同乗させた状態は、必然的に積載重量が増すことから、これに耐える丈夫な構造であることや壊れにくいものであることが重要であり、幼児2人を同乗させても十分な強度を有すること〔要件1〕が必要である。同様に、積載重量を含む自転車の総重量が増加すると、より大きい制動力を要

することから、幼児2人を同乗させても十分な制動性能を有すること〔要件2〕が必要である。

幼児2人を同乗させるには、1人を乗せた状態でもう1人を乗せ降ろししなければならない。前述の警察庁のアンケート調査では、「ハンドルと座席の間にある後付の幼児用座席」に子どもを乗せていて、「停車中」にケガをしたとの回答が50%と多くなっており、両立スタンドの取り付けに加え、幼児を前部座席に乗せた状態で停車中のハンドルが急回転してしまうことによる転倒を防止する工夫が重要である。そのため、駐輪時の転倒防止のための操作性及び安定性が確保されていること〔要件3〕が必要である。

財団法人日本交通管理技術協会が行った走行安定性実験では、前後に幼児用座席を設置した自転車に幼児相当のダミーウェイト（砂袋）を載せて走行し、ハンドルの旋回の色さと強さを計測器で測定するという方法で、ふらつきによるハンドル操作への影響が示されている。また、委員による試乗を行った結果では、ほとんどの委員が、特定の自転車について運転に支障が生ずるような振動を感じると述べている。この異常振動はシミー振動と呼ばれるものであり、条件によっては自動二輪車や自動車においても発生する。この原因を特定することは容易ではないが、フレームや幼児用座席部分の剛性が影響している可能性が高い。そこで、自転車のフレーム及び幼児用座席が取り付けられる部分（ハンドル、リヤキャリア等）は十分な剛性を有すること〔要件4〕を要件とするとともに、振動に耐える強度の自転車ということでは足りず、走行中にハンドル操作に影響が出るような振動が発生しないこと〔要件5〕を求める必要があると考えた。

幼児2人同乗用自転車は、母親が幼児を乗せて運転するケースが多いと考えられ、女性の利用を想定した安全上の配慮も必要である。また、現在の自転車の走行環境や利用実態も踏まえると、幼児2人同乗用自転車は、歩道も通行することを前提として考える必要がある。しかしながら、歩道はあくまでも歩行者優先であり、歩行者の安全のため、自転車が一時停止や降りて歩いて歩くことも想定される。このため、歩道上を低速で走行する場合の安定性が重要であり、発進時、走行時、押し歩き時及び停止時の操縦性、操作性及び安定性が確保されていること〔要件6〕が必要である。

以上が「幼児2人同乗用自転車」に特に求められる要件と考えるが、これらを満たす自転車であっても、幼児2人を同乗させることにより転倒の可能性が増大することとなり、転倒時の同乗幼児の被害軽減対策も重要なものと考えられる。被害軽減対策等の安全な利用のために必要な事項については後述するが、ヘルメットの着用だけでなく、幼児用座席には、頭部保護装置及び股ベルト・肩ベルト等から構成されるシートベルト等が備わったものとす

るなど、転倒時の安全性に配慮されていることが求められる。

また、上記以外の部分についても、自転車及び幼児用座席については、安全性の確保のために国内の規格・基準に適合するものであることが望ましい。

なお、本委員会で合意された「幼児2人同乗用自転車に求められる要件について」及び現状で考えられるその解説（以下「要件等」という。）は、資料7及び8のとおりである。

(2) 乗車定員の規則整備

現在、財団法人自転車産業振興協会の事業による試作車の開発状況及び本委員会における審議状況等を踏まえながら、自転車関係団体を中心に、具体的な基準・評価方法の検討が進められている。このような動きも踏まえ、幼児2人を同乗させる場合の安全性に配慮した自転車に限って幼児2人同乗を認めることとすることが適当と考える。自転車業界側の動きと並行して、今後、可能な限り早期に幼児及び保護者の安全を確保しながら保護者のニーズに応えるため、本委員会が取りまとめた要件等を十分踏まえ、自転車の乗車制限の根拠となっている都道府県公安委員会規則の適切な整備が図られるよう、迅速な対応が望まれる。また、後述する安全な利用のために必要な事項についても関係者が連携して取り組むことで、幼児2人同乗用自転車の安全な利用、普及が進むことを期待したい。

なお、現在一般に流通している自転車については、「交通の方法に関する教則」においても、JIS、BAA、SG等の自転車の安全性を示すマーク（1）の付いたものが推奨されているところであるが、実際には、これらのマークが付されていない自転車が約7割を占めるという状況にある。幼児2人同乗用自転車についても同様の状況となる危惧があることから、要件等を満たす幼児2人同乗用自転車について事前認定を行い、認定を受けていない自転車の通行を禁止するとともに、適合する自転車には適合マークを付すべきではないかとの意見もあった。しかしながら、このような事前規制については、実質的には新たな車検制度の導入となり、制度構築の是非をめぐり幅広い議論と相当の期間を要し、かつ、仮に導入しても、申請する側にも、認定する側にも多大のコストがかかるとの意見もあった。まずは、本委員会が取りまとめた要件等を受けて、自転車分野の安全性確保対策として評価されているJIS、BAA、SG等の自主的マーク制度による認証が早期に実施されることを期待し、それらの制度によりマークが付された幼児2人同乗用自転車の普及に努めることが重要であり、警察も含め、関係機関が連携して、その広報啓発に努めることが望まれる。

(3) 幼児2人同乗用自転車の大きさ

委員会においては、幼児2人同乗用自転車の大きさについての議論も行われた。幼児2人を同乗させる場合の安全性に配慮した新たな自転車の開発を行っている自転車関係団体において、現行の歩道を通行できる自転車（普通自転車）の大きさ（長さ190センチメートル、幅60センチメートル）を前提とすると、低速走行時の転倒の危険性の低減を目的とした幅の確保、幼児用座席重心とハブ軸との位置関係、トウクリアランス（ペダル軸と前泥よけとの距離）の確保、安定走行のための車輪径、荷物積載装置の設置等を考慮した長さの確保は難しいという技術的検討の結果が出たことを踏まえ、委員から、幼児2人同乗用自転車の大きさを、長さ230センチメートル、幅90センチメートルに緩和することが望ましいとの意見が示されたものである。

一方で、歩道通行が可能な自転車の大きさが緩和されれば、現在の大きさを前提として歩道通行可とされているすべての歩道の見直しにつながり、結局、通行できる歩道が相当に限定されること、また、歩道上で自転車と錯綜する歩行者の視点での検討も必要になることから、大きさ緩和の議論は慎重であるべきとの意見もあった。

もとより、自転車一般について、その大きさが道路交通法上定められているものではなく、自転車は車道通行が原則であるが、例外的に歩道通行を可能とする場合には、限られた歩道スペースにおいて歩行者や車いす利用者と共存し、各交通主体の安全な通行を実現するため、普通自転車の大きさについて道路交通法施行規則で一定の上限が設けられている。したがって、現在でも、車道であれば普通自転車の大きさを超える自転車の走行も可能であり、利用者の走行環境によって様々な選択が可能である。

このような議論等を踏まえれば、現状においては、保護者のニーズに早急に応え、現状を踏まえた安全性を追求することが必要であり、歩道通行も可能な幼児2人同乗用自転車の普及を優先せざるを得ないが、より安全性・利便性を向上させ、かつ、歩行者等周囲の安全も確保できる大きさについて、関係者の意見を幅広く聞きながら早急に検討を行う必要があると考える。この場合において、現実性と検討の速度の観点からは、歩道を通行できる幼児2人同乗用自転車の長さの緩和が可能かどうかの論点に絞って、来年度中に何らかの結論を得るべく、早急な検討を行うことが強く望まれる。

なお、幼児2人同乗が認められることとなった場合、歩道通行が可能な大きさを超えた自転車であっても、要件等を満たす自転車であれば車道における走行が可能となる。このことについて、委員会の中では、交通量の多い都市部で常に車道を走行しなければならないという利用形態は現実的とは言え

ないとの意見がある一方、車道における自動車等との関係に十分配慮した利用であれば、走行環境によっては有効な利用ができると考えられるとの意見もあった。

4 安全な利用のために必要な事項

(1) 頭部保護対策の促進

自転車はその特性から転倒が避けられず、幼児2人を同乗させることによって転倒の可能性が増大するとともに、衝突・転倒時の衝撃ないし被害の増大などの多くの危険要因が生ずることになる。このようにいくら安全性に配慮した自転車が普及しても、交通ルールを遵守し、正しい乗り方がなされなければ交通事故を防ぐことはできない。自転車は身体が露出した状態になる乗り物であり、転倒した場合の人体への被害が大きい。事故が起こらないような取組と同時に、事故が起こってしまったときの、同乗幼児と運転者本人、とりわけ同乗幼児の被害軽減対策も考えておく必要がある。

すなわち、幼児2人を同乗させる際には必ず幼児にヘルメットを着用させるべきである。折しも、平成19年の道路交通法の改正により、児童・幼児のヘルメット着用について、保護者に対する努力義務規定が新設された。法律上は努力義務であるが、ヘルメットの着用は各種の実験結果でも衝撃を軽減することが確認されており、ヘルメット着用による頭部保護の重要性に対する理解と着用を一層促進すべきである。

他方、財団法人日本交通管理技術協会が行った転倒衝撃実験の結果では、ヘルメットだけでは転倒時に十分な幼児の頭部保護ができない場合があるとの指摘もあり、頭部保護対策は、ヘルメット着用を基本としつつも、複数の安全対策に取り組むことが重要であり、頭部を保護するハイバック式の幼児用座席（注：走行中の同乗幼児の動きを制限する股ベルト・肩ベルト等から構成されるシートベルト等を併用することが必要）が有効である。また、寝ている子どもは自転車が転倒したときに回避行動をとることができず傷害が甚大になるおそれがある。極力寝ている子どもを自転車に乗せるべきではないが、実際には寝てしまうことが避けられないことから、このような場合にも、頭部を保護するハイバック式の幼児用座席が有効と考えられる。このように、自転車の車体のみならず、状況に応じた被害軽減対策を取り得るような装備も必要と考える。

なお、1歳未満の幼児はまだ首がすわっておらず、かつ、ヘルメットの重量が加わると、同乗時だけでなく転倒時にも頸部への負荷が大きくなるとの指摘があり、1歳未満の幼児を自転車に同乗させるのは避けるべきである。

(2) 損害賠償対策の促進

要件等を検討する上で、歩道も走ることができる自転車を前提として考えてきたが、幼児2人を同乗させることによって、転倒の可能性の増大、衝突・転倒時の衝撃ないし被害の増大など多くの危険要因が生じうる。また、自転車は歩道上では歩行者に対して加害者となる可能性があり、現在、自転車対歩行者の事故は増加傾向にある。このため、TSマーク(2)を活用することに加え、今後は、各種損害賠償責任保険への加入が促進されることが望ましい。自転車の損害賠償責任保険に関しては、幼児2人同乗に限った問題ではなく、すべての自転車利用者が検討すべき事項である。保険業界の協力を得て、新たな自転車事故損害賠償責任保険商品の開発など、自転車利用者が保険制度を利用しやすい環境の構築とともに、保険制度の普及促進に努めることが望まれる。

(3) 望まれる利用環境の整備

本委員会が示した要件等を満たす幼児2人同乗用自転車は、現在一般に流通している自転車以上に安全性に配慮して作られることになるが、幼児用座席を2個装備することになるし、フレーム等の強度確保のため重量が増加することになるなど、そもそも自転車が持つ特性に加え、幼児2人を同乗させることによる総重量の増加に伴って衝突・転倒時の衝撃ないし被害の増大などが生ずることとなり、このようなリスクの増大についての十分な理解とともに、自転車利用者の交通ルールとマナーの遵守及び運転能力の向上が不可欠である。

例えば、幼児2人を同乗させる場合、幼児を乗せ降ろしするときの危険性が高いことから、両立スタンドやハンドル回転部分への安全対策等を求めたが、これらは運転者が正しい利用方法を実践することが前提となっている。

このため、幼稚園、保育所、自転車販売店などあらゆる場を通じてこれらの情報提供を行う必要があり、幼児2人同乗用自転車には、わかりやすい「取扱説明書」が必須であるとともに、自転車販売時には、その特性や取扱上の留意事項について十分な説明をするとともに、試乗機会を設けることが望ましい。すべての利用者に対して、幼児2人同乗用自転車の講習会を受講させるシステムを構築することは難しいが、幼稚園、保育所、自転車販売店などと連携して取り組み、幼児を持つ保護者が集まるような場所で、安全な乗り方や事故事例などを短時間で視聴できる映像ソフトを用意するなど、効率的な情報提供に努めるべきである。イギリスでは、自転車の教習基準が定められ、これに沿って、希望者を対象とした民間団体による「子どもと親に対する自転車運転技術に関する認定制度(Bikeability)」が多くの自治体で導入

されている。我が国においても、このような消費者の視点に立った安全利用のための活動が推進されることを期待したい。

現在の自転車の走行環境は、車道にあっては自動車やオートバイとの混合交通で常に事故発生の危険性に直面している状態にあり、歩道にあっては歩行者や車いす等との共用となっているため、歩行者を脅かす存在になりうる。歩道には徒歩で幼稚園・保育所に向かう親子もいることを認識しなければならない。このため、車両としての交通ルールの遵守徹底とともに、安全に自転車が走行できる専用道の設置や駐輪環境の整備等、ソフト・ハード両面からの総合的な自転車の走行環境の整備が望まれる。

なお、子育て支援は喫緊の課題であるところから、幼児保育施設周辺の道路環境整備による走行空間の確保を急ぐとともに、当面、それら道路で送迎時間帯に限り路上駐車禁止と速度制限等を徹底する規制を行うことにより、子ども乗せ自転車の安全な車道走行を実現するとともに、歩行者として行き来する子どもの歩道上での安全に配慮する地域的な緊急対策の実施が望まれるとの意見があった。

他方で、幼児保育施設周辺であっても、様々な年齢層の住民が居住し、通勤・通学、貨物配送、家事等のニーズがあることから、幼児同乗の自転車のみに着目した自動車の通行規制等を行うよりは、それら多様な交通主体に十分配慮した総合的な交通管理が必要であり、地域の特性に着目しながら、通過交通量の減少や走行速度の低下等を目的とした道路交通環境の整備を一層推進することが必要であるとの意見もあった。

また、自転車が本来通行すべき車道での安全確保のため、自動車運転者に対し、車道において自転車と適切に共存するという意識付けを一層徹底すべきであるとの意見もあった。

(4) 幼児2人同乗用自転車の普及に向けた対策

前述したアンケート調査では、「安く買えるもの」あるいは「高価な自転車にしないこと」が強い要望として示されたが、幼児2人同乗用自転車の普及を図るに当たって、安全性を第一として考える必要があることは論をまたない。しかしながら、幼児2人同乗用自転車の開発・普及を実現させるためには、子育て中の若い世代に自転車の買い換えを勧めなければならないことを考えれば、メーカー側の努力に期待するだけでなく、助成制度やレンタル制度などによる自治体等の取組にも期待したい。

平成20年7月、政府が取りまとめた「社会保障の機能強化のための緊急対策～5つの安心プラン～」の中で、「未来を担う「子どもたち」を守り育てる社会」の実現に向けた施策の一つとして、本委員会における取組が取り上

げられた。また、現在、都道府県・市町村は、少子化対策の一環として、次世代育成支援対策推進法に基づく子育て支援に関する行動計画の策定を義務付けられているが、幼児2人同乗用自転車をはじめ、子どもや親の安全な移動を促進する施策は、少子化対策の重要な課題であるという認識を持って、関係機関の積極的な取組を期待したい。例として、助成やレンタルの実施と併せて安全な利用に係る情報提供や講習を行うなど、既に一部の自治体で行われているような、講習を受講した者に優先的に駐輪場を利用させるといった取組により、幼児2人同乗用自転車の普及と安全利用の促進が強く望まれる。

自転車利用者のみならず、自転車メーカーや販売店においても従来の自転車に幼児2人を乗せることの危険性を認識するとともに、販売店では従来の自転車や子ども乗せ専用自転車に後付けの幼児用座席を設置して幼児用座席を2個装備した状態で販売しないように注意することが必要である。このような自転車でも幼児2人同乗に利用できるようにすべきとの声もあるが、要件等を満たすことが重要である。このためには、3(2)で述べたように、要件等を満たしたことを示す自主的マーク制度による認証制度が早期に実施されることが強く望まれ、これらマークが付された幼児2人同乗用自転車の普及に努める必要がある。

検討を進めてきた幼児2人同乗用自転車に限らず、自転車の安全な利用を促進するためには、自転車の通行環境の整備と自転車利用者に対するルールの周知、自転車に係る交通安全教育と自転車利用者の交通違反に対する街頭指導取締りを共に推進することが必要であり、その上で消費者の多様なニーズを踏まえた様々な自転車が安全に利用される交通社会が望ましい形である。

5 安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車の開発状況

財団法人自転車産業振興協会では、平成20年4月、自転車の幼児2人同乗に関する社会的要請に対する検討材料の提供を目的として、自転車関係団体及び経済産業省と連携・協力して、安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車について公募による試作を開始した。

この事業においては、同年12月に試作車の中間報告が行われ、本委員会の委員も試乗会に参加した。12のメーカー及び個人により試作された延べ14台が試乗され、デザインや形状、機能や取扱いなどの面でそれぞれ違いがあるものの、様々な安全性に対する工夫がなされており、5月に本委員会として行った現在流通している自転車での試乗の結果と比べて異常な振動が軽減されていると感じられた。中間報告の時点では、要件を満たすべくよく作られているものも不十分なものもあったが、その後のメーカー等の改善努力により、平


成 2 1 年 3 月の最終報告では、一部に更なる改善が必要な試作車もあったが、大部分は要件等を満足するレベルの仕上がりとなった。今後これらの試作車は、一般ユーザーによる試乗や強度試験の結果に基づいてメーカー等による一層の改良・改善が行われる予定であり、幼児 2 人同乗が認められれば、実際に市場に供給されて消費者に利用されることが期待される。


おわりに


本委員会には、「幼児 2 人同乗用自転車」に求められる要件等や開発可能性等の検討というテーマが与えられたが、議論された内容は広く、他の自転車の安全利用にも一石を投ずるものであったと考えている。繰り返しになるが、自転車は、その特性上転倒が避けられないものであり、絶対に安全な自転車というものは存在しない。自転車の安全確保は、ひとえに運転者の安全意識・運転能力にかかってくるものである。「幼児 2 人同乗用自転車」に求められる要件等を十分に満たす自転車ができたとしても、「安全」を「自転車」に頼って運転者自らが注意を怠るようなことがあれば、悲惨な事故を避けることはできない。このような事故を起こすこととならないよう、安全性に配慮した幼児 2 人同乗用自転車の普及に当たっては、運転者、同乗幼児、周囲の歩行者の安全確保のため、警察はもとより自治体等関係機関・団体の努力に加え、運転者、歩行者等の意識改革が最も重要である。

自転車は、人や環境に優しく、経済的な乗り物である。そして何より、自転車は楽しいものである。本委員会では、技術的な内容に限らず自転車をめぐる様々な問題についても広く意見が出され、交通手段としての自転車の扱いの難しさを感じることもあったが、この 1 年、親子が楽しく安全に自転車に乗っている姿を思い描きながら議論を続けてきた。自転車に関する課題は今なお多いが、自転車のメリットがもっと注目され、より安全で楽しい自転車利用環境が構築されるよう願うものである。

1 自転車の安全性を示すマーク

JISマーク表示制度	工業標準化法に基づいて実施されている認証制度で、安全性を含め品質等の内容を規定した日本工業規格（JIS）に適合する製品にマークを表示する制度。運営主体は、経済産業省（自転車のJIS規格原案作成団体は財団法人自転車産業振興協会）。
	

BAAマーク制度	自転車の安全性向上と環境保全を目的として、社団法人自転車協会が定めた「自転車安全基準」に適合していることが確認された自転車にマークを表示する制度。運営主体は、社団法人自転車協会。
	

SGマーク制度	消費者利益の保護を目的として、危害の発生を防止するために必要な事項について定めた認定基準への適合が確認された製品にマークを表示する制度。運営主体は、財団法人製品安全協会。
	

2 自転車が点検・整備されたことを示すマーク

TSマーク制度	自転車利用者の求めに応じ、自転車安全整備店の自転車安全整備士が普通自転車の点検整備基準に従って点検・整備を行い、安全な普通自転車であることを確認してマークを表示するもの。運営主体は、財団法人日本交通管理技術協会。
