

第6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21年1月29日(木)午後1時30分～午後4時20分

2 場所

警察総合庁舎4階第11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、原本副座長、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

山下隆也 経済産業省製造産業局車両課長

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) 各委員から以下の意見が述べられた。

幼児2人同乗においては、子どもが1人の場合は親が手で守ることができるが、2人だとそれができず転倒すると深刻な被害につながる。その場合、ヘルメット着用が重要であるが、日本交通管理技術協会の調査研究の中でもヘルメットだけでは十分な安全を確保できない場合があるとしている。幼児2人同乗では、座席は自転車と一体のものであり、転倒時の幼児の頭部保護のために幼児用座席に頭部を保護する装置が装備されていることが必要であり、転倒時の遠心力等で同乗幼児の頭部が外に飛び出して路面で頭部に直接的な衝撃がないようにシートベルトの装着も必要である。子どもは乗っているときに寝てしまうことがあり、その対策としても、座席に固定され頭を保護することができるということが重要である。また、日本自転車普及協会の調査でも、消費者から、子どもが動いてバランスを崩すという声があり、そういうことも軽減できるという副次的な効果もある。ヘルメットの着用については義務に近い扱いにするとともに、座席による同乗幼児の頭部保護についても要件と同等の扱いにすべきと考える。また、最近の市場動向をみると、ヘッドガード付きの幼児用座席が相当多くなっている。高価にはなるが、安全志向のせいかわヘッドガードが付いていないものは減っている。製品供給面での対応は可能である。なお、ヘッドガードがない座席は、幼児の危険回避行動を阻害するために、シートベルトをしているとかえって危険になる。ヘッドガードがついていれば、転倒時の頭部保護を確実にするためにシートベルトを着けた方が安全性が高くなる。

安全のために要件を増やすというのは考え方としてあるとは思いますが、選択制にするのも一つの考え方だと思う。なにがなんでも完全に安全なものを求めてそれを買えというのはいかがなものか。基本的な安全性を必須とし、ヘルメットも望ましいということにしているように、それ以外の部分は望ましいこととするのが適当で、シートベルトもそれと同レベルであって、選択制でいいのではないか。それでなければ幼児2人同乗用自転車とは認めないというのは厳しすぎないか。

自転車は歩行者のような手軽さがあり、車両に乗っているという緊張感を持たせる必要がある。車のシートベルトのように、決まりだからやらなければならないという方向に持っていかなければならない。やらなくていいよというと、だんだん歩行者的な感覚になっていって、規則を守らなくなる。自転車に乗るときはこうするんだと、徐々に導いていかなければならない。実際に保護者は子どもの頭から血が出てはじめて気がつくが、それでは遅い。子どもの将来を考えると安全にやりすぎはない。そのように打ち出していないと、安易な方に流れていってしまう。すぐ降りるからシートベルトは必要ないだろうということになってしまう。そういうことも考える必要がある。

自転車産業振興協会が過去に行った転倒実験では、一番被害が少なかったのはヘッドガードとシートベルトを付けている場合だった。一番危険なのは、ヘッドガードがなくシートベルトをしている状態であった。頭が守れない状態でシートベルトをさせるのはよくないが、ヘッドガード付きの場合はシートベルトで守られる。子どもの頭部保護というのは必要なことである。

幼児2人同乗の話を進める上で何を守らなければならないかと考えると、同乗幼児をどう守るかが最も重要で、そのための規格であると考えている。倒れない自転車だったらいいが、それは難しい。2輪のほうが運転しやすいが、2輪であるかぎり倒れるし、3輪でも転倒の危険性は同様である。1人乗せよりもいろいろ工夫したとしても幼児を2人同乗させることにより転倒の可能性は高まる。その中で、子どもを守るといふ基本がまずあるのではないか。極端な振動があってバランスを崩して倒れるようなものはダメだし、強度のないのもダメだが、通常の運転でも倒れる可能性は高まるので、転倒時に同乗幼児をどう守っていくかという問題であると思う。

「転倒時の安全性に配慮されていること」ならば入っていてもいいように思う。当然起きる転倒時の安全性ということに関しては今の6要件の中にはない。転倒時の安全性に配慮されていることを要件の中に入れて、解説の中に頭部保護する座席を使うといった内容を盛り込むということならバランスを欠くことにはならないのではないか。

幼児2人同乗を認めるに当たって、要件を満たすことが必要になるが、満たしていることを誰が認定するのか、一般の方がその自転車が満たしているかどうか目印がなく、表示が必要だろう。指導取締りのときにも、警察は分からないと思う。そうすると要件を満たさない自転車が世の中にあふれてしまう。ここでいくら議論しても実がないことになってしまう。

乗車制限の具体的なところは各県の公安委員会規則に委任されている。現行でも、2人乗りできる自転車について規定があるが、一律ではない。幼児を背負うことを規則に入れている県もあれば入っていない県もある。そもそも規則は技術的な基準を書くような性格のものではない。仮に、事前に基準を満たすかどうか47の公安委員会が認定するとなると、申請する側も47公安委員会に申請しなければならないし、受け付ける側も、47の公安委員会が要件に当てはまるかどうかを事前審査するということは、申請する側も受ける側も無駄なコストがかかる。電動アシストとか電動車いすは、大きさなどは決められているが、事前に審査しているわけでも認定マークを付けているわけでもない。このような事情からは、幼児2人同乗用自転車が必要等を満たすものであるかということは、SGマーク、BAAマーク、JISマーク、TSマークにより対応し、マーク付製品を普及啓発していくことが望ましいものと考えている。消費者の方にこれなら安心だということを訴えろとか、現場で指導啓発していく上で差別化されているほうがよいという意見はもっともだが、それを事前認定してマークをつけるというやり方よりはJISマークなどで普及啓発していくのが現実的だし、今までのやり方と整合性があるのではないか。すべての自転車について、基準を満たすか否かを前もって認定するというのは不可能だ。何千万台かの自転車に公安委員会が事前に審査してマークをつけるというのは、申請側も認定する側も多大なコストがかかるので避けた方がいいのではないか。

民間の基準規格で対応するということがだが、自転車は年間1千万台から1千百万台が販売されているが、JISなどが貼られている自転車は現実には3割にとどまっている。7割は審査を受けていない。そのような状況で、注目を集めているこの幼児2人同乗用自転車についても同じような状況になるのは問題である。

普通自転車についてもすべからず認定するというものではない。3人乗りの自転車だけ双方でコストをかけて審査して認定してマークを付けるということが適切かどうか考えないといけない。むしろ広報、普及に当たって、JIS、BAA、SGと警察が連携していくのが現実的なのではないか。電動アシストや電動車いすと同じように扱うとすると法律事項となる。電動アシストは、基準は定めているが、事前にマークは付けていない。型式認定も申請があったら審査するもので、それを受けないと違法だというものではない。マークをつけないと違法だという仕組みにするとすれば最低でも1年2年はかかるだろうし、果たして合意形成ができるかどうか難しい。

2人同乗の要請がある中で、できるだけ迅速に幼児2人同乗用自転車を供給しようというのは皆の共通認識だと思う。ただその中で依拠すべき基準をどのように誰が決めるのかということが論点となっており、一番フォーマルな形とすれば国家公安委員会規則で全国一律に対応できればいいという考え方もある。しかしながら、法律上の問題等で各都道府県バラバラになるとか、時間がかかるとかそういう問題があるとすれば、早期の普及についてどう考えるのかというのが一つの問題である。もう一つは、

要件を定めて、解説として具体的に依拠すべき基準の内容を書き込んで、それをセットで配布して明らかにすることによって同等の効果を得るという考え方もあると思う。また、例えば、教則の中で、マーク付きの自転車が望ましいとなっているが、そういう形で幼児2人同乗用自転車についても同様に入れていくとか、広報活動の中でやるとか、実質的にマーク付きの幼児2人同乗用自転車の普及等に向けて実施すべきことをこの委員会の報告に記載し、具体的には警察がその活動の中で実施していただくことにより、実質的に担保していくという方法もあると思う。幼児2人同乗用自転車は先延ばしにはできず、早期の対応が基本であると考えている。

大手自転車メーカーの話では、この幼児2人同乗用自転車を大きなビジネスチャンスとは見ていない。それには様々な要因があるが、一つは、価格を抑えなければならぬという問題、大きさの問題、子育て期間は短いので使い回しできるようになっているかどうか、安全性の問題があり、さらに認定を受けていない粗悪品が7割という状況になっては商売にならない。せっかく苦労して幼児2人同乗用自転車を開発しても依然として今の違法状態が続くのではないか。そういう状況の中では、メーカーとして今これをぜひやりたいかということそうではない。そこは温度差があると思う。ある程度いいものもいいと認識されて、適正な価格で売られていくような環境が整うかどうか、それを規則に落とすかどうか手法の問題はでてくるだろうが、その環境を早く整えていくということを希望しているということだと思う。

いいものいいと認識される状況をつくるというのはそのとおりだと思う。それは異論のないところだと思う。今の議論としては、それを事前審査してすべて認定マークをつけるということでないといけないというのは現実的ではないということである。それで、既存の自転車の認定制度としては、JIS、BAA、SGとかがあるわけで、それを官民あげて広報していくということであり、教則に記載するというのも1つのアイデアだと思う。そういう形でやっていくというのが現実的なのではないかなと思う。

今までのマスコミなどの扱いをみても、幼児を2人乗せても安全な自転車ができるとの報道がなされており、ユーザーは安全性が高く倒れないものを期待している。また、要件等に適合した自転車は出来たけど粗悪品も出回っているということは、メーカーにとっても警察にとっても良くないことであろう。

そういったマークが付いた自転車に乗ってくださいということが消費者に伝わるようにやっていかなければならない。

前回の委員会において、ニーズ調査や試作車の試乗などを受けて、安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車としては、230cm、90cmという大きさのものであれば安定して乗れる自転車ができるということが示され、現在の普通自転車の190cm、60cmが見直し可能かどうかという議論があった。メーカーの立場としては、この歩道通行可の規定がある以上、その範囲での製造しか考えていないと言っている。仮に190cm、60cmを

超える自転車を開発して、これは車道なら走れます、歩道は走れませんという解説を入れたとしても、消費者が歩道を走ったりしてしまうことがあると思う。その場合のメーカーとしての責任なども考えると、歩道通行可の大きさを超えた自転車を供給するという事は現状では考えられない。そういう意味で、歩道通行可の長さや幅が見直されれば消費者のニーズを開発に反映できると考えている。

メーカーとしては 190cm の範囲でやっているが、そのため、車輪径を小さくして、後ろの座席を車軸よりも後ろにもっていかないといけないということになっている。重心を車軸より内側に持ってくるとか、走行安定性を高めるといようなことで車輪径を大きくすると 190cm を超えてしまう。車輪の径を大きくして、重心を車軸より内側に持ってきて、トウクリアランスを確保するとすると、計算上 2134mm になる。さらに、ユーザーの要望が強い荷物置きを考えると、計算上 2255mm となる。このような事情から、長さの上限を 2300mm に変えるべきと考える。幅については、メーカーの開発担当者からは安定性を高めるには 800mm 以上はほしいという話があり、幅の上限を 900mm に変更すべきであると思う。

現在の 190cm、60cm を今すぐ改定というのが難しいのは十分理解している。しかしながら、試作の状況をみると、190cm だと前の幼児用座席を付けた場合に幼児用座席とサドルの間隔が狭くなる。さらに問題なのは、後ハブ軸よりも幼児用座席の重心が後ろになると上り坂で前輪が浮き上がってしまうことが考えられる。その対応を考えると、車輪径を相当小さくしないと無理である。車輪径を小さくすると段差の上り下りがしにくくなるし、ジャイロ効果が確実に低くなって走行安定性が低下することになる。26形の普通の車輪径にすると、荷物置きを考えなくても今の 190cm では相当の工夫が必要になる。消費者の方からは荷物の置く場所ということを相当強く望まれているので、そのようなことを考慮すると長さを考える必要がある。幅については、乗っていただいてわかるように 60cm では安定性が高いとはいえない。ヨーロッパの二ホラの様なものと低速では比較的走行安定性が高くなっている。そういうものが歩道を走れるかということ、それは歩行者との問題があって、難しいと考えている。しかし、通行環境が確保できるところで乗るのであれば、そういうものも開発できるという余地をどう設けていくか、各企業は規格を超えるようなものを作ろうとはしないが、歩道を走れるか走れないかだけではなく、そういうものを作った時に本当に法律違反にならないのかよく理解していない面もある。車道であれば、通行環境によっては、幅の広い自転車を幼児2人同乗にも使えると考えている。普通自転車の通行可の規定を見直してほしいとは思いますが、現行の規則の早期の変更が困難ということであれば、転倒しにくい自転車を開発できる余地をどういうふうに設けていくか、そのような開発をいかに促進していくかということを考えてほしい。

現行の 190cm、60cm に適合しない自転車でも車道は走っている。現行基準を超えた自転車を自転車として使っているけれども歩道は走れない。歩道を走れる自転車として

大きいものでも良いのかということになる。

この委員会で規則を変えるのは無理である。歩道をもっと大きな自転車が走れるようにしてほしいということだと思うが、規則云々よりも、一歩行者としても一自転車利用者としても、あまり大きい自転車が歩道に上がってきてゆっくり走って歩道をふさがれると困る。簡単な問題ではない。地方ではそういうものを使える環境もたくさんあるかもしれないが、一般用自転車の幅を広げると一方通行を逆から入ってくることも考えなければならない。幅 90cm の自転車が逆走してくると自動車利用者としても困ってしまう。これはいろいろな問題をきちんと考えないと無理ではないか。大きいものまで認めてくださいという提案までも委員会としてできるのかは疑問である。

ユーザーのニーズは大切だが、安全に対するニーズというものもあるだろう。ユーザーのニーズばかりに偏重すると歩行者の立場はどうなるのか。皆、歩行者にもなるし自転車に乗る時もあり、あるいは4輪に乗る時もあり、そのようなバランスを考えていく必要があるのではないか。幼児2人同乗が問題になったときに、反対意見もあったと思う。安全性に配慮した自転車であれば認める方向でということに進んでいるが、その自転車が長さにして 40cm、幅にして 30cm も大きくなると、幼児2人同乗に賛成した人がはたしてどう思うのか。大きさの問題はかなり大きな問題なので、簡単に提案、提言するというようなものではないと思う。この大きさじゃないとだめだという科学的根拠を明確にした上で、何らかの提案をするというのはいりうるかもしれないが、現時点で、幼児2人同乗の安全性とかニーズということだけで大きさを緩和して、230cm、90cm というのを打ち出すというのは行きすぎではないかと思う。

幼児2人同乗用自転車で利用者として一番いいのは倒れないものだろう。自転車の走行環境の整備という議論もあるなかで、そういうものも考慮しつつ寸法も考えてほしい。自転車を作るうえで、ニーズだけじゃなくて、安全性を考慮して、試作事業を進めていく中で長さや幅をひろげるということを考えて。あとはそれをどう利用するか、どう利用したら安全に使用できるのかということを中心に情報提供して、消費者に適正な選択をしてもらいながら、幼児2人同乗自転車として利用環境に適合した自転車が選択できるようにしたいと考えている。190cm、60cm を超えたものを含めていろいろな自転車が出てきて、利用者がそれぞれの利用環境に応じて選択できるような環境を作れば、利用者の安全にも、幼児2人同乗用自転車の普及にもつながると考えている。

そもそも何のために幼児2人同乗を議論しているかが重要である。結局、きちんとしたものを作って、今の法律に合わない自転車がなくなると、より安全安心にお母さん方が子どもを乗せることができるようになることを期待しての議論だと思う。逆にそれが中途半端な形で終わってしまった結果、実態は何も変わらない、自転車もいいものができたけれども売れない、お母さん方にも評価されない、やっぱり安いほうがいいということになれば、何になるのか。たしかに、歩道を小さい子どもを連れて歩い

ていて、横を自転車が走るとヒヤッとすることがある。そういう意味では自転車は加害者になるので、大きくしていいのかという議論はあると思う。ただ、特に長さについては、苦労しているお母さん方がたくさんいらっしゃる。荷物を子どもに持たせていたり、サドルにかけていたり、非常に危ない。せめてそういうスペースの確保といった視点で議論していければよいと思う。

この議論は尽きないくらいあると思うが、開発するためには寸法の大きいものが必要だと、普通自転車として認めてほしいという意見がある。一方で、簡単には決められないし、これだけの検討ではやはり決められない。走行環境との関係も考えないといけないし地域性も考えないといけない。報告書の中には両論を併記して、来年度以降、寸法を変えられる余地があるのかどうかを検討すべきだという意見を報告書の中に入れ込む。

歩道の通行要件を緩和するとなると歩行者などいろんな立場の方の意見をきいて、そういう方々の納得が得られるかどうかという検討が必要になる。この委員会ではそういう観点からの検討が尽くされているとは言えない。幼児2人同乗用自転車に限って、かつ、長さに限って検討できるのかどうかを議論することはありうる。

寸法についての検討は、歩行者の視点も入れて、1年以内に何らかの結論を出す方向で議論してほしい。

自転車を守るために例外的に歩道通行が可能となっているが、歩行者に危害を与えてしまうからやはり自転車はすべて車道を走らなければならないという議論もありうる。そういうことをいろいろ考えながら検討していくとなると1年以内は難しい。

合意形成ができるようなところから、例えば幅は60cmとして長さを考えるということにしたらい。

長さが長くなるというメッセージが一番いいのかもしれないが、寸法を見直すということ、走行環境さえ選べば、190cm、60cmに適合していなくても車道ならば走行できるということを明確にして、そういうものを作って販売することが違反ではないということも明確にしてほしい。

- (2) 第7回(最終回)検討委員会は、3月26日(木)午後1時30分から開催することとされた。