

## 「幼児2人同乗用自転車」に関するアンケート調査の結果

## 1. 調査概要

## (1) 調査対象

社団法人自転車協会（自転車メーカー各社）  
 特定非営利活動法人自転車活用推進研究会  
 日本自転車軽自動車商協同組合連合会  
 社団法人全国交通安全母の会連合会  
 全国国公立幼稚園PTA連絡協議会  
 全日本私立幼稚園PTA連合会  
 ママチャリ子どもを守る会  
 保育園を考える親の会

## (2) 調査方法等

調査対象団体に対し、文書によるアンケート調査を実施（平成20年5月1日調査票送付）

## 調査項目

- ・ 幼児2人同乗問題への対応の方向性についての賛否及びその理由
- ・ 「幼児2人同乗用自転車」に求められる条件に関する意見
- ・ 「幼児2人同乗用自転車」の安全な利用・普及等に関する意見
- ・ その他自由意見

## 2. 調査結果概要

調査対象団体からの回答は、それぞれ以下のとおりである。

- 1 現在、2輪又は3輪の自転車に幼児2人を乗せて運転することは、道路における危険を防止するため道路交通法及び各都道府県公安委員会規則において認められておりませんが、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も応え、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考えておりますが、そのような方向性に関して、賛成か反対か、またその理由について、下欄に御記入ください。

賛成	7
反対	0
どちらともいえない	3

注) 賛否に対する回答状況

- ・ 「賛成」にチェックした団体 = 5  
賛成5と計上
- ・ 「賛成」及び「どちらともいえない」両方にチェックした団体 = 1  
賛成1、どちらともいえない1と計上
- ・ 団体所属の会員の賛否（賛成9、どちらともいえない2）を回答した団体 = 1  
賛成1、どちらともいえない1と計上
- ・ 団体所属の会員の賛否意見のみを回答した団体 = 1  
どちらともいえない1と計上

## 【「賛成」の理由】

本件は、子育て中の主婦の切実なニーズが発端となっており、幼児2人を同乗させた場合でも安定して走行できる自転車を早期に開発し、提案していくことがメーカーの責務であると言える。ただし、「幼児2人同乗が認められる自転車」を、一般用自転車と区分して定義される方向になるもの

と想定されるが、メーカーとしては「幼児2人同乗しても安全です」とするのは極めて難しいことであり、どのような制度で基準等を打ち出すのかを含めて、今後慎重に検討することを切望する。

現在、幼児2人乗りをしている方は、「必要に迫られて幼児を乗せている」のだと思われ、幼児の防犯上の観点からも、認めざるを得ないと思う。

核家族化が進む中、母親が日中は子育てを一人でこなしているケースが大部分である。その状況で親が二人以上の子供とともに移動しなければならず、かつ乗用車を所有しないか、免許を持たない親の場合、自転車を移動手段とするのが楽だし、安全上もいいと考える親が多い。その理由は、移動距離が近ければ、ひとりをベビーカーに乗せ、もう一人を歩かせる。という選択肢もあるが知れない。しかし、これも子供の年齢差や、徒歩の子供が疲れたと言って歩かなくなった場合にどうするのか、親としては二人とも何らかの乗り物に乗せたいという心理が働く。また、二人とも歩くことができても、両手でそれぞれの子の手をひきながら、スーパーなどの買い物荷物をどうやって持つのか、やはり、この場合でも乗り物に乗せなければならないことになる。私どもの会が行ったアンケートでも、安全性が確保された自転車であれば、価格が少々高くても使いたいという切実な声が多く寄せられて驚いた。しかし、二人同乗の自転車で不安な点は、どの程度まで安全性が確保できるのかだ。自転車は、転倒など自損事故になった場合、その瞬間は保存できないので多くは運転者の技術的なミスが原因ととらえられる。果たしてそうなのか、今後、二人を乗せてもいいとされる自転車には相当な安定性のレベルを求めるべきと考える。

幼児子育て中の保護者、特に母親にとってその機動性を確保するためには、幼児2人と幾許かの積載物の搭載は止むを得ないと考えます。移動手段として、徒歩（バギー）・自家用車・公共交通機関がありますが、当該自転車の利用はこのうち徒歩で行われる範囲のものの代替と思われる。従って、幼児を同行させなければならない事情にある概ね2～3kmの日常生活における移動を想定して、通行路及び法令の整備、並びに社会的認知性の浸透を図って頂くような施策を切望いたします。

認められないと、より安全な自転車開発を止めてしまうからです。早期に認めて法改正を望みます。

どうしようもない理由がある場合は、やむをえない。たとえば、保育園が遠方だったりとか。よく、「遠くても子供連れて頑張って歩けばよい」などの意見がありますが、時間に間に合わすことを考えたらそうも言ってもらえません。私は子供一人ですが、保育園が遠方なので自転車です。上の意見を実践すると、朝は7時半くらいに家を出て、8時過ぎくらいに保育園にあずけ、帰りは会社を早退しなければなりません。歩ける範囲にある保育園はすべて入れなかったのが、自転車がないと生活できないです。

ただし、安全で購入し易い価格の自転車が普及するまでは、他の自転車でも容認するなどの経過措置が必要。

子どもとの生活の上で必要だから。

幼児が二人いる家庭は必要に迫られるため。

小さい子どもの居る家庭では、その必要があると思うから。

幼児2人乗せていたことが原因で事故が起きたという調査結果があるのでしょうか？1人ならよくて2人はだめ、というのがよくわからない。

幼児2人乗車の是非自体は、従来から道交法では許可されていないが、大きな問題が無かったので黙認されてきた行為であり、今後も啓蒙活動は行っても実際の取り締まり行為は慎重にするのが大人の社会の対応として望ましい。自転車の安全規制が取り上げられることになったきっかけが、高齢者の増加により、健常者ならば軽微な怪我で済んでいた自転車事故が大怪我につながる事例が増えてきたことによるものであって、子どもの利益を考えたものではないことは、子育て世代として不愉快である。高齢者による子育て世代いじめの一種と捉えられる。しかしながら、道交法により幼児2人乗車が許可されていないため、メーカーによる安全な幼児2人乗車のための自転車の技術開発が行えないことは、子どもの利益に供しない。よって、もっぱら技術開発を誘導する目的で幼児2名乗車に配慮した自転車に限って同乗を認める方向性に賛成する。

幼児2人を同乗しても安全性に問題のない自転車の開発が可能であれば賛成。

社会的ニーズが非常に高い。都市部など自動車保有率の低い地域では子どもの送迎に自転車を利用することが必要である。防犯上の観点から、幼児1人を家に置いておくことは危険である。少子化の歯止めにつながる。

少子傾向の中で、子育て支援策の一助になる。

全ての人が乗用車を利用出来るとは限らない現状の中で身軽でしかも免許証不要の自転車は、子を持つ家庭においては必要不可欠とも言えましょう。しかし、現状の中では自転車による事故件数が少なからずあり、なお一層の安全対策を講じていく必要があると考えます。その上で2人同乗が可能とするのであれば、子を持つ家庭においては幸せと申せましょう。

現状では、かなりの数で幼児2人同乗させている。生活場面の中で幼稚園、保育園への送り迎えなどどうしても必要な場面があり、「安全性に問題のない自転車に限り認める」という条件つきで、かつ道路環境の整備も同時に進めていくことで賛成したいと考える。

現状にあった改正が必要であるため。

幼稚園児保護者や幼稚園長等から意見聴取した結果、本府でも幼児2人同乗に対する要請が強く寄せられている。幼児2人同乗用自転車の開発・普及は有効な対策であると考えている。

現状では、殆どの自治体における細則において幼児2人同乗は認められていないが、ルール（細則）の理解不足が否めない現状に加え、実情は「容認」や「放置」の状態にあること。現状において、自転車同乗中の死者4人、負傷者3,060人（H19年中全国）が出ていること。以上のことから、下記設問2,3等に関する課題はあるが、「安全性に問題のない自転車に限る」となれば、その方向について反対する理由は見当たらない。

個々の責任において、絶対事故に遭わない子どもを育てる（産む）観点から、もう少し行政で考えて欲しい。せめて、ヘルメットのレンタル位は提供して欲しい。年齢が近い子どもを2・3人育てている母親になるとどうしても前後に同乗する必要があると思われる。子育て中の母親も規制されると困ると言う声が多い。自己責任において賛成。二人以上の子どもがいる場合、1人をおいて出かけるのは無理である。

自転車の安全性が確保されているのであれば賛成。

子育て、特に子どもを保育園に連れて行く時には、距離が近い場合は徒歩で行けますが、遠い場合は自転車が必要です。特に忙しい朝の時間は自転車があれば助かります。

現在の社会状況（核家族・夫婦共働き・少子高齢化）においては、子どもを産み育てることに、かなりのハードルがある。その中であって、子育てをしている家庭にとっては、幼児2人同乗用自転車を認めることは子育て支援の一要因になると思う。ややもすると、速さばかりを追う運転風潮の強い中であって、この自転車走行を温かく見守り走行を譲る歩行者やほかの自転車利用者が増えることを望みたい。尚自転車の安全機能を改良改善することは必要条件である。

少子化が懸念されているこの時代に、子育て支援の観点からも、そのニーズに応えることについては吝かではない。

賛成ではあるが「安全性に配慮した自転車に限り」というのには少々疑問を感じます。自転車を買って換えなければいけないのであればそのまま乗り続けてしまうのが現状となってしまうと思われるからです。例えば自転車ではなくヘルメット着用を義務づけにするなどコストのかからない様なルールを作って頂けたらと思います。

距離が短い移動手段として一般的に利用されている。

手軽に移動することができ、環境への影響も良い。

行動範囲が広がるとともに、親や子供にとっても交流の場が増えるきっかけになることも考えられる。

幼児2人を同乗させる場合の安全性に配慮した自転車がわが国の場合、いかなるものであるか確かではありませんが、子育て中の母親の要求に応えることは少子化時代に対応する政府の姿勢として当然です。さらに、「幼児2人」としているのは、3人目を生むな、と警察が言っているに等しく、いかなるものかと思えます。正しくは「幼児複数同乗」ではないでしょうか。子どもを必要な数だけ安全に乗せて移動でき、燃料費を要せず、大気汚染や温暖化につながらない交通手段を、子育て中の母親が選択できる法整備が求められていると認識しております。

#### 【「反対」の理由】

基本的に自転車は1人乗用に出来ているので反対。

どのような自転車を開発しても危険であることには変わりない。

同乗を認めた場合、安全性のある自転車と認められる自転車が今のところ特定できない。

自転車として保護規定があるが、自転車道として確保されているのは一部道路で、全体的には、自転車、歩行者、車道が完全に整備されていないところがあることから、他の車両と混在した通行が予測され危険性を排除できない。

危険性を伴う。

#### 【「どちらともいえない」の理由】

安全性に配慮した自転車というのは特定の高価な自転車になるとしたら、賛成はできない。非常に危険な行為であるのはわかるが、私も子どもたちが小さいときには前後に乗せた。一律禁止されたら、子育てのストレスはさらに高かったと思う。

どちらかといえば反対。私は歩道を歩いていて後ろから来た自転車（ひとり乗り）に脇をすり抜けられ、持っていたジャケットがハンドルに引っかかり、破かれたことがあります。また、歩道を歩いていて、後ろから来た自転車（ひとり乗り）にベルを鳴らされ、びっくりして横にどいたら同じ側をすり抜けようとした自転車にぶつかられたこともあります。また、幼児二人同乗の自転車に、歩いている脇をすり抜けられると、本当に怖い思いをします。乗っている子どもが脚を横に出して歩いている私にぶつかったり、こいでいる大人の荷物がぶつかったりしたことがあります。歩いている目の前を横切られたことも何度もあります。このような経験を何度かしておりますので、幼児2人同乗以前に、自転車が歩道を通る際のマナーがあまりにも悪いので、幼児2人を自転車に乗せなくてはならない母親の事情も分かりますが、諸手を上げて賛成はできません。また、前後に子どもを乗せている場合、後ろに乗っている子どもがぐっすり寝ていて横に倒れているような状態で運転している様子を見かけますが、非常に危ないと思います。自転車の後ろに子どもを乗せることが果たして安全なのか、疑問です。

冬季は積雪のため自転車の利用がほとんど出来ないため、他の方法が考えられる。

目的地までの距離が遠いので自動車での移動がほとんどであり、必要性を実感しない。

(ただし、都市部では必要だろうと感じている。)

3人乗車時の不安定さが心配である。自転車のモラル低下が問題視されている現状では賛成できない。

自転車は誰でも乗れる手軽な移動手段であるが、危険性は自動車に比べ極めて高い。そのような乗り物に、自己防衛の術をもち得ない幼児を、しかも二人も乗せて走行させた場合、その危険性は非常に大きい。

運転する者(母親が多いと思われる)が、交通ルールとマナーを確実に守り、安全に走行する覚悟があるのか。

現在の道路事情での自転車が安全に走行できる空間は確保できているのか。少なくとも3人乗を容認するのであれば、導入時点での安全な走行空間の確保は必要不可欠ではないか。

安全が確保されることが条件で賛成する。

幼児2人同乗用自転車の安全性について、議論を重ねる必要がある。(安全性が確実に証明されれば、賛成)

安全は全てに優先されるべきであり、幼児2人を同乗させても安全性が確保される自転車が開発されて、安全に利用できる環境が整備されれば賛成であるが、未だ車道や歩道の整備が不十分で、交通ルール遵守が徹底されない現状段階においては、賛成できない。

自転車の幼児2人同乗は、子育ての時期には必要であるため、安全に考慮した装備が自転車にあり、安全運転が可能であるならば、環境にも優しい自転車なので賛成である。

複数の子供を持ち、なおかつ自転車で移動をしている親に、これを禁止するのは厳しいものがあると思います。自転車メーカーに安全な自転車の開発を望みます。

2人同乗だと危険ですが、小さい子どもを1人にしておくのはどうか。本質は反対ですが、親の経済的な面を考えると何も言えない。核家庭で幼児2・3人の場合、賛成とも反対とも言えない。自己責任であり、決めるのは無理である。安全性に問題のない自転車を具体的に提示しないで、各自

の判断になると曖昧になる。保護者の金銭的な負担を考えると賛成しにくい。また、危険性を思うとヘルメット着用が必要である。少子高齢化社会と核家族それに子どもを産むことの推進案を考えると、2人を自転車に乗せることも必要と考えられる。しかし、交通事故等安全面から考えると難しい。また、経済的な面からは、自転車の3人乗りではヘルメット代の支出の負担が大きいのでレンタルを考慮してはどうか。

社会的ニーズの観点からいうと、幼児2人同乗を認めることも必要と考えられるが、交通事故防止上は幼児2人同乗しての自転車運転は極めて危険と考えられるので、安全性に問題のない幼児2人同乗自転車の開発が望まれる。

2 「幼児2人同乗用自転車」に求められる諸条件（安全面（走行時・駐輪時・停車時・転倒時）、利便性・実用性、その他）について、御意見を下欄に御記入ください。

また、「幼児同乗用自転車」の構造等について具体的イメージがございましたら、図示等も含めて下欄に御記載ください。

- （例）・幼児2人同乗により重量が増してもハンドルの操作性が損なわれないこと
- ・駐輪しやすく、幼児を乗せるときに倒れにくいこと
  - ・幼児2人同乗で重量が増してもそれに耐えられる丈夫な構造であること
  - ・幼児2人同乗の必要がなくなったときに、通常の自転車として使えること

フレームやリヤキャリアの剛性を高めること。その場合、どの程度の剛性ならば十分と言えるのかを判断するための剛性の評価方法と基準の決め方が重要課題となる。

自転車の後ろ側に子乗せを装着する場合、その重心位置を後輪軸より前方に位置するように設計すること。検討の結果、全長1900mm以下という現行の道交法の制約条件を見直すこともあり得る。

駐輪中や幼児の乗せ降ろしの際、自転車の安定性を高める機能をもつハンドルストッパーや、安定性の高い幅広のスタンドなどを採用すること。

またぎやすさ、着座時の足つき性を向上すること。

幼児2人同乗の場合でも、適切な制動能力を有していること。

乗員の前に幼児を乗せる構造の場合、幼児の頭部などで乗員の視野を妨げない程度に、幼児の乗車位置は低い位置にあること。

万一転倒した場合でも、同乗幼児の転倒被害を軽減できる「ヘルメットの着用」、「ヘッドガード付き子乗せの装着」を規定すること。

重量が増すので、それに耐えられるような丈夫な構造。また、ハンドルが取られないよう安定性のあるもの。

スタンドが壊れてしまうことが多いので、丈夫なものにする必要がある。

前輪20、後輪23.5のサイズ。（現在、製品あり。補修部品も揃っている）ギヤ比を軽くする。タイヤは太くする。前乗車位置はハンドルポストの上に（丸石タイプ）。

幼児を乗せるとき、倒れないこと。（「倒れにくい」のレベルを超えて）

重心ができる限り下にあること。

幼児を乗せ、押し歩きをするとき、（特にコーナーするとき）親が円の中心にあるとすると、幼児の重量によって、中心に向かい自転車が倒れていかないこと。

消費者には、普通の自転車の延長ではなく、育児用の他のグッズと同じように、特別に出費しなければならないグッズであると考えてもらうこと。（自転車に後からオプションで椅子をつける等の発想ではなくて）

オートバイのようにヘルメットを保管する部分があればなおよい。

スタンドがついている場合、幼児二人の重量であっても、親一人の力でスタンドを立てることができること。

スピードが出すぎない構造であること。

幼児の足が車輪に巻き込まれない構造であること。

走行中、幼児が上半身を横に折り曲げようとしてもできない構造になっていること。（後ろからの自動車にはねられる恐れあり）

自転車が幅広になる可能性があれば、自転車駐輪場の構造に工夫が必要。

手押しで運用する場合の機能を優先すること。現状の交通事情では、様々な事故の危険性が考えられます。危険な場合は、通常走行から遅滞なくかつ安全に手押し走行に移行できるような機能面の工夫が必要かと思われます。また、手押し走行でも操縦者に大きな負担のかからない利便性が求められます。

最高速度が制限される構造であること。機械的な機構（電子制御によるものではない）により、一定速度以上では走行できないものであれば、緊急時の危険回避に有効であると思います。

後進する構造でないこと。手押し状態以外では、自転車が後退せずに基本的に転倒もしない構造であるべきかと考えます。

2輪自転車で、子供を2人乗せるのは絶対に無理と経験している自分の意見ですが、3輪で開発して欲しいと。しかも、軽量で、運転しやすく、重心を低くし、電動自転車で。しかも、この自転車を乗るのに、自治体、又は警察の許可がないと乗れないものにして欲しい。

この（例示の）意見に賛成ですが、もうひとつ付け加えると「自転車置場に置きやすい幅」ですね。うちのマンションの自転車置場は普通の自転車でも出すのに一苦労。スペースがあればいいですが、一般的な自転車を想定して駐輪場を作っている以上、幅は重要です。置き場所がないと不法駐輪が増え、その結果撤去されたり盗難にあったり、かえって不便な状況になりかねないと思います。

幼児の乗降時に倒れにくい。急ブレーキや衝突時に飛び出さない、頭・首を保護するなどホールド性が高い。重量が軽く、扱い易い。ふらすかーずのように、ハンドルの操作性の確保。幼児が乗らないときは大きめのカゴとして使える工夫。スタイリッシュなデザイン。

ハードを充実させるのもいいのだが、人間は、便利で安全そうなものがあれば、そこに安住するのではないかと思う。

年配女性が乗っているような後ろ2輪の3輪車で子供が乗せられる自転車がほしいなと思っていました。3輪車を見て後ろのかごに子供2人を保育園のお散歩車のように立たせておけないかしら？と考えたこともありました。

欲しい条件は（例）の通りなのですが、1人だけ乗せて重量がアンバランスなためか、滑るとハンドルがとられやすく、自転車が横転してしまいます。タイヤが滑りやすい時はスピードも出していないので、小さい傷ですんでいますが、怖いです。具体的な対策は浮かばないのですが、横転しにくいまたは横転しても子供が大怪我にならない構造があるとうれしいです。

幼児二人乗せても、安全に走ることができ、かつ、乗り降りする時にも倒れにくい構造であること。また、歩道を走ってもその他の歩行者の妨げとならないこと。

幼児2人同乗が可能で且つ安全・安定した形状となると、自転車の横幅が広く（太く）取られるのではないかと推察します。その場合、歩行者の横をその自転車ですり抜けられると、引っかかったりぶつかったりすることが増えるのではないかと思います。6月1日から中学生以上が自転車を運転する場合は原則車道通行になりますが、幼児同乗の場合は車道・歩道のどちらを通行するのでしょうか？車道の場合は自転車の、歩道の場合は歩行者の安全が保障されなければならないと思いますので、あまり自転車の横幅が広くなるとどうなのだろうと思います。歩行者との接触事故が起こらないようにするためには、歩道の幅を広く取る必要があると思いますが、今の道路事情で対応できるのでしょうか？狭い歩道を幅の広い自転車で通られると、歩行者としては迷惑に感じます。また、上にも書きましたが、乗っている子どもの体が自転車の幅からはみ出す場合もあるので（ぐっすり寝ていて横に倒れているなど）はみ出さないような工夫をしてほしいと思います。

自転車について＝3人乗りに対応できる自転車として基本機能について明示してほしいです。幼児2人同乗により重量が増してもハンドルの操作性が損なわれないように、ハンドルとサドルの間を広くしてある。子どもふたりを乗せた状態で、駐輪するのは重いので、スタンドを新聞配達、自転車配達など、業務用を参考に機能的なスタンド装備する。一人をのせ、二人目を乗せるときがとても危険なので、ハンドルを固定する装置が必要。一人を駐輪しやすく、幼児を乗せるときに倒れにくいこと。夜間の灯火はダイナモランプではペダルが重くなるので、発光ダイオードなどを用いた灯火の装備。車体についても業務用を参考に丈夫な自転車を採用。3人乗りでしかも買い物もすることも想定してほしい。上記の内容では価格は高価になると考えられますので、購入資金の支援が受けられるようにしてほしい。

前に乗せる場合＝自転車のハンドルに乗車用具をつける場合は、ペダルをこぐ足があたらないこと、椅子に体が固定できる事（シートベルトが細い2点式では不十分）眠った子どもが顔をぶつけないようなクッションのある、遊園地の乗り物のような安全バー（クッションを巻いたベルトが上、または横から装着できる）で、急ブレーキなどで、事故が起こらないようなもの。前かごを子どもの乗車用具に変えたものは個人的には、一番衝撃を受けやすい位置になってしまうので危険だと感じるので、ハンドルに装着できる優れた乗車装置の開発をしてほしい。

後ろに乗せる場合＝背あて、ヘッドレストのついたものであること。3点または4点のシートベルトがついているもの。ある程度大きくなっても乗せられるので、足置きなどの長さの変えられるもの、背あての高さの変えられるもの。

前・後ろともにヘルメットを着用義務にしてほしいので、これも自転車同様に購入時の支援をして欲しい。

フロントフォークの軸線上に幼児用の座椅子を設置する丸石自転車の特許期限が切れたことから、同様の形態の自転車が他メーカーからも安価に供給されて普及が進むとおもわれる。本形式の自転車の後部架台に第2の幼児用座椅子を設置すれば、一応の2名乗車に配慮した自転車は完成するため、このレベルであればあらためて検討委員会を設置して検討する必要がない。目先の実現性ととらわれず、構造に関してはメーカーの自由闊達な研究が促進されるよう、方向性のみを提示することが望ましい。幼児2名乗車でも平坦な道路を直進する分には危険はなく、危険と考えられることは、衝突などの危険が迫った場合に急な回避行動が難しいことと、段差等により前輪がふらついたときに回復が難しいことの2点である。前輪にサスペンションを備えるとともに、加速度センサーとパワーアシスト装置を付加することでふらつきを回復することが可能ではないかと考えられる。

安定性のある性能のよい自転車が開発されること。

運転者の体力・能力が必要。

交通安全に関する取り組み方がしっかりしている人であること。責任能力。

安全性は不可欠と考える。

転倒の危険性が低いこと、操作性が良いこと、チェーン脱輪等故障率が低いこと。

三輪車又は四輪車で低重心であれば安定しているといえる。

バッテリー内蔵の自転車であれば補助的にモーター作動し、ペダルに対する負担軽減が図られる。

駐輪した場合、転倒することが予測されるので安定性の良いスタンドの開発を必要とする。

女性のみでなく、高齢者の場合もあるので運転する者の教育を十分に。

自動車を利用しないので、安全ルールをしっかりと学ばせる。

6月からの道交法改正にも併せて、荷物、子供2人という部分もしっかりと考え、必ず保険に加入することを前提条件にすべきです（大人も子供も）

手軽・気楽に乗れるので交通ルール、道交法に無関心の方が多いので、安易であるがきちんと法則が適用されることを認識させる。

高価でなく手に入れやすいこと。

幼児乗降時に使用するハンドルの固定装置を強化すること。

重量が増すことから、発電機は自動発電で低負荷のものであること。

幼児乗車部分の周囲に反射材を多く取り付けてアピール性を高める。

2人同乗させることによって重量が増してもハンドルの操作性やブレーキの利きが損なわれないこと。

女性が利用する場合を想定し、ペダルが著しく重くならないこと。

駐輪しやすいこと。

幼児が乗っている時の頭の位置等を考え安定感を重視し、万が一左右に倒れても最小限のケガですむよう工夫すること。

乗降のしやすさ。

こぎだし、停止の際にバランスが崩れないよう安定した構造であること。

振り返らずに後方確認ができる工夫を施す。

子供2人と荷物の重量コントロールできる機能を備える。

雨天対応（滑り止め等）。

子供のおなかが圧迫されないこと（特に後部席）。

カーブに支障が出ないこと。

著しく車幅が広がらないこと。

乗車部を取り外し可能にすること。

2人の子供の安全が確認できるようなシートの選定。

駐輪しやすいように乗車しないときは、乗車装置をコンパクトに折りたたむ工夫。  
開発される自転車のコストも高く、また、使用期間も短いことが考えられる。普及するには課題も多いと思われる。

スタンドを使用しない状態で自立可能な自転車（三輪車等）。

前方視界の良いこと。

安定性と安全性に配慮した幼児乗車位置とすること。

自転車が転倒した際の幼児を保護する装置の開発。

2名を同乗させることによる安定性を補うため補助駆動装置（モーターによる駆動）の採用。

チャイルドシートのように子どもを安全に固定できること。

荷物を載せるスペースがあること。

あまり重くないこと。

前に2人乗せられること。

送迎時の買い物を考え「幼児のほかに荷物がある」場合の安定性も考慮すべきである。

幼児2人同乗のまま自転車を引いて歩いても安定性が損なわれないこと。

方向指示器が装備されていること。

子どもの足や服が車輪に絡まないこと。

三輪で電動であること。

子育て期が終わっても買い物等の荷物運搬に便利であること。

子育て期が終わってもリースされやすいものとする。

ヘルメットが収納できること。

ふらつきによるハンドルの急旋回を防ぐ構造を考える。

転倒した際、幼児のケガが軽傷で済むような幼児座席を考案すること。

自転車の発進時のふらつきを防止する措置をとる。

現在のわが国の道路交通環境を前提にする限り、安全面の高度化は、コストを含む利便性や走行・駐輪を含む実用性と両立し得ないと考えます。幼児を2人以上同乗させることができ、転倒の可能性が低く、超小型の自動車に匹敵する操作性を有した前3輪自転車が普及している欧州においては、わが国において日常的に散見される二輪自転車の前後に幼児を同乗させ、さらには乳幼児を母親が背負うといった状況を「幼児虐待」と認識しており、わが国の文明国たる威信を著しく低減させています。

また、（例）の最後に示された「必要がなくなったとき、通常の自転車として使えること」を実現しようとするならば、おのずから安全性を犠牲にせざるを得なくなると考えます。欧州では子どもを複数同乗させることのできる前3輪自転車が格安でリースされています。走行環境とクルマのドライバーの意識は、わが国と大きく異なり、車道上の自転車走行空間のネットワークが形成され、クルマと混在する場合でも、子ども乗せ自転車を尊重する環境があります。彼等の道路幅を指摘する向きもありますが、人口230万人のパリ市（ほぼ名古屋市に匹敵）において96年に約8キロメートルであった自転車道・自転車レーンを、2007年に約400キロメートルまで整備したことに学ぶべきと考えます。パリ市は歴史的建造物も多く、道路の拡幅はほとんど行えない状況下で、車線の変更、一方通行化などさまざまな知恵と工夫で、2010年までに500キロメートルを整備するとしています。エネルギー価格の高騰、省エネ・健康への配慮などから公共交通機関と自転車への転換が戦略的に進められており、わが国においても、自動車交通の規制と代替交通への誘導を実現するため、関係省庁のさらなる連携を期待したいと思います。

3 仮に、自転車に幼児2人を乗せる場合の安全性に配慮した自転車が開発された場合、その自転車の安全な利用や普及等に関して必要と思われる事項（ルール、通行環境、運転者の守るべき事項等）に関する御意見について、下欄に御記入ください。

（例）・ヘルメットの着用を促進すること。

・自転車安全教育を一層推進すること。

・自転車利用者が加害者となったときの被害者に対する社会的責任を果たせるよう「対人賠償責任保険」の加入促進を図ること。

・幼児2人同乗用自転車の利用を促進するための一定期間貸出制度や補助制度等を設けること。

上記の（例）を含めて、以下に示す。

型式認定制度の導入を検討する。

自転車の通行環境を整備して行くことは、自転車乗車中の幼児及びユーザーの安全確保のみならず、歩行者への危害防止の観点からも重要である。路面の段差や、路上の障害物のために自転車の安全な通行が阻止されている現状も改善して行くことが必要である。

自転車利用者には、守るべきルール、安全性を高める自転車の乗り方、歩行者に対する事故の実態などの安全運転啓発・教育の充実が重要と考える。

いかに良い自転車が開発されたとしても機械である以上、日常の点検・整備が不可欠となる。ブレーキ等の重要部品でさえ点検・調整を行わずに乗っている事例を見受ける。官民協力しての、日常の点検整備の重要性に対する啓発活動への取組みも必要と考える。

「四輪など転倒しない自転車でなければだめ」という利用者もいるので、その場合は、補助金や貸し出しの制度が有効であると思われる。しかし、三輪や四輪の自転車では、走行しにくいことや駐輪スペースの問題がある。補助金や貸し出し制度が、限られたユーザーのみが恩恵を受けることのないように配慮する必要がある。

転倒が心配なので、必ずヘルメットを着用する。

保険（TSマーク等）の加入義務。

消費者には「自転車自体が安全でも、運転者が安全に配慮しなければ、危険である」ことを十分に周知すること。

ヘルメットの着用促進。（自転車とセットでの販売の検討も）

幼児を乗せているときは歩道を走ることができること。

幼児二人を乗せることは、基本的には親の都合（便利である）からなので、補助制度は必要なし。

自転車が加害者となるようなスピードの出る幼児同乗用自転車は、目的外。

安定した自転車が発売されることにより、運転者は走行しながら、携帯電話を使用しながら走る可能性あり。自動車のように免許がないため、取締りがむずかしい。

乗せてもよい幼児の最低月齢の設定。最高体重の設定。

将来的には、専用通行路の確保が望ましいと思われませんが、至当な社会基盤が確立するまでは、走行禁止区域や重量制限等、禁止事項の設定が不可欠になります。そのためには、丹念な道路標識の設置や、地域の交通安全教室の開催などが求められると考えます。また、公共施設だけでなく、民間の施設でも駐輪場の確保は、本件に関わらず、喫緊の課題であると思います。

保険に加入は義務にし、そして、ヘルメットの着用は幼児には無理なので、着用はむしろしない方がよい。そして、自転車に乗る為に警察の許可がないと乗れないという制度を設けて欲しい。警察の許可が無い場合は違反となり、罰則の規定を設け、むやみに乗れないようにするべきと考えます。自転車の免許制度を設けてもよいと考えます。公道を走る以上、免許制度を今の時代だからこそ取り入れる、そして、自転車を見直す時期と考えます。

上にはほぼ賛成です。ヘルメットに関しては一人乗せでも規定すべきでしょう。あとは子供乗せお母さんたちの横並び走行はやめてほしい。おしゃべりしながら、道ふさいで前見ないでって、一人乗りでも危ないのに。

幼児のヘルメットの着用を促進する。「対人賠償責任保険」の加入促進を図る。幼児2人同乗用自転車の費用負担軽減制度を設ける。安全に自転車が走れる道路を増やす(車優先の見直し)。自動車(住宅地でスピード出し過ぎなど)、歩行者(広がって歩く、よそ見して歩くなど)の交通マナーを向上させる。

安全でスタイリッシュであれば多少高価でも普及すると思いますが、貸出しや補助制度があればありがたいです。

幼児2人乗りに必要な事項として(例)の中に、「自転車利用者が加害者」になる場合を想定していることがよく分かりません。子供が被害者になることをさしているのでしょうか。これは全自転車利用者に対する内容だと思うのですが。ヘルメット、シートベルトの着用。一定貸出や補助制度のほかに、リサイクルを推進する制度。子供乗せ椅子部分の安全性の基準。があればうれしいです。

上記の条件を満たすものが、特殊な形の自転車となったり、高価な物になるのであれば、貸出制度や補助制度があるのが望ましい。

歩行者の安全を保障するための交通ルール・マナーの徹底を是非お願いしたいと思います。幼児を乗せるのであれば、講習(交通ルール・マナー・運転実習など)を受けなければならないなどの許可制度を考えてもよいと思います。また、自転車の交通ルール違反は厳しく取り締まってほしいと思います。ヘルメットの着用は必須だと思いますし、対人保険の加入は義務だと思います。対物保険も加入を促進すべきだと思います。子どもを乗せていても乗せていなくても、対歩行者との事故で歩行者に過失がないのであれば、同じように交通規則(罰則)が適応されることを周知すべきだと思います。

3人乗車可能な自転車および乗車用具(シート、ヘルメット)の開発を基準を明らかにして欲しい。専用の自転車および乗車用具(シート、ヘルメット)が購入できような支援制度を充実させて欲しい。幼児用の車のチャイルドシートのように普及させて欲しい。自転車利用者の事故に対応できるような「傷害保険&賠償責任保険」を開発して欲しい。

歩道 車道、路外 道路の段差をとにかくゼロにして欲しい。事故は段差につまずくことで起きているのが大多数なのではないでしょうか? 私は、2回も段差につまずいて転倒し、子供に怪我をさせてしまいました。

開発された自転車の知的財産権を国が買い取るなどして開放するか、メーカー間のクロスライセンスを促進して、メーカー間の価格競争を促すことが必要である。

自転車専用通行帯の整備が必要。

歩道分離の促進、歩道幅をできるだけ広く確保。

車道・歩道との段差の整備。

安全利用に関する指導・教育の充実。

運転する親の交通安全意識やマナーの向上を図るために、自動車学校等で講習・実技を行い免許を交付してはどうか。

幼児のヘルメット着用を義務づける。

ヘルメットについては、子どもだけでなく親も義務化すべきと考える。

子育て世代が購入しやすいよう価格を抑えるか助成を行う。

自転車安全教育の推進。

自転車利用予定者には、事前に自転車の安全な利用等の交通ルール及び実技講習を義務付ける。

幼児の年齢も十分に考慮して、前後必ずシートベルトを着用させること。

自転車走行用路側帯が十分に安全性を満たしているか市町村行政の中で取り組ませる努力をすべきである。

時間に追われる時に利用しがちだが、常に運転者は心にゆとりを持つようにする。

取扱説明書に遵守すべきルール等を記載し、販売時に指導することを製造者が小売店に義務付ける。

自転車が安全に走行できる道路環境の整備を進めることが不可欠。

安全性が認められる自転車と、従来の認められていない自転車に乗っている場合の指導をどのように実施していくかが問題。

開発された自転車を普及させるための広報。

自転車専用レーン等自転車の走行空間の問題。

保護者に対して自転車の安全教育を推進する。

2人乗用しなくても済むような社会環境整備を進めることを前提としたうえで、以下の点を義務付けてはどうか。

自転車保険の加入。

ヘルメット着用。

乗車時の服装について注意喚起（長袖着用・履物等）。

駐車スペースの確保（専用スペースの設置等）。

ペナルティ。

保険制度（自賠責保険の様な強制加入保険の充実）。

自転車は最初から幼児を乗せて走行する場合非常に不安定で、危険と隣り合わせの乗り物である事を認識することが大切と思う。便利である、駐車しやすい等利点は多くあるが、車社会の中で、万一事故になって倒れた場合、運転している大人よりも幼児の方が重いケガになることを共通認識すべきです。その上で安全性が一応確保された自転車に限り幼時2人を乗せてよいことにすべきです。

願わくば、日本の道路がもっと自転車専用道路であるものにしてほしいものです。

改正道交法における歩道通行可能要件を準用する。

乗用可能車両の定義づけを行い、十分な広報啓発を行うとともに周知期間を必要期間取った上で、罰則を付した法整備を進め、徹底した取締りを実施しなければ普及しがたいと考える。

都道府県条例等において、幼児2人同乗用自転車の指定及び使用方法の規定を行う。

エアバックベストの着用を義務付ける。

危険な走行を取り締まる。

幼児座席の防護設備の義務化。

荷物の重量制限。

幼児（6歳未満）に限定、体重制限。

幼児2人同乗用自転車購入時の負担補助。

歩行者に準じた通行の優先。

自転車通行路設置の促進を図り、歩行者や車との接触を防ぐ。

幼児のヘルメット着用の促進。

自転車に乗せる幼児の体重制限を設ける。

幼児の安全が確保できるような駐輪場の確保。

自転車が車両の一種であり、クルマと同じく生命を載せているという認識に立てば、対人賠償責任保険は必須です。ヘルメットの着用については、本来義務化すべきと考えますが、欧米のように自己責任意識を啓発するとともに、背広やスカートにもマッチするデザイン、蒸れずヘアースタイルをできるだけ毀さない設計を業界に指導していただきたいと思います。欧州で一般的に普及し始めている「前二輪自転車」が開発されるべきだと考えます。後二輪が欧州でほとんど見られないのは、駐輪などのために押し歩く際、自分の足を轢いてしまうためです。また、普通の二輪車に比べて回転半径が大きいなど操作性は劣りますが、二輪車と比較するのではなく、クルマと比較しているため、問題なく利用されています。現在のいわゆるママチャリに匹敵する操作性を要求することは、安全性を犠牲にしてもかまわないという議論になると受け止めています。安全性を高めた子ども複数乗せ自転車（あえて2人同乗とは言いません）は、子育て中の家庭が購入するには高価なものになると予想され、必要な期間が限定されるため、商品化しても採算がとれる商品にはならないと考えます。欧州各国に見られるように、自治体、福祉団体、保育園などが格安でリースする仕組みが必要です。北欧各国では、40年くらい前に郵便の集配用自転車として大量需要を作り出し、荷物運搬用自転車というカテゴリーを創設して、これが通行できる道の整備を始めました。その後、燃料価格の上昇や環境保全の観点から子どもを複数乗せる自転車の需要が生まれ、個人で購入するにはやや高いものの公的機関がまとめて調達するなど、普及するに至っています。いずれはわが国においても子ども複数乗せ自転車や高齢者向け自転車が、車イスやベビーカーの通る歩道ではなく、車道の一部に走行空間を得て使われる時代が到来すると考えますが、過渡期においてはより安全なルートとして歩道を通らざるを得ない場合が想定されます。この場合、現行の普通自転車の規格に拘泥すると安全性を追求する開発の発想力

を最初から一定の枠に閉じこめてしまっは、日本人の創意工夫が活かせない懸念があります。どうか、既存の法や規制にとらわれず、虚心坦懐に子どもたちと母親（場合によっては父親）の安全を最優先に、新たな都市交通手段の開発の方向を示していただくよう、委員各位にお願いしたいと存じます。

わが国では年間約108万人が出生し、内3割が一人っ子、6割が2人兄弟、残りが3人兄弟姉妹以上です。ベビーカーが年間約70万台販売されているところから、幼児を複数同乗させる交通手段の需要は、その7割の年間最大約50万台、1台20万円かけて調達して約1000億円。6歳まで同乗が続くと考えれば、安全な自転車の需要は最大約300万台程度で、その先は返却された自転車を再利用する仕組みが構築できます。リース料は月額1000円が妥当と考えると30億円の収入が見込まれますが、制度の運営とメンテナンス費用がまかなえるのではないかと推察します。ちなみに、少々乱暴な比較ですが、少子化社会対策関係予算総計は平成17年度1兆3040億円でした。

#### 4 その他自由意見

少子化や環境が問題視されている中で幼児を持つ母親の手軽な移動手段としての自転車利用は重要な課題だと考える。また、第1回検討委員会議事録にもあるように、単に「自転車の構造」の問題だけでは本当の安全性は確保できないと考える。この機会に駐輪場や自転車専用道路等の利用環境や走行環境整備についても、今後活発な議論がなされる事を期待する。

自転車は、通勤・通学に使ったり、買い物で重い荷物を前かごに入れて走ったり、幼児の同上についても、1人のみ同乗、1人同乗+買い物、2人同乗、2人同乗+買い物など、利用形態は様々であり、また、運転者の運転技量、体格、幼児の体重や走る道路、地形、天候などによっても安全性が左右される乗り物であり、「幼児2人同乗に配慮した自転車」とはいえ、安全利用の啓発を重点的に行うことが必要と思います。

どのような自転車を「安全性に配慮している」とするのかについて、警察庁の担当者様には是非、経済産業省などとも連携していただき、「二人を同乗させるにあたり安全性に配慮」という点で、妥協のないよう、科学的データに基づいた基準を設定していただきたいと存じます。基準を満たした自転車には、「二人乗せ自転車」としてSGマークで認定するなどをお願い申し上げます。なぜなら、現在の一人のせママチャリで転倒するのは、運転者の技術にもよりますが、それ以上に、子供を乗せたときの安定性がメーカーによって玉石混合で、そういったすべてをひっくるめて「子供を乗せるための自転車」として販売されてきたことにも問題があるかと思えます。子供を乗せたときの自転車自体のバランスの問題で転倒しているケースも多々潜んでいるのではと推測しております。犠牲になるのは子供です。くれぐれも安全性についてご配慮をお願い申し上げます。

幼児2人乗り自転車が要求されるのは、その家庭にとって限られた期間でしかありませんが、少子化対策や温暖化防止対策として、幼児2人乗り自転車の利用が受け入れられる社会を作るということは意義のあることだと思います。解決すべき問題は山積していますが、このような課題を涵養する社会を実現するため、微力ながら本会もできる限りの協力をさせていただきたく所存ですので、ぜひとも前向きなご検討をお願い申し上げます。

新しくできる3人乗り自転車を新聞で見ました。乗りごこちはいいだろうと思いつつ、もしも私が3人乗りをやむを得ずしていても購入しないだろうと思います。上にも書きましたが、スペースがない・・・。本当は自転車がどうのこうのよりも、もっと別の面で折り合いがつけられれば良いのですが。公共の送迎サービスとか、小学校みたいに自宅からの距離で保育園を割り振るとか、自転車専用道路を作る等。まあ、いずれにしても課題は多そうです。あと、子供を乗せる側として。男子高校生が雨の中、傘を首と肩ではさみながら携帯メールして向こうから自転車で向かってきた時は怖かったです。どんなに気をつけても貰い事故したらかないませんネ。

私は上の子が小さい頃に、子どもを乗せていて大事故に遭い、お子さん(の頭)が車の下敷きになり亡くなった人々の話を聞いた。これはかなりきつい話だったが、自分で子どもを乗せるときにはスピードを出さない、歩行者を無理に追い抜かないなどに気を使った。ハードがどれほど立派でも、使い方によってはリスクは減らない。ソフト面の強化~たとえば保育園や幼稚園で保護者を対象に、先ほどのような実体験に基づいた話をするといいことは有効ではないだろうか。

スピードを出せなくても、子供と歩くより早く移動できるというのが安全と便利さの妥協点かなと思います。

自転車は、乗っている人にとっても周りの人にとっても、最も安全で身近で環境に良い乗り物であり続けて欲しい。対人事故が増えている事を、とても残念に思う。

子育て中の母親の大変さは理解できますが、交通ルール確立と子育て支援を「ごちゃまぜ」に考えてほしくありません。交通ルールは、道路を使用するものすべての安全を確保するためのものであって、例外はできるだけ作らないようにしてほしいと思います。例えば、脚が不自由な老人だからといって、横断歩道ではないところを渡ってよいということは絶対にありません。「子育て中だから」ということを理由に守るべき交通ルールから除外されることはいかがなものかと思えます。それでも「子育て支援」を考慮して幼児2人同乗を認めるのであれば、歩道を通行する場合の制限速度を設ける、講習を必須にする、マナーの徹底を図る、危険運転の取り締まりを徹底するなど、歩行者を守る対策

を万全にしてほしいと思います。最初にも書きましたが、2人乗り・3人乗り以前の問題で、自転車に乗る人のマナーが悪すぎます。歩行者用道路（歩道）と自転車用道路（自転車専用ルート）を分けてほしいくらいです。

仕事が二輪販売修理業なので電動アシスト自転車の初期型から使い続け、すでに3台目。こどもを乗せる事もなくなりましたが、本当に自転車に助けられました。最初の保育園が第3希望で、ベビーカーで40分くらいかかってしまうこと、バスなどの路線からも外れている事、保育園前に駐車どころか停車もできないような場所で、車の場合一人では送れないため、夫と二人がかりになるので、都合がつかなければタクシーを利用するなど、非常に不便でした。いずれは近くに転園を考えていましたが、空気がでず、こどもが1歳になるまで待って、自転車の後部座席に4点支持シートベルト付きの補助椅子を設置し、ヘルメットをさせ、二人乗り自転車通園をスタートさせました。2年後下の子が生まれ、自転車の前に補助椅子の座席ベルト付きのものをつけて、3人のデビューしました。3人での移動については、上の子が自転車に乗れるようになったのは小学校1年生でしたが、安心して乗れるようになるまで一緒に自転車に乗っては出かけられませんので、3人乗りは上の子が3年生まで続けました。/保育園通園のための投資効果大と感じたもの/1位 アシストサイクル自転車/2位 ガス衣類乾燥機/3位 食材宅配/個人的な感想です。/危険だった事/上の子が自転車に足を挟んだとき、アシスト自転車だったので、かなりつよく挟んでしまった。（ドレスガードをすぐつけて挟み込み防止しました）骨に異常はなかものの、皮が切れ、あざになり救急で手当てを受けました。/乗せるときは小さい子から、おろすときは大きい子。一人を乗せているときに、目を離す瞬間が危険。

自転車に幼児を乗せることについて、道交法や規則で認められていないものの、現状や社会的ニーズを踏まえると、今後認めていただく方が望ましいと思います。しかし、その際、自転車の構造、規則、そして通行路の確保等、幼児の安全性に配慮するために様々な課題に取り組んでいかなければいけないと思います。今後の検討委員会の検討に期待をしておりますのでよろしくお願いいたします。

最大の課題は、道路を使うルールを簡素化し、少なくとも歩行者や自転車の通行は一般常識で問題のないルールに改正することだと考えます。現行法における自転車のルールは、クルマ優先政策に立脚しているため例外が多く、複雑になっています。これでは、たとえば小学校に通い始めた児童に教えることができません。たとえば、自転車は原則として車道の最左端を走行するのが原則だが、12歳までは歩道を「徐行して」通行して良く、13歳になったら指定標識のある歩道は「徐行」で通行できるが、それ以外の歩道でも車道が危険ならば歩道を通行して良い、と教えて、理解し、ルールとおりに励行できる子どもがいるとは考えられません。これから車道に自転車レーンが建設され、路上駐車がなくなり、クルマのドライバーは自転車を危ない目に遭わせないよう教育されるから、危ないとき以外は車道の最左端を走りなさい、と教えられる道路整備と交通ルール整備、徹底したクルマのドライバーの教育をお願いしたいと思います。段差の少ない車道の一部を自転車の走行空間として確保していくことが必要です。免許証保有者に対する徹底した教育は可能であり、免許証を持たない歩行者や自転車利用者を教育することは不可能に近いということに着目していただきたいと思います。自転車の走行空間を阻害している最大の障害は路上駐車で、現在の路上駐車の取り締まりはあまりに中途半端で、見つからなければ良いという風潮を助長しています。都市の中心市街地や住宅地・商業地域においては、歩道を拡幅して駐車場と荷捌き場を設け、バスレーンを昼間の12時間以上確保し、バス渋滞をなくすことで定時運行を可能にして速度差の小さい自転車と共用の走行空間とすることが可能です。この場合、バスのプロドライバーの教育だけで、子どもを同乗させる自転車の安全は飛躍的に高めることが可能です。

また、道交法第53条を改正し、片手運転を助長する条文を削除し、この法を根拠に自転車にも方向指示器と前後のランプを装備することを義務づけるべきです。53条を励行している警察官がいない現実を、子どもたちはよく知っており、交通安全教室などで手信号を習っても、守っていないおとなや警察官に不信感を抱くだけです。防犯登録も、現行法で所有者のみの責務となっているものを販売する者にも義務化し、同時に防犯目的にとどまらず、自転車基本法によって放置自転車対策を進める自治体にも電子データとして共有させる仕組みが必要です。