

第5回「幼児2人同乗用自転車」検討委員会議事概要

1 日時

平成20年12月16日(火)午後1時30分～午後4時00分

2 場所

警察庁地下1階第8会議室

3 出席者

(1) 委員(五十音順)

池本委員、小川座長、川口委員、小鷹狩委員、三枝委員、渋谷委員、野上委員、宮城委員

(2) 警察庁出席者

倉田交通企画課長、池田交通安全企画官

(3) オブザーバー

坪井信隆 自転車産業振興協会技術研究所開発事業部長
内閣府、経済産業省及び警視庁の担当者

4 議事概要

- (1) 小鷹狩委員から、自転車産業振興協会が実施している安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車の試作事業の中間報告(試乗会)の結果について説明。
- (2) 渋谷委員から、日本自転車普及協会が実施している子ども複数乗せ自転車に関する現役の母親からのニーズ調査の実施状況について説明。
- (3) 池本委員から、子どもの交通に関する諸外国の政策事例について説明。
- (4) 坪井開発事業部長から、幼児2人同乗用自転車に求められる要件の解説の検討状況について説明。
- (5) 各委員から以下の意見が述べられた。

3輪の自転車は傾くとどちらかの車輪が浮いてしまうので、浮くことを想定して駆動力や制動力が両方に働くようにすべきだ。前輪軸より前に子どもが乗るタイプのものは、出会い頭事故の危険性も考えなければならない。

試乗した感想としては、ある程度練習しないと運転できないものもあり恐怖感があった。子どもを前に乗せるタイプについては、本当にこの狭い空間に子どもを乗せられるのか、子どもの視点も入っていたらよいと感じた。

2輪については、以前この委員会で試乗を実施したときよりも、どの車種も異常な振動や共振はかなり改善されていたように思う。どれも3段ギアが付いていたものの、発進時は重かった。その点、電動アシスト付きものは大変乗りやすく、低速走行でも安定していた。

中間報告の試乗コースは交通公園だったが、上り坂の一時停止ではこぎ出しが重いため守られていない状態だった。電動アシスト付きのものは子ども乗せ用としての現実

性、安全性が優れていたと思う。

5月に日本車両検査協会で行った試乗会のときより振動が相当軽減されていた。各メーカーでは、今回の中間報告での意見を踏まえて21年2月末までに更に積極的に改善していこうとしている。現時点では、試作車それぞれにメリット、デメリットはあるが、開発にブレーキをかけないような対応をしている。見た目の安定性と実際に試験した場合とはずいぶん違ってくる。そういうことも念頭に置いて考えていくべきだと思う。3輪や補助車輪付の自転車は見た目には安定しているように見えるが、実際に乗ってみるとそれほど安定しているわけではないので余計に怖いと感じるのではないかと。メインフレームと後輪が固定されてしまうと路面の凹凸や傾斜の影響でハンドルを取られ、また、曲がりにくい。なお、補助車輪は走行時の安定性に資するものではないが、スタンドが立てにくいという人には3輪や補助車輪をスタンド機能としてみると、スタンドを立てるような力は必要なく、その面ではメリットと考えることもできる。

3輪は徐行には適しているが、高速では危険になり、2輪はその逆と考えていいと思う。これは構造的な宿命だ。

自転車業界内部で検討した結果では、まず2輪については、通常はつま先でペダルを踏む前提でJIS規格ではトゥクリアランスが89mmとなっているが、幼児2人同乗用自転車では、転倒防止の観点から停車時に運転者の足裏全体が接地することが望ましく、サドルを下げることになることから土踏まずでペダルを踏むことが考えられるため、足先が前輪の泥よけに当たる危険性を考え、トゥクリアランスを150mm程度確保する必要があるということになった。また、坂道での押し歩きを考えると、後部の幼児用座席の位置を後部車軸よりも前にしたほうがよいし、ハンドルの手前に幼児用座席を設置する場合、サドルとの間隔が狭く乗降しにくいということもあってサドルと幼児座席の間隔を広げる必要があり、現在の長さ1900mmという規定の範囲での設計は難しい面がある。現在の試作車は1900mmにおさめるために車輪を小さくしている。小径にすることによって重心が低くなって押し歩き時のメリットはあるが、走行時の安定性を考えるともう少しのばすことが望ましい。また、母親の中からは荷物を載せる場所がほしいとの声も大きく、全長としては2300mm程度までのばすことが望ましい。3輪については、現在の600mmという規定だと左右への転倒の危険は排除できず、低速時の安定性を考慮して海外で開発されている自転車等を考慮すると幅も900mm程度まで広げることが望ましい。

メーカーは、消費者の意見や製品としての安全性、幼児2人同乗用という特性を考慮していろいろな製品を作ることによって消費者の選択肢を広げたいと考えており、開発に当たっての自転車の大きさの目安として長さ2300mm、幅900mmとしたいと考えている。

幼児2人同乗の問題については、いろいろなこととのバランスとスピード感を考える

必要がある。この委員会が設置された趣旨は、現状では本当は違法なのに3人乗りが横行しているということで、現実の姿と法との乖離をなくす必要がある。そのために、今のものよりも安全性の高い自転車というものが開発できるのなら、そういう自転車については認めるということでその乖離がなくせるのではないかということであり、なるべく早く解決の糸口を作りたいということだった。長さが長くなればなるほど、幅が広くなればなるほど、新たな開発の幅も広がるだろうが、現在試作されている中にも評価できるものもあった。そのような中で、いかに早く要望に応えていくかを考えていかなければならない。また、190cm、60cmという前提で歩道を自転車が走れるかどうかという規制が決められており、狭い歩道については自転車が通れないということで通行可とはされていない。自転車の通行帯については、今までは1.5mの幅だったのを1mにして自転車通行帯をよりたくさん作れるように改正されている。現行の基準を前提に道路構造や規制が考えられているので、大きさを変えるとすると、かなり時間をかけた議論が必要であり、例えば歩道を通行する歩行者の意見も聞きながら考えなければいけない。そうすると、早く今よりも安全な自転車に乗ってもらおうという課題を考えるとなかなか難しいのではないかと。

安定性を考えるとどうしても長さや幅の拡大が必要である。実用的には荷物乗せがないためにハンドルに荷物をさげたりして不安定な運転につながってしまう。メーカーの立場からすれば安定性を優先するのなら特に長さの拡大が必要である。

本来この問題は、違法なものについて、安全性が向上すれば認めようということなので、その安全性を確保するために現行の規制を超えてでも安全性の確保してくださいというのは飛躍しすぎではないか。基本的には、歩道通行ということを考えれば開発はできる。また、歩道通行そのものが歩行者との共存ということをやっているので、長さも幅も広げるとするのは、あくまでも自転車側の論理であって、歩行者との共存という考えからするとおかしいのではないかと。普通自転車の基準まで変えるというのはどうかと思う。

普通自転車というのは基本的には1人乗りということをベースに寸法が決められてきたと考えられ、自転車というのは1人乗りで荷物を載せるという発想のものだ。それを子ども2人まで乗せられるという形に変えるわけだから、自転車の大きさを含めて当然それにあつた形での再検討が必要になるのではないかと。

歩道通行が可能というのは物理的な限界の中で決められている。ここは走れるかどうかということを考えて決められている。この規制があるから走れないのではなく、歩道が狭いから走れないということなので、逆に、自転車の長さや幅が広がれば、歩道通行できる歩道が極端に少なくなると思う。せっかく作っても車道しか走れないということがいいのかどうか。今の190cm、60cmという限界の中での安全性を求めた開発は苦しいという立場はあるのだろうが、自転車は当然万能なものではなくリスクはあるという認識を共有しなければならない。安全性に配慮したものを作ったから絶対事

故は起きないと思われてはいけない。しかし、できた自転車はすべて車道しか走れず、しかもそれが幼児2人同乗用だけではなく普通の自転車にも影響があるということでほんとうによいのか。

より安全な自転車をつくって利用者が選択して使っていただくのは非常に重要なことであり、規制の緩和ということも検討すべきという意見が出たことをこの委員会から発しておくべきだ。

マスコミ等の報道みると、「幼児2人が同乗しても安全な自転車が開発される」という記事が多く、いかにも倒れにくい自転車が開発されるような記事が出ている。このままメーカーが開発を進めても、当然2輪車は倒れるのであって、3輪でも操舵性や路面の状況による走行性等を考慮してスイング機構が付いており、二輪車と同様に転倒の危険があり、特に曲がるときや左右傾いた路面等では転倒の危険がある。また、幼児2人が乗ることになるので、転倒や衝突したときの衝撃も大きくなる。もし歩行者と衝突すれば、歩行者に大けがをさせかねない。そういうことから、幼児2人同乗は危険を伴うものであり、その危険性をしっかり周知してほしい。また、事故を防止するためには、走行環境の整備や利用者の交通ルール・マナーの遵守を進めることが重要だということ、利用者に対する正しい指導・啓発に加え、利用者の交通ルールやマナー遵守のための指導取締り等を徹底して行うことが望ましい。現在の走行環境は、歩道では歩行者と、車道では自動車と混在しているので、そのような走行環境の改善を早急に進めてもらいたい。ヘルメットの着用については、幼児を2人同乗させるということで、転倒の危険、衝突・転倒時の被害が増大することが予想されるので、幼児用座席の頭部保護装置の備えることと、幼児についてはヘルメットを必ずかぶらせることが必要である。

- (6) 次回(第6回)委員会は、平成21年1月29日(木)13時30分から開催することとなった。