

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた 調査検討報告

平成21年3月

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会
財団法人日本自転車普及協会



この調査事業は、競輪の補助金を受けて実施いたしました。

<http://ringring-keirin.jp>

はじめに

自転車は、近距離交通手段として広く日常生活に密着した乗り物であり、近年は地球温暖化問題がクローズアップされる中、環境に優しい乗り物として注目を集めている。

また、健康志向が強まる中、手軽な運動手段として通勤の際に利用されるほか、スポーツ面やファッション面での関心が高まっている。さらには、自転車の走行空間整備に動きが見られるなど、自転車に対する社会の期待は高まりつつある。

他方、道路交通法改正に伴う法運用の議論を発端として、自転車の幼児複数同乗に関する議論なども行われ、自転車の安全性はもちろん、安全な運転についての社会の要請も強くなってきている。もとより自転車については、道路交通法の規制の下、同法の求める規格・基準を満たすとともに、同法に沿った利用（交通ルール）が前提となるものの、幼児の複数同乗の議論に見られるように、自転車を巡る法制度や開発体制が様々な社会的ニーズを抱える利用者から見て、十分なものとなっていない可能性がある。

このため、自転車利用者の視点に立ち、多様なニーズの発掘を行い、今後の自転車開発の方向性や法制度の在り方、道路をはじめとする利用環境の在り方について明らかにする作業が求められている。このような認識の下、これからの自転車とその利用環境のあり方について、有識者からなる委員会を組織し、さまざまな自転車利用者の多用な意見を綿密に調査し、利用者のニーズに応じた自転車開発や規格・基準の策定等に寄与することを目指して、議論を行った。本報告書は、その調査の分析と、得られた知見を含めた委員の議論から、今後の課題及び執るべき施策の方向について提言をとりまとめたものである。

ヒアリング調査の対象者が71名、試乗モニターが70名、サイト・モニターが61名となり、全体的にモニターの数が少ない印象を受けるかもしれないが、ヒアリングにはおおむね2時間、試乗には1時間半以上、サイトの設問に答えるために各試作車の説明に目を通すだけで約40分を要しているところから、子育て中の多忙な母親をこれだけ多く長時間拘束できたことは幸運に恵まれたと言って過言ではない。

調査にあたっては関係各機関、団体、企業の多大なご協力を賜った。深く感謝の意を表するものである。

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会
座長 屋井鉄雄

■ 「利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会」名簿

荒砥 悦子 消費生活アドバイザー

木村 晶子 (株)主婦の友社「Como」編集部・前編集長

古倉 宗治 (株)住信総合研究所研究理事

鈴木 美緒 東京工業大学総合理工学研究科博士後期課程

堤 香苗 (株)キャリアマムCEO

羽藤 英二 東京大学大学院工学系研究科
都市工学専攻准教授

兵藤 哲朗 東京海洋大海洋工学部・流通情報工学科教授

(座 長) 屋井 鉄雄 東京工業大学総合理工学研究科
人間環境システム専攻工学博士・教授

横山 克義 元(財)自転車産業振興協会生産技術担当部長

目 次

■ はじめに	3
■ 委員会名簿	5
■ 自転車利用の拡大とニーズの多様化	9
➤ 自転車利用増大の背景	9
自転車大国・日本／急激に増加する「ツーキニスト」／高齢化と自転車利用／	
クルマから自転車へのシフト／道路利用の再配分を／調査の目的／調査の方向	
➤ 利用者ニーズとサプライ側とのギャップ	13
放置問題の呪縛／駐輪ニーズに応える自治体の登場／コンパクトシティの完成	
された道／他のアジア諸国に後れをとるな／先進技術で注目を浴びる日本	
➤ ニーズの把握が拓く自転車の未来	16
議論の進め方について／歩行者自転車の優先通行を／ニーズは潜在化している	
／子育てこそ国家の使命	

第一章「子育て支援を求める母親にどう応えるか」

■ ヒアリングモニター編	21
➤ 子ども乗せ自転車のニーズに関する調査について	21
複雑なルール／地域によってまちまちなルール／ルールと安全の板挟み／「徐	
行」は可能か／「徐行」は何キロ／時か／無理のない交通秩序づくりを／親の	
本音に応える子育て支援を	
➤ 調査対象地域一覧	25
➤ 調査対象の基礎データ	26
➤ ヒアリングへの回答	27
■ 試乗モニター編	31
➤ 幼児2人同乗用自転車試乗会モニター調査について	31
試乗車とモニター／評価方法／全体の印象	

➤ 調査対象の基礎データ	33
➤ 試乗対象車一覧	35
試乗コースについて	36
➤ 設問別傾向分析	37
➤ 試乗車別傾向分析	51
➤ サイトアンケート【参考】	71
■ 【提言】子育て支援を求める母親にどう応えるか	77
● 緊急提言「ゾーン30」に「チャイルド・ストリート」を	80

第二章「高齢社会の健康維持と都市交通の接点」

■ 高齢者向け自転車	83
➤ 高齢者医療の現場から	85
鴛田 典夫氏からのヒアリング	
介護老人保健施設しろかね・医療法人白峰会 理事長	
➤ 高齢者イメージ見直しの必要性	87
溝端光雄氏の指摘	
（財）東京都老人総合研究所	
■ 【提言】高齢化スピードに沿った政策の実現を	90
■ 資料編 目 次	91

自転車利用の拡大とニーズの多様化

1、自転車利用増大の背景

●自転車大国・日本

わが国の自転車保有台数は、(社)自転車協会資料によれば2006年の71,893万台をピークとして、2007年69,583万台と減っている。(財)自転車産業振興協会の自転車統計要覧では、販売店のモニタリング調査から推計して8600万台以上としており、約2000万台の差がある。いずれにせよ、中国、米国に次ぐ保有台数を誇る自転車大国であることに間違いはない。

(財)自転車産業振興協会の資料から販売動向を見ると、年間1000万台もの自転車が市場に流れていながら、年間の増加数が微増、あるいは微減となっている。すなわち新しい自転車の供給量に等しい約1000万台が廃棄されていることがわかる。

最近の傾向としては、シティ車（軽快車）で

は販売価格が3万円以下のものが5割以上を占めるものの、3万円以上は35%から43%と拡大しており、4万円台では平成19年度までの3年間で2倍になっている。スポーツ車でも10万円以上が29%と最も多くなっており、3万円台が減少傾向を見せ、5万円台以上が61%を占めるまでになっている。

さすがに、平成20年暮れからの世界同時不況の波は、自転車業界にも影響を与えたが、自家用車を手放した層が、比較的高価な自転車の購入に向かう傾向も報告されており、自転車が都市内で短距離の自動車交通を代替するツールとして認められ、都市交通の新しいファッションに成長しつつあると思われる。

●急激に増加する「ツーキニスト」

最近の自転車利用のトレンドは「自転車通勤」である。NPO自転車活用推進研究会の理事で

もある疋田智氏の造語「自転車ツーキニスト」が、いまや現代用語として普通に使われるようになった。国勢調査では10年ごとの大規模調査で通勤手段について調査しているが、東京23区だけを見ても1990年に比べ、直近の2000年の調査では30%近い増加傾向を示している。来年2010年の調査ではおそらくさらに増えているものと思われ、エネルギー価格の高騰、地球環境保全意識の高まり、強まる健康志向、そして特に大都市における猛烈なラッシュアワーの敬遠など、さまざまな動機から自転車通勤利用がこの傾向に拍車をかけていると思われる。

●高齢化と自転車利用

また、わが国において急激に進む高齢化が、間接的に自転車利用の増大を促していると思われる。わが国は65歳以上人口が国民の21・5%（平成19年10月）を超える超高齢社会になった。EU諸国の平均が19%といわれているから、すでに世界最高レベルと言って良い。しかも、高齢化率が7%を超えてからその倍の14%に達するまでの所要年数（倍化年数）をみると、フランスが115年、スウェーデンが85年、イギリスが47年、ドイツが40年かかっているのに対し、わが国は70（昭和45）年の7%からわずか24年で14%（94年）に達するという猛スピードぶりである。（平成20年版 高齢社会白書・内閣府）

（財）東京都老人総合研究所の溝端光雄生活環境研究室長によると、社会参加や日常的に身体を動かすこと、頭を使うことの多い高齢者ほど認知症にかかりにくく、長寿であることがわかっている。出歩くための手段としてクルマを運転する高齢者は多い。しかし、反射神経や五

感の衰えによる交通事故が増えることも事実である。であるからといって、高齢者を家に閉じ込めれば、寝たきりが増え、廻り巡って国家財政を破綻させかねないジレンマに陥る。では、クルマを運転することはやめた高齢者の交通手段とはなんだろう。

●クルマから自転車へのシフト

自由学園最高学部長で千葉大学の鈴木春男名誉教授が1996年に国際交通安全学会誌（9月号）に寄せた論文「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」によると、運転しなくなった高齢者の64・4%が代替手段として「自転車」を選んでいる。二位の「電車」が45・8%、三位の「家族が運転する車」が32・2%であるから、圧倒的な一位である。

自転車の利用は、高齢化の進展と平仄を一にしていると言って間違いではないだろう。高齢化の波が早く押し寄せてきた欧州各国は、歩行者、自転車利用者、ドライバーの高齢化によって引き起こされる交通問題に対処するため、80年代後半から街づくりや道路整備、交通規制などに取り組んできた。この点、わが国ではあまりに急激な高齢化現象のために、準備する時間がなかった。実際には心の準備ができないうちに高齢化が押し寄せ、年金や医療の対応に見られるように、政策の切り替えができないまま、世界最高レベルの高齢化に向かって社会全体が驀進している。

●道路利用の再配分を

高齢社会では、年寄りが気軽に歩ける環境を整備することが必要になる。でなければ、医療費の増大で社会全体が崩壊しかねない。欧米

で、90年代初頭に自転車・歩行者に関する政策の強化が提案されたとき、各国政府は交通事故や渋滞、大気汚染などの改善という目的の次に「健康増進による医療費の削減」を掲げたのは当然のことである。

出歩ける環境を用意することが高齢社会では大切である。最近では電動車椅子、いわゆるシニアカーが増えてきた。既に50万台を越えるシニアカーが街を行き来しているが、溝端室長によると、歩けないのでシニアカーを使う人よりも、お出かけの足としての利用者のほうがはるかに多いとのことである。

シニアカーでゲートボールに行く、公園に散歩に行く、病院や買い物に行くという使い方が一般化しつつある。時速6キロメートルに制限されているシニアカーや、少子化時代にはますます

必要なことは道路の使い方を、時代の要請に沿って見直すことである。

●調査の目的

本調査は、自転車の持つ優れた機能を、これまでより一層、社会の役に立てることができるよう、利用者のニーズに着目して行われたものである。自転車は、(1) 近距離交通手段として広く日常生活に密着した乗り物であること、(2) 地球温暖化問題がクローズアップされる中、環境に優しい乗り物として注目を集めていること、(3) 健康志向が強まる中、手軽な運動手段として通勤の際に利用されるほか、スポーツ面やファッション面での関心が高まっていることなどから、活用はますます拡大されて

いくものと思われる。

しかし、現状では走行空間が確保されていないため、安全に利用することができない、保管場所が利用しやすい場所に十分に用意されていないなど活用を妨げる要素もあり、交通ルールが利用者に必ずしも周知されていないこともあって、歩行者や他の交通にとって迷



ます存在を尊重すべき乳幼児を乗せたベビーカーなど、歩道に行くのは歩行者だけではない時代が到来しているのである。

これまでのように、クルマからの脅威を回避するために、狭い歩道に歩行者、車椅子、ベビーカー、そして自転車を押し込め、無理矢理共存させるやり方には限界が来ている。

惑な存在になっている場合がある。

世界的な環境保全意識の向上や、エネルギー価格の高騰といった大きな時代の流れを背景にして、最近、我が国でもモデル的に自転車走行空間の整備とネットワーク化を目指す動きが見られ、健康ブームもあいまって自転車利用者が増加する傾向にある。10年ごとに行われ

る国勢調査の大規模調査によれば、東京区部では1990年に比べて2000年には通勤者の絶対数が約4万人減少する中で、自転車通勤者は約11万人増加している。通勤状況調査を含む2010年の大規模調査では、おそらくこの傾向がさらに進んでいると予測される。

本調査は、こうした自転車に対する社会の期待が高まりつつあるところから、自転車利用者の視点に立ち、多様なニーズの発掘を行い、今後の自転車開発の方向性や法制度の在り方、道路をはじめとする利用環境の在り方について明らかにするとともに、利用者のニーズに応じた自転車開発や規格・基準の策定等の一助とすることを目的として行われたものである。

●調査の方向

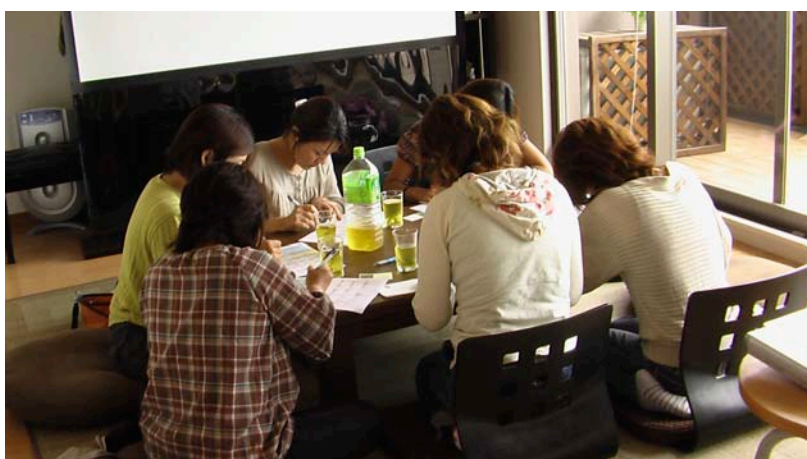
都市交通における自転車の有用性が再認識されつつある一方で、道路交通法改正に伴う法運用の議論を発端として、自転車の幼児複数同乗に関する議論などが高まりを見せている。

もとより自転車については、道路交通法の規制の下、同法の求める規格・基準を満たすとともに、同法に沿った利用（交通ルール）が前提となるものの、幼児の複数同乗の議論に見られるように、自転車を巡る法制度や開発体制が様々な社会的ニーズを抱える利用者から見てわかりにくく、法令遵守が履行されにくい部分の残ることも否定できない。

本調査では、

- 1) 喫緊の課題となっている幼児複数同乗可能な自転車の開発のためのニーズ調査、
- 2) 高齢社会を迎えたわが国にとって重要な高齢者向け自転車の開発のためのニーズ調査、
- 3) 現在、ほぼ独占的に自動車（主にトラックなど）が担っている流通輸送部門における自転車活用の可能性検討のためのニーズ調査—についての研究の3分野に、段階的に取り組むこととした。その後、検討を進めた結果、(3)については別途に研究会を設置して取り組むこととなった。

大阪でのヒアリング／グループディスカッションの様子



2、利用者ニーズとサプライ側とのギャップ

●放置問題の呪縛

これまで、自転車問題について議論されてきたのは、多くが駅前などへの「放置自転車」問題であった。駅利用者や、松葉杖、車椅子、ベビーカーなどの交通弱者はもちろん、万の際の救急車や消防車の活動にも支障をきたすものとして毛嫌いされ、自治体の自転車対策の大半は放置自転車撤去である。

放置自転車問題に悩む自治体は、平成4年に「全国自転車問題自治体連絡協議会」を組織し、当時全国で80万台を越えるとされていた放置問題の解消を目指し、200近い自治体が連携協力して、国に支援や法整備などを求める活動を開始した。内閣府の平成19年版放置自転車等実態調査報告書によると、放置数は1981年の約98万8千台がピークだったが、2007年には約33万台にまで減少した。駅周辺における自転車駐車場の設置状況をみると、81年には約133万4千台分であったものが、平成19年8月末には約437万7千台分の自転車駐車可能台数となっている。これには平成6年のいわゆる自転車基本法改正が寄与したものと思われるが、次のステップとして、地球環境問題への対応を視野において、自転車を都市交通体系における有効な交通手段とする目標についてはさしたる進展は見られない。

「単に放置自転車の解消活動にとどまることなく、わが国における自転車交通の社会基盤の整備をはかり、『21世紀の交通の主役』として

自転車が活用」されるように努力することが謳われているが、放置問題の解決を進展させると見られている鉄道事業者の協力について、自転車基本法などに明確な規定を盛り込むという全自連の当初の目的が達成されていないこともあって、自転車活用に軸足を移すことができないのが現状である。

●駐輪ニーズに応える自治体の登場

自転車利用者側のニーズは、事故への不安、走行空間整備についての関心が高く、自治体と利用者の関心の方向には大きなギャップがあることがわかる。

自転車を巡るさまざまな問題のいくつかは、こうした市民側の潜在化しているものを含むニーズと、行政側の関心や施策の優先度とのミスマッチから生まれている。たとえば、駅前に放置された自転車が迷惑であることは論を待たないが、そこに駐めたいという市民のニーズがあることもまた言うまでもない。江戸川区が葛西駅前の広場地下に大規模な機械式駐輪場を建設したが、地価が高く、用地確保が困難な都市部で、通行の邪魔をせずに駐輪するという背反した市民のニーズに応えた好例と言えるだろう。

自転車のデザインについても、矛盾した要求の狭間で開発側、行政側は方向を決めかねているように思える。これまで、どちらかというクルマ主体の交通だけを考えてきた傾向があるが、近年、都市に住む若者を中心にクルマ離

れが進む状況が生まれ、2008年後半には世界不況の波が、隆盛を誇ってきた自動車業界を直撃したことによって、クルマ以外の交通にスポットライトが当たるようになった。

●コンパクトシティの完成された道

なかでも自転車は、都市交通の一翼を担う可能性のあるものとして見直され、その以前から続いていた自転車ブームとの相乗効果によって、政府や自治体が政策テーマのひとつとして取り上げるまでになった。長い間、モータリゼーションの陰で忘れられてきた自転車のルネサンスが始まったと言えるのかもしれない。21世紀に入って、映画、小説、漫画などで昭和30年代ブームが起きたが、当時、道路交通の主役であった自転車の復権は、こうした風潮とまったく無縁ではない。オーバースペック時代の反省が、かつての古き良き時代へのノスタルジーをかき立てる要因となっており、最新のテクノロジーとノウハウを盛り込んだシンプルかつ高級な自転車が人気となっている。

特に道路整備については、欧米各国が先んじて整備思想に新たなコンセプトを持ち込み、わが国にも少なからぬ影響を与え始めている。欧州では、早くから到来した高齢化に対応するため、歩いて暮らせるコンパクトシティ構想が推進されている。

一方、多様な都市交通システムの開発においてはやや欧州に遅れをとった米国でも、自動車だけのものと思われがちな道路を、歩行者や自転車にも優しいものにしようと訴える、「Compete Street」（完成された道）運動が広がりを見せている。

道路整備について多くを米国から学んだわが国と同様、本家の米国でも歩道や自転車用レ

ーンが未整備な地域が多く、交通量の多い道路では弱者優先がないがしろにされてきた。ところが、いまや、米国において天然資源保護協議会（NRDC）、全米退職者協会（AARP：3,800万人の高齢者で組織されている団体）、さまざまなレベルのサイクリング団体などの市民団体が「National Complete Streets Coalition（全米完成された道同盟）」を組織するまでになった。この団体は政策実現のために積極的なロビー活動を展開しており、既に14州と40の大都市圏・市・郡で、歩道・自転車レーン・車道を有した「完成された道」を実現している。2008年初めに、アイオワ州選出のトム・ハーキン上院議員とカリフォルニア州選出のドリス・マツイ下院議員がそれぞれ、全米で適用される「完成された道」法案を連邦議会に提出している。

●他のアジア諸国に後れをとるな

これまで米国型のクルマ社会を目指してきた隣国・韓国においても、2008年11月に首都ソウル市の自転車交通分担率を、現在の1.2%から10年で10%にまで引き上げる「計画」を発表し、得意の「集中と選択」方式を採用して、翌12月にはバス停留所前にシャワー施設付き駐輪場や、コミュニティ自転車システムをスタートさせている。特に注目すべきは2012年までにソウル市だけで207kmの自転車専用道を建設するとしていることだ。

わが国でも2008年に全国98カ所で自転車モデル道計画がスタートしたが、目標の総延長は平成21年度末で自転車道・自転車レーンの合計が111kmである。しかも、地方によっては未だに歩道上に自転車通行部分を造って、モデル道と称するところもある。地元の

理解、予算の壁など、さまざまな要因で計画はなかなか進展しない。現実には目標年の1月時点で自転車道は4・2 km、自転車レーンは3・4 kmが整備されたにとどまっている。

ただ、これは日本特有の完全主義に負うところが大きく、急激に進む高齢化対応を含め、着々と地道に進んでいくと期待したい。

高齢化に加えて、世界的な原油生産量の減少が新たな課題を生じさせている。わが国は戦後一貫して自動車が便利な街づくり、自動車がなければ暮らせない街づくりを続けてきた。現在の繁栄はその結果であるとも言える。

しかし、原油以外のエネルギーの安定供給や使い勝手の悪さなどの制約から、移動手段のエネルギーの主役はやはり石油の時代が続いている。わが国は原油供給不足という重圧に耐える環境にはない。徒歩や自転車で移動することが安全で快適な道路が十分に整備されていれば、自動車の分担率を簡単に数十%減らすことができるはずである。

●先進技術で注目を浴びる日本

環境学者として名高いレスター・ブラウンはこう言っている。「自転車には魅力的な点が多い。交通渋滞は緩和され、大気汚染は少なくなり、肥満も減る。気候を乱す二酸化炭素も排出しないし、舗装する面積も少なくて済む。そしてその価格は、自動車を買えない数十億の人々にも手の届く範囲にある。また短距離の移動に車ではなく自転車を使うことほど、効果的に炭素排出量を減らす方法はあまりない。自転車は、工学的に見て驚くほど効率が良いのだ。金属とゴムでできた約10キロの製品を買えば、個人の移動能力は3倍に跳ね上がる。私の自転車なら、ジャガイモ1個を食べたエネルギーで優に

11キロは移動できるだろう。一方自動車は、1人の人間を運ぶために少なくとも1トンの物質が必要で、極めて効率が悪い。(中略)多くの都市で、自転車がさまざまな用途に活用されるようになってきた。米国は現在、人口5万人以上の地域を管轄する警察署の約75%が毎日のパトロールに自転車を利用している。自転車による配達サービスは、世界中の大都市で普及している。小さい荷物を届けるには車より速く、コストもかからないという単純な理由からだ。自転車の潜在能力を活かす上で重要なのは、自転車に優しい交通システムを構築すること、つまり自転車専用道を造り、さらに車道には自転車用レーンを設けることだ。」

レスター・ブラウンはさらに、わが国における自転車利用を次のように評価している。「日本も、自転車利用と電車通勤を結びつけるために関係者が一丸となって取り組んできた。駅に駐輪場を設置して、自転車利用者が電車で通勤しやすいようにしたのだ。日本では、電車通勤のために駅まで自転車を利用する人の数があまりにも多くなったため、立体駐車場ならぬ立体駐輪場を設置した駅もある。」

確かに世界に類例のない機械式地下駐輪場を持つ国はわが国において他にないだろう。残念なことにそれ以外に、利用者の安全や利便を考える施策がまだ実行されていない事実を、ブラウン博士は知らないようだ。

3, ニーズの把握が拓く自転車の未来

●議論の進め方について

本委員会は当初、まず、喫緊の課題となっている幼児複数同乗可能な自転車の開発に向けた背景調査として、子どものいる母親の生の声を集め、アンケートなどでは抽出することが難しい「実感」に基づく実情把握を行う調査事業、次に、高齢社会を迎えたわが国にとって重要な高齢者向け自転車の開発に寄与する有識者からの情報提供、さらにはこれからの自転車の製品ニーズに関する意見交換会を開催し、自転車を取り巻く所要の法制度及び利用環境整備等について整理したうえ、必要に応じて関係機関への提言を行うことを予定していた。

しかしながら、第一の幼児複数同乗可能な自転車については、交通規制を担当する警察庁の「幼児2人同乗用自転車」検討委員会、新たな自転車の開発を担当する財団法人自転車産業振興協会の「安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車開発委員会」も精力的に研究と議論を進め、試作品の製作をすすめており、利用者のニーズを把握した上で、開発計画を進める方向で進めることができなくなった。

子ども乗せ自転車についての方向を示すことは、日々、子どもたちを乗せて走っている母親にとって喫緊の課題であり、猶予できることではないが、根本に及ぶ議論が尽くせないままに対処療法的に対策を講じ、拙速に過ぎることは将来に禍根を残す可能性がある。本調査の結果を今後の施策に活用することを望みたい。

第二の高齢者向け自転車、及び第三の今後の自転車政策に関する調査及び提言については本調査報告書の二部にまとめられている。

●歩行者自転車の優先通行を

わが国は世界に冠たる自転車大国である。同時に、世界有数の自動車大国でもあり、長い間、歩行者や自転車の通行について、真剣に議論されることはなかった。

前段に述べたように、エネルギー高騰、高齢化、健康志向、地球規模の環境問題などの社会的制約を乗り越えるための手段として、自転車はその可能性が見直されつつある。自転車は、それ自体ではなんの役にも立たない。走る空間と利用目的があって、はじめて都市交通の有力な手段になりうるのである。

では、実際に誰が自転車を活用したがついてるのだろうか。そのニーズを探る前に、注目すべき、そしてわかりやすい海外の事例に触れておこう。

2007年の夏以来、花の都・パリが「自転車の街」に変わった。「ヴェリブ」というレンタル自転車が、街中を埋め尽くす勢いである。放置自転車を流用したちゃちなものではなく、GPS、コンピュータ内蔵の三段変速ギア付きの頑丈なものが既に2万台以上配備され、駅や公共施設などで自由に借り出し返却ができる24時間稼働の無人専用スタンドが1400箇所以上できている。市内では300メートル以内に必ずヴェリブ格納スタンドがあり、市民

は地下鉄やバスの拠点を移動するのに、ひよいと借りて、次のスタンドで返却しながら、街中を回遊できる。最初の30分は無料、1時間まで1ユーロ（約166円）、ワンコインと格安だが、30分ごとに返却する手間を惜しまなければ一日中無料で使うことができる。半年で延べ20万台の貸し出しが目標だったが、最初の一年間で延べ2700万アクセスを記録するという大成功をおさめた。

●ニーズは潜在化している

パリの市の人口は約217万人、ほぼ名古屋市に匹敵する規模である。パリと言えば慢性的な交通渋滞が連想されるほどのクルマ社会である。自転車の交通分担率はヴェリブ以前で約4・5%、ヴェリブ後でも5%そこそこと言われている。つまり、パリ市民にはヴェリブを待望するようなニーズはないのである。

ところが、いざヴェリブがスタートすると、昼休みに少し離れたレストランへ出かける、仕事先に乗っていく、買い物やデートにも使われるなど、さまざまな利用が生み出された。12年かけて400kmを超える自転車走行空間を整備したおかげで、パリの街は自転車で移動することが安全で快適になっていたのである。その結果、クルマで出かけるよりも地下鉄やバス、そして自転車を活用した方が便利で安全で、しかも経済的であることが市民に浸透し始めている。自転車が便利だとなると、ヴェリブのような共用自転車に飽き足らない人々は、パーソナルな高級自転車を購入するようになり、観光客も自転車で市内観光する場合には、いちいち返却しなくてすむ観光用レンタル自転車を借りようになる。自転車店も観光用レンタル自転車店も、ヴェリブが始まる前は客を奪われ

るとして猛烈な抵抗運動を展開したと報じられているが、いまや、ヴェリブはそうした新たな需要まで喚起したことがわかっている。

パリ市民に、ヴェリブが登場する前に「ヴェリブが欲しいですか？」と聞いても、ニーズは顕在化しなかったのである。しかし、ニーズは間違いなく存在し、具現化すれば圧倒的な歓迎で受け入れられたのである。

まったく同じことが、社会環境の異なるわが国で起きると主張するつもりはない。遠い異国で起きた事実から教訓を得るとしたら、潜在的なニーズを捉える作業が、いままさに求められているということである。

●子育てこそ国家の使命

幼児を乗せて街を行く母親たちのニーズがどこにあるのか、アンケートやおおりいっぺんの調査では入口にすら到達できない。子育て中の母親は猛烈に忙しいのである。インターネットの調査ですら、答える時間がないほどである。自分や自転車に乗る子どもたちは、道路のどこを通行すべきかを聞けば「歩道」と答えるしかない状況におかれている。幼児を臨時託児所で預かって、ヒアリングとディスカッションを経て、はじめて「実は安全に通行できるなら、段差のない車道を走りたい」と本音がみえてくる。それでも、多くの母親は、車道は危なくてとても走れない、クルマの通行を邪魔すれば肩身が狭い、と思い込んでいる。

わが国はいつのまにこのような苛烈な子育て環境にしまったのだろうか。少子化現象がさまざまに議論されているが、卑近な環境においてさえ子どもを持つことのリスクが顕在化している限り、少子化傾向に歯止めをかけることは難しく、わが国全体の国力の低下は避け

がたい。

今を生きる私たちにできることは、潜在化している真のニーズを丹念に慎重に発掘し、長期的な視野に立ってニーズに応える施策を実現していくことである。

自転車を取り巻く状況は大きな転換期にさしかかっている。

この転換期に国民のニーズを先取りする施策を打ち出すことこそ、自転車愛好家の底辺の拡大を図り、自転車競技の頂点とも言うべき「競輪」ファンの拡大にもつながる道であると考ええる。



小平市でお母さんたちが乗ってきた自転車

第一章「子育て支援を求める母親にどう応えるか」

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討報告（１）

ヒアリングモニター編

全国10カ所において、6歳未満の子どものいる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。

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③ソフト面での対策の必要性の3点を求めている。

子ども乗せ自転車のニーズに関する調査について

●複雑なルール

そもそも二輪の自転車に複数の人間が乗ることは法律違反である。法律で禁じているのは、自転車が車両の一種であり、本来の座席数を超えて乗車することが危険であるからである。

乗車定員はそれぞれの自転車の型式によって定められるべきものだが、我が国の場合には自転車は車両でありながら、統一された規定が無く、道路交通法第57条第2項に基づき、都道府県公安委員会規則において制限が定められている。したがって、座席が複数の自転車、たとえばタンDEM自転車は長野県と兵庫県では公安委員会規則によって走行が認められて

いるが、それ以外の地域では指定された観光地など特定地域でのみ認められており、一般には許されていない。兵庫県では、目の不自由な人などにも自転車での移動や楽しみを享受することを可能にするため、平成20年7月1日「兵庫県道路交通法施行細則」の一部改正により、二輪のタンデム自転車の公道走行が許された。規則改正の目的は視覚障害者への福祉目的だが、タンデム車を乗りこなすには健常者同士の乗車での訓練が必須なため、結果として誰でもが二輪の自転車であっても座席とハンドル、ペダルが二人分あるタンデム車を走行させることが可能となっている。

●地域によってまちまちなルール

三輪あるいは四輪の自転車であれば、座席数が複数の自転車で公道を走行できる自治体は少なくない。三輪自転車の複数同乗を認めている自治体は、平成21年1月現在、山形県、福島県、東京都、神奈川県、新潟県、長野県、静岡県、愛知県、大阪府、山口県であり、四輪自転車であっても公道は走行できないルールを持っているのは千葉県、広島県、愛媛県、福岡県、長崎県の4県のみである。

自治体によって対応が異なるのは、最近まで複数同乗を前提とした自転車が公道上を走行する必要がなかったが、1997年の気候変動枠組条約締約国会議第三回会合（COP3）が開催された折、環境にやさしい乗り物としてドイツから輸入されて話題となったベロタクシーの導入にあわせ、各自治体が三輪であれば座席数の乗車を認める、あるいは認めないルールを設けないという対応をとったためと考えられる。

●ルールと安全の板挟み

いずれにしても、これらの自転車は、内閣府令に定める「普通自転車」ではないため、歩道の通行は認められていない。あくまで軽車両として車道の最左端を通行するものである。

本報告書で取り上げているのは、普通自転車として歩道通行が認められている自転車であって、主に母親が幼児を複数人乗車させているものである。

まず、16歳以上の運転者が、6歳未満の幼児を一名、幼児用座席に乗車させるか運転者が背負う場合は、道路交通法と各公安委員会規則で認められている。加えて、もうひとりの幼児を運転者が背負う場合を認めている場合と、これを禁止する場合がある。いずれの場合も乗車させる幼児を自転車のどこに乗せるかについては規定がない。

欧州の例を見ると、幼児を背負うか、後部座席に乗車させる、あるいは自転車のフレーム上部に座席を取り付けて乗車させる場合【写真】が見受けられ、ハンドル部分に座席を設けて幼児を乗せるのはきわめてまれである。自転車を車両と考えれば、最も重要な操舵部分に荷重をかけることの危険は言うまでもない。ハンドル操作を危うくする装置については見直しが必要ではないだろうか。



交通統計(平成19年版)によれば、2007年には6歳未満の幼児が自転車同乗中に1800名以上死傷している。常に確実なハンドル操作ができる状態にしておけば、犠牲者は減少させることができるはずである。ヘルメットなどの着用を推進することは大切だが、死亡しなければ良い、あるいは怪我が小さければ良いというものではない。いかに事故を未然に防ぐかについて、メーカー、利用者をはじめ関係各層に対して官民を挙げた積極的な働きかけを行う必要を強調したい。

●「徐行」は可能か

1991年に主婦の友社の母親向け雑誌「C o m o」との共同開発により丸石自転車が国内初の子ども乗せ専用自転車として発売した「ふらっかーずC o m o」は、ハンドルの軸受け部分に荷重がかかるよう設計して、この問題にひとつの解決を提示し、今日までこの分野でのベストセラーを記録している。ただし、ハンドル中央部の座席に乗車している幼児が予期せぬ動きをしたときには、大きくふらつく場合があり、安全性は高まったとはいえ、安心して幼児を同乗させるところにまでは達していない。

また、子ども乗せ自転車の単体としての安全性が高まったとしても、当該自転車が普通自転車として歩道を通行する場合は、道路交通法によって「徐行」が義務づけられている。

自転車の「徐行」については、道路交通法第二条に「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行すること」と定義づけられているが、「直ちに」が何メートルであるのかは明記されていない。

●「徐行」は何キロ／時か

自動車の場合には、運転免許更新講習などで、徐行について具体的にブレーキを踏んでから1メートル以内で停止できる速度とか、おおむね時速10キロメートル程度と教えているが、歩道を歩いている歩行者の速度がせいぜい4から5キロメートル／時と考えられるところから、同じ場所を通る自転車が自動車と同じ要件とは考えにくい。

歴史的には、1978年に参議院地方行政委員会において、当時の警察庁交通局交通企画課長・鈴木良一氏が答弁した「時速四、五キロぐらいのことであろうと思いますが、すぐとまれる速度」というのがこれまでの公式な目安と考えられる。2007年に警察庁が開催した「自転車の安全な通行方法に関する検討懇談会」の第二回会合の資料1「自転車の通行ルール等に関する教則見直し検討資料」の8ページには「※「徐行」や「直ちに徐行に移ることのできる速度」の目安については、自転車走行実験の結果を踏まえ検討」とされており、最終報告書には「「徐行」の速度の目安は「ふらつかない程度に走行できる最も遅い速度」とすることが適当」と記載され、安定的に走行できる最も遅い速度の平均速度は時速約7.5キロとしている。これが自転車の徐行の定義と考えて良いだろう。

●無理のない交通秩序づくりを

つまり、幼児を乗せた母親に、歩道を時速7.5キロ以下で走ることが求められているのである。実際には不可能とは言わないが、およそ現実離れした想定と言わざるを得ない。教則でどのように方針を示したとしても、子どもを

自転車に乗せて歩道を疾走することを、多くの母親たちはやめようとはしない。ひとことで言う「やむを得ない」だが、その背景には、子育て環境の苛烈な現状があることを忘れてはならない。少子化は、理由無しに起きている現象ではないのである。

少子化対策として莫大な予算（平成19年度当初1兆6745億円）が計上され、さまざまな施策が実施されているが、ベビーカーを押して街に出て、自転車やクルマに脅かされる環境を放置したままでは、実感としての「子育て支援」は感じにくい。ドイツをはじめとする欧州各国で始まっている「子ども通り施策」（いわゆる『おんも』を取り戻すため、住宅地などでクルマの通行を禁止するか、徐行を義務づける）といった政策が検討されるべきだろう。

●親の本音に応える子育て支援を

さらに喫緊の課題は、子どもたちを伴っての移動問題である。

地球環境問題を無視すれば、クルマでの移動がベストである。ただ、現実にはガソリン代は高く、クルマの維持費も年間平均60万円が相場となり、目的地の保育園や幼稚園に駐車場はない。母親として、子どもたちの時代に少しでも良い環境を残したいと願うから、排気ガスを敬遠するのも当然なのである。現代のわが国では、選択肢は一つしかない。自転車である。母親たちの本音に耳を傾けてみよう。

調査は、主に6歳未満の子どものいる母親を少人数集め、子どもたちを臨時一時保育に預かって聞き取り調査を行った。1回の調査に要した時間は平均2時間強に及び、簡単な基礎データ収集のためのアンケート記入に10分間、個別の質問に30分間、共通の関心事に30分、

さらに欧州の母親たちが使っているベビーカー自転車などの情報提供を行い、その後、参加者同士のフリーディスカッションに20分を配分するよう意図して進行した。

調査地点と調査対象は次ページの表のとおり、東京都山の手、下町、北部と三多摩地域、神奈川県、埼玉県の中核都市、関西の大阪、京都、北海道札幌市、及び四国地方・愛媛県松山市の10カ所で行い、合計71名から実態に即した生々しい実感を聞き取ることができた。



さいたま市でのグループ・ディスカッションの様様

●調査対象地域一覧

	調査地域	調査地点	調査日	対象
1	東京都世田谷区	ひまわり保育園 東京都世田谷区下馬 6-15-13 SSビル2F	5月9日	7名
2	埼玉県さいたま市	レンタルスペース・ホーリィ さい たま市浦和区東仲町1-23	5月27日	6名
3	神奈川県海老名市	コアロード海老名V（ファイブ）エン トランス2F 集会場 海老名市中新田1 -2	5月31日	8名
4	東京都小平市	三浦様宅 東京都小平市上水本町 1-7-11（西武線鷹の台駅徒歩8分）	6月2日	8名
5	大阪府大阪市城東区	ロイヤルアーク城東野江601号 大 阪市城東区成育2-5-25	6月6日	6名
6	京都府京都市左京区	京都市修学院児童館 京都市左京区一 乗寺燈籠本町26	6月17日	7名
7	東京都豊島区	社会福祉法人若草保育園：豊島区南大 塚1-10-3 & 区民ひろば南大塚 豊 島区南大塚2-36-1	6月24日	10名
8	東京都江東区	社会福祉法人ひまわり福祉会 ひまわ りキッズガーデン東雲 東京都江東区 東雲1-9-18-203	6月25日	5名
9	北海道札幌市北区	札幌エルプラザ 北海道札幌市北区北8 条西3丁目28番	7月8日	8名
10	愛媛県松山市	門脇邸 愛媛県松山市清住2丁目1206	7月14日	6名

調査対象の基礎データ

◆年齢層：

20 歳代	30 歳代	40 歳代
11 名	54 名	6 名
15%	76%	8%

◆子どもの数：

1 人	2 人	3 人	4 人
7 名	42 名	20 名	2 名
10%	59%	28%	3%

◆住居の形態：

一戸建	46%	持家	27	38%
		借家	6	8%
共同住宅	54%	持家	19	27%
		借家	19	27%

都市部と郊外地域に分けると、都市部ではマンション・公団などの借家の割合が高く、郊外地域では一戸建て持ち家が半分以上となった。

◆都市部（札幌・江東・豊島・世田谷・大阪）

一戸建	30%	持家	8	22%
		借家	3	8%
共同住宅	70%	持家	14	39%
		借家	11	31%

◆郊外（さいたま・小平・海老名・京都・松山）

一戸建	63%	持家	19	54%
		借家	3	9%
共同住宅	37%	持家	5	14%
		借家	8	23%

ヒアリング項目（13）「安全なものであれば購入するか」との問いに「YES」と答えた者の50%は一戸建て持ち家に居住しており、

子ども乗せ専用自転車を家に置くことができる環境がある場合に積極的に求める傾向がある。そのため、家や玄関に余裕のない場合には、ヒアリング項目（1）でほぼ全員が「子どもを自転車に乗せることを危険と考えている」にもかかわらず、欲しくとも環境が許さないため「安くても買わない」と答えていると考えられる。

◆クルマの有無：

都市部	51%	有り	22	61%
		無し	14	39%
郊外地域	49%	有り	31	89%
		無し	4	11%

自家用車の所有率は75%、特に郊外地域では89%に達する。しかし、1人を除いて日常の移動は自転車と答えている。

◆電動アシスト付き

都市部	有り	7	19%
	無し	29	81%
郊外地域	有り	2	6%
	無し	33	94%

◆変速装置付き

都市部	有り	23	64%
	無し	13	36%
郊外地域	有り	20	63%
	無し	12	38%

◆ふらっかーずタイプ

ふらっかーずタイプは都市16台 郊外13台と都市部の方が多い。

ヒアリングへの回答

(1) 自転車に子どもを乗せることは危険だと思うか？：

YES	96%	都市部	36	100%
		郊外地域	32	91%
NO	4%	都市部	0	0%
		郊外地域	3	9%

都市部では全員が危険だと答えた。

(2) 前のハンドル部分にある子ども用座席は安全だと思うか？：

YES	10%	子ども1人	5	7%
		子ども2人	2	3%
NO	90%			

安全と答えた母親の自転車はいわゆるふたっかータイプである。

(3) 後ろの荷台部分にある子ども用座席は安全だと思うか？：

YES	1	1%
NO	70	99%

安全と答えたのは世田谷区に住む20歳代の子ども1人がいる母親で、問(1)に対しては「危険だと思う」と答えている。高価なヘッドガード付き最新型座席を購入したばかりであった。

(4) こぎ出しの時や停止しようとする低速時にふらつかないで安全に運転できるか？：

YES	0	0%
NO	71	100%

多くの母親は聞かれたとき質問の意味が理解できない。状況を説明すると「危険であることは当然であり、考えてみるまでもない(意識

したことはない)」と答えている。

他の質問に対する場合でも、「危ないけれど他にどうしようもないので意識しないようにしている」としている。

(5) 歩道をふらつかずに徐行できるか？：

YES	0	0%
NO	71	100%

通常は全員が自転車で歩道を通行すると答えている。歩道が歩行者でいっぱいの時や走りにくい(看板や駐車、ゴミの日)場合に車道に出て、クルマが少なければそのまま走ると答えているが、その危険性に対する認識は、問者がなぜ危ないかを説明すると驚く母親がほとんどという程度に低い。

また、この問いについては、全員が質問の意味を当初、理解できなかった。歩道上での自転車は「徐行」が義務づけられていることを知っていた母親は皆無であった。改正道交法で、歩道通行が禁止されたと思っていたものと、子どもと高齢者、そして子ども乗せ自転車(13歳未満を乗せているのであるから)は歩道走行できるようになったと思っているものがほぼ半数ずついた。説明した上で聞いたところ、早足程度で自転車を運転することは危険なので、安定させるためある程度のスピードに早く達するよう頑張る、との答えが圧倒的であった。ちなみにこれまで「3人乗り」や「徐行違反」で注意を受けた経験のある(何か言われたが意味がわからなかったというものを含む)ものはいなかった。

(6) 子どもを前に乗せている場合、前方は見

やすいか？：

YES	4	6%
NO	67	94%

前に乗せている子どもが3歳前後になると前方が見にくくなる、と答えている。ヘルメットをかぶせると見えなくなるので、前の子にはかぶせないと答えた母親が複数名いた。

(7) 子どもを乗せても一人で乗るときと同じように運転しやすいか？：

YES	3	4%
NO	68	96%

YESと答えたのは全員、松山市の母親である。理由は定かでない。

(8) 子どもを乗せたままでスタンドは楽に立てられるか？：

YES	1	1%
NO	70	99%

多くの場合、後部座席の子どもが年長であり、母親が自転車を支えていれば自分で座席から自転車を降りることができる。多くの母親は子どもに降りてもらってからスタンドをたてると答えている。子どもが自分で降りられない場合は、苦勞してスタンドをたて、後部座席の子どもを先に降ろす。子どもの予期せぬ動きで前の座席の子どもごと転倒させた経験がいくつも語られた。

(9) 子どもを乗せたまま自転車を安全に押し歩くことができるか？：

YES	0	0%
NO	71	100%

坂道や駐輪場、人混みなど、あるいはパンクなどの故障時にやむなく押し歩きを経験し、転倒したと告白した母親は2割前後であった。経験者はもちろん、転倒を経験していない母親も、

危険をよく承知しており、走り出したらできるかぎり停まらないようにしている。

(10) 子どもを乗せた上に荷物を十分にのせられるか？：

YES	1	1%
NO	70	99%

乗せられると答えたのは海老名市の40歳代の子どもを一人がいる母親である。比較的自転車を使う頻度は低く、荷物があるときは乗用車を利用するとしている。

自転車で荷物を運べないと答えた母親の中には、荷物があるときには車を使うので、クルマと自転車の両方が必要と答えたものがあり、賛同者が数名いる。

荷物を載せる方法としては、子どもに持たせる、後部座席にぶら下げる、自分が背負う、子どもの足元の隙間にねじ込む、ハンドルにぶら下げる（あまりに危険なので前に子どもを乗せているときにはやらない）などがある。

(11) 変速やアシストが付いている自転車を使っている場合、（それぞれの機能を）使っているか？：

YES	12	17%
NO	59	83%

電動アシストは使っているが、変速機を使いこなしているのは4名にとどまった。付いていても使ったことがないという母親が多い。小径の自転車はペダルをたくさん回さなければならぬと思い込んでいる。

(13) 安全な自転車が完成したら購入するか？：

YES	32	45%
NO	39	55%

今の自転車と同じ程度の価格（子ども用座席

を含む)であれば購入を考える、とする母親と、子育て後に使い回しがし難ければ購入しないとする母親の意見が出されるたびに、全員の意見がその方向に流れる傾向がある。

価格については、自分の経済状態に加え、他者とのバランスを意識する傾向がある。

全体の傾向として、安全が保証されるのであれば、今より高いのはやむを得ないが、そのレベルは2倍までには達しない。YESと答えた場合も、当然だが「価格による」という答えを前提として、購入を検討するとしたものである。

ただし、検討するとした対象は一見して転倒の可能性の低い三輪タイプ車である。画像で示した内定12社の試作車の説明資料が一般にはわかりにくいこともあり、代わり映えしない、格好悪い、との評価が多かった。

数年間の我慢なので、使い回しのできない子育て専用車を購入するつもりはないとする答えが過半となったが、子どもたちを守ることのできる安全な移動手段を望む声は切実である。

(14)【参考】欧州型三輪車であれば、レンタル料を月額いくらまで払うか？：

借りない	15	21%
月 1000 円	44	62%
月 2000 円	9	9%
月 3000 円	3	3%
4000 円以上	0	0%

ベビーカー市場では、近年、とみに外国メーカー製品の人気が高く、国産メーカーは押され気味の傾向にある。ヒアリングやディスカッションでも、日本製はハンドルが低すぎるとの意見が出され、体格の向上した日本の母親のニーズにメーカーが対応できていない状況を垣間見ることができた。

自転車についても同様の傾向が感じられ、ディスカッションなどで参考のために欧米の子

ども乗せ自転車を画像で見せたところ、それまでの議論が止まってしまう現象が見られた。これは、ファッション性や、まったく発想を異にしたデザインセンスに驚くとともに、そうした子ども乗せツールを使うことができる道路交通環境が身近にない事実思い当たるからであろう。

地域によっては、道路が広く、クルマの通行が比較的少ないため、高くても購入したいと真剣に訴える母親もいたが、邦貨にして20万円を超えると聞くとさすがに消沈する。欧州ではこうした期間と用途が限定されている子育てグッズは、公的な機関あるいは市民団体などで比較的安価で借りることができる仕組みができています。

【写真下】三菱化学の試作車(HPより)



【写真右上】欧州製子ども乗せ自転車を実際に輸入して試乗した。

【写真下】前二輪を駆動するため雪道でも使える北欧の子ども乗せ・荷物運搬用自転車。



試乗モニター編

(財)自転車産業振興協会では、(財)JKAからの「競輪の補助金」を受けて12のメーカー（公募により決定）に、「安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車」の製作を依頼し、12月の中間報告会（第一次試作車試乗会）を経て平成21年2月末に最終試作車の開発が完了した。

(財)日本自転車普及協会では、製作が完了した最終試作車を借り受け、主に利用者となる幼児のいる母親による試乗会を、東京都葛飾区などのご協力により実施した。

本件は、警察庁の「幼児2人同乗用自転車検討委員会」において議論が行われていることもあり、業界として現場の母親の意見・ニーズを汲み取り、少子化対策・子育て支援という国を挙げての取り組みに寄与する意図をもって行ったものである。

幼児2人同乗用自転車試乗会モニター調査について

平成21年3月4、5日実施

於：葛飾区新宿交通公園

協力：葛飾区役所、葛飾バイコロジー、亀有警察署

■試乗車とモニター

試乗対象車は3月3日に開催された(財)自転車産業振興協会の検討委員会において、8メーカー10台が指定された。【別紙：試乗対象車一覧】

試乗は2日間4回（各回2時間）に分けてモニター30名ずつ計120名を目標に行ったが、前日の季節外れの降雪の影響もあり、最終的にモニターは70名となった。モニターのほとんどは子どものいる母親であり、同伴した子

どもたちを一時的に預かる体制を準備したが、10台の試乗車を評価するのに一人平均1時間強を要することもあり、保育は一大事業となった。

天候などの影響でモニター数が目論みの6割程度にとどまったためもあり、幼児のけがや転倒事故などなく、無事に試乗会を終えることができたが、子どものいる親の時間を拘束することの困難を痛感させられた。しかし、こうした労苦を惜しんでは、実情に迫る調査ができないことも事実であり、参加した母親から「ようやく（政府・経済産業省が）私たちの声を聞い

てくれるようになった」という喜びの声も聞かれた。

■評価方法

モニターにはゼッケン並びにヘルメット（提供協力：オージーケーカブト）を装着し、見物する子どもたちへの教育上の配慮から、交通公園で行われる走行にふさわしく、会場内では徹底して交通ルールが遵守された。

試乗車は、試作品のため実際に乳幼児を乗車させることはできず、一定量の水を封入したビニール袋を子どもも乗せ用座席に搭載し、全車の条件を同一にした。

生身の乳幼児は乗車中に運転者が予測し得ない動作を行うことが聞き取り調査で明らかになっており、固形の重量物や重心の安定した重り（砂袋など）では、実際の状況が再現できない。人間の身体は約70%が水分とされており、これに近い積載物として水を含ませた高分子ポリマー（紙おむつなど）などが考えられるが、使用後の廃棄処分の問題や環境的配慮から好ましくないと考え、非常用ポリタンクを使用した。

加重は、前座席には2歳児を想定した10キログラム、後部座席には4歳児を想定した15キログラム（容量は16リットル）とした。これは厚生労働省雇用均等・児童家庭局「平成12年 乳幼児身体発育調査報告書」及び文部科学省生涯学習政策局「平成20年度学校保健統計調査・速報」から推計したものである。

当日は一部の開発メーカーが説明員を配置し、試乗車の説明や運転指導を行った。

モニターは、葛飾区役所から占用を許された一周260mのコース【別紙：コース図】を左

側通行、信号などを守り、原則として一人2周し、感想、意見を所定の用紙に記入した。

■全体の印象

子どもを日常的に乗せて走っている母親が多いため、いずれのモニターもたいへん運転が上手なことが印象的であった。乗り慣れた自転車に、子どもを乗せることで比較的早く運転が上達しているものと思われる。そのため、三輪以上の試乗車や、新しい機能（ハンドルロック装置や後進防止装置など）については慣れるまでの時間が必要で、乗りこなすところまで習熟できたモニターはきわめて少なく、厳しい評価につながっている。現実自転車を利用する母親に、特殊な機械的操作を要求する設計は無理があると言わざるを得ない。

また、見た目に現行モデルと明らかな差異が大きい場合は、恥ずかしい（奇異な目で見られたくない）という意識が強く働くものと思われる。それでも、個性的で格好いいおしゃれなデザインのものには好意的な反応が見られ、試乗対象ではなかったが、参考に展示した欧州製三輪には強い関心が寄せられた。

モニターには自転車について、特にメカニカルなことについての理解はほとんどないことが、この調査でも再確認されている。代表的なものは、タイヤサイズが小さいものはたくさんこなければスピードが上がらない、というものである。試乗会でも、ギアを使いこなす母親は少なかった。また、乗り手の体格による評価の分かれも大きかった。

この試乗会へのメディアの関心は高く、NHK、フジテレビ、TBSをはじめ、各新聞や雑誌も写真入りで報じた。

調査対象の基礎データ

●年齢層

モニターの年代は次の通り

10代	0	0.0%
20代	6	8.6%
30代	46	65.7%
40代	16	22.9%
50代以上	0	0.0%
回答せず	2	2.9%
	70	100.0%

●自家用車の所有

◆クルマを持っている者：58名

◆自転車を持っている者：67名

(いずれも回答せず1名)

自転車を持っていない二人のうち一人は20代で「前と後ろで2人までできちんとした乗り方をしていれば良いと思う」と想像で答えている。もう1人は年代を答えていない。

●子どもの数

モニターのうち、子どもがいると答えた者は67名で、1人が19名、複数が48名であった。

0人	2	2.9%
1人	19	27.1%
2人	37	52.9%
3人	10	14.3%
4人	1	1.4%
回答無し	1	1.4%
計	70	100.0%

また、複数の子どものいる母親の参加が7割を超えた。複数の子どものいる母親を中心に呼びかけたこともあるが、日頃、子どもませ自転車に苦勞しているだけに関心が高かった。

一人っ子	19	28.4%
複数	48	71.6%
計	67	100.0%

●荷物載せ

子どもを乗せたときに荷物をどうしているか、を聞いたところ、「子どもを乗せる時は、荷物は乗せない」、「なるべく軽い荷物の時だけ、自転車に乗るようにしている」、「トレーラー（米国製のチャイルドカートを自転車の後ろに取り付けて牽引している特殊な例）のうしろ」とそれぞれ1名ずつが答えた他は、「カゴ」が23名、うち前カゴとしたものが13名、後ろカゴが2名であった。

これらの利用者はハンドルの内側に幼児用座席を取り付けたタイプを使っているものと思われる。

ふらっかーずタイプの場合、幼児を前後に乗せると荷物を載せる場所がなくなってしまう。しかたなくハンドルにかけると答えた者が13名おり、うち二人が「できればたくない」「ハンドルのふらつきに恐怖を感じる」と感想を述べた。

また、危ない思いをしてから、リュックなどを担ぐようにしていると答えた者が6名、子どもを乗せたらリュックとした者が5名おり、ハンドルへの加重が危険なことは経験から理解していることがわかる。

主に「後部座席の子に持たせるか座席にかける」が11名、ハンドルやカゴが使えない場合に「子どもに持たせる」が8名おり、荷物の処理は親子の共同作業になっている。その場合、2名が「後部座席に子どもを運転者と背中合わせに座らせ、荷物を持たせる」と述べており、想定していない幼児用座席の使われ方が現実には行われていることがわかった。

また、子ども1人の母親19名のうち、荷物を子どもに持たせると答えた者は1名であったのに対し、複数の子どもがいる母親48名のうち7名が子どもに持たせると答えており、2人以上の子どもを自転車に乗せようとする荷物の行き場がない現状に不満を感じていることがわかる。

子どものいる48名全員が「危険を感じる」としているのに対し、子ども1人の回答者19名のうち3名が「特に危険だとは思わない」、2名が回答しない、という結果となった。

子どもを2人乗せた経験について聞いたところ、38名が「経験有り」と答えた。複数の子どもがいる48名では77%にあたる37名が経験有りし、一方、子ども1人の19名は1名だけが経験有りと答えた。

●危険の認識

子どもを自分が運転する自転車に乗せることに危険を感じるか、を聞いたところ、複数の



試乗対象車一覧

●今回試乗したのは、試作メーカー8社の作品である。E、F、Gは同一メーカーが仕様の異なる試乗車を製作し、合計10台が評価対象となった。

「幼児2人同乗用自転車」試作車試乗会



A



B



C



D



E



F



G



H



I



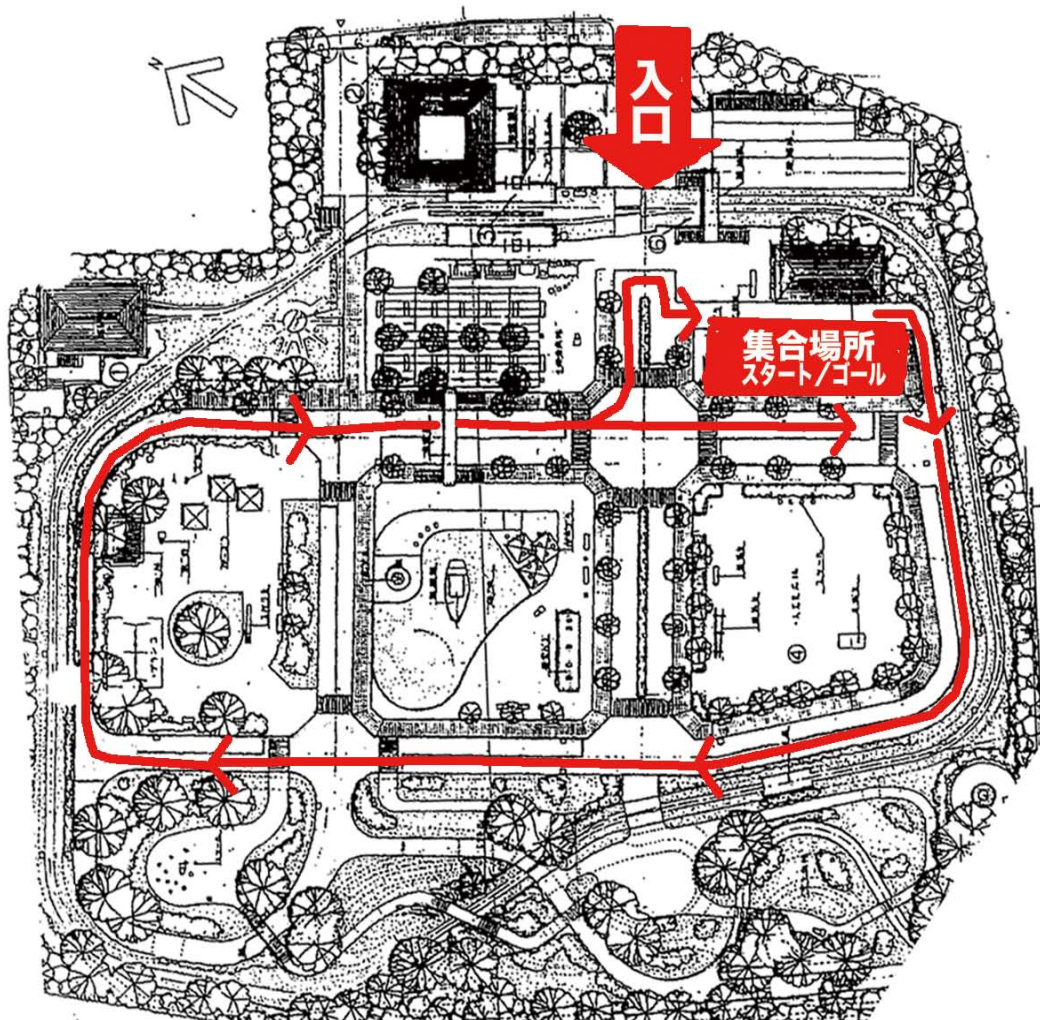
J

●試乗コースについて

当日配布したコース（1周約260m）図と注意事項は下記のとおりである。

幼児2人同乗用自転車試乗会

- 1) まず、モニター回答用紙にお名前・住所など必要事項をご記入ください。
- 2) 試乗する自転車の番号と同じ番号の回答用紙を開いてください。
- 3) コースは一方通行で左側を走ってください
- 4) ヘルメットの着用をお願いします。
- 5) 信号や一時停止など交通ルールを守ってください。子どもが見ています。
- 6) コースは原則として2周して評価してください。
- 7) 回答用紙が全部埋まったら提出してお帰りください。
- 8) 取材で顔や名前を出して良いかを聞かれたら、はっきり諾否をお伝えください。（ご本人の意向に反して公表することはありません）



設 問 別 傾 向 分 析

■個別の評価について

試乗については、公園の使用時間、天候の影響があり、全10作品すべてを試乗し評価できたモニターは70名中45名であった。以下、チェックポイント別のまとめ、試作品ごとの結果と、評価の傾向などを分析する。

試乗対象となった全車が前後に幼児用座席を装着したデザインとなったが、全メーカーが歩道を通行することを前提に、内閣府令で歩道通行が許された幅60cm以内にサイズを抑えたため、これ以外の構造が不可能だからだと思われる。

●棒グラフは「Yes」を青、「No」を赤で示した。

単に青のバーの高さだけでなく、赤との差に注目して、傾向を読み取っていただきたい。

●問12の価格についての分析はきわめて難しい。まず、購入できる価格について回答を求めることを検討したが、安価な自転車が供給されている現実から、安全だからといってどこまで支出が可能かを調査するよりも、リースあるいはレンタルの場合の希望を聞くことにした。

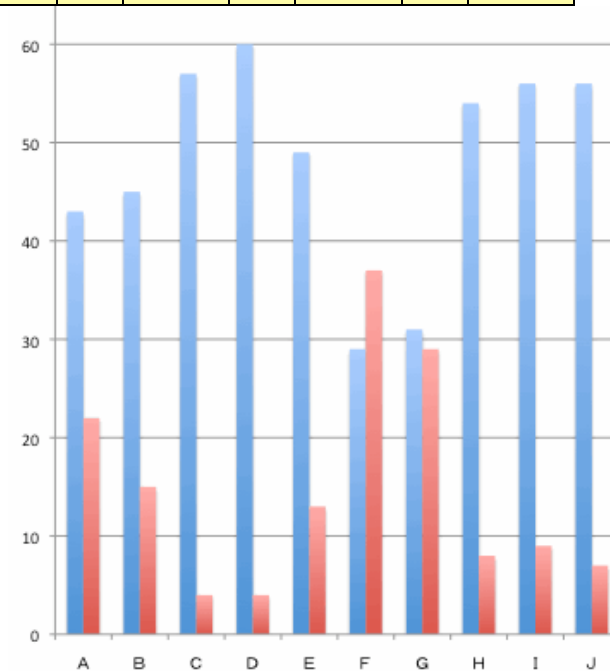
問1: 前の幼児用座席の安全性は高いと思うか？

※ 最高点を青、最低点を赤で標示した。以下同じ。

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	43	66.2%	45	75.0%	57	93.4%	60	93.8%	49	79.0%	29	43.9%	31	51.7%	54	87.1%	56	86.2%	56	88.9%
No	22	33.8%	15	25.0%	4	6.6%	4	6.3%	13	21.0%	37	56.1%	29	48.3%	8	12.9%	9	13.8%	7	11.1%
回答無	5		10		9		6		8		4		10		8		5		7	

試作品D、Cが9割以上、J、H、Iが8割以上の支持を得た。試作品F、Gについては約半数が危険を感じているが、これはハンドルの内側に幼児用座席を後から装備し、荷物用前カゴの利用を確保した設計のため、ハンドルに大きく荷重がかかっているためと考えられる。

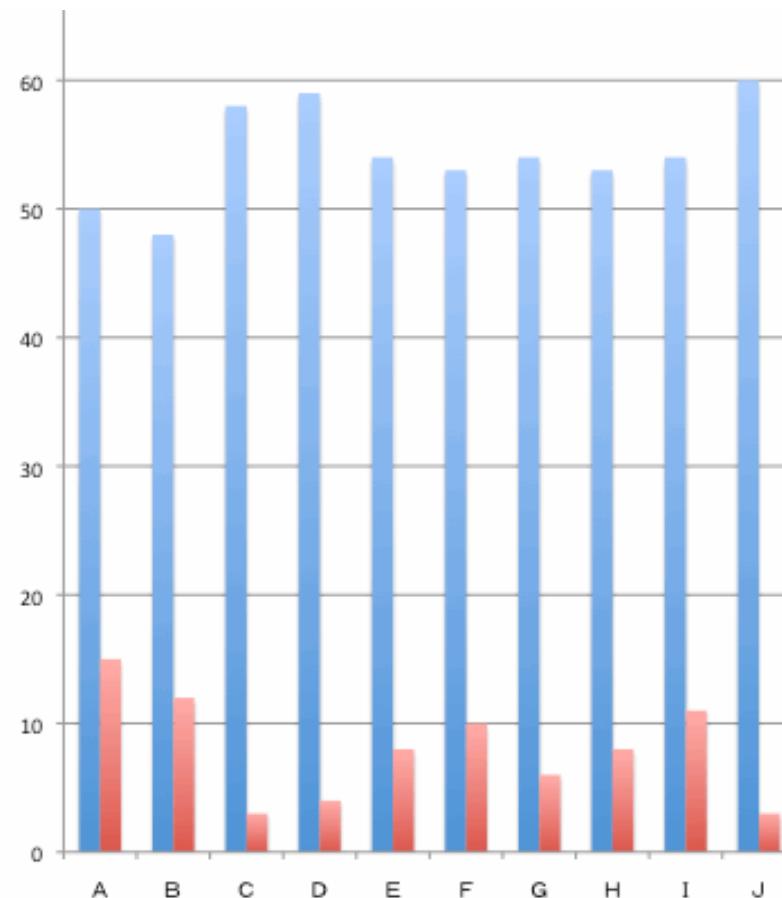
荷物スペースを犠牲にして前座席を確保したが、試作品A、B、Eは2割以上が安定性に懸念を覚えている。



問2: 後ろの幼児用座席の安全性は高いと思うか？

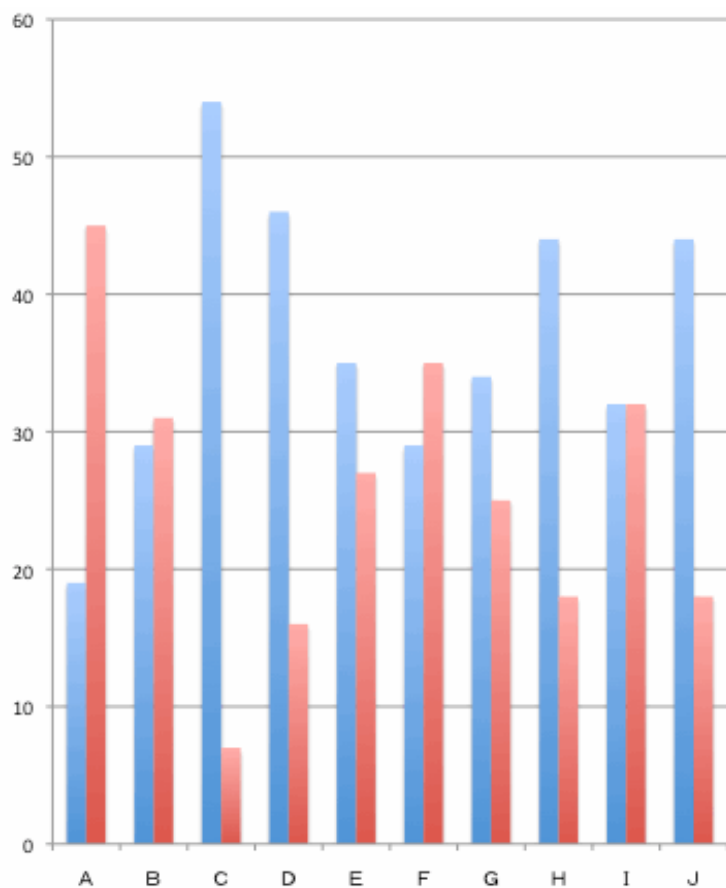
	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	50	76.9%	48	80.0%	58	95.1%	59	93.7%	54	87.1%	53	84.1%	54	90.0%	53	86.9%	54	83.1%	60	95.2%
No	15	23.1%	12	20.0%	3	4.9%	4	6.3%	8	12.9%	10	15.9%	6	10.0%	8	13.1%	11	16.9%	3	4.8%
回答無	5		10		9		7		8		7		10		9		5		7	

後部座席は全試乗車ともおおむね合格ラインに達している。ただ、試作品A、Bは2割以上が懸念を感じており、座席への配慮がやや不足していると考えられる。ヒアリングによれば、体重の重い子、あるいはひとりを乗せる場合でも一定の体重になったら後部座席に乗せるとしており、特に足を車輪に巻き込む危険が指摘されていた。この点はほとんどの試作品で改良されている。ただ、後部座席で予想外の動きをされると運転に支障を来すため、幼児が外せず、親がワンタッチで外せる確実なシートベルトの要望が強かった。この点、改良の余地は大きい。



問3:こぎ出すとき、停まるときのふらつきは少ないか？

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	19	29.7%	29	48.3%	54	88.5%	46	74.2%	35	56.5%	29	45.3%	34	57.6%	44	71.0%	32	50.0%	44	71.0%
No	45	70.3%	31	51.7%	7	11.5%	16	25.8%	27	43.5%	35	54.7%	25	42.4%	18	29.0%	32	50.0%	18	29.0%
回答無	6	6.0%	10		9		8		8		6		11		8		6		8	



低速時の安定感は試作品Cが、後輪の左右に補助輪を装置して支える構造にして高い評価を得ている。試作品D、H、Jが合格ラインに達していると言えそうだが、この条件下の事故が多いことが各種調査でも明らかになっており、低速時の安定性を高める開発にいったんその努力を求めたい。

試作品Aに対する評価はきわめて低い。試作品C、E、F、G、Iについては改善されているとは言い難い。

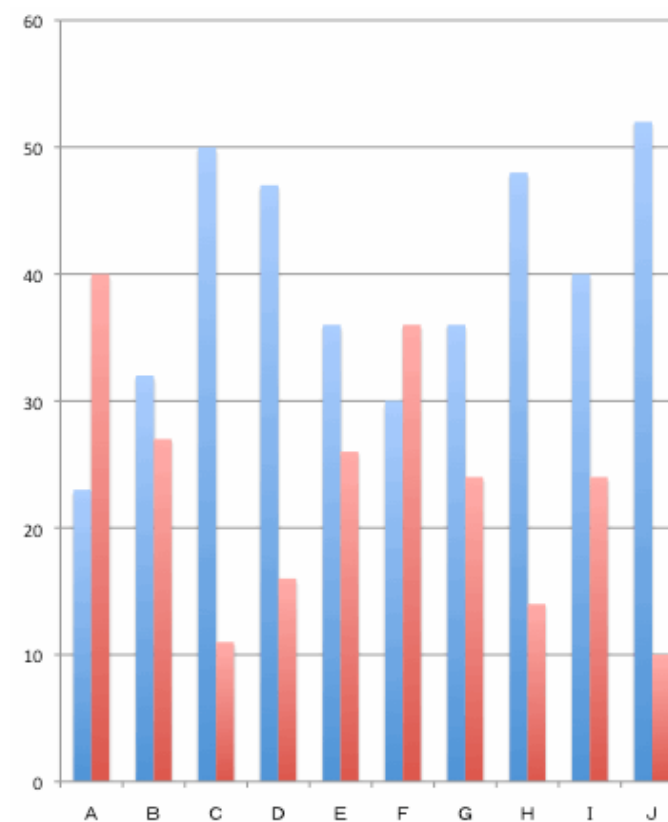
問4: 幼児を乗せて徐行するときにはふらつかずに徐行できるか？

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	23	36.5%	32	54.2%	50	82.0%	47	74.6%	36	58.1%	30	45.5%	36	60.0%	48	77.4%	40	62.5%	52	83.9%
No	40	63.5%	27	45.8%	11	18.0%	16	25.4%	26	41.9%	36	54.5%	24	40.0%	14	22.6%	24	37.5%	10	16.1%
回答無	7		11		9		7		8		4		10		8		6		8	

試作品 J、C、H、D が比較的高い評価を得ている。ただし、今回はコースの都合で歩道上の走行を行っていない。

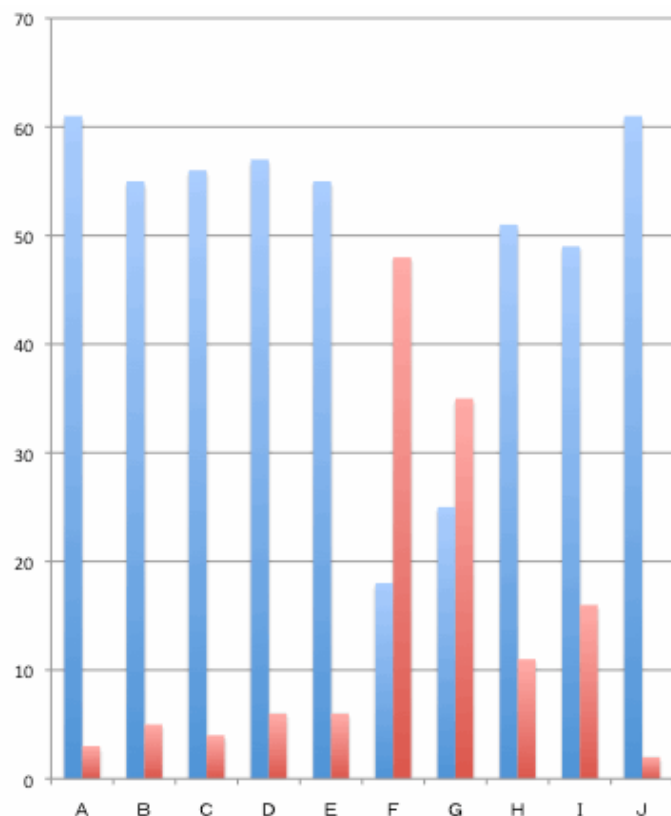
評価の高い試乗車は、従来の操作性を踏襲したものが多く、全体的に安心して子どもを乗せられるレベルに達しているかどうか疑問。

今のものと変わらないという意見が多かったことは事実である。



問5: 幼児を前に乗せた時の前方は見やすいか？

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	61	95.3%	55	91.7%	56	93.3%	57	90.5%	55	90.2%	18	27.3%	25	41.7%	51	82.3%	49	75.4%	61	96.8%
No	3	4.7%	5	8.3%	4	6.7%	6	9.5%	6	9.8%	48	72.7%	35	58.3%	11	17.7%	16	24.6%	2	3.2%
回答無	6		10		10		7		9		4		10		8		5		7	

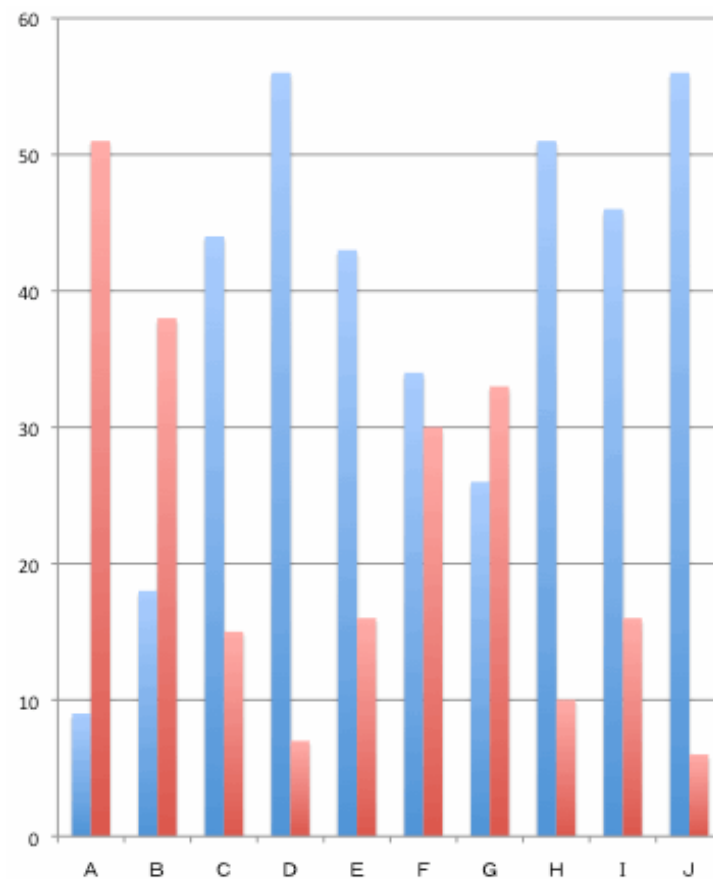


前方視認性はモニターの体格に大きく左右されるが、多くの試乗車が前輪サイズを小さくして、前部座席の重心を下げる工夫をしていることが、前方視認性の改善につながっている。他に比べて目立って評価が低い試作品F、Gは、荷物カゴを残すためにハンドル手前に座席を配置したものである。当然のことながらこの2車種は、問9「荷物は十分に載せられるか？」で、抜きんでて高い評価を得ている。荷物載せのニーズは、男性にはなかなか実感として理解しにくいほど強いものがある。この点、歩道を通行することを前提にした枠内で開発するには限界があると言わざるを得ない。

問6: 運転しやすいか？

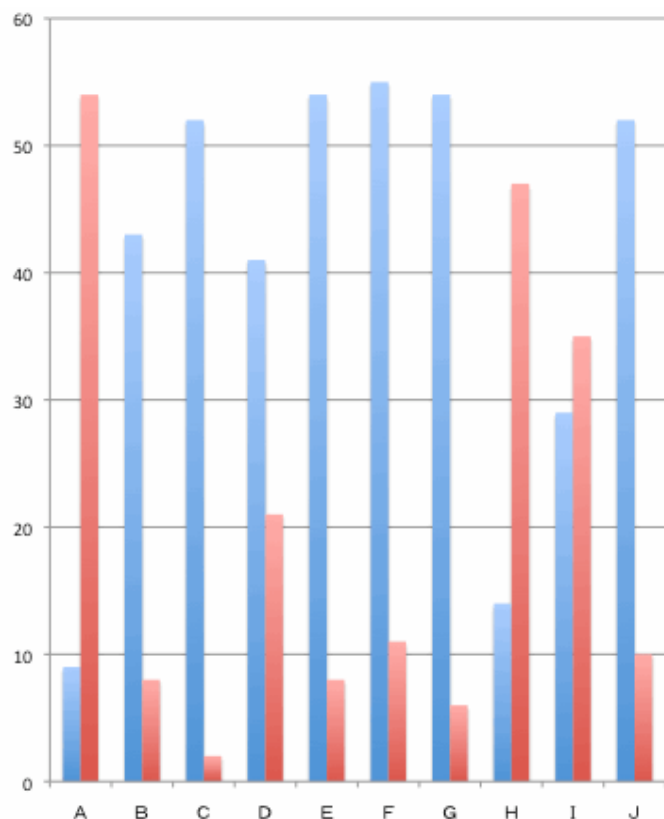
	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	9	15.0%	18	32.1%	44	74.6%	56	88.9%	43	72.9%	34	53.1%	26	44.1%	51	83.6%	46	74.2%	56	90.3%
No	51	85.0%	38	67.9%	15	25.4%	7	11.1%	16	27.1%	30	46.9%	33	55.9%	10	16.4%	16	25.8%	6	9.7%
回答無	10		14		11		7		11		6		11		9		8		8	

運転性能や操作性を従来車と同程度に維持するために二輪車を採用したものと推察されるが、9割以上の支持は試作品Jのみ、DやHの評価も高い。補助輪付きの試作品7以外の三輪車は、小柄で非力な女性が主にあつかうものとしては操作性に問題がありそうである。全体的に、操作性が改善されたというよりは、従来車並みの取り回し感覚であることが評価されている。運転のしやすさは、幼児同乗や荷物載せ、安定性などと相反する命題であり、自転車は、特に運転について訓練を受け、運転免許のたぐいを得て使うものではない性格のものであるから、この分野に設計力、技術力の優劣が表れると考えられる。その意味では、従来品と大差のない製品が多く、いっそうの開発努力が求められる。



問7:スタンドを立てる時、軽い力で安全に立てられるか？

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	9	14.3%	43	84.3%	52	96.3%	41	66.1%	54	87.1%	55	83.3%	54	90.0%	14	23.0%	29	45.3%	52	83.9%
No	54	85.7%	8	15.7%	2	3.7%	21	33.9%	8	12.9%	11	16.7%	6	10.0%	47	77.0%	35	54.7%	10	16.1%
回答無	7		19		16		8		8		4		10		9		6		8	



二輪車では試作品E、F、Gのスタンドが高い評価を得た。この3台は同一メーカーの製品である。また、試作品Jの評価も高い。いずれも新開発のスタンドであり、テコの原理と地面からの高さを低く抑えることで、モニターが感嘆の声を上げるほど、後部座席に15kgの負荷をかけたまま楽に立ち上げることができた。

後輪を二輪にしたBは、簡単なロック装置で自立するが、ロック装置がハンドルから離れた位置にあるため、やや支持が低い。

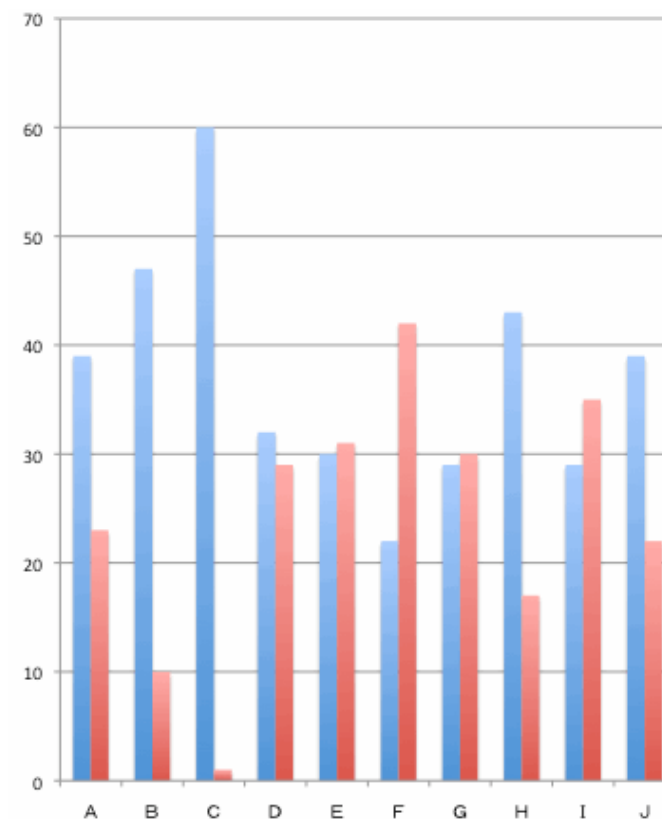
後輪に補助輪を装備したCは、手元で一時的にロックできる機構が評価された。

スタンドに関しては改良の工夫をしたところは軒並み8割以上の支持を得た反面、スタンド開発にまで手が回らなかったものと推察されるA、H、Iは「No」が多いという結果となった。Dは改善しようとした形跡は認められるものの成功していない。

問8:押し歩きの時、転ばない工夫があるか？

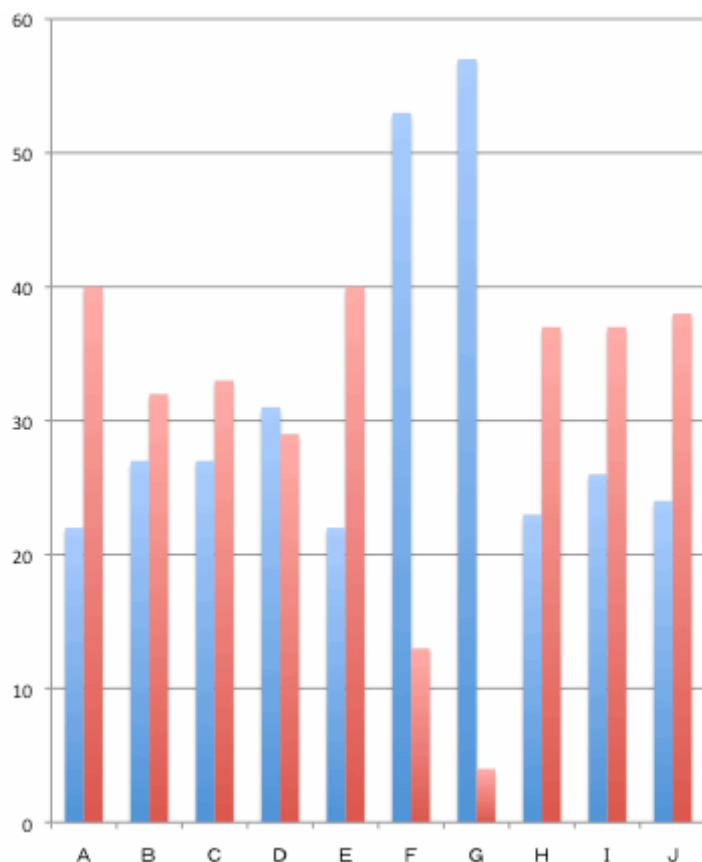
	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	39	62.9%	47	82.5%	60	98.4%	32	52.5%	30	49.2%	22	34.4%	29	49.2%	43	71.7%	29	45.3%	39	63.9%
No	23	37.1%	10	17.5%	1	1.6%	29	47.5%	31	50.8%	42	65.6%	30	50.8%	17	28.3%	35	54.7%	22	36.1%
回答無	8		13		9		9		9		6		11		10		6		9	

Cは、後輪に補助輪を装備して前1輪、後3輪という変則的な設計が功を奏して、圧倒的な支持を得ている。後二輪のBも評価は高い。
Aは前2輪でありながら、敬遠するモニターもあり、2輪のため不利なはずのHより評価が低い。
Jは2輪ながら健闘しているが、他の2輪車はやはり、転倒の危険から逃れることはできない。
押し歩き時の転倒は、母親のもっとも恐れる事故の一つであり、万一の被害も重大なところから、開発側にいっそうの工夫と配慮を望みたい。



問9：荷物は十分に載せられるか？

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	22	35.5%	27	45.8%	27	45.0%	31	51.7%	22	35.5%	53	80.3%	57	93.4%	23	38.3%	26	41.3%	24	38.7%
No	40	64.5%	32	54.2%	33	55.0%	29	48.3%	40	64.5%	13	19.7%	4	6.6%	37	61.7%	37	58.7%	38	61.3%
回答無	8		11		10		10		8		4		9		10		7		8	



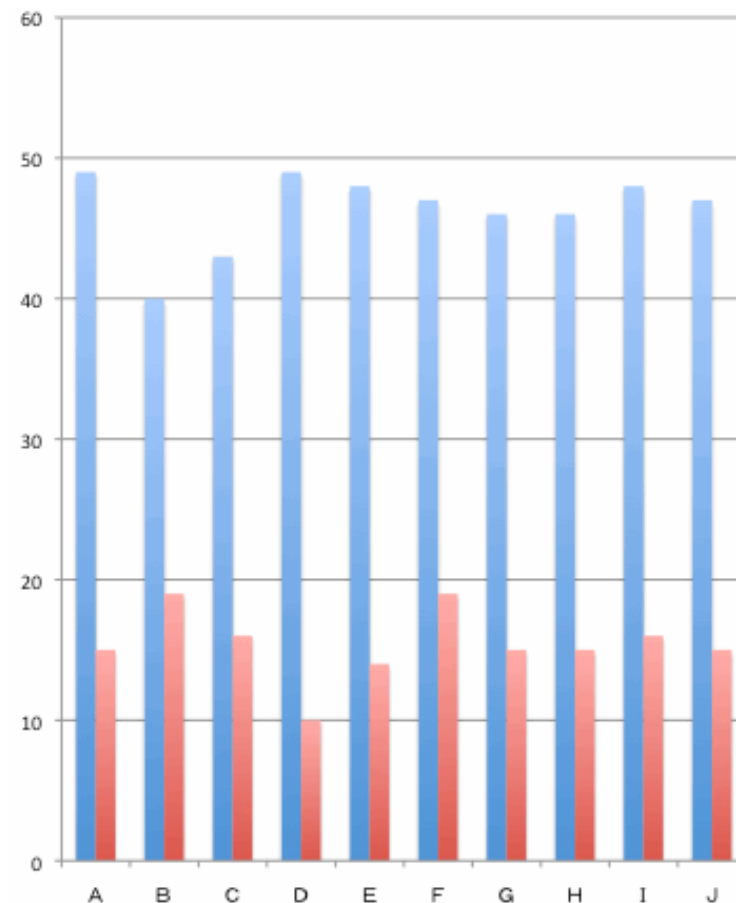
母親へのヒアリング調査で明らかなように、荷物の搭載は切実な要望である。買い物というまでもなく、保育園や幼稚園への送り迎えでは、幼児だけでなく大量の荷物を運ぶことが要求される。しかし、幼児1人を座席にさせることだけがルール上は許されてきたため、前後のいずれかのスペースが荷物用に空いていることになっていた。従って、荷物スペースについては、これまで子ども乗せ自転車の開発目標から除外されてきたといっても良い。残念なことに、これまでの無策がそのまま踏襲されており、いずれも評価は低い。試作品F、Gについては、従来型の追加式幼児用座席を使っているだけで、あらたな工夫は見られない。ハンドル手前に前部座席を置き、前カゴを備え、荷物や子育て後の利用しやすさを追求した結果、安定性や操作性が犠牲になっていることは、問1、3、4、5、6、8の結果を見れば明らかである。荷物載せニーズへの工夫について、いっそうの研究開発を望みたい。

問10: 変速ギア、電動アシストがほしいか？

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	49	76.6%	40	67.8%	43	72.9%	49	83.1%	48	77.4%	47	71.2%	46	75.4%	46	75.4%	48	75.0%	47	75.8%
No	15	23.4%	19	32.2%	16	27.1%	10	16.9%	14	22.6%	19	28.8%	15	24.6%	15	24.6%	16	25.0%	15	24.2%
回答無	6		11		11		11		8		4		9		9		6		8	

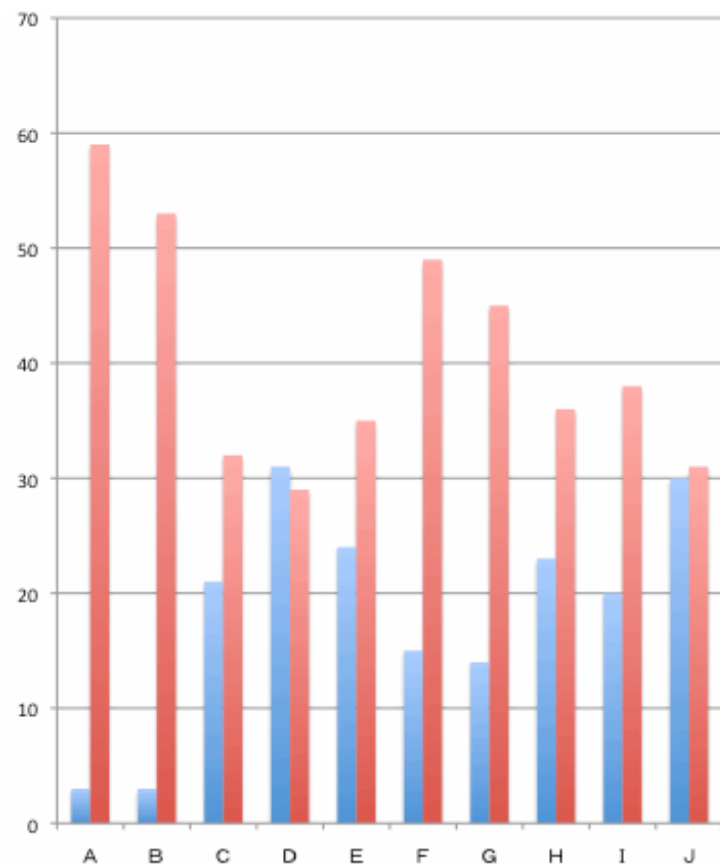
この設問への回答は、主に「電動アシスト」の希望と思われる。
 今回の試作品のなかには、Dが電動アシストを装備しており、初めて経験したモニターから強い支持を勝ち得た。
 電動アシスト自転車は、実際に経験しなければそのメリットを実感できない。店頭で電動アシスト自転車を試乗できる場所は、きわめて限られているため、試してみる機会がなかったとの声が多かった。
 幼児2人同乗自転車は、安全性確保のため重量が増すことが予想されるため、電動アシスト付きを希望する利用者は多いと思われる。
 課題はやはり価格であり、よりコンパクトで耐久性が高く、1充電あたりの航続距離、充電池の寿命など懸念も少なくない。

変速ギアについては、試乗の際に使いこなせたモニターはほぼ半数にとどまっており、走行条件に合わせてギアを切り替える余裕はないように見受けられた。
 かといって、非常に上手にギアを使いこなしているモニターもあり、車体の重量増加を想定すると、内装3段は必須と考えられる。



問11:実用化されたら購入するか？

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
Yes	3	4.8%	3	5.4%	21	39.6%	31	51.7%	24	40.7%	15	23.4%	14	23.7%	23	39.0%	20	34.5%	30	49.2%
No	59	95.2%	53	94.6%	32	60.4%	29	48.3%	35	59.3%	49	76.6%	45	76.3%	36	61.0%	38	65.5%	31	50.8%
回答無	8		14		17		10		11		6		11		11		12		9	



従来品より5割から2倍以上と思われる価格を考えて躊躇が感じられる回答となった。
試作品Dは電動アシストのためか、唯一5割以上の支持を得た。

問12: レンタルできるとしたら月額いくら払うか？

	A		B		C		D		E		F		G		H		I		J	
最低値	2	100 円	3	100 円	1	100 円	1	100 円	1	100 円	3	100 円	2	100 円	1	100 円	1	100 円	1	100 円
1000 円未満	19	42.2%	13	28.9%	17	33.3%	10	17.9%	17	32.1%	23	43.4%	20	43.5%	19	38.0%	20	38.5%	20	38.5%
1000 円台	16	35.6%	23	51.1%	17	33.3%	22	39.3%	24	45.3%	18	34.0%	17	37.0%	18	36.0%	18	34.6%	20	38.5%
2000 円台	4	8.9%	2	4.4%	6	11.8%	10	17.9%	4	7.5%	5	9.4%	4	8.7%	5	10.0%	5	9.6%	6	11.5%
3000 円台	4	8.9%	3	6.7%	6	11.8%	6	10.7%	5	9.4%	3	5.7%	1	2.2%	4	8.0%	4	7.7%	2	3.8%
4000 円台	1	2.2%	1	2.2%	1	2.0%	1	1.8%	1	1.9%	2	3.8%	3	6.5%	1	2.0%	3	5.8%	1	1.9%
5000 円以上	1	2.2%	3	6.7%	4	7.8%	7	12.5%	2	3.8%	2	3.8%	1	2.2%	3	6.0%	2	3.8%	3	5.8%
最高値	1	5千円	3	5千円	4	5千円	1	7千円	1	6千円	1	6千円	1	6千円	3	5千円	2	5千円	1	6千円
回答無	25		25		19		14		17		17		24		20		18		18	

子育て期間において、幼児2人同乗を余儀なくされる期間は限られている。だからこそ、ヒアリングで明らかになったように、母親たちはその間、我慢してきたのが実態だった。

欧州には、前2輪の転倒しにくい自転車を、自治体やNPO、幼稚園や保育園などを通じて安価で貸し出すシステムがある。

子どもたちが母親とともに出かけるようになってから、自分で自転車に乗るようになるまでの3年から5年の期間だけ、こうした子ども乗せ自転車の本来のニーズが存在している。

子育て期間が終わったら、子どもを乗せる機能は無用の長物となり、自転車を廃棄するか、不便さを我慢して使い続けるかの選択を迫られるが、子育て期間だけのレンタルあるいはリースのシステムがあれば、悩む必要はなくなる。

あるべき施策を前提として、自己負担部分の許容限度を聞いたが、おおむね月額1000円が大勢であった。

試乗車別傾向分析

試乗対象車についてモニターに自由記述方式で感想・意見を記入してもらった。寄せられたコメントを各試乗対象車別に羅列し、読み取れる傾向についてまとめた。

なお、試乗会は昼間にのみ行ったため、ランプ回りに工夫した車種もあったが、モニターの評価を聞くことはできなかった。

■ 試作品A

前輪二輪のサスペンションについて、評価がはっきり分かれた。第一印象でもっとも良さそうに感じた、という声が聞かれたが、試乗した後は、ギャップが大きかったせいか、辛口の評価が多かった。操作性と段差の乗り越え性能などに特化した開発方針が

感じられるが、幼児を乗せたい母親のニーズに沿っているとは言い難い。せっかく前を二輪にして安心感を与えているのかかわらず、いざ動かしてみると簡単に転倒しそうになって驚く母親がいた。

座席そのものやスタンドなどには工夫の跡は見られなかった。

○ プラスのコメント

- ・カーブの時、タイヤが安定していた。
- ・買うと思う。安全、前の子が守れてよい。
- ・前輪が2つなので安心はするが、慣れないせいかふらつきが怖かった。
- ・ハンドルの取り回しの軽さ（を評価しているのか、が欲しいのか判定できず）。

● マイナスのコメント

- ・前方のクッションのフワフワ感が、子供がわざとジャンプしそう。



- ・フラつきがすごく気になる。カーブの時転びそうになった。運転が非常にしづらい。
- ・バネで、前が常に揺れている感じがした。
- ・ハンドルが近い。前に乗っている時、子供がふざけて揺らしたら、ちょっと怖い。
- ・ハンドルをとられ、曲がる時安定しない。
- ・前の座席が、乗った後ズンと沈むのが気になった。そのためにふらつく。
- ・常にふらついて怖いので、あまり乗りたくない。クッション性が高いので、ママへの衝撃は少なそう。
- ・でこぼこ道だと怖い。前が固定されている感じで乗りにくい。
- ・前乗せのイスが大きすぎて、手押しでの小回りは難しい。前のイスが大きすぎて、ひざがこぐたびに当たる。
- ・カーブは曲がりやすかったが、こぎ始めがふらついた。

- ・とにかくふらつく。子供を2人乗せて走るには自信がない。今のままでは乗りたくない。
- ・小回りがきかない。
- ・ふらつきが怖かった。怖い。
- ・駐輪するときはどう停めるか。タイヤの空気入れが必要ない。特に後に子供を乗せていると週1で入れているため、楽になると思う。
- ・すごくふらつくし、角を曲がる時曲がりづらい。ブレーキもききづらい。スタンドを立てる時、重い。
- ・こいでいる時に足が前カゴにぶつかりこぎにくい。ハンドルがふらつきやすく怖い。
- ・ひざが前カゴにあたって痛い。バランスがとりにくい。スタンドを立てるのが難しい。
- ・スタンドが重い。前輪にハンドルがとられる。
- ・意外に安定性がなく、慣れるまですごく怖かった。サドルと上のカゴが近すぎて足があたる。
- ・前のカゴに足がひっかかり上手にこげない。
- ・前サスが慣れるまで使いにくかった。思うようにハンドル操作ができないと思った。
- ・走行が重たい。運転中ずっとふらつく。
- ・スタンドが重くて立てられなかった。
- ・ブレーキの効きが弱いような感じがした。慣れていないせいなのか、曲がりづらい感じがした。
- ・あきらかに体格差があるとしてもサドルの位置が前すぎる。乗りやすいポジションがとれない。前のスプリングは
- ・かえって怖い。前のせのカゴがひざにあたりやすい。立ちこぎ不能。急に曲がれない。押し歩き不可。ぐらぐらしすぎ。安全に乘せることを考えすぎて自転車の楽しさを忘れている。サドルの形、硬さも考えてほしい。
- ・重い。ハンドルが低い。
- ・カーブの時に、まがりにくさを感じた。ブレーキがあまりかからないようだった。
- ・ハンドルがぶれて乗りにくい。
- ・乗りにくい。カーブが曲がりにくい。
- ・ブレーキをかけにくかった。カーブが怖い。

- ・乗り慣れないせいか、かなりふらついた。スタンドが重い。
- ・こぐ時に、ひざが前に当たる。
- ・前かがみ気味なので慣れれば大丈夫だがふわふわしたような乗り心地。前カゴに足があたる。
- ・スピードが落ちた時、カーブのとき、ふらつきが大きいと感じた。
- ・ブレーキをかけた時に、左に傾く感じがする。
- ・前が二輪のわりにはふらつきが気になる。立てるのもやりにくく力がかかりすぎた。
- ・ふらつく。曲がりづらい。
- ・こぐ時に前座席に膝が当たる。前の二輪に慣れていないせいか、曲がる時の感じが違って怖い。でも、止まった時、ボタンと倒れる感じがしないのは良い。乗っているとき、前がふらふらする。
- ・ぐらぐらしてとても乗りにくかった。乗っていて怖かった。
- ・全体的に重く、曲がりづらい。スタンドが立てづらい。
- ・怖かった。
- ・少しグラつくので、ハンドルがもう少し安定できるとよい。
- ・少しハンドルが前傾で乗りづらい。
- ・前3輪、すごく興味があった。今日乗ったのは、乗りにくい。3輪にあわせた構造なのでしょうが、ペダルとサドルのバランスがこぎづらい。
- ・少し、ひざが当たる気がした。
- ・前座席が低すぎる。乗ると前のめりになる。
- ・カーブが怖いです。タイヤ2つなので持っていかれそう。
- ・サスペンション？（が必要か？という意味）
- ・電動アシスト（が欲しい？）

■ 試作品B

安全性への評価は比較的高いが、前後輪間のロック機能など、通常の自転車にはない装置の扱いには戸惑う声が多い。後二輪で小径車でもあり、ふらつきは小さそうに見えるが、低速時の安定感はいまいちで、癖のある運転性のため、使いにくいとする母親



が多かった。後二輪の宿命として、押し歩く時に自分の足を踏いてしまいそうになる。重いという感想が多い。前部の幼児用座席も重く、ハンドルのふらつきを支えきれない小柄な母親から酷評された。荷物カゴはあるものの実用性には乏しい。試作品AやCにも共通しているが、駐輪場所について懸念している。

○ プラスのコメント

- ・タイヤが小さい分、たくさんこがなければならぬので疲れそう。三輪なので停めた時安定していた。
- ・スタンドがないので楽だった。
- ・ペダルに足をのせたまま、停止機能がうまく使えなかった。スタンドがないのは良かった。
- ・ふらつきも少なく、角が曲がりやすかった。スタンドなども負担がないので良いと思う。
- ・ふらついて少し怖い。慣れれば大丈夫だと思う。
- ・他の車体よりは曲がりやすかった。ロックの順番はOK。スタンドでロックがおりると良い。三輪は子供を乗せる時安心。車体が重すぎ。もうすこしサドルを硬くする（スポーツ車に近づけると）と震動が伝わりづらいのではないかな。本来の乗りやすい自転車のポジションを見直すことが安定

性につながると思う。ロックは1つでこぎ出した。サドルの形、硬さも考えてほしい。

- ・小回りがきくのは良かった。乗り慣れるとまた、少し感覚がつかめるのかも。
- ・後ろが二輪で安定性はあるが、少しふらつきが気になる。立てやすい点はとても良い。
- ・安全性はあるが、機能がつきすぎてややこしい。
- ・押し歩くとき、足が後輪に当たった。カーブで後方からふらついて怖かった。ハンドルの握る所が持ちやすかった。
- ・ペダルが重い。ギアを1にすると軽すぎる。ハンドルが握りやすかった。止まった時に安定していて良かった。後ろのスタンドがロック式なのが楽。3輪車タイプになれば乗りやすいかも。
- ・まがる時にコツがあると思う。慣れれば運転しやすいのだろうか。
- ・コーナリングは楽。ハンドルが遠く、やや前傾姿勢になる。
- ・後ろが安定しているのでスタンドを立てる手間もなく、倒れる心配もなくよかった。走り出しがむしろ軽くぐらついたが、すぐ慣れた。
- ・デザインもとても素敵ですが、押しづらく、段差に乗り上げた時、少し怖かった。

● マイナスのコメント

- ・ふらつきが激しい。前のめりに乗る感じで慣れるまでどうかという感じ。ロックが多くて面倒。後のタイヤが足について動き出すときにひっかかる（サンダルだと危ない）
- ・三輪の割にぐらつくし、ロックが多くて面倒。
- ・ロックが3つもあって少し面倒。後ろがかなりフラつく。
- ・三輪は初めてで慣れないと少し怖い。後ろはあまり安定感がない。カーブが不安定。
- ・押して歩く際、かかとがひっかかった。ハンドルが短い。前かがみになる。
- ・後ろが重たく、始めのこぎ出しでふらつく。ガタガタして揺れるのが気になった。
- ・後ろの幅を気にかけなければならないので、なれるまで時間がかかる。小回りが難しい。
- ・前がかなりふらつくので、練習が必要。
- ・停めておくのに場所が必要。
- ・ハンドルの位置が低いので、運転時にやや前傾姿勢になり、こぎ出しから安定するまでが少し怖い。
- ・ふらつきあり。押し歩きの際、足が後輪にかかる。
- ・グリップが太いので細いと良い。思った以上に安定している。長くはレンタルしないが、子供が幼いころだけレンタルというのは考えられる。
- ・慣れないためかふらついた。内輪差が少し大きく、住宅事情、住環境を選ぶと思う。
- ・もっと安定させる。カーブが危険。
- ・グリップが太いので少し握りづらい。安定感があるのかと思っていたが逆にふらふらする感じだった。
- ・ハンドルグリップが太くて短いのでもう少し細く長くして欲しい。鍵以外のロックがややこしい。タイヤの空気入れの必要をなくして欲しい。パンクしないタイヤとか。
- ・スタンδροックをかける時、子供を乗せたままの状態は大変のような感じがする。

- ・前輪側がフラフラして動かしにくい。重い。カギがわかりにくい。自転車置き場におけない。
- ・後ろの座席がぶれるような感じ（特にカーブの時など）で怖かった。
- ・前の座席がふらつきやすく、自転車をとめる時、不安定。
- ・車ハバの感覚が、慣れないと難しい。
- ・自転車が低い。（ので心配なのか、安定を評価しているのか不明）
- ・車輪が多いためか、スピードがあまり出ないのがもどかしい。倒れない安全性はあるが、ロックが2か所というのが少し面倒。
- ・少し前かがみ気味になるのでなれば運転しやすい。曲がる際にふらつくので少し不安。
- ・スタンドいらずは安全性の点で良いと思うが、乗ってみて意外と後ろのガタつきが気になった。押し歩きも重さが気になった。
- ・慣れるまでに多少時間がかかった。もう少し荷物を積めたら、と思う。カーブで少しふらついてしまう。
- ・後ろが重くて曲がりづらい。
- ・後ろがぐらぐらした。
- ・スタンドがないのは良いが、カーブ含め、つねに前のせ、後方の存在が気になる。イスとハンドルの距離が遠く乗りにくい（私、身長168cm）
- ・前が軽いためか、少しふらつく気がした。
- ・ハンドルが低すぎる。
- ・アシストがあった方が乗りやすくなる。

■ 試作品 C

ふらつきも少なく、低速時にも安心していられるうえ、後ろの補助輪をハンドル下のレバーでロックするだけで自立するなど、評価は高い。ただ、操作が特殊なため、慣れるまでを心配している。

幼児同乗に開発主眼を置いていることはわかるが、運転する母親の技量に頼っている点は今後検討すべきだろう。

低速時や押し歩き時には前後輪のスイング機能を右ブレーキとは別のレバーで一時的にロックできる機能に、なるほど、と感心する声が多い。重く、幅をとることに加え、いかにも高価なイメージがあり、購入やレンタルを考えるうえで躊躇う声が多かった。

○プラスのコメント

- ・安定感はある。止めた時に、前カゴぐらつく感じ。
- ・三輪になっていて、ストッパーのようなものがついているのはこぎ出しの時、信号待ちのときにラクだと思った。
- ・ペダルがとてもこぎやすかった。だが、前に子供を乗せたら、子供の座高によっては、危ないと感じた。
- ・押し歩きの時、後輪に足がぶつかる。しかし、とてもこぎやすかった。
- ・揺れ防止、ペダルを足に乗せたまま停止する機能が使いこなせなかった。スタンドがないのは良かったです。
- ・変速ギアが欲しい。スタンドは負担がないので良い。



・スタンドを立てる必要がなく、ロックも赤・黒のわかりやすいレバーで操作するだけなので、手軽に乗れそうです。

・前かごと足（ひざ）の間に余裕もありこぎやすい。

・駅の駐輪場などに置けない。形の割に運転が楽。

・ギアは2のままだがベスト。3にすると重さを感じる。サドルが低すぎる点、前にすべってしまう点は改善して欲しい。安定性はとっても良い。スタンド部の操作も慣れが必要。

・サドルの位置と前座席のバランスが良く乗りやすかった。

・思ったより走りごこちが軽くてよかった。ふらつきも少なかった。

・安定していたのだから、スピードがでない。

・良いです。買いたい。

・安定感があり、カーブも曲がりやすい。もう少し軽いと良い。

・トレーラーなみに曲がりやすい。ロック1つでこぎ出しも良かった。ただ、自転車重い。トピーク（外国の後ろ乗せのシート）のようにボタン1つでとりはずしができたら良い。また、かご（荷物用）を同じ取り外し機能でとりすけられたら良いと思う。サドルをもう少し細くしてほしい。

- ・ペダルの位置が少し前方で、こぎやすかった。
- ・前に乗った2台（試作品4，6）と比べると運転しやすかったが、少し重い。
- ・ロックをかける時に力があるので少し不便。四輪なので安定感はあるので乗りやすい。ママが座った際、どっしり座れるので、子供も乗せても窮屈な感じがしない。ペダルが前の方についているので、最初は戸惑ったが、慣れると、前の子供用座席に足がひっかからず、こぎやすく、ガニ股にならないのが良いと思う。
- ・スピードが遅い。安定感はともある。
- ・スタンドではなくレバーなのでラク。ペダルが少し前なので足が疲れやすい。
- ・今乗っている自転車よりも軽い力でこげました。（楽でした）車輪の幅があるので、駐輪場に入らなそう。
- ・見た目より軽く走れたが、少し重い。
- ・安定性、乗りやすさともよかった。荷物置きさえあれば文句なし。
- ・止まっても倒れづらくて良いと思う。曲がる時に、後輪に足をぶつけてしまった。
- マイナスのコメント
- ・スウィングロックがあるのは良いが、別だと間違える。（ブレーキだけを使ってしまう。使うのを忘れる。）ペダルが前でこぐのに疲れる（重い感じ）うしろのタイヤに足がぶつかる。停まったときに足があたる。
- ・タイヤが小さいためか、こいでいる割に前に進まなかった（ギア2の状態）。スピードも出ない。長い距離は無理そう。
- ・足が疲れそう。
- ・曲がるのがなれないと難しかった。出発もいつブレーキみたいなものを離すかタイミングが難しい。
- ・あまりスピードが出ない。
- ・スピードを出す直線は良いが、カーブや乗り始めはとてもふらつく。
- ・3つ目のブレーキは必要性を感じない。
- ・機能が多すぎる。もっとシンプルでも良い。

- ・スウィングロック慣れればすごく良い機能。（1周目では使いこなせなかった）駐輪場でななめから、まっすぐに車体を直すのが重くて出来ない。後ろに子供が自分で乗るとき、後ろの補助タイヤに足を乗せるとおもうが、20*に耐えられるか。
- ・重い、乗りづらい、荷物が乗らない。カーブがまがりづらい。
- ・ゴーカートみたいな感じ、慣れるまでは変な感じがする。
- ・ペダルをこぐ時に足が疲れた。
- ・荷物乗せ。少し押す時も乗っている時も重たい感じがあるが、1つの操作で止める時安定するのが2つ操作を必要とする6番よりも良いと思った。サドルのすわり心地が少し悪かった。
- ・荷物入れがあったら良いです。
- ・タイヤはいつもより小さいので慣れなかった。乗り心地は安定していて良い。駐輪場にとめづらい。
- ・姿勢が楽。でも引っ張る時、重い。安定感がある。乗りやすい。1ロックなのはすごく簡単。他の自転車より安定していた。
- ・乗っている時の安心感があった。あまりふらつかずに乗れた。
- ・今の自転車に近くて、とても安定していた。ロックも容易で気に入った。走り出しのぐらつきがとても少なかった。コーナリングもしやすい。
- ・カーブ以外安定せず、怖かった。
- ・後ろ三輪はよかった。でも、普通の自転車と違って、サドルとペダルのバランスが悪く、こぎづらかった。
- ・狭い場所にとめるのが大変な気がする。
- ・殿様乗り。ふんぞり返っているようでイヤだった。

■ 試作品D

電動アシストの威力に感嘆の声が多かったが、基本性能は従来のレベルの高さを維持しており、ホイールベースを広げて後部座席に余裕を持たせた以外に大きく改善された様子は見あたらない。重



いため、押し歩きの際の不安を指摘する声が比較的多い。幼児を二人同乗させた場合に荷物スペースがなくなる点は、試作品E、Fを除く試作車に共通しており、二輪車で幼児以外に荷物までを搭載するデザインは無理なのかもしれない。従来からあるスタンド連動の前輪ロックは評価が高い。母親の体格でチョイスできるラインナップが必要かもしれない。

ふらつく低速時をアシスト効果で早く脱出し、安定した速度に達するのはありがたいが、これを歩道で行えば徐行違反となる。さらに重い物体となって歩行者を脅かすことにならざるを得ない。

本来、車道を通行すれば快適だと思われるが、現状のドライバーのクルマ優先の感覚がまかり通る車道では使いにくい。

○プラスのコメント

- ・電動はすごい。出だしが軽く子供が乗っていてもうふらつきがない感じ。スタンドを立てる時も軽く出来、自動でハンドルロックがかかるのが良い。値段がOKなら買いたい。
- ・こぎやすい。子供を乗せていると思えない位、楽にこげる。
- ・安定感もあり、軽いし、速くてとても感動した。

- ・慣れたら運転がラクだと思う。
- ・10万円以下なら買いたい。
- ・ハンドルの持ち手がもう少し太いと良い。手押しの時以外は、とにかく軽い。
- ・初めて電動自転車に乗ったが、こぎ始めがすごく楽だった。
- ・アシストが楽。
- ・電動なのでとても運転しやすかった。
- ・楽にこげて良かった。
- ・電動アシストなので変速ギアはいらない。ギアは3で十分。スタンドを立てる時の取っ手は便利だと思うが、もう少し高い所にあると使いやすい。スタンドをける部分も平らで良い。電動は苦手だったが、子供を乗せるなら電動が良いと思った。値段が気になる。
- ・長く乗りたいのでレンタルではなく購入したい。(価格次第10万円まで) 子供を2人乗せるなら電動アシストは良い。50kmを走るならOK、坂道の時は30%ぐらいになる時もあるということなので帰路が心配。
- ・電動は初めてだったが、アシストは本当に楽だった。こぐ力が軽かったことで、ふらつかず、こぎやすかった。
- ・電動なので走り出しがスムーズだった。

- ・重いイメージがあったが、楽だった。
- ・後輪の子供の足が届きそうなところに、カバーがあるのが良い。背もたれはうれしいが、少し大きい感じがする。
- ・前子乗せ、腕が楽。
- ・初めての電動でしたが、足が楽でした。
- ・仕方ないのですが、全体的に重い。でも、タイヤがとにかく軽いので楽だと思う。欲しいと思った。
- ・電動は良いなと思った。こぎやすい。
- ・電動アシストがとても楽で、ペダルが軽かった。押し歩きの時に、後ろが重くて大変だった。スタンドを立てるとき、とても軽かった。
- ・とてもこぎやすく、荷物の重みを感じなかった。
- ・とても快適だった。電動自転車に乗るのが初めてだが、とってもこぎやすく、カーブも安定。「スタンドと一緒にハンドルが固定される」という機能は、とてもよく主婦（子供を乗せる）の気持ちを分かってもらえていると感じた。
- ・とても乗りやすい。
- ・電動アシストはかなり楽です。
- ・電動アシストはやはりとても良い。
- ・電動のクセに慣れれば問題なし。

●マイナスのコメント

- ・前のカゴが結構フラつく。
- ・重い。ペダルが足にあたった。
- ・いすが座りづらかった。
- ・サドルを一番下にさげても、つま先しか届かなかったので怖かった。（身長143cm）初めて電動自転車に乗ったがとても楽チンだった。
- ・急な曲がり角の時、ふらつかないようにしたい。
- ・グリップ部分がもう少し長いと、手のサイズに合って扱いやすい気がする。
- ・徐行時に加速すると怖い。
- ・電動には慣れが必要だと感じた。
- ・加速がつき、逆に危険。電動の分重い。私は体が小さいのでこの重みは押しても動かない。

・タイヤの空気入れの必要をなくして欲しい。後の子が重いとすぐに入れないといけないため。毎日の足なのに週1で入れるのは面倒。

・坂道などにはパワーがあつて良いと思うが、普通の道ではスピードが心配。（パワーモードで走ったので、他の機能を使うとよいかも知れませんが。）

・従来の乗りやすいポジションを無視せずに自転車づくりをして欲しい。サドルはさげてもあたらないスタイルを作してほしい。前カゴにそったハンドルのでき方はよくできていると思います。まがりも良かった。サドルをもう少し硬く、細く、少しスポーツ車を見直してはどうか。

・減速すると急に加速するので怖い。カーブは曲がりやすい。重い。

・スピードの出加減がわからず怖かったが、慣れれば楽だと思う。ペダルがもう少し前だとこぎやすかった。

・スピードが出過ぎるので慣れるまで怖い。重い。

・もっと軽くて、荷物が載せられたら good

・電動なので楽。スタンドが少々重い感じがした。

・ちょっと強く踏み込んだら、思わぬスピードが出て怖かった。電動のせいかひどく重かった。

・電動だけあつて下が重い。出発するときにびっくりした。

・初めての電動で感動した。慣れないので少しびっくり。充電時間が気になった。

■ 試作品 E

この自転車は、基本的な設計については F、G と同じであり、同一メーカーの試作品である。

このタイプは前後輪とも重心を下げるために小径となっている。

ほぼ全員が評価したのはスタンドの改善である。変形の U 字フレームの後部を延長し、後部座席の重心を後輪車軸上に位置させている。

ワンタッチ式の手元レバーでハンドルロックができるようになっているが、前部座席とハンドル部分の隙間が小さく、操作しにくい。そのため、この機能を実際に使ってみたモニターも少なかった。

前部座席はシリーズ中、この E だけがいわゆるふらっかーずタイプだが、ふらつきを感じるというコメントが散見される。また、サドルと前部座席の下部分が近すぎるとの指摘もあった。ほんの数センチメートルのわずかな差で、H、I、J などに比べて、乗りにくいとの評価が多くなるところを見ると、自転車の設計の難しさが実感できる。

また、重く感じるという声も多い。これより重いはずの他の試乗車が、運転しやすいという評価を得ている場合があり、自転車の実際の重さとは別に、モニターが重く感じる要素を研究する必要がある。

○プラスのコメント



- ・スタンドが軽くてよかった。自転車自体が重く感じた。
- ・ハンドルの位置がちょうどよかった。
- ・後ろのシートが特にきちんとしていて良かった。
- ・スタンドがとても良い。前乗せイスのロックもハンドルの所にあって良い。
- ・スタンドを立てる時に、簡単に停められた。
- ・急なカーブもふらつかず、とても乗りやすかった。スタンドは立てやすい。
- ・楽でした。
- ・スタンドがかけやすいし、運転しやすい。
- ・快適に乗れた。
- ・このシリーズで一番重い。
- ・購入したい位、良かった。今乗っているものと比較するとスタンドもすごく楽だった。
- ・シンプルなのはこれで良い。
- ・普通に安全
- ・重さのせいかブレーキがかかりづらかった。乗り心地はよかった。
- ・運転はしやすかったが、少し重いように感じた。
- ・ベルがかわいい。ギアが変えやすい。
- ・ベルが簡単で良かった。
- ・普段、乗り慣れているタイプなので乗りやすかった。スタンドも立てやすい。

- ・スタンドはとても立てやすかった。可もなく不可もなくという感じで、特に特徴を感じなかった。
- ・スタンドがとても立てやすく、ぐらつきもほとんどなかった。電動自転車より、自分でこいでいる方が安定感があるような気がした。

- ・Fよりgood。

- ・乗り慣れているタイプで、一番安心できる。

●マイナスのコメント

- ・前輪のふらつきが多い。少し危ないと感じた。

- ・前ハンドルが、とてもぐらつく。後ろもガタガタする。

- ・カーブの時、前方のフラつき感が気になった。

- ・倒れてしまった時、起こせなかった。前後に乗っていたら危ない。震動が大きい。

- ・押し歩きの時に重くてかなりふらついた。

- ・普段乗っているものに比べて、重たく感じた。

- ・自転車をこいでいる時に、前カゴに足（ひざ）がぶつかってしまうので何か工夫があるとよいと思います。スタンドを立てるのはものすごく楽だった。

- ・サドルの位置と前座席の距離があと数cm欲しい。

- ・タイヤの空気入れの必要がないのが良い。

- ・ポジションが悪い。ハンドルの位置はグリップよりもっと内側の位置が持ちやすい。立ちこぎ不可。本来乗りやすい形、安定してスピードを出せる方法をスポーツ車から見習ってみてはどうか？

- ・重い。スタンドが楽で止めやすい。スタンドを立てるだけで止められて簡単。

- ・こいでいる割にスピードが出なかった。ペダルは軽いが、ハンドルが重い。

- ・こぎ出しの際、前の座席のふらつきが気になる。スピードが出れば、ふらつきは気にならない。後ろに鍵がついているので、鍵がかけやすくて良いと思う。

- ・すごく重かった。デザインはかわいくて良かった。かなり体力を使う感じがした。

- ・無難な感じだが、自転車の向きを変えづらい。重い。

- ・ふらつく。ハンドルロックの説明が始めになかったので戸惑った。止めやすい。ギアの具合が悪くて何度もメンテナンスしていたのを見て、不安に思った。

- ・ペダルが少し後ろ目についている気がして、こぎにくかった。スタンドはとても軽くて良い。踏むだけなのは簡単。前ロックのやり方がもう少し簡単だと嬉しい。

- ・前がぐらぐらして怖かった。このような自転車に乗るのは初めてだからか、慣れていないからか、怖いと感じた。

- ・かなり重たい。電動の次に乗ったせいか、ギア3ではこげず。

- ・こいでいる時の足が前カゴにあたる時があり少しこぎづらかった。

- ・少し重い気がするが、こぎやすかった。

■ 試作品 F

Eと同じタイプのフレームと同サイズの小径車輪を配し、前カゴを生かして前部座席をハンドル手前に増設したタイプである。後部座席もEに比べて簡略化した軽量タイプを採用し、重心を後輪車軸上に置いている。

改良型スタンドやハンドルロック装置など、配慮も行き届いているが、基本的には現行の軽快車の強度を増しただけに見える。

取り回しのやすさが評価されているが、前部座席に膝があたる、がに股になる、という指摘も多い。

低速時のふらつき、押し歩き時の工夫は感じられない。

○プラスのコメント

- ・とても乗りやすい。
- ・全体的に乗りやすい。
- ・シンプルなものこれで良い。
- ・普通に乗りやすい。このままの自転車でも安全。
- ・とても乗りやすかった。今乗っているのに近い感じ。
- ・乗り心地はバツグンでした。
- ・普通のタイプと同じなので、乗りやすかったです。
- ・荷物置きがあるのは良い。
- ・一番普通の自転車に近くて、乗りやすかった。ひざが当たるという意見もあるが、いつも乗っているものよりずっと良い。
- ・スタンドの軽さ（立てやすさ）はNO.1な気がした（3輪のものは別として）。運転もしやすく、



子供が成長した後、はずして普通のママチャリに戻せるのが良い。ガニ股になるのは仕方ない。ブリヂストンに乗り慣れているせいか、とてもこぎやすかった。2人目の子しか乗せない場合は、すぐ重宝しそうで気に入った。

●マイナスのコメント

- ・前が見えづらく、前がふらつく。安全面が少ない感じ。ハンドルロックが付いているのは良い。足がぶつかる。
- ・ガニ股になってこぎにくい。前方がふらつく。ギア2で良好に乗れる。
- ・最初に乗る時、前の子供用座席に足をぶつけたので、ぶつからない工夫が欲しい。こぎだしのフラつき感が気になった。走行中は安定していた。
- ・ハンドルにかけるタイプなので、大人も子供も乗り降りしにくい。
- ・ショルダーバックをしながら運転すると後ろの付属品（手すり）にひっかかってしまう。
- ・後ろの子供用イスの持ち手が不安。足が長いとこぎにくそう。
- ・こぐのはとても軽くスイスイ行くが、ハンドルがとられてしまう。特にこぎ出し。
- ・足があたり、乗りづらかった。

- ・目の前に子供用座席があった(身長143cm)。とにかく前に子供を乗せたら見えないと思う。
- ・前乗せカゴが近くて、密着度が良い。子供の座高が高い場合はかえって邪魔かとおもう。ガニ股にならずに良い。
- ・最初から前がふらついたのもう少し固定してほしい。スタンドは立てやすい。
- ・前座席が邪魔。
- ・変速ギアが欲しい。前の座席と自分との間が狭い。
- ・前に子供を乗せたら、前方が見えづらそう。
- ・自転車をこいでいる時に、前かごに足がぶつかりこぎにくい。
- ・前の子供の位置は、ぐらぐらするし、足元が見えにくい。子供の高さが邪魔になる。前後、窮屈だった。
- ・前の子供用座席の背もたれが高くて運転中に当たって痛い。
- ・サドルが高くふらつく。ころびそうになった。
- ・足が前座席に当たりやすい。だが、軽く扱いやすい。
- ・前の子供用に子どもを乗せた時、前が見えなくて怖い。
- ・ひざがあたらなくて運転しやすいが、前の座席の子供が上がり過ぎないか心配。
- ・今までとかわからない。危ない。ステムを伸ばして前に出せば良い。ひざが前にあたる。子供の位置が高すぎて怖い。押して曲がるのは危なすぎ、乗せるときの安定性も欲しい。
- ・子供前座席に足があたり痛い。スタンドが楽。ハンドルが高くて乗りやすい。荷物カゴに深さが欲しい。
- ・押し歩きの時、重さをとても感じた。こぐ時、少し足が前方子供座席にあたる。
- ・前にかごがあるのはうれしいが、荷物を取られないか心配。
- ・前後に子供をのせて荷物も乗せられるのは良いが、足がつかえるのが気になる。ママが乗るに

も、少し窮屈に感じるので、パパや体の大きい方には乗りにくいと思う。

- ・カゴの部分に子供を乗せるタイプの方が安定感を感じる。
- ・押し歩きの時、前ハンドルが重く不安定になるが、こぎ出すと軽やかで重さは感じない。
- ・荷物が載せられるのは良いと思うが、運転中ひどくがたつく気がして乗りにくかった。足が前の子供乗せにあたるので運転しにくい。スタンドは立てやすかった。
- ・自転車をこいでいる時、前の子供乗せに足があたり、こぎにくい。
- ・子供との密着があったほうが安心する。しいて言えば、子供シートに足がぶつかりこぐ時にガニ股になるのが気になる。
- ・運転する席が狭い。ひざがあたってこぎにくい。思ったよりはふらつかない。他のゴツイ自転車より車体が軽い。
- ・足がぶつかってしまい、とても乗りにくかった。
- ・前の子供座席に足があたるのでこぎづらい。
- ・こぎ出す時とても怖かった。前にカゴがあり荷物を乗せられるのは良い。
- ・乗りやすいが、前のせ部分が怖い。
- ・前の子供乗せが低く、足(ひざ)があたってこぎづらかった。
- ・前の子供乗せに両ひざがあたりこぎづらい。
- ・09-1にくらべてふらつく。
- ・腰掛ける時に前にヒザがあたるが、サドルとのバランスが難しそう。
- ・子供の乗せやすさの改善があるとよい。

■ 試作品 G

Fより車輪が大きくなっているが、基本的に同じタイプであり、評価も非常に似ている。

ただし、こちらの方が乗りにくいという声も多く、まさに実感としての乗り心地の差は言葉では表現できない。

同じくスタンドは絶賛されたが、他に評価する指摘は少ない。



○プラスのコメント

- ・ハンドルロックが有るのは良いと思った。今までの補助イスに近いのでなれているが、背の高い人（大きい人）には足がぶつかると思う。
- ・車体フレームが低くて乗り降りが楽でした。前は小さい子じゃないと不安定ではないかと思う。
- ・Eと同じくらいふらつかず、スピードも出せて気持ち良く運転できた。スタンドも立てやすい。
- ・軽い力でスタンドを立てられるのは魅力的。
- ・普通に安全
- ・足が前座席に当たるのが少し乗りづらいが安定していると思う。
- ・胸元あたりに子供がいるのが安心できた。その分乗る時が乗りにくい。
- ・スタンドがとても立てやすい。こぐ時、前座席が邪魔。
- ・安定していて乗りやすかった。
- ・全体的に安定感がある。カゴに大きなものを乗せると前が見づらいかもしれない。足をかなり開くので気になった。
- ・やはり前にカゴがあったほうが、買い物をした時に荷物が乗せられて良いと思う。

●マイナスのコメント

- ・こぎにくい。前方のぐらつきが怖い。
- ・前の子供座席が足にあたってこぎづらかった。
- ・スタンドを立てたらハンドルロックされる機能は、サドルが狭いため、乗り降りが大変。足が子供の椅子にあたる。
- ・乗る時に狭い。もう少し乗るスペースがないとサッと降りられない。
- ・足が前の子乗せにあたり、ガニ股になりこぎづらかった。
- ・形状は最新だが、元祖ガニ股自転車だと思う。しかし、子供前カゴが密着していて安定している。大きな子供は邪魔にならないか。
- ・前の子供用座席にひざがつくのが気になった。
- ・前座席が邪魔で運転しづらい。
- ・足がガニ股になるのが気になる。カクカクして乗りにくかったです。
- ・前の席との間が狭い。
- ・前乗せかごが近すぎて、怖かった。
- ・こいでいる時に、前カゴにひざがぶつかりこぎにくい。ギアの1は軽すぎるので必要ない。
- ・前の子供乗せが窮屈。
- ・前の子供を乗せるイスの位置が近すぎてこぎにくい。

- ・足が前イスにあたる。
- ・サドル位置と前座席が近すぎて乗りにくい。
- ・今までの自転車という感じ。乗り降りはしづらかった。
- ・前の子供用座席の背もたれが高すぎる気がする。
- ・Fより乗りづらい。車輪が小さいと安定性は増すが、取り回しが難しい。サドルの位置を後ろにしては？もっと別に自転車が後ろに伸びても良い。本来乗りやすい自転車のポジションを見直すことが安定して乗りやすい形につながると思う。
- ・カゴに深さが欲しい。前子供座席が低く足があたる。ハンドルがもう少し高いと楽。ギアは変えやすい。スタンドが楽、簡単。
- ・前の子供用座席が低い分、足にあたり、こぎにくい。（足を開かないとこげない）
- ・自分が小さいので、子供を前に乗せると前方が見えなくて危険。
- ・前座席がじゃまで、押して歩く時や、サドルに座る時に乗りづらい。
- ・良く似ている09-2より安定している気がしたが、前子供乗せに足が当たって運転しにくい。
- ・前子供用座席が足に当たって痛かった。前方が見やすくて良かった。
- ・自転車をこいでいる時、前の子供乗せに足があたり、こぎにくかった。
- ・Fの方が乗りやすかった。前席の痛い所にひざが当たる。
- ・前座席があたる。狭い。足を開いて乗るのに慣れない。後ろ席が腰にあたる。09-2より前が見やすかった。
- ・足がぶつかりこげなかった。グラグラして怖かった。
- ・前の子供座席と自分の距離が近すぎて運転しづらい。
- ・前の2台（ブリジストン）よりはスムーズに乗れたが、やはりこぎ出し時は怖い。
- ・Fより断然、ガニ股度UPでつらかった。子供の身長があると前が見にくいように感じる。スタンドがやはり楽チンだった。

- ・前乗せ部分が近すぎて乗りづらい。かごがおしやれだが荷物があまり入れられない様な気がする。
- ・やはり前乗せが足にあたり、必然的にガニ股になる。かなりこぎづらかった。
- ・ひざが前の座席にあたってこぎづらい。
- ・前座席が近すぎる。
- ・Fに比べてNO。

■ 試作品H

安定しているとの評価が多い。基本フレームの形状は、E、F、Gなどとよく似ているが、こちらの方が評判が良い。

逆にスタンドの評価は悪い。

注目されたのはハンドルの左側のレバー操作によって後進させなくする機能である。停止

時や押し歩き時に、前輪が傾いて転倒につながることもあるが、後進しなければその危険は低くなる。実際にやってみて感心するモニターが多く、一定の効果が認められた。

2輪車としての基本性能は高く、乗りやすく安定しているとの評価も多い。

○プラスのコメント

- ・とても安定感があった。こぎ出し、カーブの時も全くふらつかなかった。スピードを出してカーブを曲がる時も安定していた。こぎやすく、スピードも出るのもとても良かった。後ろの座席に高さのある背もたれがあればパーフェクト。
- ・スイスイ進めて、ふらつきも少ない。足元が見えないのが少し不安。
- ・前のかごがとても大きく安定しているので、10か月くらいの子でも安心して乗せられそう。少しふらつくので練習が必要。
- ・一番ふらつきがなかった。
- ・前輪ロック機能が良かった。
- ・後輪ストップの機能が良い。スタンドはたてやすい。運転しやすい。



- ・後ろに引く時に、前輪がロック（バックしない機能）は良いが、もう少し簡単にできると良い。
- ・今日、一番乗りやすかった。
- ・子供乗せの自転車として普通だと感じた。
- ・今、乗っている自転車に似ているところもあり、乗りやすかった。ひざもあたらず、楽々こげて良い。前輪がバックしない所も良いと思う。スタンドが重いのは改善してほしい。
- ・サドル位置を高くしてもらったので、とても乗りやすかった。
- ・慣れてくると、運転もしやすくなる。
- ・ハンドルとサドルの間が開いていて乗り降りしやすかった。
- ・乗りやすい
- ・前の座席が足に当たらずに乗りやすかった。
- ・すばらしい。一番良かった。本来の問題点を一番わかっていると思う。前輪の後退ロックも考えられている。このまま改良していく際にも、乗りやすいポジションをくずさず良くしていって欲しい。後ろが低く後ろに少し長いのが良い。
- ・ハンドルがぶれない機能ありで、良い。
- ・一番乗りやすかったが、スタンドを立てる時に、重くて立てづかった。
- ・乗りやすく感じた。

・とても乗りやすかった。とめた時に前かがが動いて怖かった。

・前の車輪にロックがかかるのは良い。

●マイナスのコメント

・前輪のふらつきが目だった。

・後ろの席が危なそう。

・後ろタイヤが小さい分、スタンドがやりにくい。

・乗り降りが楽（スタートがスムーズ）。

・背が低いので前の部分が迫っていると前が見にくい。

・歩いて押す時のふらつき防止が必要。

・サドルが一番下だったからか、前が見づらかった。

・スタンドを立てる時にとても重かった。

・バックの際の装置は不要。

・スタンドが重かった。前のロックは良いと思った。

・ギア3は、かなり重い。ギアはほしい。ふらつきは少ない。

・タイヤの空気入れを必要なしにして欲しい。

・スタンドを立てる時、重く立てづらい。重い。ハンドルと前子供乗せが近い。ハンドルがもう少し斜め、高めが乗りやすい。

・ロックをすると前輪が後ろに行かないのは、ぐらつかず良いと思った。

・運転しやすい。

・ベルが鳴らずらい。

・荷物置きがもっといと思う。車体が低いので安定性は高いと思うが、足がしっかり伸びないので運転しにくい。足が疲れる感じがする。

・ふらつき防止がとっさのときは利用できそうにない。ふらつき防止の切り替えをもっとスムーズに軽くできるとよい。

・スタンドに工夫が必要。前に重さを感じる。

・ハンドルのところがせまくて持ちにくい。後ろ席が低いので、重心が下がるのか安定感があつた。

・スタンドが重く立てづらい。軽くしてほしい。

・スタンドを軽い力で立てられるようにしてほしい。2人乗せ自転車初体験だが、前3台に比べてふらつきもなく怖くなかった。

・スタンドを立てるとき、一番重かったのが残念。走行中は安定しているので、止まっている時、走り出しの軽さ、操作のしやすさが課題。後ろにタイヤが動かない工夫は素晴らしいが、左手についているレバーが重い

・後ろに動かない機能がよくわからず。スタンドが他社に比べ立てにくい。

・スタンドを立てる時、力が必要。後ろ乗せの手をかけるところがかけづらかった。

・スタンドに工夫をして欲しい。

■ 試作品 I

子ども乗せ自転車の定番となったふらっかーずの幼児2人同乗用である。元々ある前部座席に加えて、後輪車軸上に後部座席を設置してある。後部座席を加えるにあたって、後輪を小さくし、ホイールベースを延ばしている。



子どもを乗せた場合に安定するよう車軸に荷重がかかるよう設計したことが、ふらっかーずの特徴だったが、この試乗車もセオリーに忠実に造られている。

スタンド連動の前ハンドルロックも評価は高い。後部座席をカゴとしても使えるように工夫した点はJとも共通の取り組みである。

低速時や押し歩き時のふらつきは2輪車の宿命とはいえ、ふらっかーずを送り出した先駆性が今回は感じられないところが残念である。

○プラスのコメント

- ・安定感があり、乗りやすかった。前の座席が若干、高いような気がして圧迫感があったが、いずれ慣れてしまうだろう。
- ・後ろのカゴが子供・荷物の二通り使えるのが良い。スタンドとともに、前ハンドルロックされているのも良い。
- ・後ろの座席が子供乗せ、荷物用と応用できるのが便利だと思う。
- ・レンタルより購入したい。後輪が小さいので大きくしてほしいが、後ろの子供の安全性を考えると、そうもいかないのか。全体的に良かった。後ろのイスがカゴにもなり便利。

・スタンドと連動したハンドルロックがとても良い。

・乗りやすい
・止まると自動で前ハンドルロックがかかるのは良いと思った。

・後ろの子供用座席の所に持ち上げやすいような取っ手のような物があると良い。

・スタンドを立てると、自動的に前輪がぐらつかないようにロックがかかるのはとても良い。後ろの子供座席の足乗せがともしっかりしていると思う。

・後ろが荷物入れに変わるのが良いと思う。

・後輪が小さめにできているので、子供を乗せやすい。子供の足が車輪に巻き込まれない工夫も有り難い。また、ロックが自転車をとめる際に一緒にかかるのもうれしい。後ろの子供用の座席の背もたれが、折りたためるのがうれしい。コーナーの安定感が抜群。

・荷物の工夫が、使ってみたい。

・スタンドをはずすとロックが取れるのは良かった。ハンドルがふらつく。

・乗りやすく、スタンドが楽だった。始めのふらつきが大きい。

・後ろが用途に応じて荷台になったり、子供用になってよいと思う。

- ・前座席の安全性は高いと思いますが、奥行きがあるので多少サドルに座る時の圧迫感がある。
- ・他のものに比べてふらつきが少なく良かった。
- ・ハンドルロックの機能操作が簡単ですばらしい。
- ・立てた時に、ふらつかないようにしているのはとても良い。

●マイナスのコメント

- ・前の子供用座席の位置が高くて前が見えないと思う。出だしが重い。
- ・ヒザが前カゴにあたってこぎにくい。
- ・前がすごく重たく感じた。こぎ出すまでフラつきがある。
- ・前の付属品が高い位置にあって、前が見にくい。
- ・重い。こぐときがなかなか大変でした。
- ・スタンドが重たい。自転車自体はこぎやすく快適。
- ・初めて乗ったが、前後に乗せるのは意外に重いものだと思いました。
- ・変速が重いほど安定はするが、速度が遅いと少し不安。
- ・スタンドがとても重い。前のカゴが大きいので少しふらつくが、運転が安定していてスムーズに乗れた。
- ・変速ギア、押して歩くのは重い。
- ・重たいので子供を乗せて倒れそうな時が怖い。
- ・バランスとるのが少し難しい。
- ・全体的に重かった。ふらつきも多い。
- ・スタンドが使いにくい。
- ・ふらつきが少なく乗りやすかった。
- ・走行中右方向に傾くことが何度もあり、気になった。
- ・スタンドのペダルが子供のイスで見えにくい
- ・重い。スタンドを立てづらい。ギアは変えやすい。
- ・荷物置きがもっと欲しい。
- ・前のタイヤがすぐにとられてします。とても怖かった。スタンド立てにくい。後ろ座席が荷物入れにできるのはすごく良かった。
- ・こぎ出せば走りやすいが、前の子供座席が重くて、ハンドル操作しにくい。
- ・スタンドを立てづらい。
- ・前に重さを感じる。前席が乗りやすそう。後席が工夫されていて長く乗れそう。ハンドルが他のが持ちやすかったから、とりいれると良い。
- ・押し歩き用に後ろ席にもう少ししっかりした取っ手が欲しい。ギアの1、2が軽すぎなくて良かった。
- ・こぎ出す時に多少ふらつきを感じた。乗ってしまえばスムーズだった。
- ・スタンドが軽い力で立てられるようにしてほしい。
- ・スタンド立てる時に重い。運転はとてもしやすい。
- ・こぎ出すと快適だが、それまでが少し重く、ふらついて怖い。
- ・前がふらつきやすい気がする。

■ 試作品 J

乗りやすい、という感想が多い。細かなところにまで神経が行き届いている印象を受けた。乗りやすさの評価として「普通に」、あるいは「いつも乗り慣れているものに近い」というコメントがあり、2輪車の完成度を高めようという意図は成功している。ワンタッチで手元操作ができ



るハンドル・ロックや立てやすいスタンドも好評だった。前輪を小径にして、サドルとペダル位置を相対的に後退させ膝前に余裕を持たせている。

2輪車の宿命として、低速時の不安定さからは逃れられていない。後部座席の重心は後輪車軸の外側にあり、前部座席が軽い場合には前輪が浮く可能性がある。

○プラスのコメント

- ・こぐ足がぶつからなくて楽だった。
- ・割と乗りやすかった。
- ・乗りやすかった。
- ・スムーズに乗れた。楽チンだった。
- ・自転車を降りた時に他のと比べてふらつきが少なかった。
- ・ハンドルについているロックはとても良い。
- ・前の子供用座席が、低いため安定していた。
- ・前かごが低いので、子供の背が高くなっても前が見やすそう。乗り心地がスムーズで良い。
- ・乗りやすい。前輪ロックも良かった。
- ・スタンドも案外楽に立てられて、運転しやすかった。
- ・バランスがとりやすかった。

・ハンドルの固定が、手元（ハンドルのところ）でできるのは便利で良いと思う。

・スタンドがとても良く、ふらつかない。
・思ったより乗り心地が良くて軽くこぐことができた。快適な走りだった。

・乗りやすい
・スタンドの足を踏むところが出っぱっていてわかりやすい。安定感があった。

・一番乗りやすかった。タイヤの空気入れを必要なしにして欲しい。

・前の子供用座席にひざがあたらないので運転しやすい。

・ハンドルロックがあるのが安心できてよい。

・ママの椅子が座りやすくて良い。長時間乗っても疲れなさそう。ずっしりと安定感があるので、安心できる感じがする。

・ギアが変えやすかった。

・こぎ始めのふらつきが気になったが、他は満足でした。

・乗りやすかった。

・普通に乗りやすかった。

・荷物置き。スタンドは立てやすかった。

・安全性は高そう。前方は見やすそう。荷物はあまり乗せられないのが残念。

- ・重心が低く、安定感があると感じた。
- ・普通に乗りやすい。前乗せの形は初めて乗ったが、安定していて走りやすいと思う。
- ・運転しやすかった。一番押し歩きがしやすかった。
- ・前方が見やすく、とても乗りやすかった。ふらつかずにカーブを曲がれた。荷物を載せられたらと思う。
- ・前方のタイヤが小さく、しっかりしていたので安定感がある。
- ・スタンドが立てやすいのがよかった。ハンドルロックと連動しているのに乗ってしまうと、不便さを感じてしまう。
- ・いつも乗り慣れているものに近いので、乗りやすかった。
- ・ハンドルロックがとても良い。
- ・安定感等、アシストがないタイプでも十分よさを感じた。
- ・ハンドルロックが付いていて良い。しかも簡単で良い。前が安定している。

●マイナスのコメント

- ・後ろの子供の足乗せが長すぎてこぎ出し時にあたる。
- ・こぎはじめにフラつき感があつた。スピードがない時もフラつく感じがする。
- ・前タイヤが小さくて、ハンドルが広いのでフラつく。
- ・とにかくふらついて運転するのが怖かった。走り出すとスムーズで運転しやすかった。
- ・今乗っているものとあまり変わらない。レンタルはしない。可もなく不可もなくという感じだった。
- ・スタンドを立てるのに、コツが必要。少しやりにくかった。
- ・ふらつく感じがして怖かった。
- ・なぜ、サドルがぐらつくのか？私の体格163cmにもよるが、サドルの位置はもう少し後ろが良い。

ハンドルの幅は、ちょうどカゴの後ろ端を持った幅なら安定するが、前を操縦しづらい。

- ・ハンドルが低い、重い。
- ・ハンドルのロック解除機能はいらないと思う。解除を忘れ、事故につながると思う。
- ・急なカーブを曲がる時にふらつき、一度ふらつくとしばらくふらつきが止まらなかった。直進走行時は良い。
- ・後ろ乗せの足乗せ部分に自分の足があたって運転しにくかった。
- ・カーブ、走り出しにふらつきあり。

サイトアンケート【参考】

ヒアリングや試乗会に参加できないお母さんの意見を集めるべく、インターネット・サイトを利用した。

サイトは2008年12月10日から2009年2月28日まで80日間開設した。メールアドレスの記載のある61をサンプルとして採用した。このサンプルをここでは「サイト・モニター」と呼ぶことにする。

本格開設前に、12試作車の諸元と説明を掲示してアクセスした方に評価を求めたところ、アクセスはあるものの意見を選択せずにログアウトするケースがほとんどであった。そこで、12月8日に行われた第一次試作車15台の試乗会で撮影した画像のうち、3車種を1社で制作したシリーズのものを1車種に絞り、計12試作車分を掲示し、仕様や説明についてはボタンをクリックすることで追加的に情報を提供する形式に変更した。また、ランダムに表示される二台の試作車を比較し、いずれかを選択させることによって最終的にサイト・モニターがもっとも良いと思った試作車を選び出し、その試作車についての評価をインプットしてもらう方式をとった。

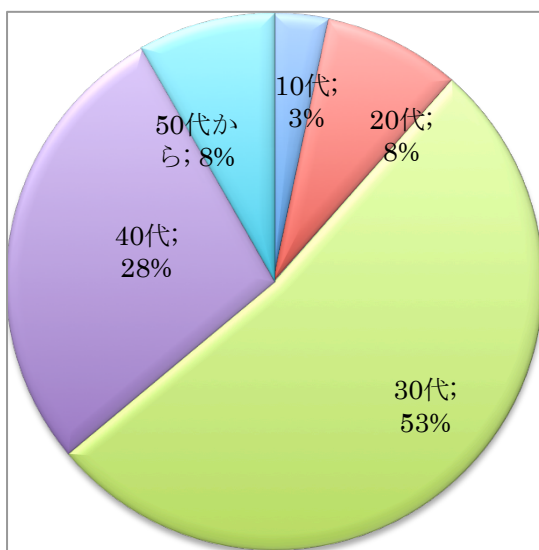
さらに、欧州で子ども乗せ自転車として使われている代表的な三車種を、12試作車と同じように画像と簡単な説明を付して、合計15車種から「お気に入り」を選択してもらった。

画像と説明では評価がきわめて難しいとの電話連絡が4名のサイト訪問者から寄せられたが、アクセス数は603に達したにもかかわらず、実際の回答が少なかったことは、自転車のような実際の乗車感覚が想像しにくい乗り物についてのサイトアンケート調査の課題となった。

したがって、評価は「見た目」の判断でなされており、試乗モニターの評価とは大きく外れているものもある。特に、日本の現行の道路環境では通行することが困難と思われる欧州製子ども乗せ自転車の1車種に圧倒的な人気が集まった理由として「格好良さ」が評価されたものと思われる。わが国の自転車デザインをより洗練されたものとしていく必要があり、ベビーカーの世界で起きたような外国製デザインへの雪崩現象的傾斜を防ぐことに、業界はなおいっそう腐心すべきであろう。

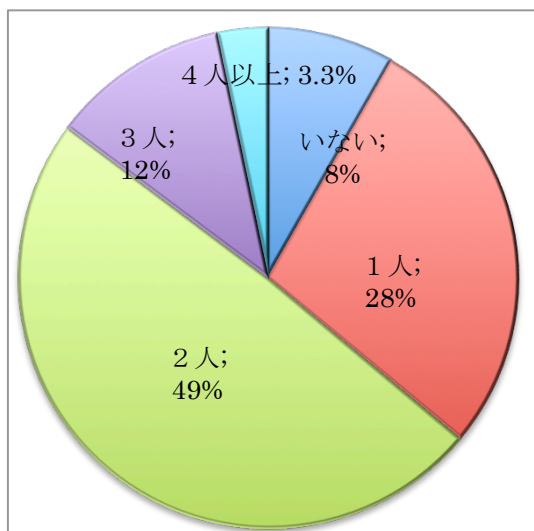
基礎データの分析

●年代層



サイト・モニターの年代層や子どもの数は、ヒアリング・モニターや試乗会モニターと傾向が似ている。特徴的なのは、子どもを自転車に乗せた経験が「ない」と答えているモニターが非常に多いことだ。残念ながら、サイトでは「忙しくてアンケートに答えてもらえない」という子育て真っ盛りの母親からの意見は得られていないと考えざるを得ない。

●子どもの数

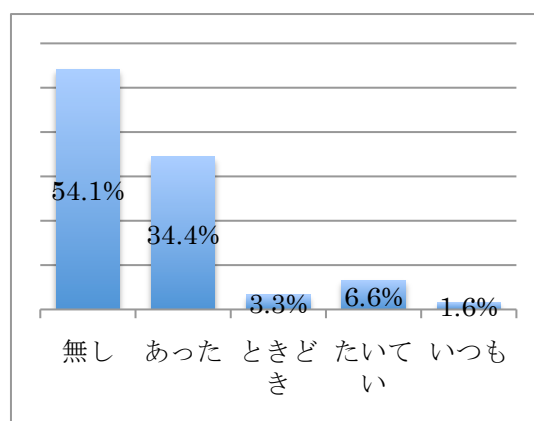


ヒアリング・モニター及び試乗モニターから意見を聞く場合、今回の調査ではいずれも、一時的に託児担当を設け、お母さんたちを2時間程度子育てから解放する形で意見を聞いている。現役の母親から意見を聴取するには、この方法が必須であり、そうでないとこのサイト・モニター調査に見られるように、調査に協力する時間的な余裕のある「子育て卒業生」の意見を集めることになってしまう。子育て現役の母親たちが、自分たちの現状をわかってくれない、と洩らすのは、これまで母親の意見として収集されてきた意見が、必ずしも現役の立場からの実感から発したものでなかった可能性を示唆している。

●子どもを自転車に乗せた経験は？

半数以上が幼児・子どもを自転車に乗せたことがないと答えている。回答をみていくと、子ども乗せ経験のあるなしで特徴的な意見の片寄りはみられないところから、自転車に子どもを乗せること、特にハンドルに荷重をかけることの危険についてよく承知している回答者ばかりではないかと思われる。

●格好良さに集中

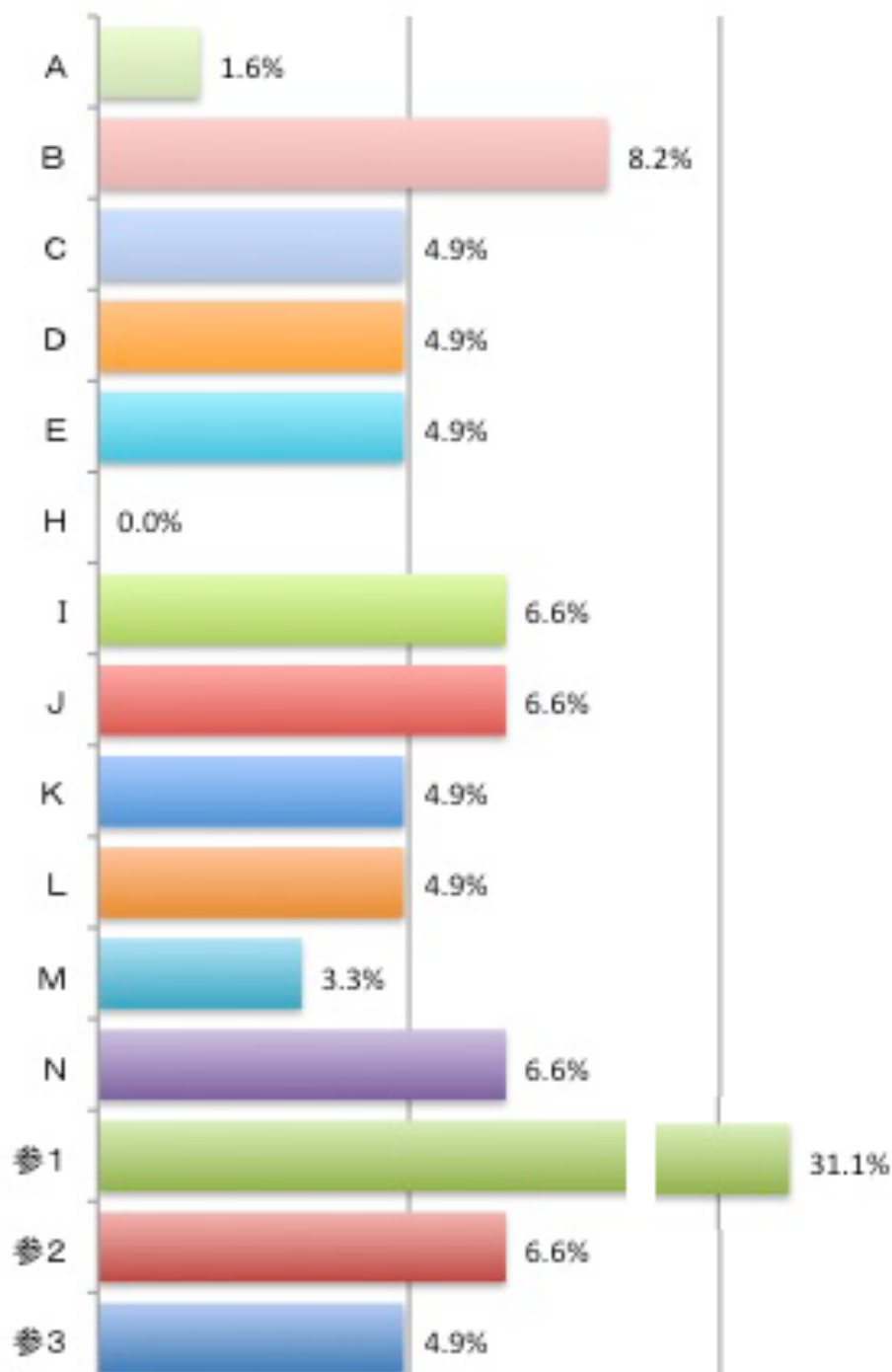


どの自転車を選ぶかをトーナメント方式で聞いたところ、下記のグラフのとおりとなった。見た目の格好良さとカラーリングで選ばれており、仕様や諸元を比べたものとなっているとは思えない。

しかし、昨今の自転車ブームの傾向を見てもファッション生が強く求められており、この面への対応が遅れていることは率直にみとめざるを得ない。(参1)とした車種は、ドイツで2008年初頭に発売されたもの

で、前に子どもが2人、左右に並んで乗ることができ、子ども用座席のへもたれ部分に荷物スペースまで用意されている。

なお、E、F、Gの三車種を提示したメーカーについては、サイトアンケートの場合はEのみを対象とした。試乗ではある程度評価されていたHは支持がなかった。安全第一は言うまでもないがデザインにもついて検討が望まれる。



サイトに寄せられた意見（自由記述）

※ 番号は整理のためのものです。

※ 目立った意見を強調してあります。

- 1 駐めるときはどうするのだろうか？
- 2 月／金の保育園の2人分の荷物 親の荷物を想定して載せたところの写真が見たい。
- 3 3人のり自転車には絶対考慮してほしい事項です。
- 4 レンタル代が月1000円だと、年間1万円を超える。子供を乗せる期間はそれなりに長くなることを考えると、自治体の補助などで年間5000円くらいに抑えて欲しい。
- 5 今まで見たことのないタイプの自転車だ。荷物はともかくとして子供二人を安心して乗せられるようなデザインに思える。実際に市販されたら売れそうな気がする。
- 6 特になし
- 7 変速機
- 8 アンケートには選択肢がなかったので「価格次第で購入」を選んだが、本当は商品の魅力次第で購入と回答したい。うちは保育園等への送迎で必要とかのニーズはない。夫婦の趣味がサイクリングであり、サイクリストでも乗る気がして、子供と一緒に出掛けたいと思える自転車が欲しい。はっきりいって、この自転車含め、アンケートに出てきたもの全てママチャリであり、こんなのはいらない。選んだ自転車は小径ホイールを使わず、一番自転車本来の走行性を犠牲にしていないと思うが、最低でもハンド

ルをマウンテンバイクのようなフラットバーにして、安定して、状況がゆるせばそこそこの速度が出せ、長時間走れるようにしないと買う気はしない。また、本当に逆ハの字でないとだめか？リンク機構を工夫すれば、タイヤ接地幅が広がっても小回り性は確保できると思う。いずれにしても子供を乗せる配置としてはこの方式がベストだと思う。ベースをママチャリではなくスポーツバイクにして作って欲しい。ただ、全体的にこの程度？と感じてしまう。不況でクルマが売れなくて暇？な自動車メーカーの優秀なエンジニアに既存の自転車の構造にとらわれない斬新な発想で設計してもらえないものだろうか。

9 鍵が簡単にかけられる機能

10 集合住宅なので、駐輪スペースに限りがあるため、幅のサイズは気になりました。

11 どの様な物にせよ、歩道を走れば歩行者には危険！雨の日の傘差し運転は危険！

12 とにかく早く発売してほしいです。電動アシストもほしいです。

13 ママチャリの便利さは、国民の多くが周知のものと考えます。各社が3輪（前2輪や後2輪）を詩作しているようですが、走行上の運動性能は、やはり2輪に勝るものはないようです。日本の道路事情からも、諸外国の物のような、車幅の広いものも非現実的です。子供を積載時の安定性と言いますが、私の経験では、駐車時

及び極低速の停車 発進時、極低速走行時、引き回し時の転倒の危険率が高いように思われます。走行時の事故時の危険率は普通自転車でもダメージは変わらないと思われます。さらに、子供2人の家族で、3人乗車でママチャリを活用する「時期 期間」は自転車の商品サイクルのうちの短い期間と考えられます。よって、3人乗り自転車の必要条件は「商品サイクルの間に普通のママチャリに戻せる仕様のもの」または「純然たるリース レンタル」を一義に、「低重心」「スタンド掛け時の安全性」「極低速時の横転防止（低重心と力のアシスト）」の順で考えるとよいのではないのでしょうか？

14 見た目が格好いいのと、駐輪場に停められそうという理由が大きい。アシストは是非！子ども乗せはカゴに変身できると良い。

15 保育園の送迎で荷物を載せないわけにはいかないのですその点を考えて！！

16 春に1才となる子の為に専用自転車の購入を検討中ですが、どうせなら3人乗り可能な車を購入したいです。早くお上が正式な決断発表をしてくれないと消費者は買うに買えません。また、実用を優先すればママチャリの延長線上の設計になるのでしょうか普段MTBやロードに乗る私としては今更ママチャリ型を購入する気になれません。スタイリッシュなミニベロにこども乗せ機能のついた車種が増えるとうれしいです。

17 子供を5人、車の免許を持ってないため自転車のみで送り迎えしました。今ほど子供を乗せる自転車の種類もなく、一番目と二番目を前後に乗せ、背中に三番目をおんぶして、四人乗りで漕いでいた時期もありました。今一番目は社会人、五番目は小学二年、先日念願のロードを買い、ついに20年間のママチャリから卒業したばかりです。もうわたしにはママチャリは

不要ですが、乗っていた期間の長さは誰にも負けません。なんでも聞いてください。お役にたてると思います。

18 パーキングが問題

19 保育園から週末に布団を持ち帰りますがどの自転車も大きな荷物を持つには不安があります。

20 荷物を載せるスペースがないのでは実用にはならない

21 これでは子供2人乗車時には荷物を背負うしかないのがつらい

22 安定性重視で、3輪は不可欠。雨の時の利用がとても怖く、子どもがなるべく濡れない、レインコートを着なくても済む自転車があればいいな、と思っています。欲を言えば、運転者の大人も濡れない構造（かつ大人部分は晴天の時は取り外し可能）だと嬉しいですが、そうなると大掛りな自転車になってしまいますね。

23 自転車に乗るのが楽しみになりそうなそんなデザインがいいなあと思います

24 これが走るには、道路環境、駐輪環境の整備が必要でしょうね

25 一時期しか使わないタイプの形なのでレンタルで毎日の送迎ができれば楽しくなりそう。

26 何につけ欧米製のものは、日本人にとって大きく重たいものが多いので、そこが気がかり。

27 後ろに荷物を乗せるカゴがあるととっても良い。このような海外の自転車も走れるように、路駐取り締まり強化、交通マナーの啓蒙をしてほしい。この自転車は理想的だが、日本の道路事情でどのくらい実用的かは乗ってみたいとわからない。

28 やっぱ、二人の子供に目が行くように、前に二人乗れる（重心も低く）のが良い、

29 三輪は機動性に難あり。専用車ならB a k f i e t s C a r g o b i k eが良かった。そうでなければチャイルドトレーラーを使います。

30 幼児自転車は使用期間が限られているので、価格を抑えるためには最後の設問のようにレンタル、又はシェアがいいと思います。また、出会い頭の衝突事故だけは起きないよう、自転車利用者に対しての徹底したルールづくりも必要だと思います。

31 法改正して、自転車の幅を大きくして欲しい

32 海外（デンマーク ドイツなど）では標準的に使用されているので、できるのであれば輸入したい。

33 とにかく早く実用化するべきだと思います。

34 現在有る駐輪場は軒並みO U Tなので、普及させようとするなら、こう言う自転車もO Kな駐輪場も欲しい（もしくは、断られないような通達なり法制化なり）

【提言】

子育て支援を求める母親に どう応えるか

ヒアリングで抽出した71名の現役の母親、並びに試乗モニターから得られた回答を基に、いま、母親たちが必要と感じている内容は下記の4項目に集約できる。特に、子ども乗せ自転車開発の必須条件は「転倒の危険がないこと」であると結論づけることができる。

- (1) 子どもを複数乗せて安全に移動できる手段が必要
- (2) 子どもの他に荷物を運ぶことができるものが必要
- (3) 低速時・押し歩き時にも転倒する危険のないものが必要
- (4) 子育て期間にのみ必要

●代表的な意見

(1) 3人目からの子どもを除外して考えないで欲しいという意見が多数あり、3人以上の子どもがいる母親からは、2人同乗までが認められ、3人目からはダメと言われても、ひとりを残して出かけるわけにはいかないの、許可されなくても複数の子どもを危険覚悟で運ぶとしている。

【これは自転車の問題ではなく、子育て環境及び道路交通全体の問題として捉え、早急に安全策を講じる必要を指摘したものと考えられる。】

(2) 子育て中には、外出時に荷物が多くなる傾向があり、子どもはもちろんのこと、荷物を運ぶことも工夫して欲しいという意見があった。

現状では子どもに持たせる、ハンドルにぶら下げるなど、そうとう危険な運転を強いられており、1人で移動することが原則の自転車とはまったく別の設計思想が求められている点を指摘しておきたい。

(3) 聴取した母親のほとんどが歩道を走行しており、道交法63条4-2の「徐行」について知っているものは皆無であった。

幼児同乗の自転車は、安定して走行するため、歩道上であっても時速10キロメートル以上の速度が出ているものと思われ、出会い頭の事故経験も多く聴取された。

歩道での「徐行」規程は、歩行者の安全を確保するうえで大切であり、自転車利用者が加害者にならないためにも、遵守されるべき基本的なルールである。一方で、歩道での「徐行」規程

は一般に知られておらず、取り締まりも行われていないのが実態である。歩行者自転車双方の安全のために定められているとはいえ、子どもを乗せた自転車が、安定した速度で歩道上を走ることそのものは法律違反である。

逆に、子どもを乗せて法律を遵守して「徐行」することは転倒の危険につながりかねない。

つまり、母親は危険と安全のどちらを選ぶかではなく、その都度、どちらがより危険度が少ないか、を選ぶという究極の選択を迫られることになる。

また、自転車を押し歩く際に、支えている反対側に重心が移って子どもごと転倒させた経験があると答えた者は、録音時にはほとんどいなくともかわらず、終了後に告白する例が20以上あったことから、実際に転倒させた経験のある母親は3割近いのではないかと思われる。(平成20年1月のネット調査3,000サンプルによる「転倒でけがをさせた」回答によれば1割以下である)

歩道走行を前提とするのであれば「徐行」しても安定し、停止時と押し歩き時に転倒しにくい自転車を母親に与えることが必須条件であろう。

(4) 全員が安全性の高い自転車を切望する意見を述べたにもかかわらず、「安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車の試作採用12社の試作設計図」と、欧米で使われているベビーカー自転車4種類の写真を示して感想を求めたところ、転倒しにくくデザインのよいものであれば使用したいとの意見もあるが、子供乗せに特化した自転車は子育て期間後に使い勝手の悪さを指摘する声が多くあった。

安全な自転車が開発された場合、普及のため必要な期間、限定的に貸し出すなどの制度的な

工夫が必要と訴える意見はほぼ全員に共通している。

価格については欧米のベビーカー自転車を「格好良いので」という理由で欲しがる意見もあり、高額な製品であっても付加価値の高さで乗り越えられる可能性があると言える。

また、欧州の子ども乗せ自転車のように普通自転車の幅を超え設計され、低速安定に優れ転倒の危険性の少ない製品ならともかく、現状、わが国で販売されている自転車は2輪であれ3輪であれ転倒のリスクがあることから、転倒する自転車を幼児2人同乗用として認める際には、母親たちに対してしっかり転倒のリスクがあること、法を遵守しつつ安全に通行する方法についても、あらゆる機会を捉えて情報提供することが肝要と考えられる。

より具体的な10の提案

- (1) 少子化傾向に歯止めをかけ、2人以上の子どものいる家庭の増加を期待するのであれば、子どもの乗車人員のさらなる拡大を検討することも今後必要になる。
- (2) 歩行者に混じって歩道を「徐行」する自転車を許容する現行の道交法を維持するのであれば、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設計が必要である。
- (3) 安全性を最優先した設計を可能にする道路交通環境の整備が必要である。
- (4) 歩道上で歩行者等に脅威を与えない速度遵守を徹底する交通教育の強化が必要である。
- (5) 利用者に対して幼児2人同乗の危険性の周知・徹底を行うとともに、利用者に対する交通ルールやマナーの遵守を徹底するための対策を講ずるべきである。
- (6) 複数の幼児に加えて荷物を載せても安定して移動できることも、設計上の重要な要素として位置づけられるべきである。
- (7) 今回試作された自転車についてのモニターの意見を見れば、スタンドや低い重心、停止時のロック機構など、新たな工夫も随所に見られるものの、すべての面で満足できるレベルの開発までには至っていない。子どもと母親のためにさまざまな垣根を乗り越え、国・業界などが協力連携して、新たな国民車を開発すべき時期に来ている。
- (8) 子育て期間限定利用を望む家庭の要望に応える貸出制度を検討すべきである。その際、定期的なメンテナンスを含めた安全策を講ずる必要がある。
- (9) 子育て支援は喫緊の課題であり、幼児保育施設周辺の道路環境整備の進展を待つ間、当面、当該道路を送迎時間帯に限り路上駐車禁止と速度制限（あるいは通行禁止）を徹底する「子育てゾーン」（仮）を創設するなどの交通規制により、歩行者として行き来する子どもの歩道上での安全にも配慮する地域的な緊急対策の実施が必要である。
- (10) 子供乗せ自転車の安全かつ快適な利用のための自転車走行環境の整備をハード、ソフトの面から推進すべきである。

■ゾーン形成の考え方

- ①区画整理事業、計画開発市街地等の比較的道路基盤の整った地区では、保育施設に至る安全ルートを中心に、比較的広い幅員の道路での自転車専用レーン又は自転車道の優先設置、そこから保育施設までの枝線では、一般車の進入を禁止する子育て指定路線の設置等により、環境を整える。
- ②その他の地区では、道路基盤が整っていないことにかんがみ、自転車の走行環境に関する調査を優先して実施し、交差点の危険箇所、単路の安全性等について、自転車走行環境についての地図を作成して、情報を提供するとともに、特に、保育所等の存するゾーンでは、上記調査を優先かつ詳細に実施して、その情報を提供することや(9)のような子育て指定ゾーンを設けて、ゾーンへの時間的な自動車の進入禁止措置等により、保育所への自転車によるアクセスを安全かつ快適できるように環境を整える。



Some schools publish maps for students and parents to use.

米国の自転車通学路のルート情報の例(連邦交通省資料)

緊急提言【いまずぐできること】

「ゾーン30」に「チャイルド・ストリート」を

警察庁は平成21年3月、3年に及ぶ議論の末にまとめられた「規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会（委員長：太田勝敏東洋大学教授）」報告の提出を受け、生活道路において時速30km以下の速度規制を可能にする規制の見直しを検討することになった。見直し協議に道路利用者が含まれていないとか、あくまで道路単位で考え「ゾーン規制」に踏み込んでいないなどの課題も残るが、フランスやドイツが街の中心部や住宅地を「ゾーン30」に指定し、クルマの制限速度を低く抑える法律を1990年に制定してから、20年を経てわが国もようやく着手することになった。急激な高齢化が進むわが国においても、歩行者優先の考え方に基づく同様の法整備が一刻も早く行われることを期待したい。

「幼児2人同乗用自転車」問題を子育て支援全体から眺めると、歩道を徒歩で幼児保育施設に向かう親子もあり、皮肉なことに自転車による通園が徒歩通園者にとって最も脅威の存在となっている事実がある。特に、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の施策が急がれる。道路整備というハード的な取り組みには時間を要する。ソフト面からできる限りの施策を講じることが必要である。自転車の歩道通行というソフト対応を行ったために、道路整備の緊急性が薄まり、結果としてハード整備が遅れたという過去の反省も踏まえ、両面から安全安心の暮らし空間づくりを目指していただきたい。

未だに通学路においてすら交通規制が徹底されていないが、幼児保育施設周辺区域の道路を送迎時間帯に限り車の路上駐車禁止と車の速度制限を行うことで自転車の車道走行の安全性と歩道における歩行者の安全性を高めることが出来る。

環境整備を考えると道路構造の改修となりがちであるが、子育て支援は即実行されなければならないことから、交通規制を中心とした走行空間の創設は即効性が期待できる点を指摘しておきたい。

【写真下左】：イタリア・トリノ、【写真下右】：ドイツ・マインツ 子どもが遊べる道路



第二章「高齢社会の健康維持と都市交通の接点」

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討報告（2）

高齢者向け自転車

わが国において急激に進む高齢化が、間接的に自転車利用の増大を促していると思われる。

その根拠の一つは、自由学園最高学部長で千葉大学の鈴木春男名誉教授が1996年に国際交通安全学会誌（9月号）に寄せた論文「生活構造からみた高齢者交通政策への提言」にある。この調査報告では、運転しなくなった高齢者の64・4%が代替手段として「自転車」を選んでいる。二位の「電車」が45・8%、三位の「家族が運転する車」が32・2%だから、圧倒的な一位である。

高齢化が比較的早く訪れたヨーロッパにおいて、自転車利用環境の整備に取り組んだ時期も高齢化の進展と平仄を一にしている。高齢化によって交通に対する考え方が変化していくのは当然である。

クルマのドライバーが、安全運転を履行する能力に陰りを生ずることは早くから指摘されており、免許証更新時に一定以上の高齢者に認知症テストを義務づける制度が導入されることになった。クルマの運転のように、高度な技術と判断、そして反射神経を要することについて、わが国は対応し切れていないと指摘する声がある。高齢者の状況については、専門の研究がわが国で始まったばかりという背景もあり、今後、

急速に知見が進み、政策的な対処も進展していくものと期待されるが、現状においては歩行者、自転車利用者、ドライバーの高齢化によって引き起こされる交通問題に対処するための具体的かつ総合的な対策はみあたらない。

高齢者が自らクルマや自転車で出歩くことは危険であり、望ましくないとする意見もあるが、交通事故の危険とは裏腹に、出かける機会が少なくなれば老いが進み、極端な場合には寝たきり高齢者を結果的に増やしてしまうことにつながりかねない。本研究会でも専門家によって指摘されているとおり、出歩ける環境をつくるのが活力のある高齢者を増やすことにつながり、増大する医療・介護財政の抑制を可能にする方策なのである。

高速で移動するクルマに比べ、自転車は運動神経がある程度衰えても安全に移動できる利点があり、起き上がるための筋肉である腸腰筋の維持、転倒しにくくするためのバランス感覚を養いやすい健康運動機器としての側面も備えている。

こうした利点についての評価は、専門家の間では半ば常識となっているが、いまのところ一般化していない。1991年にアメリカ合衆国

が「歩行者自転車コーディネーター」についての連邦法を制定した折、法律の目的の上位に「健康への寄与と医療財政への貢献」を掲げた。ここには道路整備、交通規制、市街地環境整備といった交通主体の政策課題に、健康厚生、そして財政についての視点までを含み、総合的長期的な戦略を展開することの必要性が明確に打ち出されている。

ヨーロッパにおいては、同じような考え方で自転車走行空間の整備や、人とクルマが錯綜する市街地においてクルマの制限速度を時速30キロメートル以下に設定するなどの施策を、90年には法律の中に位置づけた。戦略的取り組みについても90年代半ばには、国家戦略として位置づけるところが増えた。

アジアにおいても、中国や韓国などが、ヨーロッパ型の交通思想を取り入れ、成功しているとは言い難い側面もあるが、一部では自転車で移動できる範囲に都市機能を集中させるコンパクトシティ化構想を意識した取り組みを始めている。

この点、わが国ではあまりに急激な高齢化現象のために、法律やインフラを準備する絶対的な時間が少なかったこともあり、対応は、世界有数の超高齢社会に突入しているいま、ようやく始まったばかりである。残念なことに、心の準備ができないうちに高齢化が押し寄せ、年金や医療の対応に見られるように、政策の切り替えができないまま、国民への負担が増大する方向に社会全体が驀進している。

繰り返しになるが、高齢社会では、年寄りが気軽に歩ける環境を整備することが必要になる。今後、自転車・歩行者に関する政策の強化を進めるにあたって、交通事故や渋滞、大気汚染などの改善という目的に並んで「健康増進による医療費の削減」をしっかりと認識していく

ことが大切である。

クルマ最優先の社会を成熟させた結果、クルマ無しには歩ける環境がない現実が生まれている。歩くにも、自転車に乗るにも、危険で不便な環境があり、バスや電車などの公共交通機関の未整備な地域では、必然的に閉じこもりがちな高齢者が目立つ。

せめても楽に出歩けるツールのニーズは高まり、最近では電動車椅子、いわゆるシニアカーが増えてきた。既に50万台を越えるシニアカーが街を行き来している。

高齢化や障害によって歩けないためにシニアカーを使う人よりも、お出かけの足としての利用者のほうがはるかに多いと言われている。シニアカーでゲートボールに行く、公園に散歩に行く、病院や買い物に行くという使い方が一般化しつつあるという調査もある。たとえば、日本有数のシニアカー普及率と言われている島根県大田市では、農作業の道具を積んだシニアカーが行き交う光景を目にすることができる。

時速6キロメートルに制限されているシニアカーや、少子化時代にはますます存在を尊重すべき乳幼児を乗せたベビーカーなど、歩道に行くのは歩行者だけではない時代に、自転車はどのように使われるべきなのか、高齢者が使って安全な自転車はどのようなものなのか、本調査では、こうした近未来の課題について専門家の意見を聴取し、有識者間の議論を通じて、自転車の将来像について迫った。

高齢者医療の現場から

鴫田 典夫氏からのヒアリング

介護老人保健施設しろかね・医療法人白峰会 理事長

●高齢者にクルマ以外の足を

エネルギー転換が迫られている今日、高齢者がクルマから自転車に乗り換える時に何を考えたらいいかを考えなければならない。全国どこでも同じとは行かないが、ちょうど、湖南病院や高齢者施設が立地しているこの茨城県下妻市をみると、非常に平坦で坂のない土地が広がっており、自転車には好都合な環境がある。

昔はバス路線がこの近辺だけで30路線以上あったが、クルマ社会が進んで、バスの利用者がいなくなった。現在、残っているのは数路線で、2時間か3時間に一本という状態である。クルマが使えない人には陸の孤島になってしまっている。

また、この近辺で割烹料理店や寿司屋などがどんどん減っている。足がクルマしかない状況で、飲酒運転の取り締まりが強化されたために、食事に行く、酒を飲みに行く時にはタクシーや代行運転を使わざるを得ない。交通費の負担が大きくなり、外食に金が回らないために、街の賑わいがなくなっていくという悪循環に陥っている。

高齢者からクルマを奪うと、間違いなく数年内に寝たきりになってしまう。外出できないことが、どれほど高齢者の健康を害するかは、医

師が一番よく知っている。すぐ足腰が立たなくなり、転倒の危険が増大し、何らかのきっかけで床についてしまう。買い物もできなくなると、まず頭が呆ける。出歩けることの重要性についての認識が一般に低いことは残念である。

●電動アシスト自転車の限界

高齢化が進み、クルマを運転できなくなった人々が自転車に頼らざるを得ない時代になった。

ところが、自転車の事故がたいへんに多い。

高齢者はこぎ出す力が低下しているため、スタート時によりよろしてしまい事故につながる。そこで、電動アシスト自転車を試させてみると、とても良い。すぐ安定した速度に達するし、ちょっとした坂もなんの苦もなく越えていける。現在、電動アシスト自転車は89歳の利用者が3名おり、毎日外出して老化と闘っている。

ただ、停止しようとする時の不安定さが問題で、転倒しかかると、不思議に悪い方の足をついてしまい、動けなくなってしまう。やはり転倒の危険から逃れるには、倒れない自転車、3輪あるいは4輪の自転車が必要だということになった。

しかし、いろいろ調べてみると、後二輪の三輪車は、高齢者に内輪差の感覚が薄いために、後輪を壁や段差などにぶつけてしまう事故が多

いことがわかった。前2輪であればうまくいくだろうと、実際に購入して使ってみた。

見た目は安定しているが、前輪が独立懸架になっていないため、回る時に内側の車輪にだけ荷重がかかり、外側が浮き上がるという欠点に直面した。独立懸架方式の前二輪車を見つけて試乗してみると、前2輪の幅が狭すぎて、安定せず、しかもサスペンションが柔らかすぎて高齢者が運転できるものでないことは明らかだった。

必要なのは、前輪の幅を、安定性が損なわれなくて、取り回しが楽なサイズとし、独立懸架方式にしてコーナーワーク性能を高めたものであり、日本の技術力を持ってすれば必ず高齢者のニーズに応えうる製品が誕生すると期待している。

●電動車イスの前に自転車

医学的な見地からすると、人間は二足歩行をするため、高齢化すると脊柱間が狭くなって足にしびれを生じて歩けなくなることが多い。歩けなくなった高齢者を自転車に乗せてみたら、自転車には乗れることがわかった。

つまり、高齢者が生活する範囲は、そんなに広いわけではないので、自転車で移動できれば自立の可能性が出てくる。

ちょっとした買い物にせいぜい500メートルを移動して、自分で商品を選び、お金を払って持ち帰ってくる。そういうことができる環境とツールを、少ない年金や蓄えの中から支出すれば手に入る生活をつくること、それこそが高齢者支援だと言える。

シニアカーと呼ばれる電動車イスがあり、高齢者支援に使われているが、実際の現場ではいろいろ問題がでてきている。ただ座って移動す

る道具として使うのではなく、行った先で運動したり、仕事をしてくれればいいが、そうでないと運動能力の低下が頭脳の低下につながってしまいかねない。

時速6キロメートルとはいえ、移動する重量物であることに変わりはないので、運転操作を誤ると大事故につながる。医師の診断を経て、借りたり買ったりすることができるような仕組みになっているが、医師が診断した段階では能力があっても、運動を怠ると予想外に痴呆などが進むので、歩車道の区別や信号などの認識が怪しくなるケースも考えられる。

その点、自転車はアシスト付きであってもこがなければ動かないため、脳神経や判断能力に陰りがあると他からみてすぐわかる利点がある。さらに、自転車に乗ることにより、筋力だけでなくさまざまな判断や、バランス感覚などを鍛えることになり、老化を防ぐ効果も期待できる。

●現場の意見で製品の開発を

高齢者の移動という見地から考えると、理想の手段としては電動アシスト付きで自動変速装置あるいは三段程度の変速装置を備えた前2輪の3輪自転車である。

現在売られているような幅の狭いものでは安定性に問題があり、奨められない。

高齢者はふらつくものを嫌う度合いが強く、その意味でも高い安定性が求められる。医師が聞き取った限りでは、施設で3輪自転車を使っている高齢者は、後二輪の三輪車は不安定だと言っている。これは、高齢になって見えないところを類推して対処する能力が衰えているからである可能性が高い。

高齢者に与えるものは、操作する範囲が見えるものというのが鉄則である。前2輪であれば、

そこを通れるかどうかはみればわかる。若者なら、後二輪でも幅を想像して調整することができるし、内輪差も感覚的に察知できるが、高齢者に同じことを望んではいけない。

車幅については、実際に高齢者を乗せて徹底的に理想のサイズを探る必要があり、介護の現場をよく知る医師などと協力して開発にあたる必要があるだろう。

高齢者が自転車などでリハビリテーションするためにも使われる施設の通路



高齢者イメージの見直しの必要性

溝端光雄氏の指摘

(財) 東京都老人総合研究所

●超高齢社会の到来

アメリカには古くから高齢者研究の拠点として、NYAやNational Centerがあるが、わが国ではようやく2004年に愛知県の大府に国立長寿医療センター研究所が開設されたばかりである。

高齢者研究の遅れもあり、誤った高齢者のイメージが流布しており、そのイメージに基づく議論で施策がきめられているという嫌いがある。

もうすぐ100人に1人が100歳まで生きる時代が来る。高齢者の交通問題は喫緊の課題である。

高齢化に伴う老化によって眼・耳・筋肉・骨・認知判断などが衰えていく。順序としては筋肉がいちばん最初に衰えを感じる。特に瞬発性の筋肉である。

次に、眼だが、老眼は60とか65歳ぐらいでそれ以上は進行しない。つまり最後まで、いわゆる静止視力は維持されるが、自動車のなどの運転にかかわる動体視力は、さらに衰えが進行する。

●聞こえなくても安全を保てる仕組みを

次に耳、聴力が衰えるが、両耳からは同時には進行せず、必ず方耳から始まる。普通右利きの方は左側に8割の聴神経があり、聴覚中枢がある。左利きの場合には5割ずつとなり、右利

きの場合とは差異がある。

いずれにしても、高齢化の進行とともに聴神経、聴覚中枢への血流量がどんどん落ちていく。外耳の部分あるいは内耳の部分が損傷していても、中枢への血流量が減少して機能不全に陥ると回復が非常に難しい。かといって落ち始めた最初に補聴器などを調整して使い始めれば日常生活ではけっこう頑張れる。なぜかと言えば、人の動きとか口の動きとかを先読みできるようになるからである。

ところが、道路上ではクルマなどには表情がないので先読みができない。聞こえなくなったら、きわめて危険な状況になる。聞こえない弱者をどう守るかという全体の仕組みが必要になる。

●平均値で交通設計をしてはいけない

骨の老化については、男性は骨粗鬆が進む前におおむね寿命が尽きるが、女性のほうに骨の問題が生じる場合が多い。骨芽細胞、すなわち骨を造る細胞より、骨を壊す破骨細胞のほうが多くなり、だんだん鬆(す)が入ってきて、密度が落ちる。これを防止する上でも、自転車に乗ってこぐと効果が高い。たとえば、カルシウムの摂取に必要なビタミンDはわずか10分の外出で体内に合成される。加えて、ブルーベリー入りのカルシウムのヨーグルトなどを飲めばと摂取が進む。

多様な身体機能には個人差が非常に大きい。

道路づくりなど、平均値にあわせて設計されてきたのを、平均より1、2段下のレベルを意識する必要がある。

歩行者用の信号機の場合、青になっている時間は20メートルの道路幅があるところの歩行者信号機では最低20秒確保している。これは歩行速度を秒速1.0メートルと想定している。わが国より高齢化率の低いアメリカですら、既に0.8メートル/秒でやっている。

●握力・バランス感覚

これからはどうやって寿命の伸びに体力を合わせかがキーワードになる。自転車の役割として、手軽な都市交通手段、地球環境にやさしいなどいろいろなことがあるが、体力の衰えた高齢者にはどのような自転車が必要かを考えたい。

たとえば、自転車の制動実験を行うと、高齢者の方がブレーキをかけてからの停止距離が長い。握力の弱った利用者でも安全に停止できる性能が求められる。

また、握力が10kgを下ると、認知症の発症率がものすごく高くなることもわかっており、握力を自然に鍛える機能も視野におくべきである。男性で10kgを下る場合はほとんどないが、女性には多い。一つのバロメーターとして、マンションにある小型の消火器を持ち上げられなくなったら危険信号と考えて良い。

また、車道でのクルマに危険を感じるため、歩道通行する場合、歩行者の間をすり抜けて追い抜くことは法律的には「徐行違反」だが、実際には行われる。「徐行」を励行すると自転車で転倒するという矛盾が現実には存在するが、高齢者の場合、背後から近づく自転車にはまず気づかない。また、自転車に乗っている場合、脇や背後からのクルマにも聴覚が衰えているた

め気づかない場合が多い。ふらつきをなくす、止まっても転倒しにくい機能が求められる。

●高齢者に特化した調査の必要性

「自転車に乗っている時に交通事故を起こしやすい人は？」をITARDAの調査でみると、事故の第1、第2当事者としてかかわった自転車乗用者の人数を人口で割ったばあい、小学校、中学校、高校生が圧倒的に高くなる。しかし、データを正確に読み解くには、自転車での外出量が加味されていないことが問題となる。高齢者の移動する距離や外出頻度などを考慮すると、明らかに75歳以上が、16～18歳に比べて高くなると予想される。

前段の握力に関する懸念として、下り坂での危険対策が考えられていないことも指摘しておきたい。長い下り坂では、ブレーキを長時間保持している能力を高齢者に期待することが妥当でない場合がある。特に、電動アシストなどの重量が重い車種については、高齢者用により強力な回生ブレーキシステムや、自動ブレーキ機能が必要になる。

●ガンにも効くという説もある

イギリスの自転車協会が、自転車の健康効果レポートを公表しており、そのなかに1995年以降、約5、6年間の疫学的な調査によって、特に大腸がんと乳がんの効果があるとの報告がある。乳がんの場合、自転車に乗る婦人の場合、約39%発症率が低くなるとされている。大腸がんの場合は40～50%軽減できるとの報告もある。

【提言】

高齢化スピードに沿った 政策の実現を

●専門家は3輪を推奨

自転車に乗ることが危険な限界は、本人の判断に待つしかないが、バランスがきちんと取れなくなると危険である。乗りたかったら筋肉トレーニングが必要になる。また、倒れないためには3輪も考えるべきであり、その場合は、後ろが2輪だと段差を引っ掛けて転ぶこともあり、高齢者研究の専門家は前2輪を推奨している。

●超高齢化を迎える都市に要求される移動の質とは

超高齢化社会における持続可能な都市交通の目指すべき目標は、（1）多様な活動機会へのアクセシビリティの保証、（2）安全かつ環境負荷の小さなモビリティスタイルの選択、（3）厳しい財政制約下での費用対効果の確保などである。これらは単に技術的な対応で達成できず、人の活動、ライフスタイル、価値観、都市構造などを視野においた総合的な戦略で対応すべきである。

1) 有病息災の高齢者にとって社会的な活動を維持増進させることが必要であり、そのための安全・安心な「移動の保証」が求められる。

2) 公共交通手段のバリアフリー化は移動の自由度においては不十分な面が残るため、これからの高齢者は徒歩と自動車との中間に位置するパーソナルな移動手段を望む可能性がある。

3) 徒歩よりも速く、安全かつ快適に移動可能なパーソナルな手段があれば、自由度の高いコンパクトシティが実現可能である。

4) 現時点で高齢者向けに適当であると考えられるのは前2輪の3輪自転車であり、電動アシスト機能と操作しやすい（あるいは自動の）変速機を備えていることが望ましい。前2輪の幅については、実際に高齢者の試乗を繰り返して最適なサイズを探る必要がある。

結論として、高齢化に伴う交通のあり方に対応する自転車の潜在的なニーズは大きく、かつその開発は緊急性を持っているといえる。今後、今回指摘されたポイントについてより実証的な調査を行い、猛スピードで進む高齢化を先取りする戦略を立案する必要がある、これは自転車関連業界にとどまらず、街づくりや交通規制、厚生行政、教育行政、労働行政までを視野においた総合的な議論の命題とすべきである。

資料編

資料編目次

第一回委員会議事録.....	92
第二回委員会議事録.....	100
第三回委員会議事録.....	112
第四回委員会議事録.....	130
世田谷区における母親ヒアリング記録.....	148
さいたま市における母親ヒアリング記録.....	152
海老名市における母親ヒアリング記録.....	157
小平市における母親ヒアリング記録.....	167
大阪市における母親ヒアリング記録.....	173
京都市における母親ヒアリング記録.....	187
豊島区における母親ヒアリング記録.....	199
江東区における母親ヒアリング記録.....	206
札幌市における母親ヒアリング記録.....	214
松山市における母親ヒアリング記録.....	229
京王閣競輪場での予備試乗会報告とヒアリング記録.....	241
サイトアンケート画像.....	247
超高齢社会の交通課題・自転車に求められる役割と課題.....	253

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた
調査検討委員会

(第1回)

平成20年5月14日(水)

於：日本自転車会館第一号館第一会議室

出席者(敬称略順不同)

荒砥 悦子

古倉 宗治

堤 香苗

羽藤 英二

兵藤 哲朗

屋井 鉄雄

横山 克義

事務局 子どもを複数乗せて走る自転車は法的には禁止されているのですが、そうせざるを得ないような社会環境もこれありで、お母さんたちも「出口がない」と文句を言っておられるわけです。警察のほうも、法律はあるけれども守れないのでどうしたらいいかということで、さまざまな問題をはらんでおります。このたび、経済産業省、財団法人自転車普及協会からお話をいただきまして、実際にお母さんたちがどういう自転車を欲しがっているのか、どういうニーズがあるのかを調査して、そのニーズに基づいた自転車の新しい開発ができないものだろうかというプランが持ち上がっております。

委員会に与えられた役目は、お母さんたちのニーズのとりまとめです。

屋井 自転車の走行空間をきちんと持つべきだというふうに思っておりまして、今後の高齢社会の中で歩行者が歩道上で自転車に轢かれるということは大変な問題だということから、歩行者の安全も確保しなければいけないということをずっと思っていたものですから、自転車を車道に追い出す派に属している

わけです。その結果として、お母さん方がお子さんを乗せている自転車についてはどうするんだというご議論についても、私は個人的には一定の責任を持っていると思っております。

事務局 資料1は、最近の新聞報道についての箇条書き。3人乗り、2人乗りにかかわらず、病院や警察が把握している数の5倍ぐらい実際はあるのではないかと指摘されています。

資料2は警察庁の検討会の資料。自転車の乗車人員に関する規定は、それぞれ都道府県の公安委員会が決めており、3つの例が示されています。1つは、幼児1人の同乗のみ認めている例。2番目は、幼児1人、または背負った子どもの同乗を認めている例。3番目は、幼児1人に加えて背負った子どもの同乗を認めている例です。つまり、2番目は2人、3番目は3人が自転車に乗っていることになります。したがって、幼児2人はいずれも認められていない。資料3は、警察庁が把握している自転車同乗幼児の事故実態です。頭部の損傷が特に問題。

資料4は、国民生活センター協力病院での6歳未満の自転車事故関連危害情報を分析した結果。この中で我々の常識から考えて意外だなと思うのが表5でありまして、ⅡA群で、幼児を乗せて自転車の走行中であり、ⅡB群というのは自転車をスタンドを下ろして停めている場合なのですが、走行中の場合は、同乗者より後方に子どもが乗っている場合のほうが危険であり、停めている場合は前に乗せているほうが危険であるというデータです。これまでこういうデータはあまり外には出されていないのではないかと思います。

最後の資料は、宮本さん以下東京都立墨東病院の脳神経外科での実際の事例を基に分析したものです。この中で3枚目にグラフが載っていますが、走行中の事故が40%、停車中が31%であります。このグラフは、停車中が

相当多いことが明らかになったということを強調しています。この論文では、かなり踏み込んで、自転車の補助いすを作っているメーカーに対して製造責任を問うというようなこと、また、子どもにヘルメットを着用させないで子どもを乗せるということは、児童虐待防止法に抵触すると言っております。母親なり父親なりの危険に対する認識の薄さ、あるいは怠慢というようなことが医療現場では非常に際立つということを指摘しております。

堤 推測ですが、自分が子どもを乗せて走った母としての感覚ですが、比較的年の大きい子のほうが後ろに乗るケースが多い。だから、停車をした際には、大きい子は「降りる、降りる」と言うんで、後ろの子はたぶん降りているケースがあるんじゃないか。それに比べて、前に乗っている子は、腰は据わったけれども、まだ動きはしない。お母さんとしても、置いておいてもこの子はまだ大丈夫かなと思ったときに、何らかの弾みで自転車が転倒して事故が起こった。これは推測でしかないんですが、そういうケースがあるかなと思います。

事務局 前後に2人乗せた場合は押して歩くほうが良いという記事が最近目立っていますが、実は押して歩いていても事故はやたら起きているという実態があります。

荒砥 子育てグッズ&ライフ研究会で10年前にママチャリについてアンケートを詳細に取った。最近、東京新聞からグッズ研で取材を受けたときに、取材を受けた人が「私は子どもを2人乗せて降りて歩いたほうが良いと思います」と発言をしたのが掲載されたが、「非難ごうごうだったよ」とあとで報告がありました。降りて押すのは実はすごく危ない。

渋谷 表5の停車中の比率というのがありますが、比率はたぶん正確だと思うんです。後ろの場合はたぶんスタンドで固定されているのでいいんですが、前の場合は、ハンドルロックとか車輪ロックがなければ動いてしま

う場合がある。明らかに停めた場合は、前の子どもが危険である。前乗りと言うんですか、前方乗りが危険だということは想像できるんじゃないかなと思いますけどね。そのときにハンドルロックが付いていた自転車なのかどうかというのも本当は知りたいところなんです。

屋井 確かに同じ資料でも、表2を見ると、堤さんがおっしゃったとおりでなと思うのは、II A群のほうは3歳、4歳、5歳まで分布しているデータなんですね。II B群のほうは、1歳、2歳に比べて3歳、4歳、5歳はほとんどいない。前の事故で怪我しているということだから、まさにそのとおりで、後ろに乗っていたとしても、大きな子は怪我していないということですね。しかも、表3を見ると、II B群の子は全員頭を怪我していますね。小さい子どもが前に乗ってて転んで頭を怪我している。後ろの子の場合、走行中に足を怪我している例がありますが、このデータももう少しちょっと細かく見れるといいですね。

お母さんたちは、前と後ろに2人子どもを乗せてはいけないということは知らない。では、補助いすは本人がみずから付けているかということ、絶対付けていない。それは自転車屋さんなりが要望を聞きながら付けてしまう。お母さんは付けてもらったからそれで乗っているだけ。売っている側の責任はどうか。事務局 宮本さんの指摘では、6歳未満の子どもを持っている母親の95~96%までは、自転車の補助いすを付けている。

屋井 補助いすは後ろと前に最初から付いているものは売ってもいいんですか。これは子どもは乗せないんだと言い張ればいいわけですかね。2つ付いていても、どっちなしか使いませんと言えればいいわけですね。

事務局 予備取材で7名のお母さん方に聞いたんですが、すべてのお母さん方は、2人乗せることが違反だということは知っているし、危険であることも知っている。「でも、ほかに

方法がありません」ということをおっしゃっていました。

堤 大きなお店は断られているようです。個人でやっている自転車屋さんとか、巡回自転車修理屋さんだと付けていただけるそうです。

荒砥 工具はドライバー1本あれば付きますので、私が自分で付けました。あとで、子どもが大きくなって、取るのも簡単に出来る。

堤 なにが正しいかを知りたい。自転車屋さんにちゃんと付けてもらっているのか、個人で買って付けているのか。それと、私は多摩ニュータウンで山坂が多いので、電動アシスト式自転車(以下、電動自転車、電動と略す)がすごく人気なんですけど、電動自転車はちょっと造りが違うので、あれには果たして補助いすは付くのか。電動自転車で補助いすを付けているケースはどうか。

堤 「ふらっかーず」という自転車は、本当にふらつかないのかというと、やっぱりふらつくし、それに重い。総重量の重さを考えるとどうかなと思うし、子どもを1人しか生まないというときに、子どもがある程度の年齢になったら乗せないことになって、じゃあ買い替えるのかという問題になってくる。そういうときに選択肢の問題があると思うんです。資料5の5ページ。「同乗中の子どもの動作が原因で怪我をした」という部分がありますね。これがどういう動作なのかという調査ができればいいと思います。どういう子どもの動作が原因で事故が起こったのかも問題だと思います。例えば、1歳までは乗せてはだめとか、1歳になって自分で握れるようになったら自転車に2人で乗っていいよとか、何らかの指針みたいなものを付けてあげられるようなものが出せればいいですね。これはいい、これはだめと詮議するだけでなく、こういう動作ができれば乗ってもいいですよとか、こういう重さの子だったらここに乗せるのは安全ですよとか、15kg 超えたら後ろにしまし

ょうとか、そういうものをこの研究会で作って提供してあげられたら、お母さんにもプラスなのかなと思います。

事務局 議論として、今ある自転車を改造して対応していくのか。それとも子どもを複数乗せるために全く新たなものの開発を考えるということが必要なのかどうか。その場合にはお金がかかるとか、法律的なこととか、道の造り方そのものも変えなければいけないということもございます。そのへんのご議論をここでいただいて、私ども事務局は、あちこちの保育園や幼稚園を巡って、お母さんたちの生の声を集めてこようと思いますので、それをまたご覧いただいて、もう一回ご議論いただくということにさせていただければと思います。

古倉 改造するか、あるいは新たに開発するか、警察庁のほうで「これが安全だ」というふうにわかれば使っていいという話になっているというストーリーだと思います。その安全の基準みたいなものですね。開発目標は何か具体的に示されているのか。

水野 警察庁のほうで幼児2人同乗用の自転車について検討が始まったということで、経済産業省のほうも問題意識をもって取り組んでいきたいという状況にございます。その中で自転車関係団体の方々にもご協力をいただいて、今、取り組みを進めている最中です。その中で、安全の指標はどうかというのとは、一義的には警察庁のほうの検討会の中で最終的に方向性が見えてくればいいということだろうと思いますが、現時点において、この安全の指標というものはございません。逆にそういったものを警察庁の中ではつくれないということもあって、関係団体のほうでそういった安全の基準、例えばどういう試験をするとか、どのようなところをチェックすべきかというようなことについて、そのたたき台の作成を警察庁がしているという状況です。

今回、この2人同乗用自転車に関しましては別の事業も動いています。日本自転車振興協会（自振協）で、2人同乗用自転車の開発公募をしています。4月25日に開発公募を一般に告知し、自転車メーカーさん、町の発明屋さんも含めてですが、今の社会情勢を踏まえて2人乗せられる自転車の試作品をつくってくださいという開発事業を今、公募をして受け付けているという状況です。そちらのほうで最初は書類審査をさせていただいて、08年末には試作品を一度出していただく。それに基づいて、こちらのほうの調査の中でもその試作品に対して、ここはこうすべきだというお母様方の意見、あるいはここに今日お集まりの皆様方のご意見、これを各メーカーにフィードバックして、さらにその点を踏まえた修正をいただいたものを最終的に09年3月末ぐらいに、それを反映したものを最終的にご提出いただく。このようなプロセスになっています。

古倉 消費者側というか、使う側から、どういふものが安全で、どういふものが快適だという、そういうニーズを示すということですか。

水野 はい。それをこの場を通じてかたちにし、そしてメーカーサイド、また別途、自振協でやっている事業のほうにそれを伝えていく。こういう連関の中で今年度、この事業は進んでいくということをイメージしています。

古倉 1点だけ、安全ということだけで自転車というのはなかなか乗りにくいと思います。つまり快適性といいますが、安全性を優先すると、もちろん安全は基本的な非常に大事なもので絶対にこれは必要なのですけれども、やはり乗っていて、ちょっと極端な言い方をすると、例えば安全だというと戦車みたいなものをつくらばいいということになる。そうすると、やはりこぐほうが大変になってくる。やはりお母さん方には子どもを乗せる

ときに、とくに女性の場合ですと体力の問題もあります。なるべく楽しく運転できてという話もつながってくると思います。やはり安全性だけではなく、快適性みたいなものも考慮される余地はあるのでしょうか。

水野 あらゆることを想定して、お客様、お母様方のニーズはこうですよということを伝えていく。そういう場にしていいただければと思っています。

荒砥 私も同じことを考えていました。やはりあまり重いと、体力のあるお母さん、ないお母さん、それでずいぶん違うと思うのです。あとは止めやすいかどうかとか、動かしやすいかどうか、利便性みたいなものもすごく大事。ただ、両立するかどうかですね、安全性と。もちろんさせていかなければいけないのですが、どこを大事にするかというところでちょっと、いろいろ分かれるところがあると思っています。

水野 アウトプットのイメージは一つでないと思っています。いろいろなパターンがあり得るだろう、そういうかたちでいいのではないかと思います。その中でお母様方が自分にあったものは何かを選んでいただければいいのかなと思います。ただ、いろいろな解決方法がある中で、最低限クリアしなければいけないものというものは何か。そして解決するパターンにはティピカルにはこういうパターンがありますといったことが、たぶん最終的なアウトプットになっていくのではないかとイメージしています。

荒砥 レンタルシステム的なことの提案も盛り込めるといいと思うのですが。

水野 そういったことも含めてご提案いただければと思っています。

横山 事故は圧倒的に走行中が多い。60%以上が走行中。道路の状況が悪いのか、人混みで事故になるのか、あるいはそれに乗っていたお母さんの自転車の習熟度はどうだったのか。速度が非常にゆっくりになると倒れや

すい。ただ「走行中」ですべて処理されますので、どういうことでそうなったかがもうちょっとわかってくると、ハード面の開発も進むだろうし、お母さん方の教育にも生かせるのではないかな。

兵藤 現況の市場調査を知りたい。最初に話があった金具の取り付け方、それはどんなパターンがどのくらいあるのか。たしかに駐輪場とかに行ってみればわかると思うのですね。それが一つ。それから、その金具はどのメーカーから出て、いくらぐらいで販売しているかとか、それを値段も含めて把握をしておかないと、新しいものができたとしても、だいたいその販売価格帯は想像がつかないですね。そういう現況を知りたいですね。

横山 補助いすの場合はT Sマーク、製品安全のマークがはれるものでないと市場に出ていない。2種類ありまして、体重が15km以下、身長が110cm以下と、22km以下で110cm以下の者にしか使ってははいけない。そういう制限、規格はあります。

渋谷 宮本先生は記事の中で牽引は推奨しているのですね、アメリカ式のトレーラー、日本ではリヤカーというのでしょうか、それは非常にいいんじゃないかと。

荒砥 お薦めしていらっしゃいますね。私も記事を読んだのですが。でも、あれは重いと思うのですけど。前輪が上がってしまうのではないかしらと思ったり。

渋谷 外せば通常の自転車に戻るわけですから、一長一短あると思うのですけれども。ただ、日本の道路事情にあの牽引が合うかどうか。

堤 調査をどのようにやるのかということも、今おっしゃったように乗せ方の部分と乗り方の部分の2方向があると思います。どのように補助いすを取り付けているのかということ、どのように子どもを乗せているか。もう一つ乗り方も、現状、どんな乗り方をしているのか。例えば、子どもは後ろにいるのだ

けれども、ちょっと携帯電話がかかってきたら携帯電話に出てしまう、いわゆる片手運転もしてしまっているとか、雪の日は乗らないけれども雨の日は傘を差しながら乗っているとか、そういう乗り方の部分で、どういう乗り方だったら事故になるのかというあたりも現状で調査をしていく。今の日本というのは車の近くを自転車が走るという状況にあるので、この中で自転車単体、もしくは自転車ともの、自転車と人というのがあってと思います。いちばん多い自転車と車の事故になると、やはり負けてしまう。絶対、自転車は負けてしまう。

あとは啓発をどのようにしていくか。今、各地の観光地でお使いの方が多いレンタルサイクル。レンタルサイクルをしているところが増えてきているのですが、補助いすは付いていても、誰もヘルメットは勧めてくれない。何が危なくて何が安全かを考えたら、おっしゃったように自転車の乗り方教本というのはないのですが、もっと言うと、「自転車で子どもを乗せ方教本」というものも全然なかったもので、これが安全な乗せ方、これが危ない乗せ方みたいなものをもっときちんと、「子どもを乗せるのならこうしましょう」みたいなものをやっていかねばいけないのではないかと思います。

荒砥 子育てグッズ&ライフ研究会でもやはりヘルメットをかぶりましょうというのと、子どもの足を巻き込まない用具を付けましょうと提案した。その後、ヘルメットに関してはけっこう見かけるようになった。

古倉 さっき、いろいろ自転車を紹介していただいたのですが、日本で使えないというお話がありました。これは物理的なものか、法的なものか。

事務局 両方で。一つはご案内のように、国家公安委員会規則で普通自転車、つまり歩道を通行できる大きさというのは幅60cm、長さ1メートル90cmですから、これには完全に外

れるわけですから、いくら危なくても車道を通るしかない。物理的に今、これが車道を通ったら、大変な大渋滞が起きる可能性もあるし、まあ、警笛を鳴らされっぱなし、意地悪をされるだろう。

羽藤 欧州型三輪車が安全上ベストだと思うが、広い自転車専用道が前提なのでわが国では最大のネック。停止中の転倒が多いことを考えると、やっぱりどうしてもああいふ車両を普及させるべきだし、それに沿う自転車道を整備させることが、基本的な、長期的な流れとしてベストなんだろうなと思います。

あと、子ども連れのお母さんの立場に立つと、たとえば名古屋は自転車道がけっこう整備されているが、いずれも幹線。普通に考えたら、ちょっと目が離せないから子どもをスーパーと一緒に連れていくとか、あるいは働いているお母さんは保育所から連れて帰るのに使うという、かなり自宅周りの移動に自転車をつかうので、細街路に近いところでの社会実験とか、そこでのマナー教育みたいなことが有効。普通に考えると、お母さんが自転車に乗っている際にその自転車の挙動を測って、車で言うハンドルの角度がどれぐらいぶれているというのを取る装置はある。だから自転車の操作安定性、それを加速度計で測りまして、それが自転車道が整備されている場合とか、狭い場合とか、お子さんを1人乗せている場合、2人乗せている場合で、正確に測るとある程度定量化はできるだろう。要するに、お子さんを1人乗せた分ふらふらとなりますね。そうするとかなり危険度が高いとか、でも交通量も少ないし、細街路の住宅地だったらヒューッとスピードも出るし、安定するとか。あるいは交差点がけっこう多いところだといちいちブレーキを踏んでスピードを落とさなければいけないから、出だしのときにふらふらとなるとか。それらの数量化はたぶんできるのかもしれない。そういう定量的な測り方はひょっとしたらできるかもし

れない。子どもとかお母さんとかそういう視点ではやっぱりいままでなかなかやられてこなかったと思いますし、今まで僕らもそういう視点がなかったのです。

屋井 そうですね。走行空間や社会環境などいろいろな問題、課題が絡み合っていて、外国ではこんな3人乗りの自転車に乗らないですんでいるのか、広げていくと自転車問題ではない話です。ちょっと心配はお母さんたちにニーズは何ですかというか、そういう入り方をして、どこまで出てくるかというか、どこまで考えていただけるか。かなり狭い範囲のニーズしか出てこないという、これもちょっと残念な気がする。いまの状態は相変わらずでこぼこした歩道を二輪車で安全性がやっぱり確保できないという状態で走行し続けなければいけないかという、長い将来はたぶんそうではないわけでものね。それをいろいろ考えていく、

倉持 アンケート設計は本当に難しいなと思って、私も一緒に保育園に行ってお母様方の話を聞いたんです。若い方はわからないというか、わかっているんだと思うんですけれどね、要は私が何となくわかったのは安定性がいいものぐらいしか返ってこない。もったいないのかなと思って、「重いものもいいんですか、軽いものもいいんですか」「軽いものいいに決まっている」と言うんで、わかっているんです。でも私もどう聞いていいかよくわからなかったんです。相当調査項目としてはこちらでけっこうブレークダウンしていろいろな範囲のことを緻密に書いてあって〇×でやらないと、なかなかみんなが考えているニーズというのが出てこない。それは本当に難しいと思うんです。

横山 自転車は絶対倒れるものですからね。それが人が倒れないように操縦するというわけですね。基本的にお母さん方がそういう理科的な問題を理解しているか。例えばサドルの幅が狭いの、高さは何十cmの高さに十何

kmの人が乗ったら倒れるでしょう。例えばこのアンケートでもヘルメットが二十何%の着用率。規格では自転車の場合は、6歳未満は乗せていいんだけど、ただし、ヘルメットは絶対着用よと言っているがわずか20%。そういう基本的なことをどこで教えるのかということ。それが無いと思うんですね。そういう面をもうちょっとアピールできる方法を考える必要がある。難しいと思いますけれどもね。

JISでは幼児の同乗は認めているけれども、駐車しているときに乗せたらそこから離れちゃいけないと書いてあるんですね。無意識でやっておられると思うけどハンドルの前に1人乗せて、次の子がだだをこねていたら、そっちに目を取られているうちに倒れますよね。そういうことをいかに知って行動をしているかという点が問題です。

荒砥 私の息子の小学校のPTAでは必ず安全教室をやって子どもには教えるんですけど、親にはそういう指導は全然なくて、もし、いまやるとしたら保育園で、例えば警察の方とかを呼んでそういう指導があってもいいんだろうなとは思っています。

羽藤 自転車の免許試験みたいなものを模擬的につくるとおもしろいかもしれないですね。

事務局 子ども向けのものは各地でございます。大人向けのものでも特に子どもの乗せ方教室は警察ができない。建て前論として3人乗りはだめなわけですから。

荒砥 あっ、そうか、違反だから、そうですね。

古倉 三輪は難しいという話があったんですけど、日本の場合、自転車の幅が60cmと190cm以下ですか、これは歩道を通れるということですが、初めから三輪車はだめというふうに決めつけるのかどうか。

水野 今回、警察庁は安全に配慮した自転車の開発を要請し、それをもって法規の一部

改正の可能性がある。したがって、いまあるものを前提に考える必要はなく、逆にそこを打ち破るべくニーズを明らかにしていくという場だと理解しています。

屋井 ニホラみたいなやつが歩道を走ってきて、仮に5kmのスピードでぶつかったって、100kg、50kgぐらいあるのかなあ、ドーンと来たらやっぱり骨だって折れるだろうし、老人なんてすぐ折れちゃいますね。だから重さとスピードというものが車いすと同等とはやっぱり思いづらいし、これは簡単に歩道だというわけにはいかないわけですよね。5kmしか、4kmしか出ませんというのなら、また違うかもしれませんけどね。

羽藤 社会実験をやるとすると、例えば幕張とかMM21とか、ああいうところの高層マンションだったら付近の道路はけっこう余裕がありますよね。保育所やスーパーが近くにあれば、その生活圏においてはそういう三輪車は社会実験的には余裕があるので、ここはたぶんけっこうやりやすいと思うんですね。そういうようなシナリオと、あとはやっぱり古い市街地で住宅地の中ではどうなるかとか、そういう都市というか住環境を想定したような被験者の集まりとか車両のタイプを想定すると、さっきあまり制限しないほうがいいということと言われたものの、現実的な解も同時に出てくるのではないかという気はしますね。

屋井 なるほどね。

古倉 昭和53年の道交法の改正のときに国会の答弁で、なんで歩道を本格的に認めるんだということに対して、三輪車もこれから出てきているのでという答弁がたしかありましたでしょう。だから三輪の自転車を想定して、当時は一応歩道利用を考えた。いまはさっきの話で危険かもしれませんが、全く想定していないわけではない。

横山 自転車の規格から言うと、ISOのほうでは70cmなんですね。日本の場合にはそ

の部分はISOに整合していないというか、道交法上70cmにできない。その代わり、マウンテンバイクみたいなオフロードということで道路を走ってはいけないことになっている。一方、障害者の車いすはISOではやっぱり70cmなんです。もともとは60cmだったんですけれども、ISOに整合して一応70cmになりました。電動車いす、普通の車いすでも建物の出入り口の寸法から来ますので、それぐらいないと入れないというか、それで70cmということで車いすのほうではすでに規格化しています。自転車のほうはISOに整合はしてなくて、60cmで現行のまま。だから、将来的にはそういう70cmというあれにはなるかもしれない。

兵藤 歩道とそれから車道という話。あと江東区の亀戸には自転車道をつくっていますね。ただ残念ながらあれは相互通行、2mの幅員を真ん中にセンターラインを引いて1メートルです。だから今度ニホラであそこを走って、対向の自転車が速度を落とすか落とさないとか、2台あれば、それが本当にすれ違いができるかどうかとか、自転車道自体のつくり方にもけっこう三輪の影響は大きいと思うので、いろいろ実験していただきたい。

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた
調査検討委員会

(第2回)

平成20年6月3日(火)

於：日本自転車会館第二号館804会議室

出席者(敬称略順不同)

荒砥 悦子

木村 晶子

古倉 宗治

鈴木 美緒

堤 香苗

羽藤 英二

屋井 鉄雄

横山 克義

事務局提出資料「4カ所で実施したヒヤリング
の総括」

(世田谷、浦和、海老名、小平の4カ所でそれぞれ7人から8人のお母さんたちに、お子さんを傍らの保育室、保育所で預かってヒヤリングをしたもの)

<ヒヤリング結果のまとめ>

▽ 地域によって意見が大きく異なる。坂の有無、道路環境が相当大きく影響している。また集合住宅地域と、戸建て住宅が多い地域でも違う。幹線道路は発達しているが一步裏へ入るとものすごく細かい道になるというところと、裏側までうまく区画整理されていて相当細い道まで歩道がついているという事情のところの差がある。ただ、よく聞いてみると使っている自転車が、ギア付きか、電動アシスト式か、ということも含めて環境に応じた選び方をしているだけで、悩みはほぼ共通であることがわかる。

▽ 現行の規格や法律が想定していない使い方をしている。

▽ 浦和に集まった方々の地域は全く平坦で電動アシストが要らない。マンション

と戸建てが半分ずつ。道は広めだが、車の通行も大変多くて走りにくい。歩道を見つけてはうまく走っているというお母さんたちが多い。何が危険ですかと聞くと、風がとても強いところで、風が吹いているときに子どもを自転車に乗せることが大変に難しい。

▽ 子どもを乗せることを危険だが仕方ない、やや危険だという方が5人。それから危険だと思うと本当に意識を持っている方が2人。危険だと言い切ることに相当抵抗を覚えている。

▽ 後部幼児用同乗器に付いている肩かけ式シートベルトがかけにくい。急いでいるのでかけないというお母さんも多い。

▽ 使っている自転車は5万円を超えるものが2台、4万円台が3台、3万円台が1台、2万円台が1台ということで、使っている自転車で子どもを乗せて内装3段ギアを使っていると、すぐ壊れる。これは使い方を間違えている可能性がある。

▽ 前輪ロックがついている、ブレーキのところにロックがついているものと、別に押しボタンでロックがついているものがある。前輪ロックがついているものは2台ありましたが、いずれもロックがそう完全にかかるわけではない。前輪がきちっと止まるわけではなくて、ちょっとクリクリッと曲がりにくくなるだけなので、やっぱりふらつく。

▽ ふらっか〜ずタイプが4台、そうでないものが3台。ふらっか〜ずタイプはハンドルの真ん中の重心部分に幼児用同乗器を組み込んだもの。

▽ スタンドは重い、使いにくい。止まったときにスタンドが簡単に立てられるようにという要望が強い。

▽ 前の幼児用同乗器の2点式のベルトから子どもが前に落ちそうになった。前には特に子どもが大きくなると持ち上げて乗せられない。子どもの足を収めにくい。

▽ 荷物を乗せることができないので、

お兄ちゃん、お姉ちゃんが幼稚園や保育園に行っているときに下の子だけを連れて買い物に行く。

▽ 荷物スペースを考えて、ふらっか〜ずタイプではなく、後付けの幼児用同乗器タイプを選んでいると3人が答えた。ハンドルの手前側に幼児用同乗器を後付けすると、ハンドルの前に付いているカゴを荷物用に使うことができる。

▽ 後部幼児用同乗器の背にS字フックでレジ袋をかけて走っているお母さんがけっこういる。

▽ ハンドルには左右のバランスを考えて、買い物の袋を下げる。ただ非常に危険であることは理解している。

▽ もっとも危険なのは子どもが動くことであり、自転車をつくる側は想定していないのではないかという意見があった。

▽ 海老名は8名中6名がマンションで2名が一戸建て。道路は比較的広くて歩道も整備されている。マンション、団地が非常に多いがほぼ平坦で、山の手のほうに高級住宅地が並んでいるが、そこからの参加者はなかった。

▽ 子ども乗せ用の自転車ができて期間限定だから買わない、リースなら歓迎する。価格については月額1,000円なら迷わず借りるが、2,000円だったら惜しくはないがきついと、5,000円はだめ、そんなに出すのだったら買う。絶対に安全なら5万円でも買う。すでに幼児用同乗器の追加をしており、いまでも同じぐらいのお金を払っている。

▽ 高い建物が建ったので、風が強くてバランスが崩れることが多い。

▽ 後部幼児用同乗器に大きい子を先に乗せるが、この子どもが動くと前に乗せられないような状態になる。

▽ ヘルメット装着はゼロ。

▽ アシスト自転車はゼロ。

▽ 内装3段ギアの方が3。

▽ ハブダイナモが5台あり、海老名のあたりは外灯が少ないために必需品になっている。

▽ ふらっか〜ずタイプのものが3台。

▽ スタンドを立てると連動してオートロックするものが2台。オートロックは駐輪場でラックに入れにくい。スタンドを立てて子どもたちを降ろし、子どもたちに待っていてねと言って駐輪ラックに入れようとすると、今度はなかなかロックが外れない。蹴ればいいが、うまくいかない、かがみ込んで手で外すなどいろいろなことをやっている。便利だと言うお母さんがほかでは多いが、ここではさんざん文句を言っている。

▽ スタンドが電動あるいは自動で立ち上がる自転車に近所のスーパーで乗っているお母さんがいる。みんながうらやましがっているがどこで売っているかがわからない。

▽ 自転車店にはパンクのときに行く。スーパーにはアルバイトしかなくて見てももらえない。

▽ 後付けの前部幼児用同乗器は子どもの足が抜きにくい。大きな子に乗せると前が見えない。

▽ 前輪ロックについてはロックがあることを知らなかったという人が5人。2人だけがロックのついた自転車に乗っていて、前輪ロックの話をそのお二人の方がしたら、ものすごく感動して、それはいいねということを行っている。

▽ 便利で簡単な雨よけが欲しい。何か方法がないかと言われた。

▽ 小さな子を後ろに乗せるのは大変に怖い。前に乗せたい。

▽ 母親にも交通マナーの教育が必要

▽ 子ども乗せ自転車のリースを公的機関がメンテナンスつきでやってほしい。

▽ 道路について、複数が用水路付近での段差が大きくてハンドルを取られて転ん

だ経験がある。海老名の路面が荒れていて、非常に危険。

▽ 4歳くらいになると後ろの幼児用同乗器に自分で上るので足場を工夫してほしい。

▽ 子どもの乗り降りを楽にできるようにしてほしいという意見は共通している。

▽ 止まろうとしたときにふらつく。止まったら倒れにくくしてほしい。止まって、すぐにスタンドを立てるのが大変に難しい。

▽ 荷物については、自転車では無理なので買い物には車を使う。場合によっては子どもに背負わせたり、子どもに持たせたりする。大人の傘は1本どこかに挟むことができるが、子どもの傘が入れられないと文句を言われた。

▽ トイレットペーパーなどはハンドルにかけるが極めて危ない。ハンドルより自分の腕にかけるほうが安定する。

▽ ブレーキはギシギシ鳴っても整備はしていない。よほど壊れないと整備には行かない。

▽ 後付けの幼児用同乗器に子どもの足が引っかかって転倒するケースが多い。

▽ 小平では、8人全員が持ち家で一戸建て。おおむね平坦な地形で街道を外れると道が狭くて歩道はあっても狭く、しかも舗装されていない。

▽ 保育園のマイクロバスネットワークが発達していないため、母さんたちは全部自転車で子どもを運ぶ。

▽ 子ども乗せ専用は買いたくない。リースなら月1,000円ぐらいは出してもいいが2,000円は高い。

▽ 乗せるときに子どもが足で座席を蹴って倒れるケースがあるということを盛んに言っていた。

▽ 走行中、後部幼児用同乗器で実際に子どもが電柱に頭をぶつけたことがあるというお母さんが1人いた。本当にコーンとき

れいな音がして、いつもより10分長めに泣いたと言って、そのあとも無事だから大丈夫。医者に見せなかった。

▽ 後部幼児用同乗器については知らないうちに子どもが後ろ向きになっている。前が見えないからだだったと言っていた。

▽ 子どもの装備についてはヘルメットが3、ヘルメットは子ども全員が持っているよというのは3台。ときどきというのは4。ヘルメットは全く持っていないというのが1台で、ここはヘルメットの着用率が非常に高い。

▽ 8台中7台がスタンドが連動するオートロック。

▽ 電動アシストはゼロ。

▽ 内装3段ギアが5台。外装はゼロでギアがついてないものが3台。

▽ ハブダイナモは1台。

▽ ふらっか〜ずタイプが6台。

▽ オートロックは楽だが、子どもを後部に乗せたままではスタンドを立てられない。

▽ パンク以外の整備はしていない。全員が整備が必要だと思っていない。

▽ 前の幼児用同乗器は後付けの座席を低くすると運転者の足の自由が利かなくなり、がに股になる。

▽ 大きな子どもを乗せると前が見えない。

▽ ハンドルロックの効きがもっと確実なほうがいい。押しボタン式、レバー式のいずれも、ギッチと止まらず、クリックする形で止まるのは中途半端。

▽ 子どもだけでも雨に濡れないカバーが欲しい。

▽ 子どもは3カ月からおんぶ、抱っこで自転車に乗せる。

▽ 後部座席をいっぱいに下げて子どもを2人乗せるというお母さんは、子どもたちが後ろでけんかをするので運転できない。

お兄ちゃんが下の子を抱っこする格好で乗せる。

▽ 妊娠中にも自転車に乗ったという方が6人もいて、お医者さんには止められたんだが、乗らなければ暮らせないと言っている。

▽ ヘルメットを帽子感覚で必ずかぶるというお母さんが複数いた。

▽ ヘルメットのストラップで頬を子どもが挟んだ。それから子どもがかぶることを嫌がって泣く。

▽ お母さんがヘルメットをかぶることは恥ずかしい。子どもにお母さんはヘルメットをかぶらないのかと聞かれることがある。

▽ 対面通行の自転車との接触が多い。狭い歩道でヒヤッとした経験がほとんどのお母さんにある。

▽ 写真で新しい後ろが三輪になっているものを見せたが、珍しい、定着していない新型の自転車に乗ると意地悪をされる。現実に見た目ちょっと違う自転車に乗ったりしていても、クルマが意地悪をすると言う。車道を走らなきゃいけないことがあるが、クルマが意地悪をするので、こんな幅広い自転車に乗ったら絶対に邪魔をされる、意地悪をされる。

▽ 道路については、段差を斜めに上がるときに滑ってハンドルを取られるところがいっぱいある。

▽ ふらっか〜ずタイプは後部座席だけだとハンドルがぶれる。前に荷物を乗せ、後ろに大きな子どもだけを乗せると、前の車輪が浮く。ふらっか〜ずタイプは前だけだったらバランスがとれて楽だし、すごく運転しやすいが、後部座席をつけた途端に非常になくなる。荷物については、やっぱり乗せるところがないというので、大きいものは土、日にクルマで買いに行く。子どもに持たせることもある、自分の腕にかける、ハンドルに軽いものだったらかける。

▽ ふらっか〜ずタイプは2人乗せると荷物の場所がない。S字のかぎで後部座席に引っかけるアイディアには、ふらっか〜ずタイプの場合はウィリーがもっと激しくなる。

▽ ブレーキは子どもを乗せるときはもっと強く効いてほしい。

▽ 走りだすときに子どもが暴れて不安定になるのは、ものすごく気になる。

▽ 世田谷では、マンションから来た方が5名、戸建てから来た方が2人。

▽ 道は狭くて車が多くて坂も多い。

▽ ふらっか〜ずタイプでしかも電動アシストのものが3台、

▽ 世田谷の場合には、もうちょっとお金を出しても安全が欲しい。

<ふらっか〜ずタイプ>

石丸石自転車が18年前に開発した子ども乗せ自転車「ふらっか〜ず Como」のスタイルを踏襲しているものを指す。ハンドルの軸上に幼児用同乗器が配置され、操作が安定している。主婦の友の雑誌『Como』が創刊したとき、お母さんが子どもを乗せやすい自転車が欲しいというアンケート調査の結果を載せたことがきっかけで、丸石自転車とのコラボレーションが成立。当時、後付けの座席に座らせて転倒することが多かったこと、お母さんたちがずいぶんおしゃれになって、スカートをはいて運転すると、がに股になるのがイヤといった不満を受け止め、安全と見た目のすてきさも兼ね備えた自転車を目指した。ママチャリ界のベンツといわれるほど高価で、最初の販売価格は5万7,500円であった。ふらつきにくいというところから「ふらっか〜ず」とネーミングされ、現在に至るも子ども乗せ自転車のベストセラーの地位にあり、各社が似た製品を開発したため、ここではふらっか〜ずタイプと呼んでいる。

このタイプは子育てが終わったら、子どもの足を入れる部分を閉じて荷物カゴにすることができ、荷物を乗せても安定するので人気が

ある。これに対して、ハンドルの内側に幼児用同乗器を後付けしたものを普通タイプと呼んでいる。ハンドルの外側に重いものを乗せると、キャスト角効果が相殺されてしまいきわめて不安定になる。自転車は前後の車輪の間に加重をかけるよう設計されているが、ふらっか〜ずタイプでは前に幼児を乗せた状態で前後のバランスがとれるように工夫されているため、想定していない後部幼児用同乗器をとりつけて子どもを乗せると相対的に軽くなった前部が浮き上がりやすくなる。普通タイプであっても、後輪の軸の外側に幼児用同乗器の重心があると不安定になることがわかっており、自転車店ではできるだけ運転席に近い位置に取り付けるのが常識とされている。子ども乗せ自転車の課題として注目すべきは、荷物とスタンドについての母親のニーズに応えている自転車が見あたらないことである。

▽ ヘルメットがもっと深くかぶれるような工夫。

▽ タイヤがパンクしやすかったり、空気が抜けやすかったりするので頑丈なタイヤ。

▽ 子どもの乗せ降ろしが大変。

▽ 子どもが2、3歳ぐらいにならないと後ろには乗せられないため、小さい間は前に乗せる。最初から2人とか、3人と子どもが生まれるわけではないので、最初から何万円もするような自転車は買わない。

▽ ふらっか〜ずのような前乗せの自転車は、5、6年でだめになるという指摘もあった。

▽ ブレーキや変速機のワイヤーで子どもが遊んで危険なので、むき出しにしない工夫が欲しい。

▽ 歩道の段差を乗り越えるため、衝撃吸収をもっと工夫して欲しい。

▽ リースを公的機関がメンテナンスつきでやってほしいというのは傾聴すべき意

見。

▽ メンテナンス付きであることを売り物にするレンタサイクルは魅力がある。

▽ ふらっか〜ずタイプの前乗せで子どもがシートベルトを嫌がって、そのまま落ちそうになった。たまたま前に人がいたから止めてくれたが、いなかったら落ちていた。後乗せ型だと手元に子どもがいるので手が届く範囲だが、ふらっか〜ずタイプでは子どもが前に行ってしまうとお母さんの手が届かなくて困る。

ヒヤリング結果へのコメント（事務局）

▼ 最も危険なのは予期せぬ子どもの挙動だが、警察庁などの実験では生身の子どもを乗せるわけにはいけないので、おもりでやっている。実際に子どもの挙動が加わったときにどうなるかはわからないのに、安全が評価できるのか。

▼ テレビなどで、おもりで実験しているのは無意味だとお母さんたちは言っている。

▼ 最近、車に乗せるときも子どもにシートベルトをしてがんじがらめで乗せるため、だんだんと慣れてきているのではないか。むしろしっかりシートベルトみたいに安全に動かないようにしたほうが、トータルすると挙動も少なくなるし、安全性も向上するのではないか。

▼ シートベルトを親が止めるところを見ていると、3歳ぐらいになると自分で外せてしまう。子どもの手の届かない背中側でとめるという工夫も考えられるが、いざというときに外せないと大事故になる。

▼ 一昨年、大阪の茨木で踏切の中でお母さんが後ろに子どもを乗せた自転車を倒して、3歳のお姉ちゃんは救出したものの、2歳の下の子はその2人の目の前で自転車ごとにはねられて亡くなったという悲惨な事故があった。その場合にはシートベルトをし

ていたためにとっさに助けられなかった。簡単にパッと外れるようなもので、しかもきちんとはめられるもの、子どもが外しにくい工夫が必要になる。

▼ 快適性の問題はあるが、ロックを背中側にすれば子どもは手が届かない。ただし、お母さんが自転車を止めた、降りた、後ろの年長の子どもに自分で降りてねといったら子どもがシートベルトが外せない。お母さんは片手を離してロックを外してやらなければいけない。このときにもまた危ないという議論がある。つまり前後輪二輪である限り転倒の宿命から逃れられない。

▼ やはり三輪だが、三輪だと意地悪されると言うし、走る場所がないし、止める場所がないし、スーパーでも置けない。

▼ この間駐輪場の調査に行ったら、駐輪場の管理者がちゃんと指定すれば、デッドスペースでちょうど三輪だったら止めてもいいなというのが何カ所かあった。年寄りが増えてきたので、実際に止めている台数も多かった。一挙に普及するのは無理かもしれないが、そういう方向があってもいい。

▼ いま駅前の駐輪場が整備されつつあるときに、全部二輪タイプで整備されてしまったら、三輪ができて三輪を止める場所がなくなってしまう。

▼ このヒアリング調査の結果を見るまでは、荷物の問題は全く念頭になかった。

▼ 保育園に通う場合、月曜日には1週間分のシーツなどをいっぱい乗せて、子どもを乗せて行かなければならない。

▼ 現在は幼児2人という前提で考えているが、3人に荷物というニーズがないわけではない。6歳未満の子どもを3人抱えた母親に報いるのは国家的な使命だとも言える。当面は2人で考えるしかないだろうが、今後の課題として忘れてはいけない。

▼ この設問の中に歩道の整っている道路でのどっちを走るかという質問はしてい

ないが、すべてのお母さんが歩道を主に走行している。どうにもほかに方法がないときには車道だが、それ以外は車道を走るというお母さんはいままで聞いた中では皆無。

▼ 万一倒れたら場合、車道であればアウト。とにかく車にひかれないようにということがすべての眼目で、遠回りも辞さない。ニュースで自転車は本当は車道走行だと知っていても、そんなことは無理。車が走っている限り無理という。

▼ 都会とちがって地方の場合、狭い歩道に1軒1軒車庫の切り下げがある。自転車で行くのは並大抵ではない。特に三輪にしたらひっくり返る

▼ 子どもを1人乗せの自転車と2人以上を乗せる場合の決定的な違いは、降ろすときと乗せるときにある。1人であれば止めてすぐ1人だけを集中して、あとは自転車が動こうが倒れようが子どもは押さえいられるが、2人が乗っている場合、どうしても2人いっぺんに降ろせない。三輪でもパーキングブレーキをすぐかけないと動いてしまう場合がある。必ずしも平らとは限らないので、そういうところも考えないといけない。

▼ 取り扱いの問題が多いが、子どもを2人乗せるとかなりの重量になる。お母さん方は2人を乗せるのは本当はやりたくないという意見があってもよさそうだが。

事務局 いろいろスライドを見せながら、こういう説明もするんです。普通自転車は65kg対応でできているわけだし、安全係数で見ているかもしれないが、やっぱりそれ以上重ければいろいろなことが起きるので危険なんですということは申し上げるんです。猛烈な反発を食らいます。何を言っとるんだと。それが怖いからいちばん最後に説明するんです。早めにそれを言うと、たぶんそこから先は相手にされないです、何も言ってくれない、何もわかってないんだということなんだと思う

んです。

古倉 資料の1ページのいちばん最初で「全く平坦で電動アシスト式は不要」と書いてありますが、電動アシストについては聞かれなかったんですか。大阪の実家の父に電動アシストを買ってあげたんですが、例えば2週間から1カ月分をいっぺんに買いに行くと、あのボトルの水2箱、24kg 積むわけです。そうすると、普通の自転車では私でもしんどい。ところがそれだけ重いものを積んでも安定的にというか、アシストしてくれますから、ふらつくことも少なく、買い物に行っても重い荷物を積んで帰れるんです。ですから電動アシストというのを併用してやれば、もっとふらつく危険性が少なく、車体もけっこう丈夫にできていると私は聞いているんです。ただし、その場合はお金が高い。そのへんの兼ね合いの問題について聞かれましたか。

事務局 世田谷のほうで最初にヒアリングをしたときに電動アシストが楽だと、ぐらつかない、こぎ出すのに楽だという話があって、ほかのお母さんたちは、「へーッ」という発見でした。あれを使ってみない人にはわからないですから。地域によって、平坦地でも1台でもあれば変わるんでしょうが、ないところではまねしないんですよ。ある会合でやっぱり電動アシスト自転車に乗っているお母さんがいて、「それ、すごくいいわよ」という口コミでワッと一帯がもうみんな電動アシストになるということで、そういう人が、リードオフマンがいらないところはずっと電動アシストは普及しないということで、はっきり分かれています。

古倉 実際走ってみると、本当に平坦なところで向かい風、それからスーパーに行って荷物をたくさん買ったときの軽さといいますかね、特に帰りは疲れていますからね、そうすると電動アシストを使うと本当に楽です。しかも負荷はかかっていないわけではないから、けっこう運動にもなっている。だから自転車

のマイナス面があまり出てこないような気もするんですね。それを子どもさんとの兼ね合いでどういうふうにかえるかというのも一つのポイントではないかなと思う。ただ高価ですから、私がさっき申し上げたリースみたいな形で、そういうのは子育て世代を支援する公の責任ではないかと私は思うんですけど。横山 電動アシストの場合は立ち上がりがけっこう難しいんですよ。例えば高齢者が坂道発進をしようとするときに、いかに倒れないで安定してやるかということ、踏み込みのときに早い立ち上がりにしようとする。そうすると少し後ろへ持っていかれてしまう。要するに、乗り心地のいいものにしようとするときに相当難しいわけです。走ってしまえば電動も普通自転車も同じですが、その前後、止めるときとスタートするときがいかに安全かという点は、難しい問題があると思うんです。このヒアリング結果を見ると、小売店サイドの方が丁寧に教えてあげたらずいぶん片づくことができるような気がするんですよ。そこらへんが小売店はちょっとたるんでいるなという気はする。

事務局 そのデータは別にあるんです。ここには割愛してありますが、海老名の場合はサティと量販店があって、自転車屋さんはそこにしかないが、整備士もいるらしい、ときどきアルバイトだけになってしまうということもあるのですが。浦和の場合には自転車屋さんで買った人は1人か2人いたと思います。自転車屋さんで買ったという人はいまいち少ないですよ。

荒砥 みんな量販店。

横山 でもそういうところでも安全整備士とか組立整備士とかがいらっしゃるわけですから、本来は指導があつていいはずだ。

堤 どっちが多いんですか、ホームセンターが多いんですか、それともトイザらスみたいなおもちゃ屋さんのほうが多いんですか。

事務局 いや、こういうものに関してはホー

ムセンターというか、大規模スーパー、イオングループとか、そういうところが多いみたいですね。

堤 トイザらスなんかでも子どものシーズンとか、クリスマスのかとか、けっこうバツと自転車を前に出されるんですが、ろくにスタッフは立っていないではないですか。

事務局 売りっぱなしです。

堤 ホームセンターもいちばん隅の絶対人がいないようなところに並べてあるという感じなので、自転車を自転車屋さんで買おうという運動をするだけでも、すごく変わるのかなと思うんです。

横山 ここで出てきたデータを見るとそう思いますね。

水野 量販店でそういうことをちゃんとやってもらってもいいわけですね。小売店で買われることももちろん大切ですが、量販店が最初からだめということではたぶんない。機能的にちゃんとそういったことを量販店が果たせばいいんでしょうが。

事務局 情報としては、イオングループが全売り場に整備士を置くということをやって、ほとんど90%以上の店に置いたそうです。

水野 一回目の委員会で押し歩きが一つの議論になりました。押し歩きが一つ重要な争点なんだろうと私は認識をしました。実際問題、押して歩く場面は存在しているので。

事務局 ものすごく多いですね。

水野 確かに押し歩きの安全をどう確保するかというのが、できない要求なのかもしれませんが、ニーズとしてはありますね。単に発進時と停車時、スタンドを立てるだけではない、その間の期間に押し歩きというのがある。私もつい最近まで2人乗せていたのでよくわかるんですが、けっこう大変ですね。向こうに行ってしまったらもうそれは最後なので。屋井 皆さんの話をおうかがいしていくと、自転車の走行は車道が前提だという設計にいつてしまうというのかなりギャップが大き

いのも確か。

水野 その点については、警察と話をしていると「両方です」と。実際は地域によって違うんだと思いますが、歩道があってないような地域もありますし、確かに歩道だけを走れば何とかなるような地域もあるだろう。実態はそういう状況の中でオールラウンドにとりあえず考えてくださいという立場からすると、どちらに寄せた開発というのも実態に合わなくなるので、どちらも想定したものを考えてください。要はそういうことになります。実際問題、田舎のほうの道と都会のほうの道と、これは地域によって違う。確かに歩道のない道路もあるわけです。それがけっこう幹線道路になってしまっているような地域も実態としてあるわけです。そうするとどちらも想定したものを考えてくださいということが、たぶん結論なんだろうと思います。

事務局 ちょっとつけ加えますと、例えば海老名なんかでもそうですが、私がプロジェクターを持って行って、ヨーロッパでは例えばこんなものが走っているんですよという情報を与えた途端に、議論がバツと変わるんです。これが欲しい。でも走れない。これで歩道は通れない。車道は意地悪される。みんなに迷惑をかけるね。子育てのために周りに迷惑をかけるのはという、すごく引っ込み思案なのか。私も最近、日本の前、後ろに子どもを乗せて走っている自転車の写真がありますのでそれを見せて、「ヨーロッパの人がこれを見て何と言うかわかりますか。これは幼児虐待ですと彼らは思うんですよ」と言ったら、「エーッ」と言うか、しばらくして「そうね」という言葉が返ってきます。実際に子どもたちに相当危険を強いているという意識はみんなお持ちなわけですね。何とか解決してほしいが自分たちではどうしようもないし、いまの自転車の環境ではどうしようもない、そういう出口もないということです。

屋井先生が先ほどおっしゃったように、踏み

込んで将来的な課題としてこういうことが必要だという提言は出しうるかもしれないが、いまの状態でいくら聞いていっても、問題点はいまの二輪の自転車の前後に子どもを乗せる、もう一人を背負う、場合によっては3人乗り、4人乗りのどこが危険で、どうすればましになるかという議論で止まるんだろうと思っています。

屋井 議論が止まったときに、その中でもある一定の解があればそれでいいんですが、解はありそうなんですかね。現状の前提の中でいろいろ、先ほどももっとやれることは、本来は十分に知識がないとか、あるいは整備もしていない。そういうレベルでやらなければいけないことはあるんでしょうが、それはまさに現状の自転車の中の議論ですね。そうすると当然ここでの議論は二輪だけを前提にした議論というわけにもいかない気がしますね。

事務局 水野さんのお話によると警察は三輪をあまり想定していないということですよね。

水野 必ずしもそういうことではないとは思いますが。予見として、三輪でなければだめとかいうことはないということぐらいだと思います。解は幅広くあっていいと思うので、こうでなければならぬという必要はないのだろうと思います。まずは虚心坦懐にニーズは何かというのをどう形にするか、そのための調査の手法なり何なりをどういう形でこれからやっていくのかというあたりをご議論いただければと思います。

屋井 古倉さんがさっきおっしゃったようなところが僕も最初からすごく気になっていた。すなわちこの問題は自転車問題ではないということが、我々の考えにはもともとあった。総合的な子育て支援、環境整備、少なくとも走行環境はまさにそれです。そういうものは当然いま聞いただけでは出てこないことなんです。ただ一応フレームとしてはどこまでセットするかは議論だが、多少広めに考える中に置いていかないと、自転車の車両というと

ころだけからスタートして、そこをどういう形、どのようにしたらいいかというだけの議論で終わるとはとても思えない。いまお話を聞くと、少なくともどこを走らせるかもわかりませんがという開発コンセプトだから。安全はまずはこのいちばん重要なポイントだが、安全にというときにかかわるニーズがすべて拾えるぐらいのことを考える。もちろんアンケートでどこまでできるかわからないが、聞き方によってずいぶん変わってしまいますよね。コンテキストというのか、どういう文脈で聞くかによって変わってしまうものだから、ぜひ工夫して解消したいところなんです。

水野 全くそのとおりだと思います。補足すると、開発につなげる話と同時にそういった走行環境なりその他もろもろ整備しなければいけないことも、今回ニーズの調査として入ってくるだろうと思います。自転車を安全なものをつくらなければいけないというのも確かなので、そこはそこでやりつつ、別途そういった走行空間の話も含めてもっと広く、そこはぜひ広げていただきたいと思います。

古倉 結局、いまの状況では危険性を承知、安全性を犠牲にして動いているわけですから、もしそれを脱却しようとする、どこかに別のマイナス面を甘受しなければいけない部分があると思うんですね。例えば価格が高くなるとか、三輪車で走ればちょっと意地悪されるがそれは甘受するかとか、今はそういう安全性を犠牲にして走っておられるわけですから、安全性を向上させようとする、今度は何か別のマイナス面が出てくるから、そのどれが受け入れられるかというか、そういうのはお母さん方の意見、希望をしっかりと聞きたいのではありませんか。

つまり仮に三輪車であっても、多少ブーブー意地悪されても安全性が第一だったらそっちを選びたいというか、あるいは電動アシストで価格が高くなってもそれだったら選びたいとおっしゃるか。もちろんそのへんの順列は

いろいろ組み合わせがあると思うんです。いまは安全性を犠牲にしているわけですから、安全性を高めようとするとか何かほかのものを我慢しなければいけない部分が出てくると思うんです。それは一体何が許されるのかとか、何だったら我慢できるのか。そうするとそっち側の方向に自転車の改良方向が出てくるかな。もちろん走行環境の話もありますから自転車単体のものと走行環境というか、それ以外の周辺の部分は分けて聞いてみる必要はあると思うんです。そのへんを整理して考えたほうがいいのかなと思います。

堤 十何年前は例えばエスカレーターもエレベーターも駅にはついていなかったがいまはほとんどできていることを考えれば、もう少し幅広い歩道で三輪だろうが四輪であろうが自転車用に切りとってあげられる幅を取るか、いまは路上駐車しているあの路線の1車線を2分の1ずつに分けて、復々となっているものを時間帯によって3車線に車線変更みたいなことをすればよい。多少周り道になっても安全に走れる道があるんだとしたら、たぶん10年ぐらいのスパンで見れば、二輪にしがみつ়くことも三輪にしがみつ়くこともないのではないかな。

屋井 大変けっこうなお話です。そこらへんをちょっとスコープを広げたり、先を見たりしながら、そこらへんのトレードオフというのか、重みというのか、そういうものがアンケートを通してママチャリの業者の方に聞けると本当にいいですね。そこらへんを聞けますか。コストがいいか、格好よさがいいか、安全がいいか、何がいいか、それをどう聞き取るかということですね。

荒砥 それは例えばいくつかのモデルを見せてどの感じがいちばんいいですかという具体的な選び方のほうがたぶんお母さんたちはよい。

堤 デザインとか。

屋井 そのときに価格と一緒に書いてあった

り、子どもの乗る場所とか、安全にかかわるところもそれなりに違いが見えていたりとか。荒砥 それこそさっきの後ろに2人乗せたらけんかをするじゃないのみたいなこともあるので、やっぱり何か見えたほうが答えやすいのではないかな。

屋井 電動アシストがついているのと、ついていないのとか。

古倉 私は駐輪場のアンケートをするときに、例えばこういう写真をちゃんと見せて、こういうものがあれば駐輪場の料金をさらにいくら払ってもいいと思うか。そういうアンケートの聞き方をしているんです。例えばアメリカなんかですと盗難防止、いたずら防止用の自転車を入れる個別のロッカーがありますから、そういったものを写真で見せて、これなら駐輪場に入るときに一体プラス何円であればと思うか。ちゃんと具体的に絵を描いてもらって、それで平均がだいたいいくらぐらいというのを見たりしている。

それは価格の問題ですが、そういうふうに具体的に見せて、それに対してどういう評価をされるかというのを見せてあげるとけっこう反応がいい。何もなしで文字だけで見せて、それで観念的に考えてもらおうと、皆さんが持っているイメージが全然違う。そうすると答えがぶれてしまう。

堤 もしそういうCLT調査をやるんだったら、そういうのも海外のものと一緒に載せるのだと、それこそ企業さんはうれしいかも。特許の問題があるかもしれませんが。

屋井 これはどういう方法でやるんですか。
事務局 これはインターネット上に出して、そこにアクセスを求めるというやり方をします。これは私たちが自転車のネットワークを持っているところと、お母さんたちの団体に声をかけます。それから堤さんのところのキャリアママさんもそうだし、できれば木村さんのところの『Como』でも呼びかけていただきたいとお願いする。それから新聞社に「金

は出さないけれど乗れ」という話をいくつかしましたら、「乗る」というところもありますからそこでやってもらう。NHKは教育テレビがうちをずっと追っかけると言っていますので、次回の放送のときにはそれを出してもらう。ここにとにかく意見を出しなさい。お母さんたちの意見でものができるかもしれませんよということと呼びかけていくということをやっていきたいと思います。

そのためにはいまおっしゃったように写真とか、何かこういう絵で「こういうものだったらどう？」という提案がここに入ってくる時期が来ると思うんですが、いまはまだその形がないものですから、とりあえずはデンマークあたりから何かものを持ってくるとか、そういうことをしないと実際にはわからないと思います。

古倉 その前にさっき第三者の感想という話があって、やっぱり実際に乗ってみられた方のプラスの印象とマイナスの印象の両方を写真とセットで示して聞いてみると余計に明確になる。プラスだけでなくマイナスも。例えばさっきハンドルが曲がりにくい、そういうのもあったし、例えば意地悪されたというのものもあるかもしれませんね。そのへんもある程度ちゃんと情報を与えたうえで、それでどうでしょうかと聞くと、さらに深みが出てくるアンケートになるかと思います。

屋井 アンケートの場合に少なくともさっきからご議論が出ているように、私なんかはわりあい想像がつかないんですが、価格の問題、安全の問題とか、さまざまなファクターの中でどういうプライオリティを持っていたり、どういうトレードオフがあるのかという、そこらへんはうまく聞きだしてみたいところでもあるんです。もしそういうことがわかっていけばいいんですが、それはたぶんマーケティングなんかだとコンジョイントアナリシスとかをよくやるんです。そういう先ほどの商品を見せながら、その属性をいくつか見せなが

ら、その間で選択をしてもらうとか、順番付けをしてもらうことができればそこから何を重視しているかということが統計的に計算できるので、そういう方も調査(先ほど古倉さんがおっしゃったのはそういう方法だと思いますが)、そこまで考えてもいいんです。

ただ、1回、2回とやっていくということを考えておけば、最初はすごく単純な項目だけを聞いておいて、多少議論が詰まってきてそういうことを調査項目に落とし込めるようになってきたら、そういう調査に高めていくとか、深めていくこともできると思うんです。調査を最終的にどのぐらいのアウトプットというか、結果を出すかということを多少想定しながら設計したほうがいいと思うんです。

兵藤 いまのお話をもう一回私なりに整理すると、いまここに書かれているアンケートは問題を発見する、どこに危険があるのという段階なんですね。いま屋井先生がおっしゃったコンジョイントとかいうのは、どういう要因で自転車を選ぶか。選択の構造、内容を聞きたい。これが第2段階だという理解はしたんです。第1段階は問題を発見するにしても、先ほどどなたかがおっしゃっていたように、聞き方がまだごちゃごちゃしているので、さっきおっしゃったのはまず子どもを乗せるとき、それから走りだして走るときに、もちろん歩道を走の場合と車道を走の場合がある。あとは止めるとき。止めて子どもを降ろして、お店だったらその自転車をどこかに止める。そういう一連の流れに沿ってそれぞれにこういう危険の問題、それぞれの問題があるわけですね。少し時間の流れに沿って聞くようなスタイルにしたほうが答えやすいとは思えます。ヒアリングでもたぶんその流れでいろいろな問題がもう出てきているので、その流れで。

あともうちょっと加えると、運転者とか子どもに属する問題、道路側の問題、自転車の機

能、ハードウェアとしての問題とかいろいろな問題も、またそれを分類するといくつかにもう少し整理ができるような気がするんです。古倉 これは若干危険な部分もあるかもしれないんですが、アンケートの対象者というのはお母さん方というか子どもを乗せる人ということなんでしょうが、車の側から自転車をどう見るか。例えば車で意地悪されるという話がありましたが、最近の車の自転車に対する理解度はけっこう進んでいる部分があると思うんです。アンケートを採った結果として、車側はそんなに嫌がっていないよということがわかればよい。それもアンケートの一つの切り口でやってもいいのかなと思う。というのは、もし仮に悪い結果が出た、つまり嫌がっているという結果であれば、車に対する理解をもっと深めるべきだという方向に持っていけるし、けっこう理解しているんだよ、つまり三輪車が走っていてもある程度理解しているんだよという感じが出れば、もうちょっと堂々と走ってもいいんじゃないのという方向に持っていけるかもしれない。使い方がいろいろ両用に使えると思うんです。車が自転車をどう見ているかという調査が必要だと思う。テイクノートしてほしい。

▼ ママチャリという呼称については、雑誌などで「子ども乗せ自転車」と呼ぶことが通例となっていることから、そのように呼ぶこととしたい。

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた
調査検討委員会

(第3回)

平成20年7月7日(月)

於：日本自転車会館第二号館804会議室

出席者(敬称略順不同)

荒砥 悦子

木村 晶子

古倉 宗治

鈴木 美緒

堤 香苗

羽藤 英二

兵藤 哲朗

屋井 鉄雄

横山 克義

事務局 「6月20日までに行ったヒアリング調査・地域別の状況と気になった意見」というメモを、ざっと読み上げます。

最初は世田谷区で行ったものでございます。これは予備調査のかたちで行いました。環状7号線、目黒通り、駒沢通り、世田谷観音通り、三宿通り、国道246号線という車の往来が多い道路に囲まれた地域でございまして、緩やかですが坂の多いところでございました。調査対象者は7名でございましたが、戸建ての居住者が2人、マンション、公団、公務員宿舎の方も含めて5名おられまして、7名でございました。そのうち電動アシスト式のふらっか〜ずタイプ、いわゆる前輪の車軸のところに子どもを乗せる座席が最初からついたものが3台ございまして、あとで確認しましたら、全員マンション住まいの方だそうです。ざっとおっしゃっておられたのは、子育て中の3年間だけでも転倒の危険がない自転車を月額3,000円以下、あるいは10万円以下くらいで使いたいと。そうした自転車は幅も取

るだろうから電柱が立っている歩道では使えない。これは国土交通省に無電柱化を言わないといけないと思いました。車道を走れるように保育園やスーパー、駅なども駐輪ができるようにしてほしいというご意見がございました。

2番目は埼玉県さいたま市の浦和で行いました。中山道につながる通行量が多い幹線が数本あるほぼ平坦な地域でございまして、戸建て居住者が3名、集合住宅が6名でした。電動アシスト式は平坦でしたのでゼロ、ふらっか〜ずタイプが4人。残りはやはり安い自転車というか、ほかに比べるとやや安い自転車でございました。欧州型の三輪自転車を見せたんですが、車のドライバーに邪魔だと怒られそうだから使えない。2人目、3人目ができてふらっか〜ずタイプに買い替えるのに出した金額の約5万円くらいで安全なものが欲しい。リースだったら月額3,000円くらいが限界だという話をしておられました。

3番目は神奈川県海老名市でございしますが、厚木、海老名というベッドタウンの地域で、調査対象の居住地域は平坦なところでございました。実は海老名の北側には山がございまして、そこはちょっとした高級住宅地で、そこは電動アシストがいっぱいあるそうですが、ここは全く平坦なところでございました。車の通行量が多く、渋滞しやすいので自転車のほうが早いという環境で、調査対象者は戸建て住宅が2名、集合住宅が6名の計8名。電動アシストはゼロ、ふらっか〜ずタイプが3名、最近高い建物ができて風が強くなり自転車がふらついて危ない。テレビの報道を見て、せっかく安全につくるのなら、なんで子ども用座席を後ろにつくるのか、前にしないのかという話をしていました。道が広いせいなのか欧州型三輪車に抵抗がなくて、月額2,000円程度で借りられるといい、月5,000円と言われるんだったら思い切って買うと言っておられました。ここで警察で安全講習を

受けた人にだけ貸すというシステムはどうかということをお母さんから言われております。

4番目でございますが、小平市たかの台という西武国分寺線と西武多摩湖線に挟まれた平坦で田んぼのあぜ道がそのまま道になっているというところでした、歩道のないところが大変多い。一橋大学、東京学芸大学、日立製作所、自衛隊なんかがありまして、朝夕のラッシュは非常に深刻でした。昼間は比較的車が少ない代わりに車がスピードを出して走っておりました。自転車は歩道や路側帯を、歩行者をチリンチリン鳴らしながら散らして走っておりました。

調査対象者8名は全員戸建て住宅の居住者。電動アシストはゼロ、ふらっか〜ずタイプのほうが6名で多くて、車よりも自転車同士のすれ違いとか、例えば高校生ぐらいの子どもにバンと走られたりすると、そのほうが怖いという話をされておりました。駅や電車が子どもに冷たいので自転車になるとか。ちょっと違う話かもしれませんが、「自転車を設計するおじさんに私たちの気持ちがわかるわけがないと思う。でも自分たちもいま乗っているから言えるのであって、これが過ぎてしまうとたぶん忘れてしまうし、不便さもたぶん感じない」という正直な意見がございまして、欧州型の三輪車を絵で見せたところ、月額1,000円でリースしてくれれば車道を走る、そういう環境がこの地域にはあるだろうと言っておられました。

次は大阪へまいりまして城東区。下町の小さな工場がたくさんあったところでしたが、地下鉄の開通などで便利になりました、跡地に高層マンションがずいぶんと建っておりました。全く平坦な地域で自転車利用が大阪はもともと多いんですが、特に多い印象でございました。調査対象6名は全部マンション住まいでございまして、ここで面白かったのは、うち2人は双子の母親でございました。電動アシストはゼロ、ふらっか〜ずタ

イプが3人で普通は体重の重いほうを後ろに乗せるけれども、双子は体重が同じだから運転が大変だ。最近ベビーカーでちゃんと双子用のものがある、三つ子用のものもある、全部外国製だそうです。

大阪のお母さんたちはやたら飛ばします。自分が子どもを持って、自転車をこぎ始めて大変なことがわかって車の運転が変わった。子どもを持つまでは自転車に子どもを前後に積んだ怖さがわからない。子ども用のシートベルトはほんまにちゃっちゃいと言っている、全然子どもが支えられていない、ふらふらやと。バランスを崩したら、もう倒すしかない。倒れちゃったら、今度はそれを起こせない。大正区にはバスレーンがあって、急行バスまである。あのレーンがうまく自転車に使えないかということをおっしゃっておられました。児童費補助のように3人目が産まれたら無料で貸しますとかそういうのがいい。幼稚園のバスに1人を乗せたら月額3,000円かかるそうです。月3,000円ならそういうものがないよと、非常にわかりやすい。

京都の一乗寺、宮本武蔵で有名なところでして、山の麓でした。ここは全員が戸建て住宅で全員が自家用車を持っておられました。ところがいつ乗るんですかと言ったら、本当に乗らないそうで、駐車場が高いし、路駐するところもないので京都を離れるとき以外は自転車で動いている。大きな買い物に行くときは京都郊外へ車で行って買い物をして帰ってくるという生活だそうです。坂の町なので7台中6台までが電動アシストでした。1台だけ違うお母さんがおられまして、みんなから尊敬されていました。京都はやたら変な溝とかがあって、ガタガタで乗りこなすには時間がかかる。段差は気づくからそこには止めないんですが、真っ平らに見えていてちょっとだけ傾いているところがあって、そこで自転車をスタンドで立てて子どもを乗せたり降ろしたりするときに倒れてしまう。だからそ

れに対応するスタンドが欲しい。専用レーンがなかったら、やっぱり怖くて子どもを乗せて車道は走れない。普通の自転車よりもバスのほうが怖い、京都のバスは怖いそうです。子育て後に使えない自転車は買わない。安全な自転車を月額1,000円で貸すなら使うということでした。

次のページの「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報告／暫定版」は、6月27日に私どもの委託元であります自転車普及協会のお名前で警察庁に提出してあります。

見ていただくと、地域特性については先ほど申し上げたものの概略ですが、母親の意見は居住地域の地形、町の状況や道路環境、使用環境によって特徴が見られますが、道幅が狭くて交通量の多い地域ではコンパクトな自転車を求める傾向にあります。比較的道幅が広くて交通量もそれほど多くない地域では、三輪車なんかに大変に関心を示すお母さんがおられました。そういう傾向にはっきり分かります。町の中では見た途端にこれは走れないというふうにおっしゃる方が圧倒的でした。

それからこれは私どもが調査をしていて私が特に感じたことですが、母親たちの間では隣を見る傾向が非常に強いです。子どもが通っている保育園などで電動アシスト自転車を購入した母親が1人登場して「いいよ」なんていう話になると、急に増えるという傾向があります。ですからこのへんを考えて安全な自転車がもしできれば、それを普及させることが重要ではないかというふうにちょっと考えております。

それから調査結果。子どもたちを安全に運べる手段を望んでいるわけで、現実には廉価で入手できる選択肢が自転車であるにすぎない。以下のとおり自転車の形式や車輪の数へのこだわりもあるわけでも、走行の快適さを求めているわけでもない。楽に走ればよいとい

うふうにあまり言わないお母さんが多かったということですので。我々自転車乗りはさっと乗りたいんですが、お母さんたちはどっちかというと、やっぱり安全のほうを重視しているということですので。

止まっている自転車に子どもを乗せる時の話でございますが、足が引っかかる、4歳ぐらいになると自分でよじのぼる、こぎ出し時にふらつかないように。あちこちで聞んですが、走行中に子どもが予測不能な動きをする。これはもうどうしようもないことです。実験をするときはダミー人形はやめてほしいということをおられました。

前回も申し上げたんですが、ふらっか〜ずタイプのもので後ろに子どもを乗せた際、前を空っぽにしておくウィリーするということを盛んに言うお母さんがおられました。いかにふらっか〜ずが前に子どもを乗せたときにバランスよくできているかということの証明だろうと思うんですが、想定されたもの以外の乗せ方をするとバランスが崩れる。このへんは宿命的なものと思ってもらったほうがいい。私もこの前やってみたらやっぱりなります。後ろに5歳ぐらい、15kgぐらいの子どもを乗せるともう前が上がります。これはちょっと新しい発見でございました。あととにかくスタンドについての要望が非常に強く切実なものがございました。駐車するときに子どもを乗せたり降ろしたりするときのバランスの問題です。

あとはつきまとうのは荷物です。むちゃな要望もありまして、ベビーカーを乗せられるようにしてほしい。現実には子どもを前後ろに乗せて、荷物を積んでベビーカーまで積んでいく人がけっこういるそうです。

木村 前回、「ふらっか〜ず Como」の資料を何もお持ちしなかったのも、お持ちしました。

荒砥 ふらっか〜ずって開発に何年ぐらいかかりましたか。

木村 開発はちょっとわからないんですが、創刊3号（1990年）に初めて出した企画で、「お母さんと一緒に乗れたらうれしいな」というテーマ。好みや目的に合わせて乗りやすく走りやすいものを選びたいというので、前にかごがついている状態の自転車をまず紹介して、そのあと Como オリジナル自転車のモニターになってくださいということで、意見をちょうだいして「ふらっか〜ず Como」ができたので、1年もかかっていないとは思っています。これも1年もしないうちに発売になっています。

事務局 このときはまだ試作品ですか。

木村 これは完全な試作品です。

荒砥 きっと試作品をつくるまでにはやっぱりいろいろ時間はかかっているんでしょうね。

木村 かもしれません。これがいちばん初めは丸石自転車さんではなくて、町の自転車屋さんが試作してくださった。

水野 もともととはしか重い荷物を乗せるために開発したけれど、あまりパツとしなかったの、子乗せに切り替えたんですって？　なんかそういう話を聞いたことがあるんですが。

木村 うちの雑誌はもともと小さい子がいるお母さんのための雑誌なので、『Como』に紹介されたときには子どもを乗せるため、保育園、幼稚園の送り迎え用として出していましたね。その前はちょっとわからないんですが、もしかしたらあるのかもしれない。

横山 おっしゃるように子ども乗せ用につくったわけではなくて、最初は荷物乗せ用ですね。最初はね、ふらっか〜ずという名前の自転車は。そのあと子ども乗せ用に直していった。

荒砥 へー。これは使い終わったら荷物用になりますものね。

木村 そうですね、足乗せの部分を上げて、あとはそこに普通のかごに置き換えて。

荒砥 のもありますよね。バスケットみたいなものとか。それをおっしゃっていた方がいましたよね。子育ての期間が終わったら、もうそれは使いようがないとかというのを。

横山 先ほどの報告でおっしゃったウィリー状態になるというのは、どうもピンと来ないんだけど、ホイールベースの内側に、普通の場合はハンドルに引っかけてお子さんを乗せますよね。ちょっと内側ですよ。ふらっか〜ずの場合はもっと前に出ている、ハンドルのコラムの上に乗っかっている。なぜ後ろに乗ったときに前がウィリー状態、逆に重量のバランスが前に来るのに、なぜ前が上がるのかなと理解ができない。

事務局 かごがあるけれど前が空っぽ、後ろに乗せるときに、ちゃんとわかっている自転車屋さんですと、お母さんの背中にぴったりつくようなどころまで前に出すんでしょうが、後ろの車軸の外側につけちゃうケースが多いんですって。

横山 後ろね。

事務局 後ろの座席の場合に、最近のガッチリした重い2万円もするようなヘッドガードがついたようなものは、やや大きくて重くて取りつくと車軸の外側にいつている。

横山 そうすると、さっきのはふらっか〜ずと特定しちゃったけれども、ほかのも同様？

事務局 ふらっか〜ずに限りません。ただ、最初お母さんたちがふらっか〜ずに子どもを乗せて走っていて、その子が3歳以上になると後ろに持っていく、そのときに始まるんだそうです。動きが全く変わるのでよくわかる。

横山 比較的大きくなるから、後ろの座席にいくという意味ですね。

堤 でもそれは取説に書いていないわけですね。ふらっか〜ずは後ろに、あとから取りつける場合はウィリー状態になることもありますから気をつけてと取説に書いていなければびっくりしますよ。というか、取説に書いて

てあっても読まない。

事務局 取説に書けないと思うんです。違反をしているわけですから。

横山 いままではね。

兵藤 取りつけるだけなら違反じゃないんでしょう。

事務局 取りつけるだけは違反ではないです。乗せないことを想定するというのはちょっと無理がある。

荒砥 でも自転車屋さんは取りつけるときに、2人同時に乗せないでねと一応言っているそうです。

事務局 でも意味がないんですから、乗せた場合の注意をしてほしいですね。

横山 お子様を乗せるタイプの自転車というのは自然と後ろの、要するにホイールベースの位置から判断して、乗車位置をもっと考慮した設計にしていかなきゃならないということですね。

事務局 そうでしょうね。言うまでもないことですが、後ろの車輪の車軸の外側に荷重をかけるというのは原理的におかしいんですが、現実になっちゃっているということですね。自転車としてはまともに乗れるようなことにはなっていないと思います。

水野 これを変えたときにはどういうかたちでお母さん方のニーズをメーカー側に伝えたのですか。

木村 誌上で募集をして、モニターはわずか5名の方を募集しますと言っているんですが、お貸し出しをしてその声をもとに、こういう自転車があったらいいなという声を集めまして、それを丸石自転車さんに届けたというかたちです。

事務局 実際に5台をつくったんですね、これを。

木村 つくったと思います。

横山 ところで倒れにくいスタンドという要望が多いじゃないですか。従来、決められているスタンドというのはISOとかJIS

で決まっている幅はだいたいその範囲内。そこで子乗せ用といって特殊な寸法のスタンドをこういう会議で要望できないのかな。例えば、いままでの走行しているときに、回転するときにサドルをどこかに引っ掛けやすいということもあるから、できるだけ幅はあまり広くならないようにしているんですが、子乗せという条件であれば三輪車にしたってリヤカーにしたって幅広いですよね。あれを思えばスタンドをもっと幅広くしたって別に問題はなさそうに思うんだけど、そういう提案も、やったらどうでしょうか。

事務局 昔の酒屋さんの自転車みたいな。

横山 そうそうそう。実用車のスタンドみたいにガッチリしたものを。

事務局 あれは倒れにくいことはたしかです。

水野 ちなみに警察庁のほうの検討会は開発に向けての要件というものをまとめる方向ですが、その中にはいまのような話が明示的にそこまでは入っていなかったと思います。自振協のほうでの開発公募の資料も、もしあれであればシェアをしていただいてこんな感じでいまやっているよということを。せっかくなので回しますか。

小鷹狩 では簡単にご説明いたします。自転車産業振興協会の小鷹狩でございます。自転車産業振興協会で、いま実施しております「安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車の試作」についてご説明をいたします。この試作については4月25日に公募を開始いたしました。5月30日を応募期限として募集をしましたところ、14件の応募がございました。6月中旬にまず書類の審査を行いまして、これはどうしても無理だろうというのと、もともと幼児2人同乗という基本的な要件を満たしていないものについては2件ほどございましたので、これを落としました。残り12件につきまして6月20に審査会を行いました。

この審査会では申請していただいた企業の方に来ていただいて、個人の方もいらっしゃいますが、プレゼンテーションをやっていたら、質問に対して回答をいただくということをやっております。1 申請者当たり 30 分の時間で 12 件ございますのでかなり時間をかけてやりました。そのプレゼンテーションが終わったあとに、こちらの試作の関係で私どものほうで開発委員会というのを設置しておりますが、その開発委員会の委員だけでなく、警察庁の検討委員会の委員の方とか、そういった方々にも審査会のほうに出席していただきまして、プレゼンテーションが終わったあとに委員以外の方々に感想なり、ご意見なりをおうかがいしまして、そのあとに開発委員会の委員による審査を行いました。

いろいろ意見は出ましたが、一応どれもみなできそうなので、できれば完成したものを乗ってみたいということになりましたので、12 件全部を内定、採用するということにいたしました。もちろん開発費用については、これは私どものほうが開発の認定した予算の 3 分の 2 を補助するというのでやっておりますが、予算がトータルで 4,500 万円ということでございますので、限度がありますので中のほうで調整をさせていただいたということです。

いまお手元にあるのはニューズリリースでございますが、これは明日公表する予定でございます。というのは中身のほうで内定者のほうに内定通知を送ったときに、現在つけてあるもので変更、追加、訂正とかがあれば言うてくださいます。それは今日 7 月 7 日夕方までという期限にしておりますので、それを待って公表することにしております。

簡単に 12 件についてご説明いたしますが、1 枚をめくっていただくと鏡がございます。それから下のほうに採用内定申請者一覧ということで左側に申請者名、それから右側に品名または型式というのがございます。これで

もう一枚めくっていただきますと、No.1、(株)紀洋産業。これはもしかしたら昨日、「遠くへ行きたい」という 4 チャンネルのテレビをご覧になった方はご存じだと思います。これが出ました。ものがもうだいぶできているというものでございます。これは見てのとおり、前が 1 輪、後ろ 2 輪の三輪車でございまして、大きな特徴としては前輪駆動になっています。ペダルをこぐと動くのが前輪で、この前輪操舵システムを採用しております。それで後ろのほうはチェーンが行かないので自由に使えるということで、これは小径車をつくって採用しております。

お子さんのほうは幼児座席を前のハンドルのところに一つ、後ろの荷台のところに一つというような取りつけでございます。それから後輪のほうですが、これは 2 輪スイング機構を採用するというので前輪のほうが 20 インチ、または 16 インチということで後輪に比べて大きくしております。後輪は非常に小さいものを予定しております。それで内装 3 段変速で、フレームのほうは軽量化を図るということでアルミ合金を採用する予定にしております。昨日はもう試作ができたものが走っておりますので、これは 12 月の第一次試乗会ときには出てくると思われま

す。次のページに移っていただきますと、2 番目が唐沢製作所。これは自転車のブレーキメーカーなんです、今回、幼児 2 人同乗用の自転車の試作を試みております。こちらも三輪車ですが、前が 1 輪で後ろが 2 輪になっております。後輪のほうに右にありますが、左右独立したもので片支持による 2 輪タイプということです。要するにペダルをこぐとチェーンが後ろの車輪に伝達するんですが、この右側のイラストで言うと、右側の上のところに上が右の車輪、下が左の車輪ですが、ペダルを回転するとチェーンで上の車輪のほうに伝達されるということです。したがって左のほうはフリーの状態である。この二つの車輪

は左右独立スイングアームサスペンション機構ということで、カーブとか段差がある場合にも走行安定性が図れるという構造になっております。これは幼児2人同乗用ということですが、これにとらわれずに高齢者あるいは自転車に乗れない人もこの自転車には乗れますよというものでございます。

次に3番目、日本ロボティクスでございます。こちらのほうも三輪車で、これは前が2輪、後ろが1輪です。前の2輪は小径車輪を採用して幼児座席を低くしております。後ろのほうは26インチの通常サイズで駆動力と制動力を確保するということです。この自転車の大きな特徴といたしましては、前2輪がパラレルリンク機構ということで、それぞれ並行にリンクするというものでございまして、それから幼児座席がハンドルと直結しておらずにフレームのほうに直結しております。上のイラストの左の図でご覧になると、ハンドルが非常に変わったかたちになっておりますが、ハンドルの付け根のところに幼児座席を置く台がございます。こちらのほうに乗せるというものです。後ろ座席はいま右の写真で言うとかごが乗っているところ、あそこに乗せるものでございます。ハンドルと幼児座席が固定されておられませんのでハンドル操作が楽である。ただハンドルが非常に長くなっているんで、そのへんの強度はどうかなという問題もあるかと思えます。この前輪のほうあまり車輪の間隔がない構造になっておりますので、いまあるサイクルラックにも駐輪が可能という構造になっています。

次に4番目に移っていただきたいと思いますが、ジョイジャパン。これも三輪車で前が2輪、後ろが1輪のものです。幼児座席は前、後ろ1個ずつを乗せるというもので、これは前後とも20インチの車輪ということで低重心化を図っております。座席が低くなるとペダルとの間隔が非常に短くなってペダルがこぎにくいとか、力が入りにくいということが

ございますが、いまあるこの図面や写真よりもシート位置をもっと後ろにずらしてペダルもこぎやすく力が入るような設計にするということでした。

それから幼児座席を後ろに乗せるところなんですが、このキャリヤは荷台なんですがフレームと一体化して強度のアップを図るということです。それから前輪のほうはイラストを見ていただくと複雑な構造になっておりますが、独立懸架式のサスペンション機構ということで、よく段差なんかで斜めから入るとなかなか乗りにくい、転倒するという問題がございますが、斜めからの段差乗り上げも可能であるという機構になっております。

次の5番目、寺川英太郎さん。これは京都の個人の方です。これは前2輪、後ろ1輪のやはり三輪車ということで、この原型のものはすでにつくられておまして、それに幼児座席を前の車輪の間が一つと、それから後ろの荷台の上に一つという配置になります。前輪のほうがちよっと複雑な、ここがいちばん特色ある構造になっておりますが、複数のベアリングとそれからユニバーサルジョイントということで2輪構造になっているんですが、ハンドルからずっと下に下りてきたところのホークの先端にバランス板というのが取り付けられておまして、この軸板とバネがここにあるんですが、それで前輪を接合しているということで、前輪のほうはちよっと変わったかたちをしておりますが、逆ハの字型というかたちで、このバランス板で傾斜路面に対応するということです。カーブを切るときには車体を傾けて運転するというので、左にカーブするときには右の車輪が上がる、逆に右にカーブするときには左の車輪が上がるということなんですが、これはただ運転には慣れる必要があるということを言っていました。

それから次のページ、6番目が宮田工業。これは大手の自転車メーカーです。いま現在あります三輪車、前が1輪、後ろが2輪のス

カーフウインディというモデルをベースに前後に幼児座席を乗つけて幼児2人乗りを実現するというものです。前のフレームはスイング機構になっております。ですから左とか右に曲がる場合には半分からサドルのところまでの間が全部、前輪を含めて斜めに動くというようなスイング機構になっております。後輪のほうは2WD機構、ペダルをこぐと後ろの車輪二つともそのまま動力が伝達されますので、これが動く。最初のほうに出てきた片側だけ動くものとタイプが違います。2WDなので高い走行安定性が確保できるということでございました。車輪のサイズですが、前が20インチ、後ろが16インチということで、やはり低重心化を図っていく設計でございます。それからフレームの形状とサイズを低くした低床設計、低重心、低床というのが大きな特徴でございます。それから幼児座席は前、後ろとも取り付け、取りはずしが可能なものでございますので、お子さんを乗せない場合でもいろいろな用途によって使えるということになっております。なお、後ろのほうには幼児座席を乗せるところが荷物入れになっております。

次に7番目のランドウォーカーです。これはテレビなんかでよくご覧になったと思うんですが、ランドウォーカーの「かるがも」というのがございますが、後ろに幼児座席を二つ、2人を乗つける構造のものですが、この自転車はそれとは違います。これは前後なんです。後ろのほうは補助車輪ということで2輪プラス補助車輪二つという構造になっております。補助輪のほうはサスペンション式でございまして、走りが低速走行時、それから停止時のふらつきを防止する。それから積載重量においてバネのほうを調整することができるといって構造になっております。それからこの補助車輪ですが、随時固定機能付ということで、駐車するときには固定バーを動かせばスタンドの役割をしますので一般的なスタ

ンドは不要ということです。それから前後車輪はともに小径で低重心設計になっております。フレーム、車輪の強度をアップして荷物運搬用にも利用可能。ヘビーデューティなものも運搬可能であるとなっております。

それから次のページをめくっていただきたいと思いますが、8番目、パナソニックサイクルテック、これは大手の完成車メーカーでございます。一般的な二輪車、幼児子乗せ専用自転車、前乗せ用に後ろ乗せをつけたようなタイプでございますが、これはアシスト機能付です。それから走行安定性と重心をセンターに集めるということでロング・ホイールベースになっております。したがって前の車輪の車軸と後ろの車軸の間に全部運転する方、お子さんの重心が入ってくるようにするという設計になっております。したがって前が浮き上がるということはないような設計です。それからフレームやキャリヤ、車輪、スタンドの各部の強度、剛性をアップしております。それから駐車時にハンドルの回転防止装置がついております。この写真ではあまりよくわかりませんが、後ろの幼児座席のほうにはお子さんの足部の保護装置とか、キャリヤが幼児座席よりも幅広になっておりまして、万が一転倒したときにも、お子さんが足を怪我をしにくいような構造になっているというタイプです。

次にNo.9、ブリヂストンサイクル、これも大手完成車メーカーです。こらちのほうは1社で3点申請してきました。大きく分けて2点なんです。一つは既存の幼児専用自転車でありまして、初めから子乗せ専用自転車というもので、それが一つ。もう一つは通常の軽快車、それから小径の軽快車、これに後付けで前後に幼児座席を取りつけるというものです。子乗せ専用自転車のほうは既存のモデルをベースにいたしまして、前後を小径車輪を採用して低重心化を図っている。それからフレームと車輪の強度をアップして、それか

ら操縦安定性を確保する。それからフレームのほうにまたぎやすい低床フレームということで乗り降りが簡単にできるというものです。

それから右の軽快車タイプのほうは一般用が 26 インチの軽快車。小径車用が 20 インチの軽快車ということで、そこにフレーム強度と剛性をアップするというので、既存のものよりもそういったところを強くするというのでございます。

それから次のページ、10 ページ目をご覧ください。ただきたいと思いますが、オーアンドエムということです。ここは丸石サイクルということですが、丸石自転車北海道販売というところが独立したものでございます。これは前後 2 輪のタイプでハンドルの上と後ろのキャリヤの上に 1 個幼児座席を取りつけるというものです。これの特徴といたしましては、自転車を止めておいたときにいちばん問題なのは、前輪が後ろに下がってしまうということで、そうした場合にズルズルと来て、斜めになって転倒してしまうということがあるので、その後進による転倒防止をする装置をつける、これがいちばん大きな特徴です。あとはフレームパイプを太くして強度と剛性をアップするとか、キャリヤのほうをフレームと一体化して、これも強度をアップするという設計にしております。

次のページ、11 ページ、丸石サイクル。これもメディアにはよく出ているんですが、それと同じものですかと聞いたんですが、それとちょっと違いますということで、何が違うのかというと、やはり前後 1 輪ずつの二輪自転車なんですが、これは大きく違うのはフレームとキャリヤをアルミのものに変えるということが一つです。それがいちばん大きいということでございます。あとは低重心を図るために車輪のほうのサイズを小さくしているとか、あるいは幼児座席のキャリヤのほうはフレームと一体化して強度を図っている。そ

れからスタンドを立てたときに前輪のハンドルロック装置が動いて曲がないというようなものをつけておりまして、駐輪時の安定性を確保するものです。

それから最後になりますが、ホダカ、これも大手メーカーでございますが、やはり前後輪 1 輪ずつの二輪自転車です。前輪のほうに 20 インチと小さくしておりまして、後輪のほうは 22、いずれにしても低重心化を図っております。それから前輪のほうはサスペンション機構がついたホークを採用しております。特徴といたしましてはハンドルと前ホークを直結しております。したがって前の幼児座席が直接ハンドルには重量がかかっておりません。したがって安定性があるということでございます。それからフレームパイプの形状とパイプの肉厚、これをアップして剛性をアップしているというものです。それから手元にハンドルロック装置がついておりまして、前輪が止まったときに回転しないような機構があります。スタンドのほうは幅広のものを使っているということで駐車時の転倒を防止するというものです。

ちょっと 12 点をずらっと言っておわかりにくいところがあったかと思いますが、一応この 12 点の採用を内定いたしましたので、とりあえずお話があったと思いますが、12 月中旬にいつぺん試作車を出していただいて試乗試してみたい評価をする。そのあと 2 月末に最終試作車を出していただいて、3 月に再度評価、試乗評価をするという今後の予定になっています。以上でございます。

水野 今度は警察庁の資料。1 枚表になっている紙が今回取りまとめとしてまとめられる予定の紙です。非常にあっさりとしたものであるかと思うんです。幼児 2 人を同乗させても十分な強度を有すること。それから、幼児 2 人を同乗させても十分な制動性能を有すること。それから、駐輪時の転倒防止のための操作性および安定性が確保されていること。

ここの中に先ほどのスタンドの話も入っているという理解です。それから4番目にフレームおよび座席取り付けの部分について十分な剛性を有するという。それから走行中にハンドル操作に影響が出るような振動を発生しないこと。これは実は警察庁の検討会で1度試乗会をしたことがありまして、ブリヂストンさんのほうから7、8台ぐらいの自転車の提供を受けて、委員の方々に試乗をしてみたことがあるんですが、その際に一部の自転車に非常にハンドルのぶれが生じたというのがありまして、それを受けてこの5番目が入っているという状況でございます。

それから最後6点目ですが、発進時、走行時、押し歩き時、および停止時の操縦性、操作性および安定性が確保されているということでございます。これも途中経緯としては実は押し歩き時というのは入っていなかったんですが、押し歩きも入れましょうと、こういう話がありまして、特に坂を登るときにお母さん方はどうしても途中で力尽きて、やっぱり押し歩きせざるを得ない場面ということがあるんですよという話が一部出て、最初は押し歩きというのは自転車に乗っていないし、自転車交通事故というふうに言えるのかどうかという議論もあつたりしたんですが、現実的に押し歩きをする場面があることが皆さんわかったのでこれに入った、こんなような状況でございます。

上記要件のほかということで、国内の規格基準に適合するものであることが望ましいと。これもJISあるいはBAAとか、場合によってはSGのマーク等々がございますが、その基準を満たしていればいいですよというふうにしています。

それから最後の部分ですが、ヘルメットをお子さんに着用してもらいましょうとか、あるいは運転される方のマナーということやなんかも含めて講習会というのはやっぱり必要じゃないかと。それから保険関係に入ってお

く必要があるのではないかなというようなことが環境整備として入っている。このような状況でございます。

いまお話ししたところが次の紙になると思うんですが、表題で（解説）（案）と書いてあるものがあるかと思います。これがいまご紹介した1～6までの要件、それに該当する具体的な基準ですね。それから実際の評価の方法について。これもまだ詰めている段階ですが、こちらのほうの案ということで出てきています。ちょっと細かくはご紹介いたしません、例えば一つ目の2人を同乗させても十分な強度ということについては、幼児が着脱する位置に幼児を2人同乗させたということに想定される重りを乗せて、破損とか変形、ゆがみがないことを確認をするということで、重量については25kgまでを前後それぞれ想定をして試験をする。

評価方法についてはJISにある耐振性の試験、ドラム試験、あるいは前後車軸の上下加振試験、こういった試験を生じさせて評価をする。あるいはスタンドについてはJISの規格に準ずるというような具体的なことを書き込んでいくということで、たぶん内容的にはここの部分が実際には縛っていくことになると思うんです。この技術的な基準であるとか評価方法というのは、これは状況によっていろいろ変化もするであろうということで、ここまで中間取りまとめの範囲とはしない。

そして最後、幼児2人同乗用自転車に求められる要件についてという1枚がございます。1例としていちばん上の安全に対する基準の適合という点をご覧くださいますと、具体的に委員会等々で出てきました意見としては、ベースとなる自転車の強度とか性能等の確認は、幼児2人同乗用自転車としての特色を除いてJIS規格などによって評価してはどうかと、こういう意見が出てきています。本件に関しての検討結果としては、やはりこうい

った国内の基準規格に適合するというのが望ましいということになりまして、これがまた最初の1枚目の紙に戻るんですが、中間取りまとめに盛り込まれていると、こういったところでございます。

また、その下にございますように、強度であったり、制動性能であったり、駐輪時の安定性であったり、剛性であったり、あるいは運転中の共振減少であったり、操縦性であったり、操作性であったりといったような議論は基本的に先ほどご紹介したとおり採用、盛り込まれてございます。それから幼児用座席については2枚目にございますが、現在SGでの規格基準がございますので、それに適合することは望ましいという定義にしています。

それからいちばん最後ですが、安全な利用や普及等に関して必要と思われる事項ということで、先ほどのヘルメット着用の義務化であったり、あるいは保険に入るということであったりというのは先ほどの環境整備ということで六つの要件以外にいちばん下の5番のほうに文章として書かれたということになってございます。

たぶん一つの関心事が交通環境の整備、交通空間の確保というところがあるかと思えます。それについても意見が出ております。今回の整理の中では、それは別の場で進んでいるだろうということの理解のうえで、それ以外のヘルメット着用、講習会の実施とか、保険の加入といったような環境整備ということについて研究をする格好にとどまっていると、こういう状況でございました。

申し上げましたとおり、これはまだいま最終の調整をしている最中でございます。いずれにしても、最終的には7月の中旬に、公安委員会のほうに一応報告をされるというような、そんなスケジュールになっております。

荒砥 すみません、5番の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

というのは、評価方法の中では段差や凹凸のない平滑な路面で実施試験とかをなさるんですけど、実際の状況とちょっと違う。それから実際の状況はもっと過酷ですよね。そのへんの過酷さはどうやって評価に入れるんでしょうかね。

水野 確かにそれはあるかもしれない。ここで書かれていた平坦な路面をというところは、なぜそうしたのかということなんですが、これは先日、もう1、2カ月前ですが、警察庁のほうの委員会で試乗会をやったところ、普通の場所でさえ振動が生じてしまったので、そういう自転車があったものですから、それはちょっと危なくてしょうがないねということで、そういう場所で振動が生じないようにということで、あえてこういう書き方になっていまして、実際の路面がでこぼこがあったり、凹凸があったりというようなこと自身については書いていないですね。

古倉 自転車および幼児用座席は国内の規格基準に適合するということですが、走行空間との関係からいくと、自転車の基準、幅ですね。それはやっぱり60cm以下ということなんでしょうか。

水野 警察庁の検討会の中では別に必ずしも60cmを守りなさいということにはなっていないと思います。ただ、あまり幅の広いもので歩行者との関係が大丈夫かと、そういう議論が出てきていますが、60cm以内であるという現行の道交法の規定、これが前提、絶対守れという話になっているわけではございません。いま少なくとも現状においては前提にはなっていないです。

屋井 警察庁の資料では「開発にあたっては普通自転車の大きさに適合することを目安とすることが望ましい」と書いてあるんですね。だから原則的方向としてはそうなっていると理解していいんですか。

水野 目安として望ましい。目安ですので、適合しなさいと言っているわけではないとい

うことに、たぶんなるんだろうと思うんですけどもね。逆にこの委員会を通じてユーザーのニーズというものはこういうところにあるんだということがはっきりしてくれば、このあたりを変更するということもありうる。

事務局 はっきり言っちゃうと、現行の道交法にはとらわれないで考えましょうという、そういう理解でいいのですね。

水野 そういう理解でけっこうです。ある程度そこは緩やかにニーズを踏まえてメーカーには対応してもらえばいいのかなと思います。だからメーカーにどういうふうにもニーズを伝えるのか、まさしくこの委員会のすごく重要なところがそこで、どういうかたちで伝えていくかということを手法とか、今後の進め方も含めてぶつけ方をよく詰めていく必要があると思う。そこで60cm以上のものが出てくれば議論する。

屋井 今回、改めてこういう資料で、だいたい警察庁で検討されている内容が初めてというかな、わかってきたので、だからまさに改めてスタンスというのか、あるいは前提を共有しなきゃいけないだろうと思うんですね。それがないと先にまとめていく行為までいかない。

屋井 それで何がポイントかという、さっき小鷹狩さんもおっしゃったけれども、いわゆる走行空間というかな、どこを走らせようとしているかということは、どこでも行けるようなことでまずスタートしますよということだったんだけど、試作図を見る感じでは、やっぱり歩道を走らせることが前提で、やっぱり子どもさんを2人乗せたお母さんが車道を走れとそこに出すわけにもいかないのが現実であると。こうこう考えていくと、警察庁の指針では歩行者の安全性はもちろん考えていないし、どういう空間を走るべきだという議論もたぶん前提の中にとどまっているんじゃないかなという感じがします。だから車両としての強さとか安全性という面で開発

しようとしているのはよくわかるけれども、その車両がもたらす空間における安全性という観点はどうも検討の外にあるような気がする。

それはこっちのほうの検討会の前提条件というかスタートにもある話で、そのニーズというところをどこにとどめながら進めていくかというのはあるんだけど、少なくともこの警察庁がやっている進め方がもしもそういうこと、すなわちいまある二輪車も是としながら多少のマイナーな検討はするけれども、ほとんど変わらないようなものが出てきて、これで安全だといって、歩道をみんな走ったら大変だぞというような、ちょっと言い過ぎているかもしれないけれど、でもそれじゃあやっぱり困るなという気がするし。

ここに書いてある、例えば構造の要件にしないと書いているあたり、ここなんかはいちばん重要なことを書いていますね。要件にしない、採用としないというためのね。いまないものをお母さん方から直接的なニーズは出てこないかもしれないが、そういう少し先まで考えてニーズを出していかないと、どうも今日のこの出てきたこれだけでニーズを取るというのもちょっとねという感じがある。

水野 まさしくおっしゃるようにそのとおりです。

屋井 もう少しそのへんをスタンスとしてまとめなきゃいけない時期だと先ほどおっしゃったので、進行役としてはそういう方向にもしなきゃいけないけれど、しかし何となく今日のお配りいただいた資料から見えてきた議論の警察の方向性というかな、そこらへんに対してちょっと心配があるので、その心配もぜひニーズの中に入れたい。そのへんが私も第一印象なんですけれどね。誤解があるかもしれないけれども、この中間報告案というのは何だかわからないような気がしますね。

水野 まさしくいろいろなニーズがあっているんだろうと思いますので、やはり実際に

乗っていただく機会をつくって、そこでお母様方に評価をしていただくのがいいだろうということで7月1日の試乗会を企画をしていただきました。この場には警察庁の検討会の委員の方々にもご一緒いただいて、それも含めていずれにしろ具体的なニーズをどれだけ明らかにできるかということだと思います。

事務局 7月1日に京王閣競輪場の片隅をお借りして自転車を6台集めたんですが、評価の対象になるものは5台ございました。あちこちからお借りをしたりして乗っていただきました。いちばん右のはパレード用でございまして、その次のものもパラソルがついているのは大阪でつくった三輪車でございます。その次がニホラというデンマーク製でございます。その次がけん引型でございます。それから二輪車で低い位置に荷台があるもの、それから車いす兼用の自転車というものでございます。いちばん最初に1)になっていますドイツ製の二輪貨物自転車と書いてございますが、20インチだと思います。車輪が小さくて、この右側に屋井先生が乗っておられますけれども、低い位置に荷台がついておりまして相当重いものを乗せても非常に快適に走れるというものでございました。非常によかったんです。ただコースターブレーキでございまして、お母さんたちはびっくりしちゃったということでございます。それからサドルの位置が非常に高かったです。全然これは問題なくどんな重いものでも楽に走れるということだと思います。

屋井 ハンドルを曲げても乗っている人の向きが変わらないですからね。それがいいですね。

事務局 車台のフレームに荷台がついているというかたちでございます。2番目はドイツ製の車いす自転車なんです。子どもが前に2人乗っておりますが、これはまさに車いすでございまして、車いすに自転車の後ろの部分でワンタッチで取り付けられるようになっ

ている。スイングアーム式になっていまして、カーブに行くと前のほうは傾かないんですが、後ろのサドル部分が傾くので、ちょっと慣れないと本当に危うくひっくり返りそうになるということでございます。これもけっこう楽しんで乗っておられました。

次が大阪の会社がつくったものでバイコロジデモ用の二輪自転車。これは京王閣競輪が持っているものだそうですが、箱がございまして、その箱の左右に車輪がついている。幅は90cm ございまして子どもが5人乗って動いておりました。本当に遊園地状態で子どもたちには最高でしたが、お母さんたちはなかなか難しいということを言っております。

それから4番目がニホラでございます。自活研でデンマークから持ってきたものですが、これもいま写真で4人の子どもが乗っておりますが、これは極めて快適に走っております。ただある程度スピードは出やすいんですが、カーブに入るときには非常に危険になる。大回りになる。走る空間と止める空間があればこれがいちばんいいというのが全員の、5人の方のご意見でございました。

最後、ブリヂストン製の非常にいい軽快車にアメリカ製のチャイルドカートをつけたものでございます。これは後ろにけん引をつけていてもいなくても全く変わらないような走り方でございましたが、子どもを2人乗せるとちょっと後ろに引っ張られる感覚、つまりちょっと重くなるという感覚だそうでございます。子どもたちが見えないので心配という意見を全員が言っておられまして、実際に右側の写真でテーブルの角に実はドンとぶつけてしまいました。相当な音が出てみんながどうした、どうしたと集まってきたことがございました。前の自転車が通り抜けられるのでシュッと行くと、後ろでドンとぶつかるということでございました。その事故があつてから聞いちゃったものですから、後ろはだめだよという意見が圧倒的でございました。

古倉 全部、電動アシストは一台もないのですか。

事務局 全くございません。

古倉 それで、こんなに4人か5人を乗せても動かせるんですか。

事務局 ニホラは7段変速でございまして、これは1段目、ローにすると全く関係なく走ります。

古倉 坂道は無理でしょう、たぶん、これは。

事務局 やって見ましたがあまり変わらず上ります。確かにちょっとした坂になると電動が欲しいと思いますが、ローにして走る分にはけっこうな坂を上ります。ちょっとびっくりいたしました。

水野 警察庁の検討会では子どもが前に座っているということに対して、出会い頭の事故が多いということで、それに対する懸念の声というのはございます。

事務局 日本の環境ですとまずその心配がございまして。つまりニホラに限らずヨーロッパの前二輪のもので子どもが乗っているものは、歩道の外側の車道部分の自転車道を走ることが前提になっているので、脇から出てきても車道部分ですから、ショックアブソーバーがあるということ、距離があるということです。日本のように歩道を通す原則ですと、出会い頭に、つまりお母さんたちが曲がり角の先を見ようとしたときには子どもはもう出ちゃっているという交通環境でございましてから、それはもう警察の懸念はそのとおりだと思います。前提は歩道ということであれば全くこれは役に立たないということになると思います。

兵藤 この2人乗ったり、3人乗ったりしているのを見て確認なんですけど、これ、警察のさっきの資料もそうなんですけど、幼児という、この幼児の体重制限とか身長制限は、これは法律で決まっているものなんですか。

事務局 6歳未満でございます。

横山 先ほどの警察のほうの検討だと、いまのリヤカーみたいな別な交通の手段というのはちょっと入っていませんね。2人乗りの自転車と限定しているから。当委員会ではこういう別の形態のものを、構造は問わないとは言っているものの検討の中にちょっと1行入れてほしいなという気がする。

事務局 事務局側としてこういう企画をさせていただいて、いちばん引っかかっているのは、3人目は産むなということかというお母さんの声に関しては応えていないということでございます。要するに子どもは2人まで自転車に乗せていい。3人目が産まれたらもう自転車はやめなさいというのが警察側といえますか、今回の流れだろうと思いますので、実際には非常に危ないことになっているわけです。

荒砥 4人乗せていたお母さんがいましたよね。

事務局 この前もおられましたし。あれはもともと違反だということ、危ないということですね。

荒砥 でもこれを見たら、ああ、こういうのがあるんだなというふうにおっしゃっているんですよね。

屋井 このリヤカーも走っていたけれども、リヤカーだと確かに幅がありすぎるかもしれないけれども、少なくとも普通自転車を超えちゃうようなものを仮に3人乗せて、2人でもいいや、ゆっくりと歩道を走って、これは違反ですよ。その違反とかなりスピードの出るような二輪車に2人乗せている、これも違反ですよ。どちらの違反のほうが厳しいんでしょうかね、いまはね。実際のペナルティはどちらが、同じようなものなんですかね。ただ罪深さはどちらでしょうかね。

事務局 委員長、私どもはもう8年議論して結論が出ないんですが、警察が最後に言うことは、道路交通法 63 条 4 項において歩道を通る場合は徐行なんです。徐行以外は一

切認められていないんですよ。ですからお母さんたちが今回の警察庁の検討会で言っている7.5km/hの目安というのと、それ以前にあった4km/h～5km/hという目安、いずれも同じようなものですが、つまり10km/h出してお母さんたちが、ないしは誰でもですが、歩道を通ることはないという前提で考えているわけですから、それはもう現実とこれくらい乖離した話はないわけですね。その中で安全と言われたら、この要件さえ守っていればそれは何でも安全になるだろうと思いますけれども。じゃあ、警察が7km/h以上で動いている歩道上の自転車を取り締まるかということになるんですが、ここはもうどうにもなりません。

兵藤 7km/h以上でも徐行していれば取り締まれないということでしょう。

事務局 いや、7.5km/hが徐行の目安ということを今度の委員会で言っておられますね。

古倉 三輪車のほうが安定性といえますが、倒れる可能性が少ないから、普通の二輪車よりはゆっくり走る可能性はあると。例えばよく言われるのが、7.5km/hの徐行というのは、そんな走り方をしたら倒れてしまうじゃないかと、つまり本当にゆっくりゆっくり走るんでしょう。二輪車だと絶対倒れますね。ところがこれを見ると、三輪車はゆっくり走れるというポテンシャルがあるから、三輪車であれば、さっき言われたようにゆっくり走れるという前提をつけてもおかしくはないというか、現実味は帯びているのでないかなという気はしますけれどね。

事務局 ただ、急いでいるから自転車に乗っているわけで。速度制限をつけられたら、おそらく自転車としての機能を否定しているだけの話になるのではないですか。ただ、ストップウォッチでしか見ていないんですが、お母さんたちが前と後ろに子どもを乗せて走っている場合に、10km/hぐらい、速くても12～13km/h、15km/hを出している人は非常

に少ないと思います。それは当然重いもので歩道の段差を乗り越えていくわけですから、そんなに走れないということですね。

水野 現実、お母さんたちは自分たちがお住まいの環境で乗られることを想定してご意見を言われる、極めて現実的なことをおっしゃるので、地域によってはいろいろなバリエーションがあるのかもしれないなということだと思うんですね。まさしくニーズの検討の調査の委員会ですので、どうやってこれから調査をして、どうやってそのお母さん方の声を反映して、望ましい方向に持っていくのかという、その戦略論というか、あるいは具体的な戦術の進め方について、いいアイデアを出してくるといいなと思うんです。

この委員会の大きな一つの柱が、開発公募で出されてきたものに対してどういうふうに意見を言っていくかということだと思うんですが、これにどういうかたちでこれから意見を出していくか、もちろんこの委員会としての委員の方々のご意見もそうですし、実際のお母さん方の意見をどういうかたちで今回の12社にぶつけていくのか。ここの1品1品についてもたぶん言ったほうがいいのかもしれませんが、ジェネラル、一般論としてこうだよということもあるんだろうなと。

同時に7月1日の試乗会というのも私もある意味、実は意図してやったんですが、今回、7月1日に集められたような自転車というのは今回の提案にはないんですね。だけれど実際に乗ってみてどうなのというのはあるだろうなと。率直にお母さん方がどう思われるだろう、その部分をぜひどういうかたちでこれからくみ上げていったらいいか。理想はたぶん乗せる場所を提供して、乗せる場所と時間を用意して、そして今回この自振協がやられる自転車も集めて、それから7月1日に集められたような自転車、もっと、例えばこんなのがいいよという海外の自転車があれば、そんなのも集めて、そして実際に乗っていただ

いてお母さん方がどういうご感想を言われるのかというのが一つの理想なんです。それは一つの理想だと置きながらどういうふうな私たちで実際に展開していったらいいかというあたり、一つの方向性が見えてくるとありがたいなと思いますけれども。

横山 この間の乗ったときですが、皆さん、こわごわ乗っていますよね。いずれにしても初めての経験。そうすると熟練度というのがかなり、いままで二輪車をずっと乗ってこられて、そちらのイメージが強いものですから、3人にするとおっかなびつくりで乗っているから評価がわからないんじゃないかなという気がするんですけどね。結局、障害物にぶつからないように、壊してはいけない、子どもが怪我しちゃいけない、全部スローで走るから、本当のところの性能というかそういうものは見極めることができないような気がして見ていましたけれど。

水野 それも実際のマーケットだと思いますので、そこにどう向かい合うかというのはやっぱり避けて通れないだろうとは思っていますね。

横山 そうすると今度、試作して乗っていただくときも同じような現象になるのではないかな。ある程度熟練していただいたらずいぶん違うんでしょうけれど、ちょっと無理な注文かもしれませんけれどね。少し慣れていたいただいたら。

水野 逆に言えば、そういう調査の方法として習熟していただく時間を設けるような調査方法が必要なのかどうかというご議論になるのかもしれませんが、いずれにせよどうやってニーズをこの12社に伝えるか、あるいは世の中一般に伝えていくか、あるいはくみ上げていくかというのがここの場の肝だと思いますので。

事務局 実験としては非常に難しいと思うんですが、この7月1日のときに普及協会さんに重りの砂袋を持ってきていただいて乗せ

てみたが、実際に子どもが乗ってくださったので、ちょっと1台運転させていただいたら全く違うということです。これは警察庁の報告書を見ると、重さをどうのこうのと書いてありますけれども、これは子どもを実験台に使うことは非常に抵抗があると思いますし、公的にはこれは難しいんだろと思うんですが、生きている生身の子どもを置かない限りはダミー人形ではほとんど意味がないというのはよくわかる話だと思うんですが。

むしろお母さんたちに子どもたちを連れてきてもらって、どこまで安全にするかとか、このときに保険を実はかけていなかったんですが、保険会社に問い合わせをしたんですが、保険はかけられるとは言っていたので、何か準備をする必要があるのかなと思っていますけれどね。

水野 たぶん解は一つではないので、たぶん多様な解、バリエーションのある解だと思うので、中には運動神経に自信がないお母様方というのは、やはり「習熟といったって私は無理よ」と言うお母様方もいるでしょうし。運動神経のいいお母様方、何でも来いみたいな感じでしょうし、ですからそこへんは個人の差もあるでしょうし、地形の差もあるでしょうし、それをどういうかたちですくい上げられるか、どういうかたちでぶつけられるか、そのあたりをどう設計できるかにかかっているのかなと。

屋井 警察庁資料に細かくこだわっているようだけれど、構造要件というか、構造の限定と書いてあるのね。要件としては採用しないと書いてあるんだけど、ここに出てきている、これは委員の意見でしょう。委員の方々はみんなけっこういいことを言っていると思うんですよ。こういう具体的なことは結局、直接的にはお母さんから出てこないんだけど、こういうものをやはり支えていくようなニーズは根づかせる。だから今回、要件としては採用されないということかもしれ

ない。でも本当に最低限の要件だけでいま求めている安全なものができるかという、やっぱり開きがあるから、あるいはいまこれだけ自転車の問題とか、歩行者の安全の問題とかが言われている、もちろん自転車の安全も大きいんだけど、その中ではこれは避けて通れないので、三輪自転車にすること、前二輪、あるいは前に2人乗せるとか、最高速度制限は厳しいというよりも、パワーアシストがあるとか、方向指示器がある、みんなこういうことは安全のためには考えられる方向ではあるんですよ。

だからニーズというものが全部反映されるかどうかはまた別であったとしても、そういうものが具体的な何らかいイメージできるもので提供されないと、なかなかかたちにならないんじゃないかと思います。ここに書いてあるこういう項目は、こっちの委員会としては多少考慮しておく項目のような気がしますけれどもね。

水野 具体的にお母様方の生の声を本当にどうやってすくい上げてオーガナイズして、一部の人たちが言っている意見でなくて、本当のお母さん方がそう言っているんだよと、調査方法も本当に恣意的にやっていませんよと、虚心坦懐に調査したらこうなったよということがもしすくい上げられたら、そのこと自体が、出てきた結果自体が相当な重みをおのずと持つんだろうと思いますので、そういうやり方をどうやってやったらくみ上げていけるかだと思うんですけれどね。

堤 デザイン性の調査はたぶん定量調査みたいに見て、例えばこのデザインの自転車に乗りたくないか、乗りたいか、これは取れるんですけれども、乗り心地だけはこういう乗り心地であるみたいなことがテキスト面であっても、絶対それは調査としてはわからないので。もちろん習熟度の問題というのはあるかもしれないんですけれども、すごく慣れるまでに例えば1年ぐらいかかりますよなんて

いう自転車はまず売れないというのはあると思います。わからないですけど、お母様でマウンテンバイクタイプですね、あれに乗っているという方が、これは母子の自転車というふうに限定させていただいて、あえてお母様と言いますけれども、お父さんが子どもを乗せてこういう状況というのも、子ども乗せ自転車としては変わらないんですが、お父さんよりもお母さんのほうがよりああいうTバータイプのものに慣れていないんだとすると、Tバータイプのものを原則的につくっているパターンの三輪自転車は厳しいんだろうとは思っていますよ。

だからある程度5分ぐらいすれば感覚がわかる、自分がレンタカーをするときも5分ぐらい乗ればだいたい感覚がわかるなという程度は許容範囲なので、やっぱりそういうかたちで試乗モニターテストみたいなのをやっていかない限り、デザイン的に「ああ、これだったら乗ってみたいわ」とお母様が思われて、ここのまとめにも書かれていますけれど、オピニオンリーダー的な人がやっぱり乗られて、子どもがやっぱりすごい楽しいよというふうに胸を張って乗りたい。ちょっと変わっているけれどいいでしょうみたいな形になってしまう。

もしかすると都市型タイプのパターンと、地方タイプの方と、若干ニーズは変わる可能性がある。マクラーレンベビーカーがあればただ席巻してくるのに2年かかっているんですから、やっぱりいま都市部からばんばん地方のほうまでマクラーレンベビーカーになったことを考えると、いっぺん火がつけば早いんだろうな。ただコストが10万になると購入者としてはちょっと厳しいので、何らかの地方自体の援助とかそういうものがないと10万の自転車はたぶん買わないだろうと思う。

荒砥 試乗会ももちろん大事なんですけれど、やっぱりいろいろな天候とか、あと道も

違いますから、モニタリングも1人のおうちに預けて長期間乗ってもらおうというのもテスト項目としては必要だと思います。雨の日、二ホラに乗った人は子どもが濡れなくてとてもありがたいという意見がありました。寒いときも子どもたちだけでも風にあたらないように。3人お子さんがいるおうちなんかは10万でも買うと言っていましたから。都市部では自動車を持たない分、ちょっとぐらい自転車に張り込んでもいいかという人がけっこういるんですよ。

古倉 お母さん方の基本的な、ニーズがどのへんにあるか、朝一刻でも早く着きたいというニーズなのか、それとも安全性重視、多少遅くても安全性重視なのか、そのへんも含めてやはり考えないといけない。それで構造も違ってきますよね。

事務局 いままでヒアリングしたお母さんたちはほとんど全員がとにかく試乗会をやるんなら呼んでくれと言っていて、乗りたいがっています。何か出口が欲しいんだろと思いますが、ちょっとそのへんも踏まえて考えたいと思いますが。

堤 試乗会の写真をブログに載せて見せているだけでも、これなら乗りたい、これなら乗せたいという声がデザインだけで来ているというのは評価すべきでは。

水野 まさしくおっしゃっているとおりで、実際ネットの展開というのも、この委員会での検討事項の一つでもありますので、実際の試乗会等々と同時にネット展開をどう図っていくかということもまさしくご議論していただければ。そして実際に取り組みたい。

事務局 ネットのほうの準備はできたんですが、子ども乗せ自転車ということで統一もできたんですが、やっぱり材料がちょっと足りない。ちょうどこれが出てきておりますので、ぜひこういうかたちの試作を進めているんだというものを載せて、それで例えば海外ではこういうものもあるよということも言っ

て、お母さんたちがどっちに向くかというのをちょっと出してみたいと思いますが、これは自振協さんのご協力を得ないことには全く動かないので、ちょっと相談をさせていただければ。

小鷹狩 ネットでご意見をいただいてというのは初めからそういうかたちで募集をしておりますので。

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた
調査検討委員会

(第4回)

平成21年3月2日(月)

於：日本自転車会館第二号館803会議室

出席者(敬称略順不同)

荒砥 悦子

木村 晶子

古倉 宗治

鈴木 美緒

堤 香苗(代理：西岡恭子)

屋井 鉄雄

横山 克義

事務局 実は警察庁が「幼児2人同乗用自転車」の検討委員会をやっております。こちら側からも出ていただいているのですが、この報告書の中にこの委員会でのある程度の成果を盛り込みたいというお話がございました。そこでこの委員会の提言と言いますか主張を盛り込みたいということで、その事務局案をつけましたのでこれを最初にご審議をいただきたいと思います。

また、今日は東京都老人総合研究所の溝端光雄先生にお越しをいただいております。この高齢化社会、いや、実は超高齢社会の交通課題についてお話をいただいて、ご議論いただきたいということでございます。この回が予定では最後の回でございますが、報告書その他についてご指示をいただければと思っております。

警察庁の『幼児同乗用自転車』検討委員会状況報告の素案の中にこのニーズ調査委員会の成果概要を盛り込みたいということで、このニーズ委員会は自転車普及協会がやっているものですから、ここに自転車普及協会の意見というところを盛り込むということにな

っております。そのニーズ委員会の事務局案でございますが、ちょっと読みます。

「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71名を対象に聞き取り調査、情報提供とフリーディスカッション等を行った。この中では、母親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、子育て中の母親の実情に迫った報告がなされている。また、こぎ出しの苦労を避けるため、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、提言として『子どもを乗せた自転車が安全に走行できる道路空間の確保』、『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、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設計』、『開発の方向としては現行の規制以上に全長、幅を確保し、2人以上の子どもも乗車可能な安定性や走行性の高い自転車が走行できる車道側の道路環境の整備』、『利用者に対して幼児2人同乗の危険性の周知徹底を行うとともに、利用者に対する交通ルールやマナーの遵守を徹底するための対策』など、交通規制や自動車運転者への教育といったソフト面での対策が掲げられている。子育て支援は喫緊の課題であり、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待つのではなく、当該道路を送迎時間帯に限り路上駐車禁止と速度制限(あるいは自動車通行禁止)を徹底する<子育てゾーン>を創設するなどの交通規制を行うことにより、自転車の車道走行の安全を高め、歩道における歩行者の安全を高めることができると指摘している」という案文です。ご審議をお願い

できればと思います。

荒砥 これを読んだ限りですけれども、歩道はやむなく通行するという位置付けの感じですね。とりあえず今は何年間かは歩道を走りますけれども、将来は車道に行きましようというニュアンスが入っていますよね。

事務局 はい。

荒砥 そういうニュアンスでよろしいですね。ただそれがいつぐらいとか、またそれに対してはどうなんですか。やはり車道のほうが将来的に安全性が高いのでしょうか。そこがちょっと私はよくわからないので。お母さんたちはやはり歩道を行きたがるんですよね。だからたぶん歩道を行くような自転車が今回はいっぱい試作品でできたと思います。ただほかのベビーカーやほかのお母さんたちからは、自転車が怖いという答えもかなり聞きます。だから歩道は確かに混在していて難しいなとは思いますが、それを車道に行かせるまでの道筋というのがここからはちょっと読めなかったの。もちろんマナーとか、いきなり車道に出ると言われても環境の整備というふうには言っておりますけれども、もうちょっと具体的なものが出てこないでしょうか。

渋谷 私のところの名前で出す報告書です。でひとこと言わせてもらいますが、確かに現実問題として歩道に上がって走りたいというのがほとんどの意見です。それは裏返すと車道が危険だからということですから、いかに車道を安全にするかという努力を求めるとしたら、やはり警察庁であるとか国土交通省であるべきだと思います。ただ今まで走行空間を確保するというと、道路構造を変えようというのがまず最初に出てきていたと思います。そうすると子育てというのは待ったなしということで、道路構造を変えるというのはそうとう長い時間がかかる。

ヨーロッパでは道路構造がそのまま自動車に対して負荷をかけている。要するに速度規制であるとか、子育てゾーンは30キロ以上

だしたらだめだよとか、そういう交通規制、お金をかけないでもできる安全というのはあるだろうというような主張を、新たにしていくことが必要ではないかという観点で書きました。それでなかなか字数の制限があつてそういう表現が出ませんけれども、そういう訴えというのは新たにすべきではないかというのが本心です。ちょっと言葉足らずだったのかもしれない。

屋井 私の第一印象ですけれども、今回のこの事務局案というものが、警察庁報告書の中のタイトルが「社会的ニーズ」という2番のところに入ることになっているんですよね。そこであえて挑戦的に提言ということで、こうすべきだということまで踏み込んで書かれているところはたいへん結構だなと、まずは思います。ただ、提言が誰が誰に対してどんな形でまとめられた提言かははっきりはしないのだけれども、とにかく提言として出されているのだということ、これは結構だと申し上げたところです。

ただしちょっと変えていただきたいと思うのは、提言内容としてはまさに議論にもなったような、どういう道を、道路空間を設計するかとか、安全に走れる車道というのはあるのかとか、そんなところのハードも含めた提言があるので、文章の終わりのところが「……など、交通規制や自動車運転者への教育といったソフト面での対策が掲げられている」というところも提言の一つにしないと、ここに全部まとめて集約されているような読み方をされてしまいます。

要はいろいろなことが書いてあるのだけれども、「……など、結局交通規制と自動車運転者の教育といったソフト面の提言」に見えてしまうので、最低限直すとすると「ソフト面での対策も掲げられている」になってしまう。そうすると前のほうの提言が、はっきり提言というふうに読めなくなるかもしれません。いずれにしても、その最低限の修正は「も」

に変えるということなのだけれども、まさにそういうことなんだろうな。道路空間に対する提言は空間の話がけっこう多いですから。そこら辺があまりはっきりしないという感じがします。それだけです。

あとは子育てゾーンの話などもすごく重要なお話が書かれていて、たいへん結構だと思います。だから最初に申し上げたように、これ以上ははっきりと提言にしてしまうのは、用意された場所から言うところとそぐわないということになってしまう、ぎりぎりの線を事務局としては狙っているというふうに読みましたけれども、そういうことですね。

事務局 ご指摘のとおりでございまして、言ったらいけないかなと思いながらここまで言いたい。つけ加えてご報告いたしますと、この警察のほうの報告書のいちばん後ろには、この委員会で調査も続けてきた報告書全文が一応付録でつくということになっております。3月4日にお母さんたちを120名集めて試乗会を葛飾区でやろうということになっておりまして、これのご意見などもこの調査報告書には盛り込むことになっております。

それから今すでに動いておりますインターネットサイトでの意見もそこに盛り込むようにしております。そういったものも含めて、いったいお母さんたちのニーズというか意見をくみ上げると、私どものそうとう勝手な思い入れがありますが、自転車普及協会のご理解も得てこういう事務局案にしたということです。

屋井 先ほどの議論の続きになります。これは古倉さんからお話を前もいただいていて、それはmustに近いなと思っているのは、歩道走行することを前提とした自転車が多く開発をされている事実というか実態があるわけだから、低速で安定性を持つとここに書かれていることはこれもmustであるというのか、その辺りが出てきているとすると、これはまずは現実のこの道路空間を考えたときには、き

わめて強く強調されるべきメッセージではないかと思います。そこをいきなり車道にというのはなかなか厳しい。

だから道路空間をちゃんとしろというのはわかるけれど、これはやはり多少時間はかかることだから、現実問題は歩道でとらざるを得ない。このときには不安定で速度を上げないとちゃんと走れませんという自転車を前提にしていくというのは問題が大きいという辺りを、我々としてというかここではけっこう認識している。この委員会としては認識していたはずなので、そこら辺がメッセージとしてより伝わるのが望ましいけれど、提言の何番目かに入っているという感じもある。道路空間確保とかそういうのも当然重要なだけれど、ただ今回の会議でそれを伝えようと思っても相手が違うといえは違うところもあって、若干厳しい感じもします。それも印象です。

古倉 この文章の中には、自転車専用レーンを設けるとかそういう話は入っているんですか。

事務局 入れたかったのですが、ちょっとそこまで書くと本筋から離れ過ぎてしまうものですから。

古倉 特にこういった自転車というのはどうしても幅を取ったり、あるいは幅といっても、普通の自転車が直進で走るよりは振れといいですか左右の揺れが大きいから、当然必要な幅員というのが広がってくると思います。ですからそうすると単純な自転車専用レーン、要するに自転車専用通行帯というものだけではなくて、もうちょっとこの地域に合った、つまりそういうお母さん方が送り迎えする可能性があるような地域を、まさに子育てゾーンにおける自転車専用レーンについてはいろいろ配慮して、なるべく設けるようにするということをもうちょっと何かニュアンスが出ないかなという感じがします。

例えば、イギリスなどですとほんとうは自

転車専用レーンが設けられないような幅員の道路でも無理やり専用レーンを設けている。ここは自転車を守るべきだという思想がはつきり出ているようなところというのは、多少車道の幅員を削っても無理やりでも設けているところがいっぱいあります。そういうちょっと特別の配慮というのを、特に普通の自転車が走るのではない、当然子供というのは事故があれば被害が甚大になります。それから当然2人以上乗っているわけですからハンドルの安定性もないということから考えると、やはりそういう特別の配慮みたいなものを道路環境側にも求めたい。子育てゾーンというものがあるとすれば、さらにそれにつけ加えてどこかに散りばめておいたほうがいいのかなという感じはいたします。

それからあとは、ここに書くべき話なのかどうかちょっと私はわかりませんが、もし歩道を通る場合のスピードの問題とか、これはいま議論が出ております。それから走る場所です。つまり歩道の車道側を通ることの徹底も、やはりある程度自主規制として出しておいたほうがよい。そうすれば歩道を通ることについて一般的なコンセンサスを得やすいのかなという感じがいたします。

屋井 その辺りはどうでしょうね。

事務局 非常に難しいと思いますけれども、ご指摘のとおりだと思います。これにお気づきいただいて、座長からもご指摘いただいたのですが、やむなく歩道を通る場合は法律上徐行だよということはあるのですが、警察庁報告のどこを読んでも、お母さんたちが歩道を突っ走る前提で全部書かれているのです。これはやはりおかしいと私は思いますし、かと言っていま荒砥さんがおっしゃったように、お母さんとしてはほかに選択肢がないということも実際にはあるわけですから、無茶を言っても困る。心千々に乱れながらこれを書いているということです。いま古倉さんのご指摘はそのとおり修文をさせていただいて、ま

たご提案をしたいと思います。

渋谷 この委員会が始まった途中で、ある子育て出版社の方とお話ししたときに、確かにこの幼児同乗自転車の歩道通行というのは望んでいる人が多いのだけれど半分だと。もう半分は子供の手を引いて歩道を歩いていくお母さん、だいたい半々。手を引いて歩くお母さんたちにとっていちばん怖いのが自転車だと。後ろから音もなく来る。それで手を引いているから縦には歩けないわけですから、横に開いて歩く。そうすると歩道上に、結局、弱者の自転車と歩行者が、同じ子育てを目的とした方が押し込められているというのが現実というふうに受け止めないと、ほんとうに長い目で見た問題解決にはならないのではないかという話でした。だから、我々自転車普及協会は自転車のことだけ考えていれば、歩道で安全だったらいいじゃないかと言えばそれでおしまいですが、悪者の顔を持ったままこのまま進んでいいのかというのも、一方で考えないとまずいのではないかと考えています。

これは子育てのお母さんだけではなくて、高齢者の歩行者も当然これから高齢者社会で安心して歩ける歩道というのを求めているわけですから、自転車が悪者の顔をつくっていくという今の状況を何とかしなければいけないという意味で、車道を安全にという訴えかけをこの際すべきではないかと考えています。

屋井 はい。一応皆さんのさまざまなご意見もあって、その思いのすべてをここに入れることは残念ながら今回は難しい。まずは本委員会の調査の後にかなりブレイクダウンさせた明快なメッセージを伝えていただくといいかと思います。ぜひその辺りを配慮していただければと思います。内容的には結構だと思います。71名と書いてあるけれど、実際にはいろいろな場所に行かれてずいぶんご苦労されていたので、その辺りが伝わるとよいのですが……。アンケートなどで71という

何か少ないなみたいな印象を受けるので、実際にあれだけのヒアリングはそんな簡単なことではなかったように思いますから、その辺りの数字の重みが伝わるような表現があったら、加えてください。

それでは議題のほうは2番目の「高齢者向け自転車ニーズについて」というタイトルになっておりますけれども、たいへんお忙しいところを溝端光雄先生にお越しいただきました。よろしくお願いします。

溝端 最終回にお招きをいただきまして、ありがとうございます。ご議論を先ほどからお聞きしていて、警察庁さんのいろいろ報告書、課長補佐が2～3年ごとに変わられますので、そのつどいろいろなこういうものが出てきて、少なくともこの研究会で「3車線のうち1車線を自転車用に」みたいなお話も出て、非常に幅広い議論もしていただいて私はたいへん心強く思いました。ありがとうございます。最初にお礼を申し上げておきます。

〔スライド1〕それでは今日のテーマですが、ここに「高齢社会の交通課題～自転車に求められる役割と課題～」と書かせていただきました。「超」という、もうそんな高齢社会と悠長なことを言っている場合と違うという話で、「超」というのを付けさせていただいているから、今日はそのお話を申し上げます。

自転車もこういうふうにご夫婦が仲良く並ばれて、自転車道を通っていただくと非常に健康のためにもいいと思います。夫婦仲が悪いと全然反対方向に向かっていくような話にもなります。(笑)今日は自転車の話に絞って、少し高齢者にかかわる話を申し上げたいと思います。

〔スライド2〕最初はうちの研究所の宣伝というか、経緯を少し説明をさせていただきます。板橋にございます。地図はここにありますが、池袋から大山という駅まで行っただいてすぐ近くにございます。創立者はこの

方です、渋谷栄一さんです。もともとバンカーですが社会事業のほうに熱心な方で、この方がつくられて現在に至っております。日本でいちばん古く高齢者研究をやりだした「老舗」と書きましたけれど、1972年美濃部知事の時代にできまして、現在まで37年ぐらいの歴史があるということです。

アメリカにはNYAとかNational Centerがありますが、日本のNational Centerは非常に遅くて、どんどん高齢化しているのによりやく2004年にできたということで、愛知県の大府というところがございます。国立長寿医療センター研究所というのがございまして、日本ではここでNational Centerとしていろいろな高齢者の問題を扱っているということです。それぐらいが簡単な紹介ということでやっています。

〔スライド3〕今日のお話ですが、最初に「超高齢化とは？」というお話を申し上げたいと思います。それから「老化とは？」です。それから「活老と健康長寿」、そしてたぶん「自転車の役割と課題」というお話を申し上げて、最後に「生き生き老後の秘訣」というお話を申し上げて終わりにさせていただけたらと思っております。

〔スライド4〕まず超高齢化ということですが、100歳以上の方のことを英語でCentenarians というのです。これは日本の1963年です。ずっと現在まで平成7年までのデータですが、2007年で3万2295人になっています。1963年の時点で153人でした。40年間で何倍になっているかというお話です。超高齢化というのはすごい。指数関数のもう一つ上に行くのではないかと思います。2008年が去年です。何人ぐらいになったかご存じでしょうか。どなたかご存じの方は？ いらっしゃったらずひ、クイズです。3万6000人ぐらいになっています。1年で4000人ちょっと増えています。超高齢化で最初に「超」をつけた意味はそういうことです。ものすご

い数だということです。

『おひとりさまの老後』という本です。これは東大の上野先生が書かれて、ちょっと売れています。何でこれが売れるかというと、これを見てわかります？ ここにいらっしゃる男性はもう皆さん、あと何十年かするとあちらの世界へ行かれるわけです。何人か女性の方がいらっしゃいますが、ひょっとしてお1人ぐらい生き残っていらっしゃるかもしれないという話になるわけです。この率を見てください。8割近い方が女性です、この100歳を超える方。そういうのがあって、この『おひとりさまの老後』というのがけっこうヒットしています。妙齢の女性たち、男性も買っているかもしれませんがヒットしているということです。

現在うちの老研のほうで慶應の先生と一緒に、もう100歳研究ではない。今は105歳の研究をやろうという話になってきていて、だんだん延びたのです。すごい時代になってきたなと思っています。[スライド5] たぶん今の増加のペースで行くと、今年中に4万人を突破するということになります。さっきの3万6,000に単純に5,000~6,000足せば超えてしまうだけという話です。

問題はどのぐらい生きられるのかというか、100歳まで生き残れる確率というのは気になるじゃないですか。私も非常に気にはしていますけれども、どれぐらいかということです。100歳まで生き残れる確率、どれぐらいだと思われます？

小林 5%ですか。

溝端 いえいえ。そんなに高かったらえらいことになります。(笑) こういう計算をすればいいです。2000年に100歳になった方は5493人だけだったのです。そうすると1900年にお生まれになったということです、1900年の出生数は142万0534人だけです。この統計はしっかりしていますのでうそはありません。単純に割り算いたしますと260分

の1になるということになります。ものすごく延びていましたので、ほんとうは2008年でやればいいのですが、資料がいろいろ手元になくて、2004年で同じ計算をしますと158分の1になります。この男女比を見てください。男性はあの世です。女性はこれぐらい、100を割っています。93分の1ぐらいの確率で生き残られる、100歳を超えて頑張られるという話になってきているということです。

これは笑い話ですけど、昨日ヤフーのニュースを見ていましたら、ページにこんなものがありました。100歳になると銀杯を差し上げていたのです。一つが7000~8000円ぐらいの値段がするのだそうですが、08年度は1万9768人いらっしゃって、費用が1億4000万円かかった。やっとなんか気づいて、この銀杯の大きさを小さくしよう。やるのがせこいですね、(笑) ものすごくせこい。僕はやめたらいいと思う。

すでにもう自治体で群馬県の太田市とかでは100歳のお祝い金とかこういうのはもうやめています。お金がいっぱいかかるわけです。それよりはむしろ健康で元気でというほうに投資をしたほうがいい、銀杯もらって喜んでいたらしょうがないという話があります。超高齢化というお話はこんな状態なのかなということです。

[スライド6] それで今日の2番目のお話になります。「老化とは？」と書かせていただきました。一言で言うところということです。

「極めて長〜いゆっくりとした変化」。ちょっと前に「人生80年代」という言葉がございました。それを生涯1日時計と私が名付けていますが、24時間を8で割ります。そうするとこういう計算になります。

夜中の午前零時にお母さんのおなかから出てきたと計算しますと、ちょうど20歳というのは、10分の3を掛け算したら午前6時。暗い産道を通して世の中に出てきて、もうぼちぼち明るくなってきたわいという話です。さ

らにこれをずっと回って 40 歳になりますと、12 時でお昼です。ここにいらっしゃる先生方はたぶんこの辺、熟年期ですね。お若い方も多少いらっしゃいますけれど。この辺、60 歳がちょうど午後 6 時ということになります。夕方です、たそがれ時。

法律上の高齢者というのは 65 歳以上ですので、法律上の高齢者に入るのが 7 時半ぐらい。それから例の医療保険で物議をかもした、後期高齢者医療制度の 75 歳以上というのは 10 時半です。もう真っ暗。いやいや、人生が真っ暗という意味ではないですよ。(笑) それで真夜中の 24 時という具合に來ます。たいていの方はここでのお亡くなりになるというのが普通です。ここから先はあの世というのです。

ところが先ほどの 100 歳という方は、実はここから半周回るのは。それから分子生物学的な老化に関するいろいろな研究がありますが、それでは人間の細胞分裂とその回数から計算されるのですが、要するに 120 歳とよく言われます、生物学的な寿命。ワールド記録の人になると 118 歳の方がいらっしゃいますよね。そういう人は、実はこれを 1 周するのです。6 時からさらにもう半周する。「極めて長〜いゆっくりとした変化」というのがご理解いただけましたでしょうか。そういう説明をするときに、よくこの漫画を使わせていただいています。

〔スライド 7〕 ちょっとクイズみたいなものですが、老化現象はいろいろな側面でとらえることができます。細胞とか遺伝子のレベルでももちろんとらえられます。染色体の端っこのほうにテロメアという部分があって、その長さが寿命を決めているという話もあります。それをちょこっとだけ延ばそうと、線虫という小さな虫を使ってうちの基礎医学系の先生方が頑張っているらしいです。普通 1 週間ぐらいで寿命が来るやつが 10 日になりました。「虫を 3 日延ばすのと、人間を何ぼ延ばすのと一緒かい」と僕はよく冗談で

言いますけれども、そういう話があるわけです。そういう話は今日はいたしません。自転車とまったく関係ないと思いますので飛ばします。

大事なのはこっちです。眼・耳・筋肉・骨・認知判断、だいたいこれぐらいの大ざっぱにざっくりと分けますと衰えていくわけですが、その順序は？ という話です。いちばん最初に何が来るかということですが、いかがでしょうか。どなたでもご随意に発言をしていただければと思います。いちばん最初に来るのは何だと思われます？

荒砥 眼ですか？

溝端 普通そう言われるのです。実は筋肉がいちばん最初です。特に瞬発性の筋肉です。魚でいいますとタイの筋肉です。運動でいいますと短距離走のときに使うこの白い筋肉です。これが最初に落ちていきます。意外とマラソン選手は年齢が高くても頑張っているのは、あれは赤い筋肉を使うのです。つまりマグロの筋肉を使っていますので頑張れる。最初は筋肉です。

その次が今おっしゃった、眼になります。眼もいろいろありますが、いちばん最初に我々が自覚するのは 40 歳過ぎてちょっと、45 とかそれぐらいで感じるのがいわゆる老眼です。朝新聞が来てこういうふうになります。朝日新聞さんも読売新聞さんも、ある時から文字のポイント数を 10 ポイントから 12 ポイントに上げている。ああ、よく見えるようになったな。それもしばらくするとまたそれもきつくなってきます。(笑)

ただしその老眼は 60 とか 65 歳ぐらいで止まります。もうそれ以上は進行しません。つまり最後まで、いわゆる静止視力というのは見えます。もちろん病的なものがあれば別ですが、何も病気がなければ普通に見えます。何でかといいますと水晶体は固まるから、調節が利かないから近いところがピンボケになります。ところが六十数歳ではもうその水晶

体が硬くなるのが終わってしまいますので、そこから先は進行しませんのでずっと見えるという話になります。

ところが自動車の運転にかかわる動体視力というのはいけないのです。硬くなった水晶体を一生懸命走っていれば調節しないといけませんから。それはだめです。ですので、そろそろいいかげんなときで三輪の自転車に乗っていただくという話が当然出てくるかもしれないです。そういうことです。眼です。

この次何だと思われます？ 眼のあと。人によって個人差がありますが、眼のほうがいかにたもいるかもしれません。今の話は平均的に見てどういう順番で落ちますかというお話を申し上げています。次は何だと思えます？

古倉 耳ですか？

溝端 そうです、次は耳です。だいたい75、あるいは80前後ぐらいになって耳の、いわゆる老人性難聴という症状が出てきます。方耳から始まりました。両耳からは同時には進行しません。必ず方耳から始まります。7割の方がそうです。普通右利きの方は左側に8割聴神経があります。聴覚中枢があります。左利きの人はフィフティ・フィフティ、ちょっと違います。いずれにしてもその血流量がどんどん落ちていきます。外耳の部分あるいは内耳の部分が損傷していなくても、中枢がやられていますので回復が非常に難しいです。だったらだめじゃないかという話がありますが、そう単純ではないです。

落ち始めた最初に補聴器なり何なりをきちんと調整して使っていただくと、けっこう頑張れます。何でかという、人の動きとか口の動きとかが読めるようになります。人間というのはすごいです。ですのでそんなにおおごとではないです。何とかその周りの人がそういうことを知っていただいて、例えば左耳はいけないけれども右耳がちゃんとしていれば、右のほうからお話しになれば聞こえるわ

けです。そういう配慮をちゃんとしていただくと、そうでもないという話になってきます。

それから骨とか認知判断の老化とか。認知判断については、いちばんひどく落ちれば認知症という例の話が出てくるわけですが、骨は男性はすかさずになる前にだいたいお亡くなりになります。むしろ女性のほうが骨の問題はきつい話だと思います。骨芽細胞と破骨細胞と二つ。骨を壊す細胞を破骨細胞、作るほうを骨芽細胞といいます。壊す量のほうが作る量よりも多くなってしまう。それでだんだん鬆（す）が入ってきて、密度が落ちてくるという話になってくるわけです。それもしっかり自転車に乗ってこいでいただくと全然違うと思います。

外へ出てしっかり動いていただくと、カルシウムの摂取に必要なビタミンDというのはわずか10分の外出で体内に合成されます。それから合わせてブルーベリー入りのカルシウムのヨーグルトでも何でも飲んでいただくと摂取が進みます。動かないとだめです。動かないと人間の体はすぐ怠けますので、コントロールできなくなります。その辺のことがある。そういう意味で外出をすることは非常に高齢者にとって大切です。

複数の変化を同時に抱える場合もあるというのは、筋肉と骨が両方きましたとか、そういうことを意味しています。

あともう一つです。多様な身体機能ですが、個人差が非常に大きいです。どうしても例えば今日先ほど議論のあった道路づくりなどもそうですが、平均値のみでつくってきたのです。これからは平均値ではいけないので、どこまで道路側で面倒をみますかみたいな話がやはり要ると思います。分散を取るといって、平均の1σあるいは1.5σ下あたりをベースにした道路のつくり方です。

例えば歩行者用の信号機というのは秒速1メートルで、青時間は20メートルの道路幅があるところの歩行者信号機です。これは最低

20 秒確保しているわけですが、それは秒速 1.0 でやっていますが、それを少しいじることも必要です。0.8 にしてもいいです。アメリカは 0.8 でやっています。そういう話もこれから要る話です。超高齢化で、アメリカどころではない、日本のほうがはるかに高齢化するわけですから、頑張らないとという話です。

それゆえ、気づきがたいし、「私は大丈夫」などと誤解しやすい。これは誰でもそうです。おれはまだまだ年老いていないぞ、大丈夫だぞと思うのです。私もそうですし、皆さんもおそらくそうだと思います。それを気づかせるような話も、後で自転車の話と関連させて申し上げますけれど、これが非常に大事になります。データを示すなりいろいろなことがありますが、後で申し上げます。

〔スライド 8〕あとは心の変化もある。気持ちの変化というか、今までの話は生理的な変化のお話でした。心の変化は例えば杉田玄白です。少し古いですが江戸時代のお医者さんです。もうよくご存じだと思います。64 歳でこれを詠まれて、「老木とて 油断めさるな かえり花」と。63 歳のときに最初の奥様が亡くなられて、お二人目の奥様をもらわれているのです。その奥様のおなかにはもう赤ちゃんがいるのです。往診に出られたのです。往診に出られて銀座のクラブに寄ったのです。銀座かどうか知りませんが、冗談ですよ。(笑) どこかの茶屋に寄ったのです。

それでべっぴんさんがいたのでしょうね。チラリズムに触発されたか何かわかりませんが、「老木とて 油断めさるな かえり花」おれはまだまだ若いぞと、妊娠させられるぞという感じです。当時としてご長寿です。85 歳まで頑張られてお亡くなりになったという話です。これが普通の元気な高齢者。病気はたくさん持っていらっしゃるけれど気は元気というか、そういう高齢者の一般的なお気持ちだと思います。まだまだおれは頑張れるぞ。

少し落ちてきますと、よくご存じですよ、森光子さんです。1920 年生まれですので、今 88 歳、89 歳、それぐらいです。「先生、『放浪記』の中ででんぐり返しもできないんですけど、それでも舞台は続けたいのです、どうしたらいいでしょうか」とお尋ねになる先生が日野原先生。この方は 1911 年生まれです。すごいですね。97 ぐらい？ 10 年上の 97 の先生にご指導を仰ぐという時代になってきている。言いたいことはそういうことです。

これはある新聞投書欄で見つけたのですが、まさにこれだったのです。「体力が 寿命の伸びに 追いつかず」。どうやって寿命の伸びに体力を合わせるかというのが、これからのキーワード。自転車もたぶんそうだと思います。この後、心の変化がどうなるかわかります？ 息子さんといろいろトラブル。「お前もそのうちわかるよ」ですね。もっとその後行きますとどうなりますか。「早く死んでやらないといけない」。老いの心です。微妙なところがあります。

〔スライド 9〕「活老と健康長寿」という三つ目のお話を申し上げます。これはうちのほうでやっている TMIG-LISA。The Tokyo Metropolitan Institute of Gerontology Longitudinal Interdisciplinary Study on Aging ということで、その頭文字を取って TMIG-LISA と呼んでいます。この調査は要するに健康診断です。毎年高齢者の健康診断をやっている。1 年目、2 年目、3 年目とずっと来て、10 年以降も続いていますけれど、こういう格好でやっていきます。

図-1 は横軸に社会活動性というのを取っています。低いから高いまで。意味はここに書いてありますが、外出が入っています。手紙や電話の回数などもありますけれど、その程度が低い、普通、高いと分けてあります。ただし、最初の時点です。それでずっと追いかけていますと、毎年全員検診に来ますので、お 1 人欠け、お 2 人欠け、3 人欠け、4 人欠

けと欠けていきます。それで10年後のときに計算します。社会活動性のレベル別に死亡率、男性と女性について何人お亡くなりになったかと。つまり元気で頑張っていて活動している方ほど、死亡率は実は低いということです。それがこのグラフの意味です。

〔スライド10〕 そのほかにもLISAではいろいろなことがわかった。この「血液中のアルブミン」というのは栄養のことです。しっかりご飯を食べなさいと。最近メタボで食べるなという話がありますが、後期高齢期になったらどっちかというと食べなければいけません。メタボでちょうどいいぐらいです。寿命はそういう方のほうが長いです。

スウェーデンにKAROLINSKA研究所というのがありますが、ここでも同じような研究をしています。社会参加する人ほど、日常的に体を動かすほど、頭を使う人ほど認知症になる率が低い。こういう話はアメリカでも出ています。

これはアメリカのデータです。Breslowという方が求めた。同じようなものです。要するにこちらへ行くほど社会的活動性が高いということです。ここに冗談で書きましたが、「自転車活用推進研究会に出ることは健康長寿に繋がる1つの活動」。

〔スライド11〕 それで「自転車の役割と課題」です。先ほど来からいろいろご議論をいただいていて、聞かせていただいていて、こういう趣旨ですよね。自転車の役割として、手軽な都市交通手段、地球環境にやさしい等いろいろなことがあると思いますが、私は今日は健康維持に適した手段の一つという観点からお話を申し上げたいと思います。安全な自転車づくりとか、乗車マナーの話は先ほど交通ルールの話が出ましたので、お時間があればお話しするということ。

まず、自動車業界はめっちゃめっちゃ不振であります。モーターショーもだいぶ不参加が今年出てきている。日産ディーゼルさんとか何

社かもう4社ぐらいはやめた、参加しないという話で、だいぶ厳しい状態になっています。一方で環境を目指して、これもホンダさんがトヨタさんと大勝負に出たという感じですけど、インサイトがかなり安いです。1台70万か80万です。そういう車をぶつけてきている。もうトヨタがあって、ホンダがあってではないです。トヨタはホンダの敵です。極端に言うとそのようなお話になってきているということです。

〔スライド12〕 自転車の制動実験の映像をちょっと見ていただきたいと思います。これは自動車安全運転センターの中央研修所で実験をさせていただいたものです。走行速度は15キロを保つように。今の方は若い方です。これは高齢者の方。こういう感じです。試験路上の白線の幅が50cmです。横から撮っていますが、要するに停止距離が長いということです。それでしっかり握れないという話です。同じ国産の自転車を使っています。

けっこう筋力の低下がある。握力が10kgを下りますと、認知症の発症率がものすごく高まります。男性で10kgを下る方はほとんどいないと思いますが、女性の方はいらっしゃいますので、一つのバロメーターです。簡単に言うと、マンションにある小型の消火器があります。あれが持ち上げられなくなったら危ないです。あれは、持ち上げるのにちょうど10kg前後握力が要ります。

〔スライド13〕 これは同じセンターで少しわざといたずらするのですが、歩行者とコーンを置いて、その間をすり抜けて通ってくださいねということを教示した上で通ってもらうということです。自転車も同じ国産のものを使っています。これは若い方です。若い方の場合は何らすいすい行きますよね。この後高齢者の方が行きます。こつんとコーンに当たって、運転がふらつくのです。

50cmぐらいの歩道がありますが、通れるかいいという話にたぶんなと思います。危なく

てしょうがない。車道を走るのだけれど、難聴が入っていると後ろから来る車にはまったく気がつきません。自転車は車両ですので左側通行です。後ろから接近する車両に気がつかない。ましてやこれから売れているプリウス、あるいはさっきのホンダのインサイトは忍者のように接近しますので、そうとうやばいなと思っています。

これは開眼の片足立ち時間です。眼を開けた状態で片足で立つ時間が何秒か。これは平均値です。女性と男性では、男性のほうがちょっといいです。要するに、10 秒とか 20 秒とか、この辺を切るとちょっと危ないです。かなり筋力の低下が激しいということです。で、しっかり筋トレ。これは目安になりますので、ちょっと覚えていただくといい。10 秒、あるいは 20 秒を下ると筋トレかなと思います。

〔スライド 14〕それで自転車に乗ることはたぶん今日のテーマの一つだと思います。若い方はあまり関係ないですけど、「健康増進の役割を持つか、持たないか?」、これがよくわかりません。たぶんきちとしたデータが取られていないのではないかと思います。その役割があるということを示すエビデンスをぜひ事務局さんに頑張ってもらって、幼児同乗の自転車試乗会もいいのですけれど、また別の企画でこういう話もあっていいと思います。

ちなみにその参考の例として、歩く健康教室ということで、ある区と NTT とうちとが一緒になりまして、1 カ月半参加者を追跡しました。要はデジカメのついた携帯を持っていただいて、町の中を自由に歩いてくださいと。毎日歩いてください、よく外出してください。で、1 週間に 1 回報告会をやります。みんなでお茶でも飲みながら、お菓子も食べながらワイワイガヤガヤやっていただく。そういうのを 1 カ月半続けたときの結果です。

歩数が 32% 上がっています。体脂肪率改善

です。血圧も下がっています。握力も多少ですけれどもアップしています。それから開眼の片足時間も 8 秒程度アップしています。通常の歩行速度も改善していますということで、ちょっと頑張ってもらって改善できるのです。もうちょっと言うと、いかに現代人は運動していないかという話に置き換えてもいいかと思います。

最近ジョーバがはやっていますね。Wii Fit もそうですけれど、室内でやるやつ。僕はこれはあまり勧めないです。自分の部屋で気持ちよくないですから。最初のうちはいいでしょうね。買って、珍しいから飽きないから頑張ってみますが、果たしてこれで一月、あるいは二月、三月もつかという話があるので、やはり外へ出て刺激を受けるほうが私は快適だと思う。長続きもすると思います。

〔スライド 15〕ちょっと運動の効果映像を見ていただきます。これは 3 カ月トレーニングをしたときの映像です。78 歳の札幌のおばあちゃんです。高脂血症、高血圧、変形性膝関節症をお持ちです。トレーニング前は 14 秒かかってやっとならしたけれど、トレーニングしますと 7 秒で回れるようになります。だからいかに運動していないかということです。それで運動しましょうという話になるわけです。

〔スライド 16〕あともう一つ。さっきのはかなり生理的な影響ですが、もっとほかの影響もあります。電動 4 輪車のデータしか私は持っていないのでそれをベースにしてお話します。歩けない方が電動 4 輪車に乗って外出できるようになりました、これは当たり前のことです。問題は、波及効果のほうです。自転車による健康評価をするときに、こういう波及効果の評価もぜひ入れていただきたいのです。

例えば、品物を自分で選んで買うことができるという話です。ヘルパーさんに頼みますとお豆腐というのを注文するわけですけど、

自分の好きなお豆腐を買えないでしょう。「何々店の何とか豆腐を買ってきて」と言うのと、「このくそ忙しいのにできません」という話になるわけです。ですので自分で行ける。それから虎の子のお金を銀行あるいは郵便局から出すときにも、自分でお金が出せる。これはものすごくいいことです。犯罪の防止にもなります。ときどきヘルパーさんがちょろまかすことがありますけれど、そういうことも防止することができます。

それから野良仕事ができる、働けるというの也有ります。女性ではお肌につやが出たという意見も出ますので、美容面でもいいというお話です。物覚えが良くなったとか、こういう評価などについてもなかなか量的に評価するのは難しいですが、定性的な評価にはなりますけれど非常に大切なことです。生き生き生きるということのベースになるところです。そういうようなお話もある。自転車も「たかが自転車だけれど、されど自転車」のはずだと感じます。

〔スライド 17〕 同じように自転車の動機付けをやるときに、乗って健康になりましょうねと口で言うだけではその話に乗らないですよ。これはうちのほうでよく使っているウォーキングをさせるための動機付けのテクニックです。こんな 11m ぐらいのスペースならすぐ取れますので、そこを歩いてもらいます。「いつもの速度で歩いてくださいね」「一生懸命歩いてくださいね」みたいなことを 2 回ぐらいやります。その歩いた時間の標準がこの表 1 です。普段の速さで歩いた時、できるだけ速く歩いた時。縦軸に年齢が 5 歳ぐらいに切ってあります。

測った方がこの中のどれかに落ちます。例えば 65 歳から 69 歳の方で男性の方だったら、この 1.5~3.1 というのは平均値を中心に $- \sigma$ から $+ \sigma$ まで。つまりこれは 100 人いたらしゃったら 68% の高齢者が入る幅です。つまりここに入っていられしゃる方で、この幅の

上に落ちた方は全然問題ない。この 1.5 から下に落ちた方はちょっと頑張ってもらわないといけないです。だんだん時間が年とともに上がっていますが、年齢相応の平均値で出していますが、こういう表を作ってこの人はここになろうねとか、そういう話がありますよね。ときどき測ってあげると成果が出ますので、動機付け、頑張ろうという話になる。

自転車もやはりこういうものが要るのではないかと思います。健康データを押さえていただいて、乗っていただくための話というのがやはりあるのではないかと思います。ただ自転車ですので 3m というか、この 5m というわけにはいきませんよね。何ぼ何でも 15m ぐらいは頑張って走ってもらって、ストップウォッチで測ってみたいなことをやらないといけないです。同じようなことをやってお示して、例えば自転車のこういう試乗会的なところでちょっと測ってあげる。「こんなものですね」というようなことを言いながら、「おうそうか、おれは年齢相応じゃないな」などと思ってもらえると頑張ってもらえるかなと思います。

自転車利用への動機付け、その方法が課題ということです。例えば万歩計のようなものと、今頃は自転車の移動した距離を測れるようになっているそうですが、そういうものをリンクさせてもいいですよ。何キロ行って、あなたの必要な運動量の 50% をいま達成しています。もうちょっと頑張って乗りましょう。もう 1 周お家の周りを回りませんかというぐらいを万歩計がしゃべったら最高ですけどね。そういう話もある。ネットヘルスケアとでも言うのでしょうか、そういうものがうまくできるといいなと思います。

〔スライド 18〕 次の話題です。「自転車に乗っている時に交通事故を起こしやすい人は？」と書きました。これがいちばん新しいデータです。この間 ITARDA から送られてきた

ので、ちょうどいいと思って作ってきました。これは年齢階級別に見ています。縦軸は、事故の第1、第2当事者としてかかわった自転車乗用者の人数を人口で割ったものです。つまり、乗っていた方の人口当たりの割合です。

見るからに若い、小学校、中学校、高校生というのが、どちらかというといちばん無法地帯で走っている連中です。さすがに社会人になると少し落ちてきて、ということは安全になってという話です。高齢者はこんな程度ですが、これの最大の欠点は外出量が入っていないのです。単純に人口分の何とかです。事故した人の数みたいな話です。移動している距離とか、例えば外出頻度とか、そういうものを入れたらどうなるか。明らかに75歳以上は高く、16~18歳は低くなるでしょう。何か疑問ありますか？

16~18歳の方は自転車に乗ってものすごく走る。75歳以上の方はたぶん買い物とか何かでちょろちょろ。車でもそうですが、75歳を過ぎると平均の年間の走行距離は2,000km、5,000kmぐらいになります。そうとう落ちてきます。落ちてくると言う用語弊がありますね。そんなに走らなくていいのです。そういう言い方のほうが正しいかな。この人口のところに平均年齢別の走行距離みたいなものを入れて割り算すると、たぶんこうなります。75歳以上は跳ね上がってきます。だから高齢者にとって安全というのはものすごく大事です。特に高齢の自転車利用者にとってはそうなるはずですよ。

これは1回取ってみるといいです。平均的な利用距離みたいなやつを取って、警察のこのデータと重ね合わせて計算してみると、たぶんJ字カーブ(J-shaped curve)、年齢とともにどんどん上がっていくスタイルになるはずですよ。

〔スライド19〕これは事故した生のデータです。加来先生という方が報告されていたので、非常にいいデータで今日のお話にちょう

どいいかなと思って持ってまいりました。被験者というのは、要するに病院に来た方です。自転車に乗車中に転倒して、福岡県、八女中央病院の救急部門で治療した方です。この表は65歳以上です。このAISというのが傷害のスケールです。6つの部分に分けてあります。頭、顔、胸、腹、骨盤と足、それから体表面と分けて出したのです。

AISの数字は、表の下に書いてありますがけがの程度です。1は軽いのです。ちょっとしたけが。5は重症、survival uncertain生きられるかどうかわからない、そういう程度。ISSというのはAISの数字を2乗して足したものです。No.2の方は4+4で8というふうに見てください。つまりISSは総合的なダメージ、AISを足し合わせたインデックスと考えてください。

一般的にこのISSが20を超えると死亡ですと言われています。No.6の方は運よくぎりぎりのところで生き残りました。No.5の人は残念ながらお亡くなりになった。自転車に乗って転倒してです。Ageは年齢、Sexは男女の別です。ちょっと覚えておいていただきたいのはまずここです。転倒してHeadとNeckを傷害した割合です。11例あって8例、72%です。後で若い人の表が出ますので、これをちょっと覚えてください。ISS、全体の傷害の程度です。平均値7.8、標準偏差9.8。

〔スライド20〕これを若い方、65歳未満で見た表です。見方はまったく一緒ですが、転倒してHeadとNeckを傷害した割合は16分の3、ものすごく少ない。つまり若い人は足が多い。骨盤、腰とか。転んだときに頭から行かないです。高齢者が手を突くとか足でいしょとやるのは、足が弱っているから、そのままどーん行って頭という話になります。全体の傷害の割合も、ISS平均値4.1と若い方のほうが軽い、高齢者のほうが重たいという話になっています。

〔スライド21〕ですので安全安心な自転車

づくりみたいな話はあるでしょうけれども、反射材をちゃんとつけましょうという話は終わりにして、あるいはつけていただくのは結構ですが、もうちょっと進んで、転倒しにくいあるいは転倒しない自転車の開発、あるいは推奨・普及なり、そういうものに行くべきではないかと思います。この写真のおばあちゃんは3輪自転車に乗って結構ですが、できればこの頭がヘルメットだったらもっといいですけど、なかなかつけていただけない悩ましい話がたぶん出てくるだろうと思います。いずれにしても転倒しても大丈夫、そういうのは転倒しにくい車づくりみたいな話はあるのかなと思います。

〔スライド22〕これは道の話です。今日もご議論が出ておりました。3車線を1車線端折って、そこを歩行者専用、自転車専用レーンにしようという話もございました。それから速度を落とさせよう、traffic calmingといいますけれどそれをやろうという話もございました。

この写真はそんな高尚な話ではなくて、歩道も狭いですけど、そのど真ん中に電柱があるのを何とかせよという話です。これは日本国中どこでもあると思います。

この写真はもっとひどいです。これは何のためのガードレールか私にもわかりませんけれど、こういうところがちょくちょくあります。自転車は車道を通っています。車はその横です。この歩道は人も通れないです。ガードレールの向こうの家の財産を守っているとしか思えないです。ここに市長がいるのかな、(笑)よくわかりませんが、こういうことを平気でやっています。道路というのはいろいろな人が使うのですよ、それぞれに走行スペースも要るんですよという話はあるべきです。それが無理なら、方向制御を入れて1車線自転車用に開放しようという話があった方がいいです。先ほどイギリスの話もありました。やはり本来は右の写真のよう

な形になるべきだと思います。

〔スライド23〕それから見落としがちなケース。こういう都市内にあるちょっとした坂道です。こういうところでも高齢者がさっきのブレーキの関係で、「あややや」という感じで行ってしまう可能性が多分にあります。こういうところをどうするのか。たぶんいろいろ道路側で努力していただく話になるのだろうと思いますが、交通の警察のほうの話としては、最低でもここで降りろというぐらいの標識はあってもいいです。下まで行ってまた乗りなさいという話があってもいいと思います。

〔スライド24〕これは仙台の学会で行ったときに見かけたので、ちょっと撮りました。右の方は正しい位置に正しく走っていらっしゃいます。左の方は、自転車用レーンを走ればいいのに、なぜか歩道です。マナーというか交通安全教育、学習をちゃんとやらないといけないです。なかなかできていない。自転車が無法地帯みたいな状態になっているというのも直していかないといけない。こういう話もあるのかなと思います。

〔スライド25〕最近の交通事故発生状況です。もうご存じだと思います。19年は5744人、20年は5155人になります。平成3年辺りから見たら半減しました。平成22年までに半数にしようというお話でした。2年前倒して平成20年に半数が実現できました。ところがこの数はすごいです。車がまったくなかった昭和26年でも4429人の方たちが亡くなっていますから。

〔スライド26〕いま支持率が低くなって政権がどうなるかわからなくなっていますが、今年の1月2日に総理が年頭の談話を発表なさいます。その中で「世界一安全な道路交通の実現を目指してまいります」。いいですね、能書きはいいのですが、「高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません」。さっきの5155人という20年度の死者数

の約半数、48%ぐらいが高齢者です。人口比は20%ちょっとですから、倍以上高齢者が亡くなっています。こんな国は世界にありませんから、もうちょっと高齢者を大事にしていたかなければいけないです。だからこの「高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません」ということです。

総理談話は今後10年間でさらに半減ですから、先ほどの5155のさらに半分、2500人以下にするということです。それはすごいことです。生半可なことではできるものではないです。先ほどの自転車道をガバチョと作るとか何かしないと、とてもじゃないけれど2500という数字が実現できるとは私には思われません。

〔スライド27〕しかもハイブリッド車やEV車がこれからの主流になります。静かに忍び足で忍び寄ってくる車がこれからメインになるということで、難聴の高齢者にはいささか大変です。

〔スライド28〕最後のお話です。「活き活き老後の秘訣」ということで、うちの研究所などではPower Walkingをしっかりとしなさいという話をしていますが、ここは自転車研究会ですのでPower Cyclingという話をぜひ進めていただきたい。ちょっと手首にウエイトを、女性の方なら100gか150g、男性の方なら300gか500g、足にも同じものをつけて自転車を運転されると、そう大丈夫と思う。筋力が落ちてからやらないでください。落ちてからやったら大変なことになりますけれど、落ちる前なら筋トレになります。先ほどの白い筋肉のトレーニング効果があります。これは非常にいいです。この写真はご夫婦で仲がよさそうで結構なことだと思います。

それから脳トレ。脳トレをやってもいいのですが、たまには養老院に行くより東工大の屋井先生のところへ行行って講義を受けるというのでもいいのではないかと思います。高齢者の社会人教育。大学もこれから少子化で減り

ますので高齢者に門戸を開いていただいて、少しもうけることも考えていただく(笑)、そういう話もあっていい。それからこれは語呂合わせです。「老化予防のABC ビタミン摂るならCDE」。

最近デジカメとか携帯電話をお持ちの高齢者が多いのですが、ときどきこういう方がいらっしゃる。1等賞を取った川柳です、「デジカメは 何がエサかと 孫に聞く」。これでは困ります、「デジカメが 撮る老いの好奇心」で行きましょうという話です。

〔スライド29〕自転車研究会の素敵なレポートを期待しておりますということを申し上げて。「羯諦 羯諦 波羅羯諦 波羅僧羯諦」、これは何かわかりますか。「そして最後は」と書いてありあますが、「Thank You」と言っただけの世へ行きましょう、私も皆さんもということです。

以上でお話を終ります。どうもありがとうございました。(拍手)

古倉 ほんとうに有意義な話をありがとうございました。ほんとうに勉強になりました。自転車に関してイギリスの自転車協会が、自転車の健康効果といいますかそういったレポートを書いていまして、『Journal Of Internal Medicine』とか学会誌の中から自転車に関係ある論文を拾っていますが、その中で私がいちばん気になっているのは、がんの予防・治療効果があるという話です。1995年以降、約5、6年間の疫学的な調査によって、特に大腸がんや乳がんの効果があったと。私は医学とは縁遠いものですから、原文を見たのですが、いろいろ専門用語が出てきてちょっとわからなかったのです。

自転車に乗っておられるご婦人の場合、だいたい39%発症率が低くなるという話の一つ。それから大腸がんの場合は40~50%軽減できると。ただし、それは自転車に限らず、フィットネスクラブで1週間に5回、30分程

度の有酸素運動を継続的に行うことと同じですが、何でそうなるのか私はよくわかりません。エネルギーバランスが大事だとか、そんなことが書いてあります。そういう運動とがんの発症との関係というのは何かあるのでしょうか。

溝端 我々もその辺はよくわかりません。普通の細胞はみんな必要ですが、がんの細胞は要らないです。要らないので排除できればいいのだけれど排除できない、どんどん増殖するという話ですが、年を取るとがんの細胞の増殖というのはものすごくゆっくりです。従って、抗がん剤を入れてどうするかどうかというのは微妙なところですよ。何歳で発症するか。若かったらだめです。50歳とかそんなのではだめですけど、70、80、90歳ぐらいになって発症した場合はどうするかです。がんを治療するのか、何もしなくても天寿まっとうするか、そこの兼ね合いがあります。

運動の話と全然結びついていませんけれど、少なくとも高齢者については一度がんになっても進行しません。なので、うまく付き合ってもらえないですね。高齢者で運動したらがんの進行がどうのこうのという話は、なかなか難しいところだと思います。

荒砥 自転車が高齢者の方に受け入れられていくようになるかと思っていますが、実は私の祖母は自転車で転んで、そこから寝たきりになった人です。でも自転車が好きだったのです。乗ると危ないという目安はありますか。この人はもう乗せたらだめみたいな感じの判断というのはどの辺でつけたらいいのか。

溝端 わあ、それは難しい。(笑) どっちかというと本人がそれを見極めるしかないでしょう。データは与えることはできますよね。さっきの開眼の片足立ちの時間でもいいですが、年齢とともにこれだけ落ちてきますよ。10秒ぐらいになってくるとほとんど転倒の率がものすごく上がってきますので、自転車

でも同じことですよ。バランスがきちんと取れないという話になるので。乗りたかったらちょっと筋トレしてもらわないといけないですね。

荒砥 3輪がやはり安全でしょうか。

溝端 前が2輪の3輪車。眼で見えますので段差をよけられます。後ろが2輪だと引っ掛けて転ぶこともあります。できるだけご本人の好きなようにさせていただいてほしいのですが、情報だけは与えてください。だってみんな長生きしたいのですから、頑張りますから。測ってもいいですよ。この時計で10秒とかの目安はいくらでも測れます。「ちょっとおばあちゃん、やってみる？」などと言ってゲーム感覚で。

木村 感想になりますけれど、私は今41歳なので、生涯時計でまだお昼時なのでちょっと安心して初めのうち伺っていましたら、去年、普通に歩いて転倒して骨折して松葉づえの生活をずっとしていました。そのときに自転車はもちろん乗れません。毎日外には出なければいけないけれども、道路がすごく坂道だったり斜めになったり段差があることがすごく多くて、そうすると外に出たくなくなるということがあります。

私のおばも最近自転車で転倒して、そこから外出好きだった人間が中にこもるということがあった。今お話に出ましたが、道路の問題はすごく大きいのだなと。自分の経験からも、おばの話からも、今の先生のお話からも、走りにくいと走りたくなるし、歩きにくと歩きたくなる。さっきの自転車のお話にもありましたけれども、やはり道路問題というのは、私が思っている以上にこれから高齢化社会に向けて重要な問題なのだと思います。

老人が歩きやすい道路マップとか、もしくは自転車で乗りやすいとか、ちょっと遠くまで行っても自転車に乗るのがいいよということ提唱して、歩きやすい、乗りやすい道

路マップみたいなものを作るといいのかなと。公園に行くと、若い子たちがすごいスピードで自転車で走っていたりしますので、道路と歩きやすい道路マップみたいなものを社会に提唱していくといいのかなと思いました。

溝端 コミュニティの活動がありますよね。公民館活動とかそういう中でいろいろなクラブができてそれぞれ市民の方がやっていたりするのだけれど、そのモビリティならモビリティでもいいですが、私は「活老運転クラブ」というのを提唱しています。最後まで元気で運転しましょうみたいな話です。そういうクラブができるといいですよ。最後まで生き活きと外も動きましょ、自転車にも乗りましょみたいなこと、そういうクラブができてそこで行政の手も経ずにお作りになれば。しかも自分たちの地域の詳しい地図ができるわけで、そういうものができるといいですよ。安全のほうも今お金がどんどんなくなって、お上がやるいろいろな講座なり運動的なものがだめになっているじゃないですか。だからできるだけ地域の力をもう1回掘り起こすみたいな話はあっていいと思います。

屋井 最近新聞に高齢者の方が、「危ないからもう運転をあきらめて、その代わり自転車に乗り換えよう」と言って、「まだ外は出るぞ」という記事が載っていました。そういう人たちも、地球環境の温暖化の問題もあり、いろいろ問題がある中で増えてくるのではないかと思います。しかし、先ほど来のお話で言うと、車の運転は危ないと自覚した人が自転車に移ったときというのは、危なくないものですか。能力的に使うところが違いますから。

溝端 そんなにきれいにはたぶん切れないと思うけれど、今の現状ではまず移らないです。免許を返上しているのは1000人に2人です。65歳以上で1種免許を持たれている人の中で、免許を自発的に返しましょうという運転免許返上制度というのがあって、お返しに

なると「返納カード」というのを警察庁が出しています。その返納カードの枚数でカウントすればわかるわけですが、その数は0.2%です。ということは、裏返して言うと、ほとんど返していない。つまり自分は最後まで乗るんだということです。

結果としてさっきの事故がありましたけれど、これと同じことが起きます。ドライバーの場合はこれはこういうふうになります。さっき J-shaped curve と申しましたが、こういうふうになっています。いま警察庁は何も手を打っていないです。自転車の話もそうだと思います。

一つ打とうとしたのは、75歳以上の高齢者は全員もみじマークの貼付。この高齢運転者標識を俗に悪い言葉で「枯れ葉マーク」と呼んでいる人がいますが、(笑) あれをつけましょうという義務化です。全員つけましょうというのを2008年6月からやろうとしたのです。ところが人権派と称する人たちとか、政治家とかが反対したでしょう。それでだんだん延びて12月からしよう、半年遅れた。12月になると今度はやめた。国会で法律まで審議して通しておきながら、朝令暮改でやめた。つまり、つけたくない。でも、65歳以上の中でこのマークをつけていらっしゃる方は75%です。ほとんどの方がつけていらっしゃる。反対しているのは25%ぐらいです、積極的につけていないのは。でも、その人たちに對して説得をしなければならない。

新聞が騒いだこともあります。新聞がいちばんいけないのは、そのマークは年齢差別だと言うのです。どうしてそれが年齢差別なのか。あのマーク自体は、「このマークを見たら皆さん高齢者が運転しているので気をつけてください」というのが趣旨です。それを差別だと言うのです。つけなかった人は4,000円の罰金、つけた車にいたずらをしたら6,000円の罰金、法的には公平というか、むしろ若い人に不利。にもかかわらず、年齢

差別だと言います。ちょっとおかしいです。

高齢者にとって何が大事かということを全部忘れて、変な人権論みたいな話だけで言っているような気がしてならないです。おっしゃるようにその部分は非常に大切なことで、09 年の 6 月から例の認証検査が高齢者講習、75 歳以上のドライバーについては認知症の検査が入ります。そのときにどうなるかです。また同じような年齢差別だの何だのかんだのという議論がおそらく出てくるだろうと思いますが、しばらく 1、2 年は様子見ですね。私はうまくランディングさせるべきだと思います。

高齢者の方からいくつもサインがいっぱい出てくると思います。おじいちゃんが車の横をしょっちゅう擦るようになってしまったとか、サインがあるはずですが。例えば足の筋肉もそうです。ブレーキが踏めなくなります。さっき自転車の場合もありましたけれど、自動車も同じになります。若い方と同じ 2000cc クラスの国産車に乗ってもらって、ブレーキを踏んでももらいますと、高齢者は踏めないです。しっかり踏めない。若い方と高齢者の方の止まるまでの距離というのは 5～6m 違います。小さな交差点で 5～6m 違うということは、もう事故です。当たったら、骨がすかすかですからちょっとえらいことになります。まずはその辺の話をしっかり知ってもらうことです。それで、車はぼちぼちやめようかなという話になっていかなければいけない。

渋谷 自動車が危なくなると自転車に乗り換える、自転車が危なくなった人は歩行者に。そういう順序からすると、先ほどの政府の事故を減らそうという方針は、何か交通事故の死者数が安全の目標といえますか、指標的な扱いになっています。そういう観点で見ると、歩道で自転車をよけながらも安全が保たれているとか、そういう数字は出てこない。だから、安全が死者の数で論じられると、今度は逆に安心が損なわれてきているのではないか

という気がします。そういう観点が何か欠けているのではないか。

溝端 そうですね。何か死者で見ますよね。警察はみんな死者ですね。

渋谷 そうなんですね。危険をよけまくって死者の数を減らしていることが、果たして好ましい状態なのかという点も訴えていく必要があるのかなという気がします。

溝端 そうですね。ありがとうございます。

事務局 3 月 4 日と 5 日、葛飾区の新宿交通公園で、いま製作された幼児 2 人同乗自転車の試乗会を行うことになっております。この試乗会で得られた感想とかご意見を、最後にこの委員会の報告書の中にとりまとめたいと思っております。いろいろご意見をいただきながらアンケートについてもいただきたいということでやろうということになってきましたので、まだここが抜けているとかいろいろなことをご指摘をいただきながら、試乗会をやります。

これは 1 周 260m のところを 2 周ぐらい回って、お母さんたちに感想を聞きたいということです。12 社、15 台の自転車が開発されましたが、市場に耐えるものはどのくらい残るかというのは 3 月 3 日の委員会で結論が出るようでございます。それを翌日 4 日から 2 日間にわたって一応借りて、一般のお母さんたちに乗っていただく。子供はもちろん乗せられませんので、水を入れたポリタンク 10kg と 15kg のものを全部に載せて、お母さんたちに乗っていただくということをやります。固形のものよりも水タンクのほうがやや子供に近いようです。揺れるとたっぽんたっぽんなります。

■世田谷区における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

①子ども載せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

お母さんヒアリング・世田谷区ひまわり保育園

平成20年5月9日（金）

—— 自転車に子どもを乗せて動くことが多い？

▽ はい。

—— それはどういう理由で？

▽ 早く目的地に着く。

▽ ベビーカーだと子どもがぐずるので。自転車に乗っていくと楽しいらしくご機嫌なので。気持ちいいみたい。

▽ 私も時間短縮と、あとは抱っこして行くのには遠いとき。抱っこは重いし、寝かせることもできるんですが、やはり時間がものすごくかかるし、そのためですかね。スムーズに移動できる。

▽ やっぱり便利なのと、うちは車はあるんですけど、世田谷の道は車の運転が上手じゃないと怖いんですよ。一方通行が多いですし、止めるところもやっぱりないですし。うちの場合、3人移動させなきゃいけないので。

—— 3人？

▽ 保育園児がここと別の園に行っているんでベビーカーじゃ乗れない、時間もかかるので自転車で行くのがいちばん早い。

—— そうすると、一つの保育園に行ってお一人を降ろして。

▽ 2人を降ろして、門というかドアのところで預けられるので。お姉ちゃんを最後に。

—— そうすると、最初は3人乗せて動くんですか。

▽ 子どもは重いのでお姉ちゃんにはおうちで待ってもらって、時間差ですらす。1人をおんぶして前と後ろに乗せて。いけないんですけど（笑）。

—— これは大変な体力とパワーですよね。子どもの協力なしにはできない。そういう条件だと、もう自転車以外は考えられないですか。

▽ そうですね。バギーボードも考えたんですが、やっぱりそうするとどうしても遅くなってしまって。朝はバタバタしていて時間がないので。

▽ 私も時間短縮。ポンポンと乗せちゃえば自分のペースで行ける。あとは駐禁が厳しくなって車は止めにくい。駐車場がないから自転車で行きます。1人は歩ける年齢なので、もう一人をバギーに乗せたら、手をつないでいないと飛び出される。だったら2人乗せていったほうが、安心です。

▽ 子どもにヘルメットをかぶせなきゃいけないんですか。

—— 6月からはかぶせるように努めなければならないという奨励義務。

▽ それはでヘルメットを買わなければいけない？

—— 杉並区では2年前に2歳児に無料で配りました。そうしたら3歳児、4歳児のお母さんから文句が来たので、住民票を持っていくと半額で買えるような制度をつくりました。2歳未満だと首がちょっと弱いのでヘルメットをかぶせるとむしろかわいそう。

—— 自転車を使う理由を教えてください。

▽ やっぱり手軽ということですかね。車で出かけるといまはどこに行くのでも駐車場に入れなくてはいけない。その点自転車ですとだいたいのところに駐輪場がありますし。

—— いざとなればどこへでも止められ

る。

▽ そうですね。交通ルールもそれほど厳しくないの。車だと一方通行の道がありますが、自転車はそういうこともないですし。はい、近いところへ行くにはやっぱり手軽です。

—— 実際のお母さま方のニーズを把握をしたうえで開発を進めていけたらいいんじゃないかということで、今日はお話をうかがい、皆さんの要望に応じた自転車を作る努力は一生懸命したいと思います。

▽ どんどん言ったほうがいいわよ。これは開発の参考になるわけだから。

▽ 本当につくってくれるんですか。

—— 実際につくられるメーカーに要望をおつなぎします。

▽ 開発した自転車に乗らなければ、やっぱり法律違反で罰せられるようになってしまうのか。いまの自転車に乗っていたら、違反だということになる？

—— そうはならないと思います、そんなことはない。

▽ 日本ってけっこう技術がいいから、日本に合う3人の乗りができる可能性もあるわね。

▽ タイヤをバイクみたいに太くするのとか。

—— タイヤを太くするとものすごく抵抗が大きくなるんですよ。自転車は細ければ細いほど、実は楽に走れる。

▽ 傘がついているの？雨が降ると子どもたちはカッパをかぶるけれど、自分たちはさします。

—— お母さんはぬれてください。世界中みんなお母さんはぬれている。子どもたちはかぶせているけれど、お母さんはぬれている。傘をさしているのは日本だけです。

▽ 考えられないね。

—— 世界中で自転車に乗って傘をさしている国はないですからね。

▽ でもそのあと家に帰ってシャワーを浴びてというんだったらいいんですけど、それで、その状態で会社に行ってしまうのは不可能ですよ、なのでどうしても。

▽ 私は最近キャップをかぶっています。

—— だいたい日本は着替えがちゃんとできて、シャワーが浴びられるロッカールームもないですよ。

▽ その状態で行くのは不可能なのでどうしても傘を頼りにしちゃいます。

—— 傘さし、または「さすべえ」(ブランド名)みたいなもので傘を固定することはいずれも法律違反です。

▽ でも、通販で売っているんじゃないですか。

—— 自転車に取り付けるものは法律で、突起物がついてはいけないということになっていて、しかも幅60センチ以内が歩道を通れる自転車ということになっている。傘はどんなに小さくても開くと90センチあるんです。

▽ 罰金はないですよ。

—— あります。取り締まっていないだけです。

次に価格の話に移ります。後ろに2人乗せるという補助輪つきだと6万円ぐらいで売っています。

▽ 安い電動と同じぐらい。

—— これに電動をつけるとやっぱり10万円を超えるでしょうね。そういうものでも安全だったら買います？

▽ 危険じゃないですか。

▽ 子どもが小さいうちしか使えない。そのあとのことを考えるとそんなには出せない。

▽ 買いたい人は買えばいいと思うんだけど。

▽ 余裕がないと。

▽ リースでなら。

—— リースは月にどれぐらいならいいでしょうか。

▽ それでも駐輪代はかかる。

—— 例えば月 1,000 円、2,000 円、3,000 円とか。

▽ 1,000 円じゃないです。3 年借りたとなると 3 万 6,000 円になるじゃないですか。

—— そうです。3 年借りたら 3 万 6000 円ですね。月に 500 円ぐらい。

—— 押し歩きをしていて、反対側に倒した経験はないですか。

▽ ないです。それだけは気をつけているから。

▽ こっちのほうをむしろ気をつけている。

▽ 押すよりも乗っているほうが安全、安定している。

▽ 荷物が多すぎてもう載せられないときがありましたね。

▽ 後ろと前に乗せて、そのうえバギーを折りたたんで後ろの座席のところに掛けて持っていこうとしたお母さんがいたの。「それは危ないからやめなさい」とバギーを置かせたけれど、始めにバギーで来て子どもを預け、あとから自転車で買い物して来て全部持って帰りたいというわけ。

▽ 気持ちはずごくわかる。

▽ いまお母さんたちはすごいですよ。バギー、ベビーカー、折りたたむとこれぐらいになるんですよ。それを後ろに引っかけて、子どもを 2 人乗せてベビーカーも。すごいですよ。

▽ お母さんたちはそのぐらいは一気に仕上げたい、すませてしまいたい。

▽ 何回も行きたくないということですよ。

—— 二輪か三輪かという話ですが、先ほどの写真に出てきたような三輪タイプ、前が二輪か後ろが二輪かがありますが、三

輪なら、押していてもよほなのでこぼこしているところでない限り、たぶん倒れないでしょう。

▽ せっかくリースしていただけるなら、三輪でいいですよ。

▽ 三輪は押すことはないんじゃないですか。車道だから結局押していたら車に文句を言われる。

—— 子どもを乗せるためだけにつくられた自転車に 3 年か 4 年か 5 年か、それぐらいしか使わないけれども、それにいくら出せますか。順番に聞きます。

▽ 6 万です。

▽ 3、4 万です。

▽ 私も 3、4 万です。

▽ 3 万ぐらいですかね。

—— いくらまでだったら可能性がありますか。

▽ 三輪だったら 3 万。

▽ 6 万出さないと買えない。

▽ 電動がつくならもっと。

▽ 電動がつくなら 8 万。

▽ 3、4 年だったらそんなには出せない。

▽ 子どもがいなくなったあとでも使えるというんだったら。

▽ 3、4 年となると、やっぱりそんなには。

▽ ベビーカーと自転車がくっついていのだったらベビーカーだけでも使えて、自転車だけでも使えるんだったら。

—— あれがいま 40 万なんです、あれをいくらにするか。

▽ 40 万はちょっと高い、無理。

—— 子育て専用の自転車、いくらなら買いますか。

○G 期間的には 3、4 年とされるものですか。うーん。4、5 万？

—— 高齢者用の自転車も転ばないように考えると三輪になる可能性がある。

▽ お母さんたちが使い終わったのを高齢者に回してあげたらいいですね。

▽ さっきのバギーとほかも全部使えるのはいいですね。日本でまた改良、開発すればよいのでは？

▽ それが折りたためれば最高です。

▽ だってバギー代、自転車代、何々代と全部買うこと考えたら。それがバギーを買わなくてもいい、自転車を買わなくてもいいとなるのだから。

▽ 電動がついたらプラス3万。

—— それだったらいくらぐらいで。

▽ 10万ぐらい。

▽ 全部使えるんだったら。

—— レンタルって意外に高いですね。

▽ 意外に高いですね。

▽ 買っちゃったほうが安いです。

▽ あとはだからそういうものの有効利用みたいなシステムが何かあるといいわね。それも民間でなくて行政である程度斡旋してくれて、宣伝してくれる。

▽ いまの話を聞いていると、高齢化社会にもなるし、どっちにしても三輪車は出てきそうですね。

—— 三輪車は歩道を走ると、段差があってそこから降りるときにバランスをくずしてかえって危ないという指摘もあります。

▽ 三輪だったら車道ですね。あんな歩道は無理ですね。

▽ でもこのへんは走れる車道はない。いまの状態ですらすれすれですもの。私は怖くて嫌。みんなは上手ですいすいに行くけど。

▽ でもやっぱりしょうがないですよ。やるしかない、しょうがない。

▽ こういうことでは本当の子育て支援というところまでいっていないようです。

■さいたま市における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

①子ども載せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

お母さんヒアリング・埼玉

平成20年5月27日（火）午前10時～12時

レンタルスペース・ホーリィ（浦和）

—— いま皆さん自転車に乗っておられると思いますが、どう思います？ 今の自転車というか、子どもを乗せていて、不安とか危険を感じられますか。

▽ 風が吹いていると降ろすときに。きょうみたいに風が強いと車体がぶれるんですよ。

▽ 乗せるときも自転車を押さえないで乗せるから、その間に風が吹くと自転車が動いてしまい乗せるのが大変。

—— そうすると、スタンドがもっと幅広くてがっちりしていて、動かないほうがいいんでしょうか。

▽ 前輪もちゃんとロックがかかるとか。

▽ もうちょっときつくなるといいですよ。子どもに足をガタッとやられると、カタカタカタと動いていっちゃうので。ロックしてもなっちゃいますよね。

—— やはり子どもを乗せるとき、降ろすときですか。

▽ 乗せる時に子どもが暴れちゃうので、それでまた動いてしまうので。

▽ 降ろす時も足が引っかかったりすると、自転車ごと倒れてきちゃう。

▽ 倒れないように持ち上げるのですが、けっこう子どもを持ち上げないと。

▽ うちはハンドルに後から付けたので、それに乗せるときけっこう持ち上げないと。

—— 座席についてはいかがですか。乗

せやすさというのは工夫されていますか。しょうがないと思っておられるのか。

▽ ある程度諦め。

▽ 子どもがけっこう重くなってくると、前座席は大変だね。

▽ 2人乗せていると、買い物をしたときに荷物をどこに置こうかと思って、前の座席の子どもの足のスペースにいつも置いてしまうのですけれども、子どもがいやがるので、受け皿みたいなものがあるといいなと思います、足元にだけ。

▽ それがいやで、後付けのを買って、完全に子どもと別で、かごはいつも荷物を入れられるようにした。そうでないと、ハンドルに掛けていると、どっちかが重くなったりすると危ないし。

▽ ハンドルには無理。

—— ハンドルに物を掛けるというのは危ないとお感じですか。

▽ ネギとか買くと、子どもがネギを引っ張って（笑）。遊びはじめちゃうんですよね。

▽ それをやられると、もうそっちにハンドルが行っちゃうからガタガタ、ガタガタしてしまう。

▽ 足も当たるよね、荷物を掛けると。

▽ どちらかに偏ってしまうと、そちらにハンドルを取られてしまうので、それぞれそんなに重くなく、半分ずつみたいな感じにしないとできないので、前後ろに子どもを乗せているときは基本的に買い物をしないか、あるいはリュックを背負うというふうにしないと。

—— リュックね。

▽ そうです。2人とも小さいときは、買い物をするときにはリュックを背負って。ちょっと恥ずかしいですけども。

—— もう1人できて、背中に背負うことになったら。

▽ 1回やったけども怖くて。それから

2人乗りは平気になったというか。

▽ このあいだすごいを見てしまったんですけども、前とおんぶと後ろに2人乗せている人がいて、エーッ、いいのと思って。

—— どのぐらいの距離なんですかね、子どもたちが我慢できる距離というと。

▽ それが難しくて。歩くか、無理してでも乗るかという子どもの選択で、歩くのがいやだっというのでぐずられるのがいやか。自転車に無理やり乗せてギヤーギヤー言われる。どっちがましな感じがしたいな感じで。

—— 究極の選択になっている。

▽ そのときの子どもの様子を見て、親が判断する。

—— いずれにしても子どもを乗せるスペースと、荷物を載せるスペースというのが不足しているんですね。

▽ 荷物はやっぱりそうだよね。

—— 何か工夫されていることはありますか。こういうふうにするといいよという話。

▽ 私は後ろのカゴに引っかけたりとか。S字型のフックを掛けて、そこに荷物を掛ける。

▽ うちは背もたれがけっこう高いから、その背もたれの上のほうに引っかけたりして。

▽ それは売っているんですか。

▽ それは結構みんなやっている。百元ショップで買って。

—— 3人乗せの経験はお一人だけですか。

▽ 1回だけ、体操教室の後に。全部で80キロを超えていて大丈夫かなと。

—— ちなみにいくらぐらいの自転車でしたか、それをやったとき。

▽ 基本の自転車が3万円前後で、それに座席を二つ付けたから、5万5,000円ぐらいして。

—— その自転車で、先ほどおっしゃったように止めるときとか走り出すときとか、子どもを降ろしたり乗せたりする。これが危険だということですが、走っている最中に何か危険を感じたことはありますか。

▽ 子どもが動いてしまうと、もう怖い。これをやられて、のぞき込もうとして、バランスが取れなくなるので。

▽ それに後ろで眠られてしまうと、もう……。

▽ そう。

—— 最近、頭までガードするような……。

▽ それがあってもだめです。

▽ 偏ってしまうとそっちへ行く。

—— 転んだ経験はありますか。

▽ 私はそれで1回倒れかかって、周りの人に起こされたことがありました。そのとき子どもが、怖い、怖いって。

▽ もう自分1人では直せない、こんなになってしまったら。だれかにこうやって助けてもらわないと、もうどうしようもない。

▽ 2人乗せるとやっぱりブレーキの利きが悪くなる。ギアチェンジがすぐ壊れてしまう。けっこうきついんですね。自転車屋さんへ行っても、「これはしょうがないんだよね」って。子どもがひもを引っ張ったりして遊んだりするので。

▽ 隠れたところにあるといいんだけど。

—— こうだと便利だなと思うところはあるですか。座席とかブレーキとか安定のことに関して。

▽ 2人乗せて狭い道で方向転換しようとする、倒れそうになるというか、切り返し切り返しでやらないとだめで。重いので、それも時間がかかって、ヨイショとやるのも重くて持ち上がらないし。あとヨイショとやるのも、私はコツがつかめなくて、本当にいつも大変な思いをしながら、ヨイ

ショと止めるんですね、スタンドを。

▽ スタンドね。すごくわかる。

▽ だから、もっと簡単にできるようにしてもらいたい。

—— スタンドはどうですか。今のスタンドで、これはちょっとおかしいんじゃないの、これは何とかならないのと感じたことはありますか。

▽ 子どもを乗せているとすごく重くて持ち上がらない。

▽ だから、テコの原理でとだんなに言われたんですけども、それがうまくできなくて、本当にばか力でワッとやるしかなくて。

▽ ヨイショっていう感じでね。後ろに乗せていると難しいよね。

▽ お兄ちゃんに乗せていると、もう無理。

▽ 前後ろに乗せるときには買い物はしないと決めてはいるんですけども。

—— では、買い物に行くときにはお子さんは連れていけない。

▽ うちは3人いるんですけども、極力、子どもの少ない時間帯というか、小学校に行っていて、中の子が幼稚園に行っているときに1人だけ連れて行く。3人いるときには無理。もしくはチンタラ歩いて行く。

—— 子ども用の座席の話でシートベルト。後ろの座席はシートベルトが付いているんですね。

▽ 付いていますが、使っていない。

▽ 大きくなると邪魔なんですね。

—— 何歳以上なら使わなくても大丈夫という感じがしますか。

▽ 幼稚園でしょね。

—— お子さんが座席から飛び出してしまうという危険な目に遭ったことはありますか。子どもが暴れて泣き叫んで、とにかく降りたくてしょうがなくて降りてしまっ

たみたいな。

▽ 降りたくてベルトをいじっていた子が、外れはしなかったのですが、そのまま前に乗り出してしまったのを見たことがある。前カゴに乗せるタイプだったらから、お母さんは手が届かなくて、最後に洋服だけ引っ張れたんだけど、もう頭が下に落ちてしまう状態になっていて、周りの人が助けてあげたんです。それを見てから、前カゴタイプだと手が届かないんだと思って、乗せるのが怖いなと思って、後付けのタイプにすると、狭くて暴れられない。降ろすときに足も引っかかってしまうぐらいだから、暴れられない。そっちのほう私は安全かなと思って。

▽ 落ちたのを見たことがありますよ。前だか後ろだかわからないけれども、自転車から落ちてギャーッと泣いているのを。降りたいから前のほうに行ってしまうて、頭だけ出して、頭が重いからぶら下がっている状態になっちゃった。シートベルトをしていたので、おなかだけがつながっていた。それが伸びてつながっていたという感じです。これが怖かったので、後付けのほうがいいかなと思った。

—— ところで、ヘルメットはかぶせていますか。

▽ はい。

▽ 上の子だけ持ってはいるんですけども、幼稚園の送り迎えにはかぶせてないですね。

—— いやがりますか。

▽ 暑くなってくると、いやだと言いますね。寒い時期はまだいいんですけども、これからの季節は蒸れるからいやだって。

—— いかがですか。

▽ かぶせたことはないです。

—— この6月からいちおうヘルメットは親がかぶせる義務が生じる。

▽ 義務化になるんですか。

—— 罰則はありません。だから、いわゆる努力義務というか、奨励義務というやつなんです。6月から施行されるので、自治体とか交通安全の関係のところは割引とか、地域によっては無料で2歳児ぐらいに配ろうということを始めようですね。

いかがですか。みなさんの子どもは2歳児以上になっていますね。でも、本当はゼロ歳児からかぶらせたほうがいいんですよ、万が一のことを考えたら。

▽ 最近、車の免許の更新に行ったときに、「子供を自転車に乗せるときは必ずヘルメットをかぶせてくださいね」と言われたので、義務化になるのかなと思いながら帰ってきたんですけれども。

—— 更新に行かれて、自転車は基本的には車道を走れという話は聞きましたか。

▽ 聞きました。それとヘルメットと、あと傘はだめと、全部だめなことをやっているなと思いながら（笑）。

—— ヘルメットはどうですか。

▽ いちおう持っているんですけれども、いやがってかぶっていないですね。帽子をかぶる癖がなくて、ヘルメットは重いからいやだって。重いし。

▽ 息子のほうはいま、ゴーオンジャーがヘルメットをかぶれと言っているじゃない。そのまねをして、……（笑）。

▽ そうなるとかぶるんだけど。

▽ うちの子はそれでヒーローのまねをしてかぶって。娘はかわいい柄のを買ってもらって、それでちょっとご機嫌でという感じです。それまでは「いやだ、いやだ」と言っていたんですけれども、最近はそのヒーローにだまされて。

—— こういうチャイルドカートというのですが、いま犬が乗っていますけれども、ヨーロッパではこういうものがあつたりするんです。日本でも時々走っているんですけれども、こんなものに子どもを乗せると

いうのはどう思いますか。

▽ 曲がるときに怖い。

—— けん引していますからね。

▽ 車が子どもの横に並んだときに怖いかな。

—— いや、車に引かれられないように旗を立てるんです。でも、旗がないと車にひかれると思うんです、見えないから。

▽ 細い道だと、車が突っ込んできたりするとやはり怖いと思いますね。

—— 雨の日も自転車でいきますか。

▽ はい。

—— 傘はさしていますか。

▽ さします。

▽ 子どもを前後ろに乗せるときはささないですけれども、どちらか一方だと傘をさします。

—— さすと片手運転になってしまう。

▽ そうですね。1人だとできます。2人乗せるときはカップを着て。

—— 傘はどうですか。片手運転になってしまうとか、最近、「さすべえ」（ブランド名）なんて傘さし器が付いていたりするんだけど。

▽ あれは禁止になったんですよ。

—— いや、あれはもともと禁止。傘さしはもともと全部禁止です。

▽ そうなんですか。

▽ なんでだめなんですかね。

—— 正直言ってもものすごく危ないんですよ。先ほどおっしゃったように、自転車は風がちょっとあるとフラフラでしょう。傘はものすごく危ないんです。走っているということは、風圧を受けているわけですよ。傘をさしているということは、自分の力を目いっぱい負荷をかけているわけで、ちょっと風向きが変わると一発で倒れますよ。けっこう事故が多いんですよ。それはお気をつけください。特に固定してしまっている傘は、きょうみみたいなときは完全に

アウトですね。皆さん運がいいんだろうと思うけれども、本当に行きたくなくても車のほうにワーンと行ってしまうケースがありますからね。

—— 雨風のときはどうしているんですか、皆さん。

▽ 私は乗らない。

▽ 私は自転車。だんなが車で行ってしまうので、2歳の子を歩かせて、30分以上歩くというのは無理なので、あえて自転車。カッパを着せて。自分も着て、傘はささないで。

▽ 駐輪場はどうですか。止めやすいんですか。

▽ うちは止めにくい。ギュウギュウなんですよ、うちのマンションは。

▽ スペースが広ければね。

—— 二輪の自転車も含めて、いくらなら買いますか。

▽ 子どもが乗らなくなったときに必要なくなる。今の自転車だと、子どもが乗らなくなっても、カゴになるからいいんですけれども。

▽ レンタルしてくれるといいよね。

▽ 月 3000 円ぐらい？年間 3 万 6,000 円、高いか。

▽ 子どもが1人だったら買わない、3人いたら買ってしまうかもしれない。

▽ 安全を買えるなら。

▽ 子どもの数にもよる。

▽ 最初1人目ができたときに自転車を買うものですから、最初から8万円というものを1人の子のためにという意識はわかりませんね。

—— 子どもを前も後ろも乗せなくなったお母さんは次はどんなものに乗っていますか。

▽ 普通のシンプルなママチャリかな。恥ずかしいから買い替えるのではなくて、本当にガタがきているから買い替える。

▽ うちの姉もそうだった。

▽ あんなの乗っているというので恥ずかしいから買い替えるのではなくて、本当に自転車自体が乗るのは危ないんじゃないかというぐらい老朽化というか、さびてガタがきているので。

▽ 長いものね。

▽ 乗る回数が多いんですね。

▽ 乗っても別に不自然じゃないよ。

▽ 男の人も乗っている人もいるよね。

▽ さっきの映像で前に3人いる大きなカゴの二ホラ、曲がり角で曲がる時に子どもが先に出ちゃうのはどうなのかなと思う。

▽ 怖いですね。

▽ 先に子どもだものね。

▽ ちょっとそれはどうなのかな、日本の場合どうなのかなと思いました。

■海老名市における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

①子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

お母さんヒアリング・海老名市

平成20年5月31日（金）

—— 皆さんはだいたい自転車に乗って動かれるんですか。このへんだとやっぱり自転車に乗らないと時間がかかりすぎですよ。ここは道はどうですか。

▽ 車だと混んでいるので自転車のほうが早い。

—— 渋滞するんですか。

▽ 朝は渋滞します。

—— 子どもをちゃんとした座席に乗せないで自転車の後ろに乗せてタイヤのところで足を挟んじゃったとかいうことがあるんだけど、そういうことはないですか。

▽ いちばん危ないのは乗り降りのときですよ。

—— スタンドを立てやすい自転車とスタンドを立てにくい自転車があると思うんですけれども、どんな自転車ですか。スタンドは幅広いですか。丸石の「ふらっかへず」とか、最近だと前のハンドルの真ん中に子ども用の座席があるタイプ。それを使っていच्छる方はいच्छいます？ お2人、3人、そうですか。けっこう割高じゃないですか。

▽ でも2万円以下で買えます。

—— お一人ずつ聞きたい。前と後ろに何人乗せていच्छいます？

▽ 2人です。前と後ろに。幼稚園に行っている間は送り迎えというか、帰りとか、乗せていたんですけど、お兄ちゃんが小学生になったら重たくてやっぱりバランスを本当に崩しちゃって1度転んだんですよ。

で、もうそれからやっぱり、ああ、もう無理だと思って、お兄ちゃんにちょっと自転車の練習をさせて、まだでも危なっかしいんですけど、後ろを走らせたり、前を走らせたりして、2歳の子は前のかごに乗せて行っているんです。

▽ うちも上の子が小学生になったので、本当は上の子は自分の自転車で行かせたいんですけど、急いでいるときとか、待てないので、やっぱり上の子を後ろに下の子は3歳なんですけれど前に、2人を乗せちゃいます。

—— 3歳になると前が見にくいでしょう？

▽ 見にくいですね。帽子をかぶると全然見えないよね。それも本当は危ないけど、そう、そうしちゃいます。

▽ 私は去年まではいちばん上の子が小学生になっていなかったの、幼稚園の送り迎えは6歳が後ろで、前が4歳まで乗せていたんですけど、そういう状態でちょっと危ない状態になっていて、小学生に上がったので、いまはいちばん下の子が1歳で上の4歳が後ろという感じで乗せることが多くなりました。

—— 3人いっぺんという経験はなかった？

▽ ないです。そこまでは怖いですが(笑)。

▽ 私も3月までは幼稚園の送り迎えは後ろの子が6歳と前に4歳で乗せていたんですけども、4月からは上のお姉ちゃんは自分の自転車をお願いということで。

—— お一人は後ろに。

▽ いまは後ろにいます。

▽ うちも前4歳、後ろが6歳、3月まではそれでずっとやってきて、やっぱりもう重いし、前が完全に見えないので、いつも本当に「小さくなって」と言っていて、乗ってる。やっぱり私も怖いし、乗せたり降ろしたりがすごく大変で必ず靴が脱げていた

よね。上のお姉ちゃんのほうは自分の自転車にお願いして、4歳は後ろに。前は荷物置き場。

▽ いまは後ろに2歳だけです。それまでは自転車に乗りたくても乗れないのでどうしよう、どうしようというだけで、たまに病院に行きたいから車に乗せてと両親に頼んだりという状態でした。自転車が手に入って、いま1人を乗せていますけれど、出かけるのにもう1人、2人乗せていっています。

—— いまお話を聞いていて、乗せるとき、降りるとき、それから自転車が発進するとき、止まるときはけっこう危ない。最近、乗り始めたあなたは子どもをすぐ乗せられました？

▽ やっぱり足が子どもを乗せる座いすに引っかかっちゃって、抱っこしたまま、「あつ、自転車が倒れそう」というところを直して乗せている。

—— 子どもを乗せるというのに何か工夫があるといいかもしれない。何か感じたことはありますか？

▽ 自転車を買うときに簡易的な座いすだと危ないと言われて、頑丈なものでクッションがあつてというのを選んだら、乗せるのに足がどうしても引っかかったりする。子どもの足が座いすにちょっと引っかかると、倒れかかってきちゃう。

—— 特に重心が高くなっているわけですよ。いかがですか、そこは。

▽ うちは後ろに乗るときは自分でチェーンのところに足を引っかけて、自分で乗ってくれるので後ろは楽です。降りすときも後ろは自分で降りています。4歳にしても、6歳にしても自分でジャンプしたり、「スカートが引っかかっていないか気にして」とちゃんと言ってくる。ただ前は足が抜けないんです、本当に。私がやっても足が抜けないので自分で抜いてもらうんです。

立つてと言って、降ろしておいて、自転車もつかまっておいて、そうしたらまたジャンプを一緒にして、いっせいのせいでという感じ。

▽ うちは前も後ろも自分でよじ上っていました。前も自分で(笑)。後ろはあとから取りつけた座席のところに足がちょっとかけられるようになっているので、そこからよじ上る、必ず後ろから乗らないと危ないので、後ろのお姉ちゃんから先に乗って。

—— 前、後ろに乗せる場合には後ろからですね。

▽ 後ろからですね。

▽ うちは前から。

▽ うちも前からです。

▽ それで1回倒れて大変なことになったことがある。

▽ 前のほうが怖くない。

▽ ガチャッとロックするタイプがあるのか。

▽ ギュッと支えてあげて後ろの子によじ上ってもらう。

▽ 私が乗せなきゃいけない場合は後ろからですけど、自分で後ろに上れる状態だったら前からという感じ。前を乗せてから、支えてという感じ。

▽ うちは前が3歳で後ろが6歳のときは、やっぱり先に前を乗せて、それから後ろの子が自分で乗るけれど、前は後づけなので、やっぱり足を入れるところが細いんですよ。だから引っかかって倒れそうになることはよくある。狭いですね。

▽ うちもいまは乗ってないですけど、前が先で後ろがあとだったんですけど、さっきも言おうとしていたんですが、前がぐらぐらしちゃうので、お兄ちゃんが乗ってないときに、後ろに荷物を乗せている間に前に子どもを乗せておくと、グニョンとなってガタガタガタガタと来て、本当に倒れる寸前みたいなときが何回かあった。ス

トッパーみたいな、ストッパーというかがチャンと本当に垂直というんですか、保てたら大丈夫なのになと思ったことがあったんですけれど。そうですね。

—— 同じように前から乗せてたんですね。

▽ 最初は後ろの子を先に乗り降りさせていたんですけれど、1度、降りる際に後ろのお姉ちゃんを自分で持ち上げて降ろしたときにバランスを崩しちゃって、前の子がまだ乗っているのに自転車がバーンと倒れちゃったんですね。幸い倒れたところは平たいコンクリートで何もなかった。その子も受け身がよかったので打撲もなくすんだんですけれど、それ以来、前に乗っていた子が恐怖感を持ちちゃって、自転車に乗りたくないって言うようになってしまったんですよ。やっぱり幼稚園の送り迎えとかは下の子を連れて行かなきゃいけないので、「ママが絶対落とさないから」って言い聞かせて、それ以来先に前を乗せてギュッとわざとオーバーなアクションで「いまここをちゃんと持っているから絶対落とさないから」というようにして、後ろの子に先に乗り降りしてもらうようにした。本当に危なかったなと、いま思ってもゾッとしますね。

—— ト라우マになるものね。

▽ そうですね。

▽ うちの5歳のお兄ちゃんを後ろに先に乗せてから、下の子をあとで前に乗せるんですけれど、たまたまお兄ちゃんが座っていないときに下の子だけを乗せるときに、その子は足が入らないので引っかかっちゃって、暴れて、ふざけていたというのもあるんですけれど、足を蹴ったりとかして自転車が倒れちゃって。その時、幼稚園に並んでいる自転車がダダダダッと5台ぐらい倒れた。誰も乗ってなかったからいいんですけれど、

—— ドミノ倒しですね。

▽ お隣のかごがプラスチック製だったんです。それが割れちゃって、「弁償します」と言うと、相手は「かまいません、かまいません」と言ったんだけど、でもやっぱり幼稚園で噂になっちゃうと困るから(笑)、「壊して何もしなかったのよ」なんて言われると困っちゃうから、あとでちょっと包んですみませんでしたという感じです。

—— 気を遣いますよね。

▽ 最近のというか、この冬の出来事です。

▽ 怖いよね。

▽ 自分のせいで倒しちゃうものね。

▽ 2人を乗せた状態で自分が降りなきゃいけないじゃないですか。

—— 2人を乗せて止まりますよね。2人乗せた状態で自分が自転車を降りようとするときに困ることって、なんですか。

▽ 足が抜けない。

▽ 後ろが重いから、スタンドをかけるときにすごい力がいって、バランスが崩れる。

—— スタンドを立てなければ子どもを乗り降りさせられないですよね。

▽ いや、していました。後ろの子だけはうちは勝手に降りる。

▽ うちもしています。

▽ 確かに2人が小さいときはそんなに感じなかったです。重くなるにつれてすごく不便なことが多くなってきました。かといって、上の子は自転車に1人で乗せられるほど上手じゃないという。

—— 座席の問題が非常に不満だということもよくわかったんですが、今度はスタンドを立てるときに皆さんはスタンドは重い、子どもを降ろして軽くしてからとおっしゃる。スタンドは昔からあるんだけど、もうちょっと工夫してもいいかなと思うんですけれどね。

▽ 電動のがあるって前に聞いた気がするんです。

—— 電動のやつはありますけれどね。値段がとんでもないよね。

▽ そうなんですか。

—— ハンドルのところにボタンがついていて、ガチャんとスイッチを入れるとウイーンと上がる。

▽ 重いから、あれ、いいななんて思っちゃうんですけれど。

▽ 使うのは1、2年だけなんだよね。いまだけなんだよね。

—— 子どもを乗せて走らなきゃいけない期間って何年ぐらい、いまやっている最中ですね。あとどのくらいですか。

▽ 2人分だから、まだ3、4年は使いたいんですけど。

—— やっぱりトータルでいうと4、5年かかりそうですか。

▽ もっとかかるよね。下の子もいるから。8年とか。

▽ 下の子も入れるとかかるよね。

▽ 3人乗りの期間は短いですけど、必ず誰かしら乗せる期間はすごく長い。

—— 自転車って買ったばかりでしょう、いま。1カ月たちました？

▽ 2カ月ぐらいたったかな。

—— 自転車屋さんには行ってます？買ってから。

▽ 買ったときだけです。

—— ちゃんとした自転車屋さんなら言ってくれると思うんだけど、買って1カ月後に必ず締め直すんです。いろいろなところが、緩みが出るんですよ。

▽ 車みたいなもんですね。

▽ 1カ月点検。

—— 最初の1カ月のときにきちんとした整備士さんがいろいろなところを締めてきちっとすると、自転車はものすごく長持ちするし快適なんですよ。1カ月点検をち

ゃんとすると、あとはパンクしない限りは1年たってブレーキなんかを調節してもらう。1年ごとでいいんですが。どのくらい整備に行っています？

▽ 買ったときに1回。

—— 何年目ですか、買って。

▽ 1年ちょっとぐらいですかね。

—— まだ間に合いますよ、行ったほうがいいですよ。自転車は本当に気がつかないうちにブレーキが緩んでいたりと、場合によっては車輪の軸がちょっと傾いていたりと。

▽ でもこけたときにサドルを…？…。

—— ハンドルは直した。そのときにやってくれていますね、きっと。

▽ どうなんでしょうね。やってくれていればいいですけど。

—— まともな整備士なら必ずやっていると思います。

▽ でも島忠は、アルバイトさん。整備士ではない。子どもの自転車のことで行ったら、よくわからない、いまわかる人がいないのでなんて言われて。

▽ おじちゃんがいると親切ですよ。おじちゃんときは親切だった。毎回ないのか。

▽ そうなんだ。

—— 整備士さんは国家試験ではないんですけども、整備士免許というのは半官半民の資格で、イオングループは全部に配置しましたから、サティは大丈夫ですよ。

▽ パンクを何度かしているし、うちは空気入れがもともとなかったの、空気が減るたびに自転車屋さんには持っていきましたが、でもそういう細かい部品のチェックはしてもらったことはないですね。

—— 自転車を1台売ってもいくらも儲からないです(笑)。むしろ整備をきちんとやるほうが儲かると彼らも考え方を変えてきたし、安全をやっぱり守らないと自分のところで売った自転車で怪我されたといっ

たら、やっぱりイメージが落ちるしね。そこはだから遠慮しないで持って行って整備をとにかく頼むといいですよ。ブレーキが泣くとか、何かちょっとおかしいという、たいてい軸が緩んでいるんです。自転車をあまり気にしてご覧になったことはないと思うけれど、走っているのをよく見るとタイヤが揺れていたりするのもあるわけで、軸がゆがんでいるんですね。それをきちっと直すと、あっ、なんて自転車って快適なんだってわかったりするの。いつの間にか運転しにくくなっているというか、事故が起きやすくなっていることもあるので、整備はなるべく心がけて下さい。大したお金は取らないはずですよ。

▽ 無料でやってくれます。ほかで買った子どもの自転車の補助輪のことを聞きたくて、後ろにこういう手でも持って押してあげるようなものをつけたかったんですけど、それを聞いたときに、そのときに大人の自転車もちょっと見ますよと言って見てくれたんですけど、やっぱり軸ですね。

—— 荷物はどうしています？

▽ ちょっとしたものをかうつもりで自転車で行ったのが、ついついあれも買いたい、これも買いたいでトイレットペーパーとかティッシュペーパーを買ったときはハンドルにぶら下げて足にあてながら走って、あのときはちょっと無謀だなんて思いますけれど。

—— 無謀ですね、それは。

▽ 危ないなって。

—— 買い物、どんなものでもいいんですけど。やっぱり前かごにボンと乗つける？

▽ 後ろの座席もかごになるのがあるよね。だから重いものを後ろに乗せちゃう。

▽ 私はそれで1回落としたことがあって、かごを買い替えたんですけど、フラットに子どもが乗る専用のタイプがあった

ので、足のところがちょうど空いているので、荷物がそこからずり落ちて。うちは前に入れるときも子どもたちの足が立つところがちゃんと閉まるので、それは閉めて、いまはかごとして使っているの。やっぱり後ろは不安定ですね。

▽ でも、買い物荷物は後ろのかごに全部入れるしかない。

—— 後ろに子どもがいた場合には？

▽ 後ろに子どもがいた場合は、いつもハンドルか肩か、そのへんを活用するしかなかった。ただ、そんな思いをして買い物に行ったことはないかもしれないです。

—— 買い物に行くのは毎日ですか？スーパーに例えば1週間に1回か2回ですみますか。1週間分をまとめて買ってきて冷蔵庫をいっぱいにして1週間暮らすということは？ ▽ 足りないものだけをちょっと買う程度。

—— 行く場合は車で行っちゃったりする？

▽ 車ですね。

▽ 私は意地でも自転車。昼間車がないので。

—— 免許証をお持ちじゃない方は？免許証はみんな持っていらっしゃる。自転車への不満というのかな、これ、何とかならないのというもの、ポイントか何か、もう少しこうなるといいなという注文。

▽ サドルがよく曲がっちゃうというのか。ロックが硬くてちゃんとできずに運転中にクッとサドルが動いちゃってハンドルを持っていかれちゃったりする場合がある。

—— それは危ないですね。

▽ もうちょっと力をいれてクッとやらないきゃいけないんだろうね。

—— サドルの高さは両足が着くような高さになっているわけでしょう？

▽ 私はそうですけど、違うよね。好みだよ。ぎりぎりだよ。つま先立ちだ

よね。

▽ でも子どもを乗せることを考えて、すごくこぎにくいんですけど、スタート時が。足が着いていないと私はだめで。

▽ 子どもがいなければはずみで乗ることもできるけど、子どもがいるからサドルは足が絶対着くような低さにして。

—— ギアはしょっちゅう使います？

▽ 逆に重くしちゃうとこぎにくいし、軽すぎちゃうと一生懸命こいでも進まないし。段階は何になっていたっけ？

—— 1、2、3だったら2ぐらい？

▽ 私は2だけ、そう。

▽ 私も2ぐらいにしている。

▽ いつもそれで。

—— ギアがついているのを買った意味はあまりないですか。

▽ たまたま勧められて。でも、ちょっと1人で買い物に行くときは楽しめます。

—— ギアを使わないお母さんが多いんですよ。ギアを使うといいと思いますし、また美容と健康の話だけれど、できれば軽いギアにしてたくさんこいだほうがいい。スピードを上げなくていいから、たくさんこいだほうがいい。とにかく太ももを持ち上げるという作業だけでいいんです。

値段のことを聞きたいんですけどね、自転車に子どもを乗せるのに座席やなんかをつけるわけでしょう。やっぱりランプがついてなけりゃ不安だなと思うし、ブレーキもちゃんとある程度いい自転車になるべく選びますよね。子どもを育てるときに使う自転車にいくらだったら払います？ いま払っている金額以上に払えますか。5万払えとか、10万払えとか言われたら。

▽ でも絶対倒れないよと、安全だよっていろいろな機能がついて安全だよと言われても自分がこれからあと何年しか使わないから買わないと思いますけれど、1歳、2歳になって自転車に乗れる年齢になった

ら、5万すると言われたら買うと思います。安全だよと言われたら。

▽ 子どもが大きくなって乗れなくなったときには、こうすれば使えるんだという、そのあとの話があっても5万はどうか。

▽ 1万6,000円ぐらいのを買って、でも後ろに子どもを乗せるのをつけても、それも2万ぐらいして、さらにヘルメットもつけてとやったら軽く5万ぐらい行っちゃった。

▽ 後ろの座席、そんなに高いの、あれ？

▽ 高いの。

—— あれは高いんですよ。普通の自転車よりずっと高い。

▽ でもつかまるところがついていて重いんだよね。

▽ そんなにするのにそのうえ自転車の値段が上がったら、もう私は買わないです。

—— 自転車は壊れます。十分お気をつけください。がたつき始めたら、こういうところが抜けるとか、割れるとかしますもので、整備に行ってくださいね。例えば、一昨年、5万円以下の30台の自転車を町で買ってきて、JIS規格でテストをしたら、合格したのは1割です。27台はアウト。ろくでもない自転車を売っています。日本は自転車の安全基準がない国なんです。輸入物が多いですね。中国から来るのは平均6,500円で来るんです。これを1万2,000円とか2万円で売っているわけですから、これはもう恐ろしいことです。まともな自転車というと台湾の1万5,000円とか、アメリカの10万円ぐらいする高いもので、本来そのくらいするものなんですね。

だから平均価格を比べると、日本がだいたい1万円ぐらいで売っているとすると、ドイツは4万6,000円ぐらいで売る、平均ですよ。オランダは8万円ぐらいで売っています。これは平均ですよ。何が違うかという、日本の1万円ぐらいの自転車とい

うのは耐荷重量、乗せられる重さが65キロで計算されているんです。子どもたちが大きくなってくると全部オーバーするわけです。だから、安全係数を超えているわけです。ヨーロッパ、アメリカも含めてですが、そういう自転車は全部85キロ〜120キロ対応になっているんですよ。自転車の作り方がまるっきり違うということです。だからこういう自転車でも最近、電動アシストだと85キロ対応になっているけれど、ちょっと運転しにくいところがあるかもしれませんね。自転車を安全に乗るようにしたほうがいいと思います。

これはおとしの大阪の茨木市で起きたかわいそうな話です。36歳のお母さんが自転車で娘2人を乗せて横断中に踏み切りの中でバランスを崩しちゃったんですね。そこへ電車が来た。シートベルトをしていたんです。お姉ちゃんは助けられたんだけど、下の女の子は間に合わなくて自転車ごとひかれちゃった。2人の目の前でひかれちゃった。ものすごく大変なことになって、実はこの事件がきっかけでいまの議論が起きているわけです。だから子どもを乗せるということをどういうふうにするか考えないと。子どもを例えば後ろに乗せる。これはどうですか、子どもを後ろに乗せるのと前に乗せるのは。小さな子どもを後ろに乗っけるということに抵抗はないですか。

▽ 後ろで寝ちゃうときとか、すごく怖くて、ガクン、ガクンやっていて、ほかの子を見たときにも振り返ってこうなっていたので、それはちょっとやっぱり後ろだと怖いなどは思いましたけれど。

▽ ちょっと前のテレビで国内のメーカーが安全な自転車を開発しているといったニュースがあって、後ろに乗せるようなかたちで開発している写真が載っていたんですよ。私はどうせ後ろに2人乗せるんだったら、前にいたほうが親が見やすいから、

なんで前にしないんだろうと思ったんですよ。欧米ではみんなほとんど前じゃないですか。

—— 彼らは後ろに乗せることはしません。

▽ せっかく安全につくるんだったらなんで後ろにつくるの、なんで前にしないの。日本の土地の道路事情とか、そういうのかななんて思ったりしたんですけれど。

—— それはお母さんたちの意見が伝わっていないからですよ。お母さんたちが後ろに乗せるなら買わないぞと、前に乗せるのじゃなきゃ買わないぞと言えば変わるんですよ。

▽ どう思う？ 前のほうがいいと思わない？ どうせ2人乗せるんだったら。

▽ 会話がしやすい。

▽ そう、そう、会話もできるしね、後ろを振り向いてもお母さんを見るから別にいいし、ちょっと危ないことをしていてもやめなさいと注意ができるのに、なんで後ろなのかなと思うんですよ。

▽ 後ろは危ないですよ。不安になるときありますね。しーんとしていると、あれ、いるのかなと思って。

▽ 自分も後ろを見たいけど危ないしね。

▽ ね、危ないしね。

▽ 逆に前にして何か不都合なことがあるんですかね、例えばドライバーから見たら。

—— 警察では横断歩道で最初にぶつかるのが子どもだと言うんです。

ちょっと値段の話に戻りたいと思います。ニホラは20万円ぐらいする。日本でうまくつくれば10万以下でできると思うし、補助金も出るだろうから、たぶんあれに電動アシストをつけて10万円くらいだと開発できるかなと思っているんだけど、でも乗るところがなきゃしょうがないですよ。乗れるところ。それから幼稚園に行っても、

スーパーに行っても止められないというのは困る。

ただお母さんたちがちょっと待って、少子化時代とかいって何やってんだという声を上げればスーパーなんかすぐひっくり返りますから。お母さんたちを敵に回したら生きていけない。冗談じゃない、何とかしろと。いちばん入り口のいいところに置き場所をとる。だって僕は8年前からこの運動をしていていろいろなスーパーにずっとかけ合って、ようやく最近スーパーの入り口の近くに駐輪場ができるようになりましたよね。当たり前だろうと僕は思ったんですよ。昔は車の奥のすごい遠いところに駐輪場があった記憶はありませんか。お客のことを考えたら、自転車で来る人たちがいちばん大切なんだからって、僕は全部統計も取ったんですよ。おもしろい。1週間にいっぺんお買い物に行く皆さん方よりも、毎日自転車でお買い物に行く人のほうがトータルだとたくさん買うんですよ。やっぱりそういうものなんですね。だから毎日来るお客のためにやれと言ったら、1回に1万円も2万円も買ってくれるお客が大事だから、車に運ぶのも大変だからと言っていたのが、スーパーが数字を見た途端に、あっ、これはいかんということで自転車のほうを優遇するようになった。

そういう運動をしなきゃいけないと思うんだけど。同じことですよ。ああいうものとか、安全に子どもを乗せられるようなこと、これは停められるようにしてほしいという要望をとにかくスーパーに対して言えば変わりますよ。声を出さないというのが美德になっちゃっているからいけないと思う。文句を言うべきだと思う。だって主役はお母さんたちなんだから。その場合に値段のほうの問題なんだけど、ああいう自転車、さっきのは後ろが三輪になっている四輪車みたいなやつは後ろに子どもを

2人乗つけるやつですが、6万円ぐらいと言っていました。ヨーロッパ的なやつはやっぱり10万円ぐらいかかると思うんですね。買いますか。

▽ リースじゃないと、期間限定。

▽ 子どもが大きくなったら使わないものなので。

▽ 捨てるのもやっぱりね、大変な問題ですから。

▽ いろいろなところを変えていかないと、ニホラのようなタイプをみんなが定着させるのは日本じゃ難しい。

—— と思っているけれども、あつという間にそういう時代が来ますよ。車がなくなるから。車がなくなると、そこが空くんですよ、スペースが。あれをだから止められるようなコインパーキングとかそういうものがどんどん出てくるはずなんですよ。そのころには子育てが終わっていますからね。次のお母さんのためにやっぱりそういう文句を言ったほうがいいと思うし、じゃあ、あれがもしリースだったらいくらぐらいなら借りられます？

▽ 月1,500円とか、2,000円とか。

—— そういうふうに考えると、2,000円だとすると年間2万4,000円。

▽ けっこうになる。

▽ けっこういくね。

▽ 8年使えると思って。

▽ 8年ね。

▽ でも1,500円、2,000円出しても惜しくはないという感じですよ。だってガソリン代の代わりになると思えば。

▽ 1,000円台だったら絶対だよ。

▽ すごい広まる。

▽ 4月から子どもを2人乗せちゃいけないって。

—— 子どもを2人乗せちゃいけないっていうのはもう何十年も前から決まっています。法律的に言うと16歳以上の大人が幼

児用座席に子どもを1人だけ乗せることができる。基本的には子どもは1人だけちゃんとした座席に乗せることができるというのが正しいんだけど、そんなことは言ってもらえませんね。1人置いていけないものね。

▽ 2人乗せちゃいけないわけで、罰金を取られたり、ヘルメットも義務化。そんなことを決める人はちゃんとした電車で通勤して、バスで通勤して、足があるからいいけれど私たちはないから、あなたたちも電車がなくなりました、バスがなくなりましたって、じゃあ、どうするのって。みんな私たちのことを考えていないなど。

—— だから政府も一部のところは考え始めたわけだから、皆さんがそこで文句を言わないと、僕はそれをまとめて政府に言うわけだから文句を言うてください。いま文句を言わないと文句を言うときがないですよ。

▽ 突然、いままで許されてきたことが突然だめと言われたら、本当に困るので、じゃあ、代わりのものを与えてほしいというのが本当の気持ちですね。代用品をね。これはだめだからこっちにしてくださいというものをもらわないと、その生活が突然できなくなったら、本当に困るので。

—— いままで許されてきたんじゃないですよ、いままで無関心だったのね。事故がいっぱい増えてきてこれはいかんと。法律を調べてみたらこれは違反じゃないか。取り締まるかと言って警察が言い始めたのでおかしいことになった。

▽ おかしいですね。それは根本がおかしい。

—— やっぱお母さんたちの意見ってすごく強くてね、金沢で自転車レーンをつくったわけですよ。しかもバスレーンの内側につくったわけです。そこは歩道があって、歩道を小学生がランドセルを背負って

朝通うときに中学生と高校生のお兄ちゃんたちが自転車でその子どもたちを蹴散らして走るという、すごいことになっていたわけ。それでお母さんたちが立ち上がって署名運動も始めて車道側にレーンをつくる。まずバスレーンを確保したわけね。JRバスと地元バスが四路線ぐらいあって、バスの運転手さんたちを徹底的に教育した。それでバスの運転手さんたちは高校生、中学生の子どもたちがバスレーンのところに自転車レーンがあるけれど、そこを走っていくとしょうがないからあとからついていく。それはもうバスの運転手だけが気をつければできちゃうことですよ。小学校の子どもたちは歩道を堂々とゆっくり歩けるようになった。お母さんたちの勝利。これは警察が法定外の道なので認められないと頑張ったんだけど、金沢東署の署長さんのところにお母さんたちが行って、子どもの命が大事なのか、法律が大事なのかといったら、ごめんなさいと言ってできるようになっちゃった。やっぱりやればいい。

▽ 3人乗りの自転車が開発されたら、お母さんにも免許証じゃないけど、許可証をとるために、ちゃんと何時間か教育を受けなければいいんじゃないですかね。

—— リースをするときに、ちゃんと教育を受けて安全な運転ができるようにするということね。

▽ 警察に1時間、2時間話を聞きに行くとか。

—— それだったら、月3,000円のところを1,000円にしようとなるといいね。

▽ そういうのがあってもおかしくないですよ。

—— 教育をね、なるほどね。子どもを守るためだものね。

▽ そうですね。それは努力を惜しまない。リースするのは国土交通省とか、そういうのが一括してできないんですかね。

登録して、要は警察に借りに行く。産まれました、子どもがいるので、その際に警察が、車の運転と一緒にですね、講習を受けたら免許証が更新できるのと同じように、リースの自転車も国が貸し出す。

▽ そうなると、みんな、意識が高まる。国がそれを買う、それをリースをする、メンテナンスもする。

▽ 民間に任せるとばらつきが出るので、国がまとめて面倒見るのは？

—— 少子化対策大臣もいることだし。大した予算じゃないのにね。

ドイツでは子どもの心理学をやっている人たちが論文を書いています、公園デビューで公園で遊んでいる子どもたちには社会性が欠けるということがわかってきたというのです。半面、道で遊んでいる子どもたちには社会性が身につくと言っている。不思議なんだけど。それで、ドイツの文部省にあたるところが率先して居住地域に車を入れるなど、道で子どもを遊ばせようというキャンペーンを始めた。「チャイルド・ストリート・キャンペーン」というのだけれど、もう4年目。そういうことが始まっているわけですよ。居住地域に住んでいる人たち以外の車を一切入れないということもやっぱりやったほうがいいですよ。当たり前のことで、抜け道にされる必要はないわけでしょう。

▽ でも、幼稚園には車で行きたいという、車の駐車場がほしいとか、そういう意見のほうが多いんですけど。

—— だから、その場合には1本だけ車が行ける道があればいいんですよ。1本だけ抜けられる道があればいいわけです。そこはたいていの場合、必ず時速30km制限、30km以下ですよ。ゾーン30、ゾーンサーティと言って、いまロンドンもパリもベルリンも中心市街地は、地方都市も真ん中へん、居住地域、商店街は全部30km制限です。向

こうは徹底していて、30kmを超えたとお巡りさんは来ないんだけど、ずっとカメラで撮っているんだよね。一発でナンバープレートから持ち主に、突然はがきが来るという。払わないで置いておくと車検のときにまとめて取られる。それに使っているのは日本製のカメラだから余計に頭に来るんだよね。なんで日本でそういうことをやらないのかな。やっぱり車があるのが当たり前、商店に行くのも車があったほうがいいということですか。でも車で行くんだったら、今はもう20kmぐらいでとろとろ行かないといけませんよと。自転車だったら30kmで走れるみところがあるわけです。考え方を変えるといいかもしれないし。海老名市にそういう要望を出すべきだよ。話を聞いてくれる人はいませんか。

▽ 市議会議員さんとか。

▽ でしょうが、会ったこともないですよ。

▽ 市議会報とか送られてきますけれど、会ったことがない。

—— そういうところに投書するとかね。やりようはあると思うんだよ。特に自転車の関係はようやく話題になってきて、国会議員も自転車の問題をやるというところから来る。市議会議員なんかもっと敏感だと思うけれど。自転車のことをちゃんとまとめに考えないやつは落選させるぞという運動を起こすと、みんな来ると思うから。やったほうがいいですよ。

■小平市における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

① 子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

お母さんヒアリング・小平市

平成20年6月2日（月）10時30分～12時30分

—— 8人いらっしゃって、6人が「ふらっかへず」。あとのお二人はどんな自転車？

▽ 普通の自転車。ハンドルの手前に座席をつける。

—— みんなさんオートロックとかハンドルロックつきのもの？

▽ 「ふらっかへず」にそれがついている。

—— ヘルメットはいかがですか。

▽ いま、上の子2人が幼稚園で、2人を乗せることはそんなに毎日のことではないので。ヘルメットはもっていない。

▽ 持っています。でも 子どもが2人いますけど1個しか持っていない。

—— 何か理由があって買ったのですか。

▽ みんな被っているから。

▽ 持っています。子ども乗せ用の自転車を買ったときに一緒にヘルメットも買って被せていましたけど、もう幼稚園に通うようになると幼稚園の送り迎えがメインで、幼稚園の帽子を被ってしまうので、最近はほとんど……。

▽ 被せないと乗らせないというぐらい、絶対に被せます。

—— 子ども、嫌がりませんか？

▽ すごく嫌がりました。けどもう今は慣れてしまってます。

▽ うちは子ども3人いるんですけどヘルメットは一つしかなくて、本人が被りた

いと被っているんですけど、だいたい被らせてない。自転車で倒れた話を聞くと、「被らない」と思うんですけど。

▽ 最初から被らせています。ただ、幼稚園の送り迎えのときは上の子は帽子を被ってしまうのでヘルメットなしで、下の子だけ被っています。あとどこか、幼稚園ではないところに自転車で行くときは必ずヘルメットを被って行っています。

▽ 危ないということを聞いて買ったんですけど、送り迎えは帽子を被っているの。行く道によって被せようとか、ちょっと遠くに行くときは被せようとか思っているのですけど、定着はしていなく。被せないといけないなと思いが……。

▽ あまり危険を感じないので持っていない。でも、行こうというとき子どもが立って暴れたんで、転びました。やはり、危ないのは危ないと思いますが。

—— どういうときに危ないと思いますか。いちばん危険を感じる時というのは。

▽ 段差。段差を斜めにこう行くとき、上り方を考えないと、ハンドルをとられます。

—— 転んだ経験はありますか。

▽ 家で乗せるときに子ども2人を乗せたままこけちゃいました。上の子を先に乗せておいて下の子を乗せようとして、下の子の足が自転車を押してしまって、二人とも、ぼんと向こうに行きました。大事はなかったんですけど、怖いですね。

▽ このへんは自転車がものすごく多い地域なのですが、そのわりに歩道がものすごく狭いので、歩道で、自転車と自転車がすれ違えないんです。だから、前から子乗せが来たら端によけたり、片方が車道に下りてくれると助かるんですけど。

▽ 車よりも自転車同士とのすれ違い、例えば高校生ぐらいの子にぼんと走られたりすると怖い。

—— 止めるときはどうでしょうか。

▽ 2人乗せていると止められないので、まず後ろの大きい子を降ろして止めて、下を降ろす。

—— つまりスタンドは乗せたままでは立たないですか。

▽ すごく重くてできない。

▽ 「ふらっか〜ず」自体が重たいの。

▽ 上の子は乗り降りができるので、「降りて」といって自分で降りてもらって。

—— 「ふらっか〜ず」は後ろが軽くなればスタンドを立てると、オートロックですよね、そのほうがいいですか。

▽ 楽です。1人目の子どものときには全然わからなくて、安さだけを追求して買った普通の自転車。古くなったから、子乗せ機能のオートロックつきのものに最近、買い換えたんです。オートロックがすごく便利ですし、ハンドルロックもすばらしい機能で、最初からこれにすればよかったと。

—— 乗り出すときと走っているときと止めるときだったら、いちばん危ないのはどこですか。

▽ 走り出すとき。それと止まるとき。

▽ 乗り出すときのほうが怖い。

▽ ぎりぎりの狭いところで走り出すときは本当に万が一というか、もし間違えば転倒の可能性もある。

▽ 上の子を後ろに乗せているときは、やはり走り出すときがハンドルを取られて怖いです。前に乗せるよりも後ろに乗せたときのほうが、ハンドルがこんなにもぶれるのかと思って、何度もひやとしたことがあります。前だけに乗せているときはそんなに、自転車が怖いとは思わなかったですけど、後ろに乗せるようになってから「ああ、全然違うんだな」と思いました。

▽ 私は後ろだけのほうが乗りやすい。「ふらっか〜ず」じゃないからかもしれない。

▽ 「ふらっか〜ず」は、後ろだけだともう前が上がっちゃうの。

▽ だからどこか変なの。前と後ろに乗せているほうが安定感がある。

▽ そもそも後ろに乗せるという設計ではないと思うんですよね。

▽ 私も後ろしか乗せたことがなかったので後ろのほうがよかったんですけど、前にこの子に乗せるようになってからはどっちも同じぐらい。

—— ハンドルの手前側に 子どもを乗せると、運転しにくいんですか。

▽ 私、それで「ふらっか〜ず」に買い換えたのです。子どもが落した物を拾ったかったときに、自分が降りられなかった。万が一のときに降りられなかったら困ると思って、それで「ふらっか〜ず」に買い換えました。

—— 前に子どもを乗せた場合、前が見にくくなりませんか。

▽ 5歳の子が細いので前に乗れるんですが、そうすると頭が重って、まったく前が見えない。5歳はもう無理ですね。

▽ 「ふらっか〜ず」はちょっと低いから、前が見えなく感じたことはないですね。

—— 後ろに子どもを乗せていて、何か不安になったり危険だったりということはありませんか。

▽ 子どもが電信柱にぶつかって、すごい音がした(笑)。寝てはいなかったのですが、遊んでいて。10分ぐらい泣いて、そのあと病院行こうかと思っていたんですけど全然平気で元気に。「後ろで動くのやめなさい。また打つよ」と言ったらあまり動かなくなった。ヘルメットは被っていませんでした。

▽ ヘルメットは遠くに行くときは被せるようにしているんですけど。面倒くさくてなかなか。

▽ 荷物になるのがね。それでなくても

荷物が多いのに。置いていっちゃう。

—— ヘルメットを入れて。

▽ でも上の子はほとんど、幼稚園の送り迎え以外はもう自分の自転車に乗りたい。後ろには乗りたがらないので、だから必然的に。

▽ 「ふらっか〜ず」は荷物が載らないよね。

—— 子どもを前、後ろに乗せたら、荷物載らないよね。

▽ 本人に持たせる。

▽ あと、ハンドルにかけられるものはハンドルに。

▽ それも怖いよね。

▽ がんばって自転車で走っていたときに、年配のおじさんに、「子ども2人も連れてふらふらして、危ないな」と言われたことがあって。

▽ 地域センターとか児童館に駐車場がないんですね。3人乗りがいけないというニュースが出たとき、駐車場もないのに、来るなって言われているみたいですごく嫌でした。

—— 法律の話をすると、2人乗り、3人乗りはもともとだめなんですよ。

▽ 知らなかったです。言われだして、それで「だめになったんだ」と。

—— これまでお母さんの意見を聞くことはなかったわけです。後ろに乗せた子どもは心配じゃないですか？

▽ 心配は心配。

▽ 5歳はそうでもないけれどね。

▽ 大きくなっていると予期せぬ動きに、こっちがハンドルをとられるということはありますけれど、言えばわかるから。

▽ 新聞で前乗せの新自転車見たんですけど、駐輪場に止めづらそう。

—— レンタルだったら借りますか。

▽ 仮に月に1,000円だったら、3年ぐらい使うと3万円以上、結構かかる。市が

無料で貸してくれるんだったらいいけれど。

▽ 提供してもらわないと。

—— 子どもの安全のためならいくらにしますか。

▽ 2,000円。

▽ せいぜい1,000円。

▽ 私は借りないと思う。

—— 後ろ2人乗せは？

▽ 借りるか借りないかを言われるのだったら、私も借りないと思う。

▽ 前のほうが安心して乗れるような気がする。

▽ どうしてもの時期だけかな。借りるとして。

▽ でも乗ってみたいのは乗ってみたいね。

—— これはデンマークのニホラ、どうですか。

▽ すごいね。

▽ これは快適そうだね。

▽ こういうのが本当に道路を謳歌する時代が、いつくるんだろう。

▽ すごい、雨風しのげる。

—— 雨が降ると、お母さんたちはびしょ濡れだけど子どもたちは平気。

▽ 子どもが濡れなかったらいいよね。

▽ 本当にヨーロッパとかは自転車が全然大丈夫なんだよね。

▽ そうなんだよね。自転車がまたすごいもんね。

▽ これだったら 子どもも喜ぶ感じ。

—— これだったら借りますか。

▽ これなら借りてもいいかな。

▽ かわいいから。月1,000円ぐらいで。

▽ 走るところがない。

▽ これだったら車道、行けそう。

—— スーパーの駐輪場に、自転車は7台から10台止められるのだけれども、これだと3〜4台しか止まれない。それでも、スーパーはたぶん文句言わないでしょう。

お母さんたちに文句言ったらそれこそ、商売上がったから。

〇〇 あそこのスーパーで、そうそうって。

—— ブレーキの話を聞きたいのですが、ブレーキのきき具合というのは何か不満はありませんか。

▽ あまり気になったことはない。

▽ 急に横から来られたりしたときのブレーキのききは、悪いなとは思いますが。

—— 日本の自転車は 65 キロ対応にできています。

▽ 子ども 2 人乗せたらもう無理なんですよね。

—— だからもともと重さがだめですね。

▽ タイヤがもうだめで、私、自転車屋さんに言われたんです、「何キロが限度か知ってる？」と。65 キロだって。

▽ 私は自転車屋さんに、70 キロまでといわれた。

—— 買ってから何年目くらいで自転車屋さんに整備に持っていくますか。

▽ 後ろの座席をつけたときに見てもらったので。2 年目。

▽ 買ってもう 4 年ぐらいいすけれど、整備には持っていったことないです。パンクは主人が直しました。

—— すばらしい。整備はされたことありますか。

▽ 買ってまだ 1 ヶ月ぐらいいので。

—— 1 ヶ月目の点検には行ってないですか。

▽ そんな点検、あるんですか。

—— 自転車はどんなものでも、買ったから、1 ヶ月たったら必ず持って行って締めてもらってください。

▽ 壊れたときに行って、でも「もうタイヤも替えたら」と言われて替えたりとか。

▽ 雨ざらしだから、後ろのタイヤが破れてないのにすぐ空気が抜けてしまう。も

う寿命だから替えたほうがいいよと言われたときにブレーキとか全部直してもらったんですけど、何かトラブルがない限りは点検には行かないですね。

▽ 私はパンクしたときに行っただけで、それ以外には行ったことないです。タイヤは使わないとよくないと教えてもらったのですけれど、なにも見てもらっていません。

—— してないんですか。それはだって、まあいいや。整備に行っていないですか。

▽ 整備にわざわざは行かないですけれど、去年、タイヤが減ったのでタイヤを替えたときに一応、全部見てもらいました。

▽ 買ってまだ 1 年たっていないのにオートがかからなくなったので、つい最近、行ったんですけど、そこしか見てくれなかったもので、今の話を聞きながら、全部見てもらえばよかったと思いました。

—— インターネットで自転車を買った方は、防犯登録はどうしましたか。

▽ 何か防犯登録みたいなのは貼ってありましたが、

—— 警察に届けましたか。届けないと防犯登録されてません。説明書に書いてあると思うんですけど。

▽ そこまで読まないですね。

—— さっきお見せしたようなヨーロッパ式の三輪車がもっと日本でうまくできるようになった場合、借りますか。

▽ 借りたいと思います。1,000 円ぐらいいで。

▽ 1,000 円から 2,000 円の間ぐらいい。1 年間で計算すると 2 万 4,000 円だから。

▽ 借りるのは借りると思います。でもやはり 1,000 円ぐらいい。

▽ 借りてもいいと思います。でも、2,000 円だとちょっと考えちゃいます。

▽ 家に止めるところがない。自転車が通るのがいっぱいいっぱいなので、玄関まで行き着けなくて、駐輪場を別に借りなけ

れば。

▽ 1,000 円でそれが普及されたとしても、周りの意識はそんな急には変わらないじゃないですか。あんなので走っていたら、もっとまわりの人に邪魔扱いされるんじゃないかという気持ちです。

—— 雨のときは傘をさしたり、フードついたりしますか。

▽ 傘をさして乗ります。

▽ 雨だと車になっちゃうね。

▽ 雨の中、自転車で行く人はいない。

▽ 最近、車に乗り出したんですよ。1 人目は合羽買って自転車でしたが、もうびちょびちょでした。

▽ 大阪ではすごく普及している自転車に取り付ける傘、こっちはあまり普及していないよね。

▽ 傘幅がこわくない？

▽ 傘さしては運転できない。幼稚園まで、車にという話にもならなくて、すごい大回り歩いていく。

▽ 子どもさえ濡れなければいいのと思うから、さっきのああいう、カバーみたいなのがしゃっと立ったらいい。

▽ 子どもが濡れなければ、自分は合羽着て。

▽ 合羽を着せても子どもはどうせ濡れちゃうから、さっきのああいうカバーみたいな開発してくれたら。

▽ コミュニティバスとかをもう少し増やしてほしいね。

▽ 保護者会とかになったら、幼稚園の前に自転車すごいですよ。

▽ うちは近いので歩いて行ける距離なんですけれど、歩くと子どもだからすごい寄り道をして時間がかかるので自転車で。

▽ 自転車だと3分ぐらいで着いちゃうんですけれど、歩きだともう果てしなく時間がかかるから。

▽ 自転車ってすごく便利。子どもを自

転車に乗せてしまえば動かないからすごく楽だね。

▽ 時間を節約できますよね。

▽ 二酸化炭素をあまり出してはいけないと思っているから、ガソリンも高いし、自転車で行けたら自転車で行きたい気持ちがあります。

▽ 何歳児健診は一、車では来ないでくださいと書いていてあるけれど、風がびゅうびゅう吹いている寒い中、自転車であっている人なんかさすがにいませんでした。

—— お母さんが被るヘルメットはどう思いますか。

▽ 私、持っていない。

▽ 主人が持っているんです。私にも買うようにいうんですけど、ちょっと恥ずかしい。

▽ 外国人のお父さんは被っているよね。

▽ 髪型が崩れちゃうから嫌だとか。見た目がちょっと。

▽ 面倒くさいもんね。やっぱりね。

▽ でもみんなが被るようになれば、違和感もなくなるのかなとか。

▽ でも何か、抵抗あるよね、子どもには被りなさいとか言ってね。

▽ 言われるよね。「何でママ、被らないの」って言われるよね。

▽ 決まりになったら。

▽ でも自分は運転しているから、それこそぶつかりそうになったときに自分を守れるんだけど、子どもは乗せられているだけだからばんと飛んでいっちゃうかもしれないし、自分はとりあえず被ってなくてもまあ何とかかなるかな。

▽ 被ってなかったら罰金とかにならない限り自分は被らないと思う。

▽ 本当に 子どもが2人、3人いると、被る作業自体がもう本当にわずらわしい。

▽ 乗せてからだとは自転車から手が離れてしまうから、子どもは被せてから乗せる

わけだよね。そうだね。

▽ わかっているんだけど、なかなか習慣にならず。ヘルメットが3人で1個というのも問題。

▽ うちのヘルメットはサンバイザーがついているんだけど、風ですごく飛ぶの。

▽ 風ですごくあおられる。あまり意味のない機能なので、サンバイザーつけなくていいから、100円でも安くしてほしい。

▽ ヘルメット、高いよね。

▽ 「ふらっか〜ず」じゃない子乗せ自転車を買って、前と後ろの座席を一気に買ったんです。そのとき一応、これ道路法違反ですけどいいですかぐらいのことを言われて。

—— さっき見たスライドの中で、いちばん乗ってみたいのはどれですか。

▽ テントみたいなやつ。

▽ 外国の、3輪のベビーカーみたいな感じね。わりとスタイリッシュな感じだったよね。

▽ 設計のおじちゃんに、私たちの気持ちかわかるわけがないと思いますよね。

▽ 私たちも、いま乗っているから言えるんであって、これが過ぎてしまえばもうたぶん忘れてしまうし、不便さもたぶん感じないんだろうから。

▽ テレビのニュースとかでアナウンサーが3人分のおもりを前と後ろに乗せて「危ないです」と言っていたけれど、おもりと子どもは全然違うから、実験をするときは、おもりじゃなくて人を乗せてやってもらいたい。

■大阪市における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた
調査検討委員会

①子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニ ーズ調査

お母さんヒアリング・大阪市

平成20年6月6日（金）10時～12時

—— 今、自転車でお子さんを毎日のように乗せておられる方っていますか。全員ですか。大変だ。3人の方、いらっしゃるんですか。どうします？

▽ 抱っこ紐でおんぶして、前・後ろに乗せて、当時は。

—— 前・後ろ、4人乗り。

▽ 立たせてましたよ、その間に。

▽ 危ないねえ。

▽ 危ないけど、置いていかれへんしなあ。

—— 「ふらっかへず」の場合はここの真ん中に子どもを乗せるんですが、後ろに乗せるものをつけると、荷物はどうしてるんですか。

▽ 子どもに持たせたり（笑）。

—— どういうところで自転車を買いました？

▽ ホームセンターで普通のママチャリを買って。一緒につけたんですけど。

自分でつけました。

▽ 自転車屋さんで買いました。

—— で、その前カゴを取り替えたのは、自転車屋さんに取り替えてもらったんですか、それとも自分で。

▽ 自転車屋さん。「できるよ」って言われたんです。

—— あ、そうですか。どちらでお買いになりました？

▽ 私も自転車屋さんで。

▽ 自転車屋さんで子ども乗せ仕様でない自転車を買って、どんどん子どもが増えてく

るから（笑）仕方なく。

—— 足していったんですね。

▽ 自転車屋さんにとって、斜め停めをまっすぐに停められるように変えてもらって、荷台もつけてもらって。

—— まずスタンドを変えた。そうですね。

▽ はい、荷台もスタンドも全部自転車屋さんで、徐々に変えていってもらってます。

—— ああ、そうですか。何年使ってますか。

▽ 10年ぐらい。

—— ああ、すごいですねえ。ちなみにこの自転車屋さんか、覚えてますか。

▽ かわいいだけで買ってしまって、子どもがだんだん増えてきたからもう。今はかわいくはないですよ、斜め停めがまっすぐになって荷台がついて。

▽ 私も自転車屋さんで。

—— お子さんを乗せて走っていて、何とかならんかなと思うことはありますか？ 何が危ないとお感じになりますか。

▽ 雨の日。

▽ 雨の日ですね、そりゃあ（笑）。

▽ うん、雨だ。

—— 「さすべえ」は？

▽ つけてるけど、子どもには雨がかかるみたい。

▽ つけてない。

—— 「さすべえ」をつけてる方は？ 3人。あれもすごく危ないんですよ。

▽ あれは前に子ども用を引っ掛けてたら、つけられないって言われたんで、つけてないんです。

▽ はい、私も言われました。

▽ でも、横からつけるのがあったので。

▽ つけてくれる自転車屋さん、それは無理っていう自転車屋さんがあるみたいで。

▽ でも斜めにここに付けるから、傘も斜めになって。

▽ うん、あんまり意味がない。

▽ 雨がかかっちゃう、やっぱり。で、風が強い日はすごくハンドルをとられるんで、結局ささない。ささないんですよ。一応つけてるんですけど。だからもう子どもはカップを着せて。

—— もう風がちょっとでもあったり、こういうマンションなんかの脇はビル風があって。

▽ 怖いです、はい。

—— 本当に危ないですよ。

▽ だからほとんど最近使わないですね、怖くて。

—— ああ。傘は法律に二つ違反するんです。さすべえも違反してるんです、実は。

▽ へえ。

▽ 大阪だけ、あんなんつけてるの。

—— 一応自転車は幅が 60 センチっていう幅が決まってるんです。で、傘は必ず 90 センチあるもんですから、まずそれでアウト。もう一つは自転車も車両なので、法律によると車両には突起物がついていてはいけません。だから例えば自転車のブレーキのレバーなんか先がちょっと丸くなったり、あまり尖ってないようにできてますが、傘は見事な突起物ですから、二つの面で違反です。取り締まられることはないけど、取り締まると……高いですね、罰金 5 万円以下です。

▽ えっ、ふーん。

—— ああ、取り締まりませんから大丈夫ですよ。そんなこと言ったら前・後ろに乗せるのも全部 3 か月以下の懲役だったりするけど、やってられない。すると雨の日、傘を……傘をささない方はカップか何か着るんですか。

▽ 濡れます。小雨なら自分は濡れます。子どもはカップとか傘。

▽ うちは子どもに傘を持ってもらってます、前の子に。

—— それも危ない。

▽ (笑) そうそう。

—— まあしょうがないと言えましょうがないんだけど。雨の日、ほかに何か、こう乗せて。

▽ 重たい荷物を。

—— 重たい荷物ね。荷物の問題は確かに非常に難しいですね。例えばこぎだすときとか停まるときに相当不安定になると思うんですけど。

▽ すごく停まりたくない……。バランス崩すから停まりたくないのに。

▽ そう、信号渡るとき。

▽ で、信号は出てきてるわ、自転車は停まってるわ、なんか歩道は狭いわ、停まりたくないーって思うんやけど。停まりたくないから、自転車の道が欲しいって思う。

▽ うーん、それは思う、歩道が狭い。

▽ で、車道を走るのも、やっぱり子どもが車にあたったりするのが怖いから。

▽ 自分も怖い。

▽ そう、ギリギリ走ってるんで。

▽ うん、怖い。子どもの足があたって怖い。車道も怖いし、歩道も怖いし。

—— いや、確かに日本は車のドライバーを甘やかしすぎでいますね。世界中の先進国で日本だけですよ、子どもが乗ってる自転車とかベビーカーの近くを平気で通る車がいるでしょう。あれはほかの国だとならないですよ、即座に逮捕されるから。

一同 へええ。

▽ 私は運転もするんですけど、自分が子どもを持って自転車をこぎ始めて大変なことがわかって、停まるように。すべてのことで停まるし、待つてあげるようになったけど、子どもを持つまではわからないですね、前後に乗せた怖さが。

—— そうですよ、お父さんが一番わかんないしね。やっぱり運転するときも、自転車だとか子どもに本当に気をつけるようになりますか。

▽ はい。というか、こいでる人がかわいそうやからね。自分もしんどいから、停まりたくない気持ちもわかるし、かわいそうやなと思って。

—— 車にじゃまされたり意地悪されたことはありますか。あまり意識したことはないですか。

▽ 意地悪はないけど、急にビューッと出てきたりしたら、もうパニック。

▽ それは意地悪（笑）。

▽ 意地悪？ なんか停まるときにウーッとハンドルとられる。

▽ あと歩道に半分だけまたいで停めてる車はすごくじゃま。

▽ 多いですね。

▽ 多い。

▽ 駐車違反だね。

—— たいてい大きいお子さんが後ろですよ。

▽ 前は3歳ぐらいまでやね。

▽ 「ふらっか〜ず」でも3歳ぐらいまでかな。

▽ もう6歳になる子が前と後ろに乗ってる。

—— ええッ。

▽ うちも（笑）、うちはちっちゃいですけど（笑）。

▽ 双子やから一組になってる。

▽ あ、双子なんや。じゃそう。

▽ 20kg 近いのが2人、後ろと前に。

▽ すごいー。

▽ いやー（笑）。

▽ 幸せ。

—— それは初めて聞いた。前が見えないでしょう。

▽ でも、「ふらっか〜ず」だと何とか見えるんです。

▽ あ、そう、見えるんです。

—— ああ、低いから。

▽ うちの3歳でももう見えないです。「ち

よっと頭下げて、頭下げて」とか言っている（笑）。

▽ それはよく言ってるわ。

▽ そうそう。

—— 子どもはお母さんが大変なのをわかっているから、ね、荷物持ったり、なんか健気だよ。そうか。で、双子さんってお2人とも双子さん？

▽ そうです。うちはお兄ちゃんがいるので、後ろに2人乗せてた時期がありました、前にも（笑）。

—— 例えば交差点があって、歩道から一旦下りてまた歩道に上がるでしょ。あの段差なんかは相当危ないような気がしますけれども、転んだことはないですか。

▽ ああ、うちはあります。車が急に曲がってきて、そのときもう臨月まで乗ってたんで（笑）、すごくバランスを崩して、子どものベルトも普段はしてないので、2人とも落ちてましたね。

▽ わあ。

▽ 1回倒れかけたらもう終わりやね（笑）。「ああ、倒れよう」ってなるね。

▽ そこでバランスを崩しちゃうと持ちこたえれないんですよ、重たくて。で、ゆっくり「ごめん、倒すよ」みたいな感じでもう。

▽ そうそうそう（笑）。

▽ そう、子どもが上手に下りて、「落ちるよ」（笑）。

▽ 大きくなっていけるんやから。

▽ 小さいときは前でベルトをしてたりするんで、急に子どもも出られないので、「倒すからね」みたいな感じでもう倒しちゃう。今はもう重たくてやっぱり持ちこたえれない。

—— そりゃそうでしょう。あれは大の大人、男だって無理だもんね。自転車に向こうへ行っちゃったら完全に駄目ですね、停められないですね。

ちょっと自転車の話にまた戻るんですが、ランプはどうしてますか。

▽ つけてます。

▽ つけたことない。

▽ つけたことない (笑)。

▽ つけたことない、重くなるから。もうこれ以上重くなるのはいや。

▽ そうそう。

—— じゃあ夜は出歩かない？ 夜出けなきやいけないときは。

▽ いや、夜だけは (笑)

—— そうね。都会は明るいですよ。それにしても危ないは危ないね。

—— 子どもにヘルメットは？ つけている方はいらっしゃいますか。

▽ 6月1日から着けないといけないと先週、聞いた。

▽ なんやそれ。

▽ 聞いただけ、聞いてとりあえず。

—— 6月1日から、13歳未満の子どもを自転車に乗せたり、(13歳未満の子どもが)自転車に乗ったりする場合には、ヘルメットを被せる義務が親にあるということなんです。罰則はありません。NHKの受信料と同じで払わなくても罰せられないけれど、一応法律ではヘルメットを被せる義務が親にあるということです。子どもに被る義務はないですけどね。そういう法律ができてしばらく、来年ぐらいからいろいろな自治体がヘルメットを配り始めます。東京の杉並区はもう3年前に2歳の子ども全員に無料で配っています。

▽ あ、そう。いいなあ (笑)。

—— やっぱヘルメットを被った子どもが乗っている自転車を見かけると、車は気をつけますよね。

▽ ああ。

—— 本当は逆なんですよ。車に乗っている方はおわかりだと思うけど、ヘルメットを被ってない自転車のほうが危険なわけですよ。ところがヘルメットを被っている子どもを見ると、「危ない」ということに初めて気がついて、車はすごく遠慮してくれます。どう

もそういう効果がありそうなので、ヘルメットは比較的いいかなと思いますね。

▽ でもじゃまだ、あれ。

—— ヘルメットをぶら下げる鍵なんかも全部売ってはいらんだけど、最初から買わないとなかなか、子どもの頭ってすぐ大きくなるからね。で、2人ずつペアで買っていくと大変だろうしね。そのヘルメットを被っているのはいいんだけど、ヘルメットは被ってない。ヘルメットを被ってる子どもを見たことがあります？

▽ あります、あります。

▽ ありません。

▽ 最近多い。

—— 多くなりました、そうでしょうね。子どもが被りたがらないってこともあるし、幼稚園なんかに行くと幼稚園の帽子を被る子どもが多いから、ヘルメットじゃなくてその帽子ということになってしまうけど、ヘルメットのほうが正解なんですよ。

▽ 幼稚園でヘルメットを配るとか。

▽ 後ろ座席のヘッドガードが切れたから自転車で買いに行ったら、「取り寄せしないとあかんから日にちがかかります」って言われて。

▽ あれ切れますよね、すぐに。

▽ うん、切れます。それでもう仕方なくここだけのベルトを買って。

▽ これ、子ども寝たときに怖いやろ。うちは前も後ろもこれで、寝たらワワワワみたい (笑)。

—— ベルトが切れる。

▽ うん、切れます。

—— そりゃ文句言ったほうがいいね。切れるベルトじゃ意味がないですね。なんか子ども用のシートのベルトって、すごくちゃちいんですよね。

▽ ちゃちい。

▽ ほんまにちゃちい。

▽ 子どもは全然支えられていないと思う。

フラフラや。

—— 前に乗っている子はある程度、皆さんから動き見えるけど、小さい子が後ろに乗って、後ろの子もって見えないでしょ。

▽ うん。

—— 東京で聞いたら、なんか動いたり、知らないうちに逆さまになっていたってことで、器用な……。

▽ あ、それはうちもある。

▽ しょっちゅうですよ、もう。

—— え？ それしょっちゅう？ それは、最初っから後ろ向きにさせるんじゃないの？

▽ そういうときもあるし、走ってるときに勝手に後ろ向いたりとか。

▽ うん、それはもう。それはベルトをしてないから、ということですよ（笑）。

—— やっぱりお母さんの背中しか見えなから、何かやりたがる。

▽ うーん。

▽ あのベルトはちゃちいから子どもでもすぐ外せるし、ベルトがとにかくすごくちゃちい。

▽ うん、つまんだらピュッとすぐとれたんで、大きくなったらもう自分で外してる。

—— そうだね。これで役に立ってるかなあ、本当に。

▽ 本当に2歳ぐらいまで。で、それ以上になったら、いやだったら自分でビュッと外す。

—— パンクはしますか。

▽ ああ、もうよくする。

▽ よくする。で、修理に行ったら、やっぱり子どもを前と後ろに乗せてるから、タイヤの溝の減りが早いから、タイヤ自体換えたほうがいいと言われたり。

▽ します。

—— 皆さんする。あんまりパンクしないって方はいらっしゃいます？

▽ あんまりというか、1回しかしたことないです。

▽ 私もそんなにしてないけど、今の「ふらっか〜ず」タイプはまだ3年目だからそんなに、ちょっと空気を入れたりとかはするけど。

—— 、空気はいっぱい、パンパンに入れています？

▽ はい。パンパンに入れないと重たくて。

▽ うちは主人が入れてくれるんですけど、パンパンにしたら危ないからって、ちょっと余裕を持って。

▽ て言うよね。言うけど、パンパンのほうが。荷物が重いし。

▽ 重いから「ちょっと減ってない？」って言うんですけど、あんまりパンパンにしたら危ない」って言われるんで。

▽ へええ。

—— それ、ちょっと旦那さんに言ったほうがいい。空気は普通9気圧、で、重いものを乗せる場合は10気圧ぐらい、だから。パンパンが正しいんです。

▽ ああ、そうですか。

▽ そうなんや。

—— ちょっとでも空気が抜け始めるとパンクするんです。

▽ へええ。

▽ それは自転車屋さんに言われました、いつもパンパンに入れなさいって。

▽ あ、そうですか。ちょっと段差とか怖いんですけどね、パンパンのとき。

—— パンパンのほうが実はクッションが効いてるんですよ。

▽ ああ。でも段差なんかはちょっとスリッパしそうな感じが。

▽ そうそう、ちょっと跳ね返るような感じがある。

—— それから買ってから、パンク以外に整備に行くことってありますか。

▽ ない。

▽ ないね、1回もないですね。

—— そもそも買ったとき、たいていの自

転車屋さんは、スーパーやディスカウントショップでも、1カ月経ったら持ってこいってみんな言うんですよ。みんな忘れちゃって。

▽ それ言われたことがない。

▽ 言われたことない。

—— 言われてない。1カ月点検って車と同じで、やっぱり1カ月経ったらいろんなところが緩んでくるので、そこで締めると長持ちする。今はもう手遅れだけど。

▽ (笑) 手遅れ？

—— 今からでも遅くないから、ガタが来てないかどうか1回見てもらったほうがいいかもしれない。子どもを乗せているから、安全はやっぱり大事だと思います。自転車を停めたとき、どうします？ まず停まりますよね。停まって自分が降りて、で、スタンドを上げますか、それとも最初に後ろの子どもに「降りて」と言いますか。

▽ 最初に降りてもらおう。

▽ 私も降ろす。

▽ 乗せたままは絶対無理ですね。

▽ 重いもん。

▽ 自分で乗って、自分で降りて。

▽ 降りる、うん。

—— でも最初の頃はそうはいかないですよ。

▽ もうこう持ち上げて、お母さんは全身で支えてる。

▽ そうそう、そうそう。

▽ 前は乗せないといけないから、支えてるから、前はチビやから絶対こかしたくないので、引っ張り上げて。

▽ そうそう、上げて。

▽ 子どもなんかすぐ乗れるようになるよ(笑)。

—— 乗せたままスタンドを上げられない。

▽ もう、無理。

▽ それは無理、無理。

—— 上げます？

▽ 上げます、上げます。

—— すばらしい。

▽ それはいい自転車なんと違う？ 改良して。普通の自転車では無理、重たすぎて。

▽ そう、普通の自転車は無理やで。

▽ うん、無理。

—— 前の子どもを乗せたり降ろしたりするときは何か問題がありますか。

▽ 足というか、靴が引っ掛かる。それで自転車を倒してしまったりする。

—— 子どもが蹴っちゃうわけだね、結果的には。

▽ いや、引っ掛かるのね。

▽ 引っ掛かるから無理やり降ろそうとして、そのまま無視してバターンと倒れたりとか。

—— そうか。自転車を倒したときは、本当は自転車屋さんに持って行ったほうがいいんです。思わぬところでガタが来てる場合があるからね。自転車は縦には強いけど横にはものすごく弱いんですよね。

▽ 旦那の自転車は前輪がゆがんでましたね、こかしただけで。

—— はい。ちょっと今でも？

▽ 今は直してもらったけど、乗ってるときに全然気がつかなくて、なんかおかしいなあと思いながらヨロヨロヨロ。やっぱり1回倒れたらそうなんですね。

—— そうです、ちょっとそれ歪むんです。

▽ 歪むんですね、こう。

—— 簡単に歪むんです。歪んだまましばらく乗ってると、本当に突然クシャッといくから。

▽ へええー。

▽ 突然クシャットとは怖いなあ(笑)。

▽ なんかおかしいなと思って。

—— 早く直してよかったです。脅かすわけじゃないけど、日本では1年間にだいたい1,000人以上自転車で乗ってて死んでるんです。

▽ ええー。

—— こんな国は日本だけ。

▽ というか、車がやさしくないよな、全然。

—— うん、車もやさしくないけど、自転車そのものも結構、粗悪品がいっぱいあって、困ったもんですよ。

▽ ああ、そこらのおばちゃんの自転車ね。

—— いわゆるママチャリというやつね。お母さんたちが乗ってるものは結構重いものを載せますから、自転車屋さんも変なものも売らないんですけど、あんまり気にしない自転車屋さんというか、よくわかってない自転車屋さんだと危ないんですね。それは困ったことです。

▽ 私自転車がすごく不安だったんですよ。あまり上手じゃなくて。親やきょうだいとか周りから「そんな2人も乗せたら、お前アホやから絶対あかん」とか言われて、泣く泣く高い自転車を買ったんですけどね。でも私は本当に誰よりもこぐのが遅いんです(笑)。すごくヨチヨチこいで。

—— でも、歩いて手引っ張っていくよりはるかに早いだろうし。

▽ うん、それは早い、それは楽です。

—— 今の自転車に乗ってて、何が不満ですか。もうちょっとなんとかならんかっていうところはありますか。

▽ 荷物が乗せられたら。

▽ うん、荷物が。

—— そうですね。こちらの方々は荷物は前に。

▽ 前カゴに。

▽ だから「ふらっか〜ず」だったら前カゴがないから、このタイプにする友達が結構多いです。

▽ で、このタイプでちょっと改良してもらってるんですけど、そのスタンドとハンドルロックは自転車屋さんが独自でやってるんですけど。停めた瞬間にもうハンドルロックがかかる。さらに、立てるとロックがかかる。

イスが少し高めで足が長い。少し余裕がある。その自転車屋さんが独自につくっているのは、で、前カゴはちゃんとある。保育所だと布団を持っていったりとか荷物が多いじゃないですか。

▽ あとものを落とされたりしたら。

▽ うん、もう最悪。

▽ 拾えないから。

▽ そう、そう。

—— ああ、子どもがものを落とした。したら、停めて、子どもを降ろして。

▽ 停めて。

▽ しかも？拾わなならん。

—— スタンド立てて、それからですよ。大ごとだね。

▽ 後ろに乗ってる子に、「降りて」。

▽ そうそう(笑)。

▽ 「降りて」って(笑)。

▽ 「ちょっと取って来て」とか言うて(笑)

▽ 一緒やわ(笑)

—— お母さんたちの自転車って、結構事故は少ないはずなんだよね。ただ、停めるときとかこぎだすとき、スタンドを立てるときにこけちゃったとか、それから皆さんはそんなことはないと思うけど、ちょっとそこまで買物だからと、子どもを自転車に乗せたまま。

▽ 私、ある、ある。

▽ うん、ある。それもようする、ある(笑)。

▽ 買物はないけど、ちょっと、ちょっとだけ。

▽ うん、ちょっとだけね。そうそう、一旦家に帰るわ、ちょっとだけ。

—— でも、本当にそれでこけるのがすごく多いの。で、子どもは意外に、自分では気がつかないうちに動くわけね。で、自転車が振られて、帰ってきたらガチャンと倒れてるっていうのが結構あるんです。

▽ うん、見たことがあるから怖くてできないです。乗せて親が離れてて、本当にバーンと倒れるところを目の前で見たことあるんで。

▽ 落としたものを拾ってる間に1回こけて、それだけでこけたからもう二度とせんこうと思って。

▽ うん、私は自転車の横に立ってて、暴れてたので後ろを先に降ろして、子どもを置く間にバーンと倒れたことがあるので、もう本当に怖いですね。

—— 停まってるときに転んだ、倒れたという事故が結構あるんだけど、表に出てなくてね。交通事故はよく発表されるけど、あれは交通事故じゃないんですよ。あれも交通事故にするべきだと思うけどね。どうしても警察はなるべく事故の件数を減らしたいものだから、削るんだよね。やっぱり座席の高さなんかは結構低くしておられるわけですね。

▽ 一番低くしてる。

—— 足が届かないと怖いしね。

▽ 足が着くように、そう。

—— 自転車に乗るということでは相当無理なことをやっているんでしょうね。もう少ししてお子さんたちが自分たちも自転車でとなって手が離れたら、ぜひ座席は高くしてください。まっすぐ足を伸ばしてかかとかこのペダルのところ、で、ひざがまっすぐ伸びるくらいの高さにするんです。なぜそうしたほうがいいのかと言うと、美容と健康のため、つまり、自分のために。

今みたいな低い位置でずっとひざを曲げてこいでいると、脅かすわけじゃないけど太ももが太くなります。だからそれは美容にはものすごく悪い乗り方です、残念ながら。例えば競輪の選手なんかはものすごい脚をしてるけど、ツール・ド・フランスなどのロードレースで長距離をやる人たちの脚ってきれいですよ。本当にきれいでほれぼれするぐらいです。モデルさんなんか結構自転車でスタイルをつくっているんです。だから自転車はいっぱいにつま先でこぐものです。ちょうど外反母趾ができるところでペダルを踏むんですが、踏んだ一番最後のところでひざがかすか

に曲がるくらいまで座席を上げて、ハンドルをちょっと低い位置にして、三角になって乗っていると、見事に脚はきれいになります。子育てが終わったらぜひお試しください。

▽ 足つかないと怖いからやめよ、停まったときに（笑）。

—— それに 40 代半ばから後半ぐらいから始めるといいと思うんですが、そういうきちんとした格好で自転車に乗り続けていると、血管年齢がすごく若いままになるし、腸腰筋という、背骨が曲がらないように背筋を伸ばす筋肉が自転車ではできます。腸腰筋だけはいくら歩いてもジョギングしても鍛えられません。階段を上るか自転車に乗るか、つまりひざを上げるという作業だけですから。

—— 変速ギアがついてる人いますか。

▽ ああ、ついてない。

▽ そんなの要らない。

—— ギアがついているとよく壊れるってこと言うけど。

▽ ギアをつけると、このスタンドタイプは無理になるんじゃないですか。

—— いや、そんなことはありません。

▽ 大丈夫なんですか。

—— 全然。内装タイプもあるし外装タイプもある、大丈夫ですよ。事故というか、子どもを倒したという経験がおありのようですが、原因は何だったと思いますか。やはり子どもの足が抜けなくて引っ掛かったとか。

▽ うんうん、そうね。

—— それが多いんですか。

▽ うちは土の上に停めてたから、石とか木とかに当たって。

—— 平坦じゃなかった。

▽ 小さな公園で、ちょっとその道で。ガシャーンと。でも、下に土があったので。

▽ 停めてものを拾ってる間にこけたわ、私。

▽ ああ、それはまあ。あかん、そんなとこ停めたらな（笑）。

▽ やっぱクイーンと曲がっちゃうせいだろうけど、もう二度としないと思ってる。

—— そうすると、前のハンドルロックは重要ですか。

▽ 前に子どもを乗せるときはやっぱり必要。

▽ うーん、欲しい、やっぱり。

—— なるほど。皆さんはやっぱり歩道を走っていますよね。それから歩道と車道の区別ないところも歩道側というか、一番端っこを走っている？

▽ うん、この辺の歩道は狭いから。

▽ 狭くてデコボコが多いから、車道のほうが。

▽ うん、車道のほうが多いかな。

—— ああ、主に車道ですか。

▽ 主に、うーん。

▽ いや、広ければ歩道。主に歩道なんですけど、停まりたくないから。

▽ 人が歩いてるなと思ったらもう停まりたくないから、もう車道に出て。

▽ 車が多いところはもう歩道に上がるけど。

—— すると、車道が走れたら車道。

▽ 車道が走れたら停まらなくて済むから。

▽ 歩道のほうがガタガタしている。

▽ で、狭い。

▽ プップッと鳴らされたことは、ある。

▽ それはもう承知でやってる。

▽ なあ、承知してるよな。

▽ そう、もう聞こえない。

▽ そう。

▽ それはもう車道に出ると仕方ない。

▽ しゃあないと思いながら、出る。

—— プップと鳴らすやつはいる。それは警察官が逮捕するべきだよな、そういうのはね。

▽ うん、そんな人は。

▽ でもそれは自転車のほうが悪いような気がする。

▽ でも車道を走らないと駄目。

▽ でも自転車って車道やねんで。だから鳴らす車が悪いの。

▽ ああ、そうか。

▽ そう聞いたらそう思う。

▽ 鳴らされるけどどうしようもできないから、無視してそのまま。

▽ うん、そう無視、鳴らす車が悪いから、聞こえない（笑）。

▽ そう。

—— やっぱそこで鳴らす車がいるわけですよね。だから鳴らす車が悪いってことを、車に知らせなきゃ駄目ですよ。だからやっぱり免許証を確認する必要がある。

▽ そうなんやな。私が悪いと思ってしまふ。

▽ いやいや、車が悪いの。いっぱいいますよ、大阪なんてそんな心ない運転手、いっぱいいる。

▽ 意地悪かな、うん。

—— だいたい子ども乗せてる自転車にプップとするっていうことは、ちょっと世界の非常識だよな。

▽ 非常識やと思う。

▽ でもマナーが悪い車が多いから。

▽ でも教習所でも私も聞いた記憶もないし、教えてもらってないと思う。

—— 去年の4月からは教えてます。僕らは8年もさんざんそれについて文句言って、ついに警察もあきらめた。去年の4月からは紙を配って、自転車は車道を通るものですからちゃんと尊重しなさいと。

▽ 路駐してる車とかはどうするんですか、そのときは車道のセンターライン側をガーッとこう行くんですか。

▽ ものすごく停めてるよね。

—— 本当はヘルメットを被って、白い軍手がいいけど、手を出して合図すればいいけど、でも片手運転なんか難しいよね。

▽ 難しい。

—— これがデンマークのニホラというもので、今、世界のベストセラーです。ヨーロッパはみんなこれです。

▽ ヘええ。

▽ これいい、いいなあ。

—— 輸入するだけで30万円かかっている。現物が22万円で計50万円以上かかりました。

▽ 高い。

▽ 高すぎる。

—— だけど非常に丈夫にできてて。

▽ 雨の日でもいいし、後ろに荷物積んでもぐりこんでも。

▽ ここは何でできているんですか。

—— これは強化プラスチック、FRPですね。風呂桶なんかに使われてるやつと同じ。前は透明の亚克力です。

▽ じゃ結構頑丈なんだ。

—— で、子どもは濡れない。お母さん、お父さんはびしょ濡れ。

▽ (笑) カップ着て、でもそれは仕方ない。

▽ それはいいな。

▽ 子どもが濡れないから。

▽ 子どもが濡れなきゃ。

▽ そうそう。

—— 実はこの前にフットブレーキがついて、それを踏み込むと全部バンとロックされます。

▽ ヘええ。

—— それから、ウィンカーまでついてます。

▽ すごい (笑)。

—— 車なんです。

▽ 車やな。

▽ それに乗せたら絶対中でけんかするよ。

—— うん、中でけんか。だけど中でけんかしようが暴れようが、大丈夫。

▽ ウイーンってならない (笑)。ここ閉めてもらったらもう (笑)。

▽ で、閉めた中でもう。

▽ 暑くてもなんでもあり。

▽ 暑そう。

▽ そうやな。

—— 暑いんですよね。でも風はちゃんと入るようになってるんです。これは中にほら。

▽ わあ、すごーい。

▽ ああ、それすごいです。

▽ これいいなあ。これいいなあ。

▽ ワンちゃんと一緒に入ったら。

—— だから子どもを3人まで乗せられる。

▽ 停める重たさも感じなくていいやん。これいい。

▽ これがあつたら、3人目考えようかなって (笑)。

▽ これだけで、これだけで (笑)。

▽ でも値段が。

▽ そう値段が、びっくり50万やで。

—— でもヨーロッパでも誰も買いません、これは。

▽ あ、そうなんですか (笑)。

▽ 高すぎるよ。

—— 全部自治体とか福祉団体とか保育所だとか、そういうところがレンタルするんです。

▽ ヘえ、いいなあ、それ。

▽ いいなあ。

—— ものすごく安く。子育てしてる期間だけ。

▽ ああ、それでいいわ。

▽ それはいいですね。

▽ それでいいな、3年間限定で貸してくれたら。

—— だってヨーロッパなんか子ども大事ななんでもん。日本ぐらい子どものことを考えない国ってめずらしいよね。これだけ少子化問題とかいって。少子化対策に国は1年間に1兆3,000億も使ってるんですよ、計算上は。何に使ってるんだろうねえ。

▽ でも、停めとく場所が少ないから。

▽ ああ、そうやな、そうそう。

—— だから駐輪場は全く車と同じです。車1台のスペースに4台ぐらいしか停められないから。

▽ 駐車代とか要るな（笑）、駐車料金。

▽ 要る、要る、要る。

—— ただヨーロッパへ行くと、こういうものは全部優遇されます。

▽ 日本って障害者の駐車場でも心ない人が使ってるから、きっと「子育ての人のために」っていうスペースはとらないなあ。あるんやで、こっちだって、一応。

—— 欧州ではあえて子育ての人のためのスペースなんてものはないんです。ないけども、社会全体がもうそういう仕組みになっている。これが走っていて、例えばブツと車が鳴らそうものなら、周りの車がみんな停まって袋叩きですよ。

▽ へえ、そう。

—— だって子どもを守るためにはみんな必死だもん。日本のように、お母さんたちが前後ろに子どもを乗せて街を走ってて、尊重しないってことがおかしいよね。

▽ 逆に「危ないことしてるな」っていうふうにちょっと攻撃的な感じで。

▽ 怒られる、怒られる、怒られる。

▽ そうそう、そうそう。

—— 日本の3人乗っている自転車のこの写真を見せると、ヨーロッパやアメリカの人は「児童虐待だ」っていうんですよ。

▽ これ？ これ（笑）。

▽ へええ。

—— 児童虐待に見えるんでしょうね、これは。お母さんたちは虐待してるつもりはないし、日本人は全然そう思わないけども、こんな虐待をやっているのかと、それこそアムネスティ辺りが人権で日本を訴えるかもしれないと思っているんですが、外から見るとそう見えるんでしょうね。

▽ へえ、見えるかなあ。

▽ 見えるかなあ。

▽ 倒れたら危ないっていうわけですか。

—— 倒れたら危ない。それからこういう狭苦しいところに子どもを押し込んで。

▽ 狭苦しいところ（笑）。

—— そういう危険はものすごく大きいわけですよ。今の環境ではしょうがないんだけど、確かに転んだときはどうしようもないですよ、これ。それからヘルメットを被せていないということは、確かに万が一のことをあんまり考えないようにして走っているということだろうから、それはちょっと難しいところがあると思うけども、ヨーロッパ辺りだとやはりそういうふうになって、社会全体で二ホラのような自転車をみんなに提供するわけです。

日本で使われている自転車は平均1万円ぐらい、ドイツだと平均4万6,000円だし、オランダは7万8,000円ぐらい。当然20万、30万のさっきのような自転車が普通に売られているということです。フランス、イタリア、イギリスがだいたい3万2,000～3万5,000円、アメリカがちょっと安くて2万8,000円ぐらい。いずれも日本の倍から3倍以上です。どうしてかというとなんか基準が違うからです。これはみんな120kgまで平気で載せられる自転車を買っているんです。そうでなければ売ってはいけないんです。日本は平気だもんね。

ところで、危険だからあきらめて自転車をやめるという人はいないですよ。

▽ うーん。

▽ 車のガソリン代が高くなって、自転車に乗る機会のほうがむしろ増えた。

▽ どっちかと言うと夫婦揃って増えたんですよ。

▽ 大阪は駐車する場所がないもん。

▽ 送り迎えに車で行っても停められないから、自転車で行かないと。

▽ 大坂から路駐がなくなるかなって感じですけど。

—— 路駐は実は東京でもなくならなくて、今では東京のほうが緩いですね。大阪のほうが厳しいんじゃないかな。

▽ でも路駐は心ないですよ、公園の入口とかでも平気で停めてるから。

—— 取り締まらないからね。

▽ 中でみんな寝てたりする。

▽ そうそう。公園に公衆トイレがあるから、タクシーとかは公園の横で寝てるんです。そこを子どもがすり抜けて道を渡ってんねん、危ない。

—— そうだよな。その路駐さえなくなれば自転車はずいぶん変わりますよね。

▽ そうです。

—— 路駐はちゃんと罰金があるわけだからやればいいんですけど、日本の路駐の取り締まりはグルグル回ってるけど、一つ取り締まるのに20分ぐらいかかってるでしょう。2年前にちょっと長くイギリスで調査していたときに車を借りましたが、向こうは本当に厳しいんです。ダーツと道端にちゃんと路上駐車場所があるんだけど、空いてるところに止めようとする、そこは消火栓の前だから駄目だったんです。でもどこも空いてなくて、ちょっと飯を食う間だけならいいかなとそこに切り返しで入れ始めたら、向こうから制服を来た黒人が、口笛を吹きながらあさってのほうを見ながら歩いてくるんです。危ないなと思ったので逃げたんですが、追っかけてきて「なんで行っちゃうんだ」と言うわけです。「だってここは駐車違反だろう」と言うと、「俺はその取締りに来たんだ」。話を聞くと、1台捕まえるといくらという歩合制なんです。だから知らん顔してそばまで行ってパッと捕まえる。捕まえるのではなく写真を撮るんです。日本製の特別な写真機があるんだけど、それを向けてバシッと撮るわけです。そいつに「やめろ」と言っても駄目で、撮った瞬間にインターネットで本部に送られて、ナンバープレートから持ち主を探して、

その場からハガキが来るんです。

▽ ええー。

—— しかも1回80ポンド(約1万8,000円)ですよ。だから向こうは路上駐車なんか絶対やらない。だってやったら1年間で車が何台も買えそうなんです。日本では何か用足しから帰ってきて「悪い、悪い、もうどかすから許してくれ」とか言うとか許されちゃうじゃない。それはないから。向こうだとシャッターを押した瞬間に、「もう情報が行っちゃったんだから文句は本部に言ってくれ」と言うだけです。

で、おもしろいのは、払わないと車の持ち主に来るんです。日本は運転しているやつを捕まえようとするんだけど、世界中全部持ち主、ナンバープレートで登録しているやつのところへ来ます。だから息子に貸せば親父のところに全部請求書が来ます。そして3回督促を受けて払わないと罰金が5倍になります。

▽ ええー。

—— で、しかもそれを払わないで何十万もたまると、車検を通してくれない。罰金を全部払ってからでないと車検は下りません。ナンバープレートをくれません。また車を売ろうとしても負債がついて回るんです。だからヨーロッパは違法駐車がなくなりましたよ、丸っきりない、ゼロです。そうするとバスレーンができるんです。バスが全く遅れない。時間どおりにピタッと来て、時間通りに次の停留所に着くわけです。バスは時速20キロで走れば時間どおりで間に合うようにできています。時速20キロでバスレーンを専用で走っているから、バスレーンは自転車と兼用なんです。自転車のスピードと同じだから。

▽ 大阪市も大正区はバスレーンがあるんです。大正区は鉄道が入口にしかかすってなくて、奥が深いのに交通機関がバスだけなんです。だから道路のバス停のところがもうバスゾーンになっていて、市バスなのに急行バスとかもあるんです。

—— で、そこは絶対に駐車はない？

▽ 絶対しないです。

—— 24時間そうなの？

▽ そうです。で、ラッシュの時間なんかは、監視員が立ってて、絶対停められない感じになってる。だから、本当にバスがスースーと流れる。大正区だけだと思うんです、私が住んでたときにそうだったので。

—— いや、ヨーロッパなんかはまずだいたい月曜から土曜の朝7時から夜7時までがバスレーンです。だからバスレーンじゃない時間のほうが少ない。で、バスレーンは全部カメラで監視していて、普通の車がバスレーンに入っただけで金を取るんです。

▽ へええ。

—— バチッと写真を撮って一発で来ますから、恐ろしいですよ。僕は知らないでレンタカーで、イギリスは日本と同じなので左に曲がろうと思ってバスレーンに入っていったら、すぐお巡りさんが「外側から曲がれ」と言われた。「あ、そう」と言うと、「お前はチャイニーズか」「俺はジャパニーズだ」。すると「しょうがない」と、何か操作して、レンタカーのナンバープレートを見て「手続きしといてやる」とキャンセルしてくれました。キャンセルしてくれないと1万8,000円取られますから。

大阪なんかもこれをやればいいと思う。ロードプライシングを導入しているロンドンは中心部に入る全部の車から1日1回1,800円取っている。で、その中に暮らしている人たちは、動かすと10分の1取られます。ですから自分の車庫から外へ出ただけで180円取られます。

▽ ええー。

—— だから車に乗る人が減って、地下鉄とかバスが発達して、バスに乗れば間に合うけども、車で行くと間に合わない。そのうえ、金もかかるということになっている。パリなんかもそうです。約束すると「何で来る？」

「いや、俺はタクシー」「タクシーならいいけどレンタカーで来るなよ。間に合わないぞ」と言われました。確かに全然間に合わない。バスだと間違いなく着きます。

大阪もそうだと思うけど、パリ市はすべてのバス会社が赤字なんです。だからバスに乗らない人もみんな、住民税から補助金を出しているわけです。バスが定刻どおりに動くと昼間の仕事に使えるようになるから、赤字が減る。そうすると街全体が変わってくる。それを目指して僕ははずっと運動をやっているんだけど、なかなか前へ進みませんね。

さあ、子どもの座席について聞いて、ブレーキ・スタンド、そして荷物も聞きましたが、どういう自転車がいいですか。子どもを乗せる自転車に必要なものってどんなものだと思いますか。

▽ さっきみたいな高価な自転車を、区役所が貸してくれたら。

▽ ああ。

▽ 貸してくれたらいいのに。

▽ よう買わんから。

—— 1カ月いくらなら借りる？使うのは、5年から8年ぐらい？

▽ うーん、結構長いこと使うね。

—— 子どもが三歳ぐらいずつ離れてると、3人で10年ぐらい使っちゃうかもしれない。

▽ うん、年子で3人と三歳ずつ離れた3人とは違う。

▽ 年子で3人やったら払うかも。1,000円ないし2,000円かな、年子だったら。

—— 2,000円から。

▽ 一瞬で済むし、欲しいし。でもうちみたいに学年が三つずつ離れて3人で、1,000円も2,000円も延々と払うのはいや。

▽ 児童費補助みたいに3人目が生まれたら無料で貸しますとか、そういう制度ならいい(笑)。

▽ ああ。

—— 1人だったらもうしょうがないけど

も、「2人目が生まれたら貸すよ。その代わり1カ月くらいか払ってよ」と言われたら、いくらなら払いますか。

▽ 3,000円ぐらい。

▽ えー。高い、高い、高いよ。

▽ 3,000円なら年間36,000円やで。

—— 年間3万6000円ですね。

▽ 1,000円までとちゃう？ それを延々と。

▽ 1,000円まで。

▽ なあ、うん。

▽ 1,000円、1,000円。

▽ みんなが公共施設から借りるようになったら、盗難もなくなるやん。でも、買う人もおとし借りる人もおったら盗る人も出てくるから、全員に貸してくれたら盗られる心配もないし。

▽ うん、まあ全員になあ、全員に貸すので。

▽ そしたら、なんぼでも生むよなあ(笑)。

▽ うんうん。

—— これはニホラっていうんだけど、これだったら月3,000円出しても借りる。

▽ うーん、借りたいな。

▽ 幼稚園のバスに1人乗せたら3,000円要るんで。

—— ああ、そう。

▽ きょうだい割引もないので。

—— 幼稚園のバスってあのスクールバスっていうか、あの幼稚園のバス？それに月3,000円の負担があるわけですか。

▽ 2人乗せると割引も全然なくて6,000円払わないといけな。

—— じゃ3,000円のニホラのほうが安い。

▽ うん。

▽ これで塾の送り迎えもできるし。

▽ 荷物もちよっと乗せられるし。

—— これは荷物乗せられますね、確かにね。

▽ これいい、かなりいい。

▽ うん、これはいいね。

▽ これはいいね。後ろよりは、やっぱり前に乗せられるもんなら乗せたほうが、安心じゃないですか、様子をずっと見てられるんで。

—— まあそうでしょうね。

▽ うん。これいい、真冬に毛布ぐるぐる巻きにせんでもいいし。

▽ うん、いいし。

▽ そう、今は寒くなるとこう毛布が必要になる。

▽ 雨の日が一番つらい。

▽ うんうん、ニホラは特に雨の日がいいわ。

▽ これはかなり、これやったら、うん、バス代を思うと3,000円かなあ。

▽ うん、そうそう。

—— こんなに受けると思わなかったなあ。いや、50万出してこれを輸入した甲斐があったなあ。

▽ ああ、見てみたい。

—— みんなお母さんたちに乗ってもらおうと思ってるんですよ。

▽ 乗ってみたいわ、これ。

▽ これをみんなに公共機関が貸し出すことによって、スーパーでも何でも、これを置ける駐輪場もとってくれるように変わっていくと思うから、やっぱりこれを貸し出しして欲しい。

▽ で、自転車専用道路もちゃんとできるようになって。

—— これが車道を走っていたら、車が遠慮しろって話だよ。

▽ うんうん。

■京都市における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

①子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

お母さんヒアリング・京都市

平成20年6月17日（火）10時～12時

京都市修学院児童館

—— 今、自転車の前と後ろにお子さんを乗せている方が多い、というか皆さんもそうだと思います。これは法律的には禁止されていますが、そんなことは言っていられない状況があるわけです。警察のほうは、いちおう建前上は法律違反なのでなんとかしたいと考えて、去年の11月に委員会をつくって、一度は取り締まりを強化しようと決めました。しかし、とにかくお母さんたちからの反対がものすごく強くて、警察はへなへなとなってしまう。「法律違反だから」と言いながらも、「安全に子どもを乗せられる自転車ができれば認める」ということにしたわけです。

安全に子どもを乗せられる自転車が出来るまでの間は目をつぶる、という建前で政府として言ったわけですから、つくらないわけにはいきません。つくっても売れないとまずいのですが、つくれということになって、政府のほうから話がありました。名刺があまりなかったのでお2人に1枚置いてありますが、私たちは自転車活用推進研究会といいまして、こういう仕事を8年ぐらいやっているNPOです。そういうことをずっと繰り返して、政府に対して提言をしてきている団体です。私たちの提言が、法律あるいは自転車のいろいろな開発などに役立っていることは確かです。

そういういきさつもあって、政府側もお役所だけでものごとを決めるとよくないと

いうことで、私たちに調査を依頼してきました。そこで全国を飛びまわって、お母さんたちに本当の生の声を聞きたいと思って来ました。東京でも聞きましたし、大阪でも聞きました。これから四国や北海道でも聞きます。それはやはり地域差があるということと、それぞれの地域で事情が全く違うのだと思うからです。

今まで政府がやってきたアンケート調査とか聴き取り調査は、全部子育て卒業生に聞いているのです。実際に前と後ろに子どもを乗せて走っているとか、昨日まで走っていたというお母さんからは聞いていないのです。それも当たり前で、忙しくてそんなことにつきあっていただけませんので、無理をお願いして声をかけてもらってお集まりいただいた次第です。

子どもにヘルメットを被らせるというのは、皆さん最近ですか。

▽ はい、そうです。

—— 6月1日からいちおう親の努力義務になっています。いいことです。結構毎日自転車にお乗りになるんですか。

▽ 毎日。

—— 毎日。もう自転車なしには動けないでしょ。

▽ そうですね。

—— 車を持っておられる方は、何人いらっしゃるでしょうか。皆さん持ってらっしゃるんですね。車を持っているけども、自転車に乗って動く。

▽ 駐車場がやっぱりない。主人は仕事用の車と、家で使う車とがあるんですけど。

—— どういうときに車を使うんですか。

▽ 行き先に駐車場があるとわかっているところで、たくさん買物する予定があるときとか、雨が降っているときとかですね。それ以外だと自転車。できる限り。

—— でも、例えばトイレトペーパーだとかティッシュペーパーだとか赤ちゃん

のオムツだとか、大量に買い込むときは自転車ではきついんじゃないですか。

▽ そのときには車で行ったりとか、お兄ちゃんが幼稚園に行ってる間に、下の子だけ連れて後ろに乗せたりとか。

—— 子どもに怪我させてしまったという経験がある方はいらっしゃいませんか。

▽ 前のカゴに子どもを乗せてて、それを降ろそうと思ったときに。

—— 降ろそうとして。

▽ で、ちょっと私がきちんとだっこしてなかったから倒れてしまったとか。

—— 自転車が倒れてしまったということは、子どもも一緒に倒れてしまった。

▽ 子どもも一緒に倒れてしまって。足が引っ掛かってなかなか外せなくて。

▽ 足が引っ掛かるんですね、靴が。

▽ 停まっているときに倒れてしまって。

—— それはちょっと目を離したら倒れたとか。

▽ いえ、子どもがちょっと動いたりして。停まってるときに、上の子とか下の子を見てないといけないと思って。

—— 2人乗っていてですか。

▽ はい。

—— 前と後ろに2人乗っていて、子どもが動いて倒れちゃった。

▽ はい。

—— ちょっと自転車から離れていたんですか。

▽ いえ、いえ、乗っていましたけど、そのままこう倒れた。

—— 乗ってた。もう向こう側へ行っちゃったらどうしようもないですね。男だって、とてももたないもんね。

▽ やっぱり重たいし、バランスが崩れて。ちょっと人を待っていて。

▽ 私の場合は歯医者さんから帰ろうして、発車時に片方の足が浮いたとき、(子どもは) もう乗っていたんですが、後ろの上

の子が手を伸ばして重心がそっちに行ってしまったんです。片方の足はまだ定まらないのに動かれたから転倒して、前に乗っていた下の子は血を出した。

—— するとこぎだす瞬間に。

▽ その瞬間ってやっぱりまだ不安定ですから。それにスタンドがかたいので。

▽ 2人だったらまた重たいしな。

▽ たぶん走ってたら大丈夫だったんですけど。走ろうとするときにやられたら、どっちに行っていくかもわからないし……。

—— そのときお兄ちゃんはいくつぐらいでしたか。

▽ その頃は、年長だから。

—— 後ろにいる子が5歳。体重はもう20キロ近いわけですね。それが動いちゃったらもたないなあ。

▽ もう保ち切れなくて全員でこけて。

—— お母さんも3人でこけた。

▽ 私もこけて。

—— で、前の子が頭を打ちちゃった。

▽ 前の子だけが一番最初に地面についたんです。その頃は2人乗り用に3人で乗ってたんですけど。

—— それは「ふらっかへず」ってやつですか。

▽ そうですね、はい。それに乗っていたんですけどこけまして、今は変えました。

—— 「ふらっかへず」は「ふらつかず」という言葉から来ているんですが、ふらつくんですね。

▽ やっぱりそういう状況では無理です。

▽ それに一番最初はやっぱり、出しなは。

—— ああ。そうか、「ふらっかへず」は前に子どもを乗せることは想定されているけども、後ろに追加することは想定されていないから変わってしまうんでしょうね。

▽ 私は2、3回、2人こけましたが、怪我はありませんでした。それはよかった

んですけど、前と後ろに乗せていて、バイクがガンと横からあたるといふ事故にありました。私は結構怪我をして、すごい青じん（内出血）で。そのバイクの人に今の新しい自転車に買い直してもらいました。

▽ それ何年前の話？

▽ 1年半前かな。

▽ じゃあまだ下の子は小さいね。

▽ うん、まだちっちゃくて。前の子は私が見ていたのを頭を打ってないのはわかって、後ろの子はわからなかったんで、そのときはびっくりしました。

—— あと2回ぐらいやってるといふのは、自分のこと？

▽ あと2回は、家の鍵を「あれ、閉めたかな」と思っで行ってる間に自転車が倒れた。

▽ ああ、あるわー。

—— 自転車で行こうとして、スタンドは立ててた。

▽ スタンドを立てて、それでこう。

▽ ああ、わかる。

▽ 最後、めんどくさいんだよね。また1回戻すのがめんどくさいから、降ろさないで置いたままで、もういいやって。

▽ うん、そう、後ろを持ちなが。前の子が動いたんです。それで。

▽ そう、転倒したのもそれだと思う。

▽ それが2回ぐらいで。(笑)

▽ あるわ。(笑)

—— 今、例えば経済産業省だとか警察庁だとかで、いろいろな自転車を持ってきて子供を乗せる実験をやっているんですが、全部重りを乗っけてるわけです。あれではわからないだろうと僕らは言っているんです。重りを載せて男が運転して「大丈夫だ」と言っても、本当に大丈夫かなと思います。子どもの動くパワーがどれだけ大きいかわかるのが、あまりわからないんですよ。

▽ パワーもそうですけど、予測できな

いというか。そこでこんな動きするのっていふような動きをとられてしまう。

▽ ちょうちょが飛んできたら、「わあ、ちょうちょや」とうちの子もなんかワーッと行くから、「じっとしなさい」とか。

—— そりゃ、ちょうちょが飛んできたら行くよね。

▽ (笑) 立つしね。

▽ うん、立ちますよ、こう手持ちのここを持ってガーッと、ベルトをしてても立つし、乗ってたらウーンとなるんだから。

▽ 1歳ぐらいのときっていろいろなことに好奇心がすごいから、自分が思ったとおりに体が動いてしまうので。

▽ 私は2人乗せてるほうがかえって自転車が安定するんですよ。ふらつきがないんです。

▽ そう、後ろばかりだったらちょっと不安。うん、わかる、わかる。

—— 最初は前に乗せるでしょ。で、その子が大きくなって次の子が前に乗って、後ろに行きますね。そのときのほうが安定する。

▽ 安定してるんです。私はいつも前でしくじるので。たいてい足が引っ掛かって転倒することが多いので、もう自転車と一緒に。

▽ 私はなんか自転車自体が危ないような感じがして、前後に乗せているときに危ないときもあれば、1人だけしか乗せてないのに、ちょっとふらついて倒れそうになることもかなりあるんです。自分1人で乗っているときでさえ結構ふらついたり、車道を走ったりしなければいけないじゃないですか。歩道も走っていいと思うんですけど。

—— 法律的に言うと自転車は軽車両ですから車道を走ることになっていますが、危ないときは歩道でいいということにもなっています。だからどっちかわからなくな

っているんですね。

▽ 歩道は歩道で人が来るから避けるのに必死だし、車道は車道で今度車とかバイクが来るのでまた必死なので、自転車は本当に危ないなと思います。でもやはり車だとガソリン代はかかるし駐車場は大変だし、いろいろな事故も怖いという感じで、自転車を選ばざるを得ないみたいな状況です。ですから1人、2人とか言われたら、私はそんなに安定性がいいと感じたことはない。

▽ 私は最初から、1人のとき後ろに乗せていたんです、前ではなく。小さいときには乗せていなくて、ある程度大きくなってから乗せました。

—— 2歳ぐらいですか、もっと。

▽ 2歳ですね。だから私はどっちかという後ろだけに重心があるとこけてしまうというか、前にあったほうが。停まっているときは不安定ですけど、走っているときは両方あったほうが安定するし走りやすい。

▽ 私も一緒ですね。後ろだけだともう今12kgあるので、前が軽かったらハンドルを取られるんですね。だから両方乗ってるか前だけのほうが、安定はしてます。

—— 上のお子さんはもう幼稚園？

▽ 小1です。早生まれなのでみんなよりちょっとは小さいけど、ギリギリまで乗せてます。

▽ 私は下の子が生まれて、最初に3人乗りしたときは「うわー、私こんなのは無理や」という感じだったんですけど、だんだんバランスがよくなってきて、どこへ行くのも自転車のほうがいい。車だったらシートベルトをするのに泣いたりして、自転車のほうが楽になってきて3人で乗っています。

たまにお兄ちゃんだけを後ろに乗せたりすると、やっぱり前が軽くなって感覚が違うというか、こけるとかではないんですけど、

ど、なんか変な感じなんです。で、今度下の子だけを前に乗せて走ると、それもなんかおかしいんです。やっぱり3人に慣れているから、3人乗りしているほうが安定して走りやすいです。

—— いつもの感覚。

▽ そうですね。最初に3人乗りしたときは無理だと思ったけど、今は3人乗りで下の子が前で寝てても、動物園まで行ったりとかできるようになって、私ってすごい。

私も地元じゃないですけど、京都に来て、自転車で動くのが当たり前なんだなと思いました。今まではそんなことなかったんですけど。

—— 前はどちらだったんですか。

▽ 亀岡、保津川下りの。駐車場はタダだし、どこへ停めても取り締まりも来ないのでどこへ行くのも車でしたが、京都市内に来てからは、駐車場代は高いし路駐するところもないので、これはもう自転車しかないという感じです。

▽ 私は今は古いタイプの電動自転車なんですけど、前に乗ってた自転車は電動じゃなかったの、同じようにバランスが取りにくいなという感じでした。今のは知り合いからもらったんですが、乗り換えたときにはすっごく重かったんです。

—— 重いです、25kgぐらいありますね。

▽ こぐのは楽なんです。停めているときはちょっと動かすだけでも重たくて大変なんですけど、走りだすと重いほうが安定するんです。停まるときも前の自転車よりもインチが小さく両足がつける状態なので、前後ろに乗っていてもそれほど違和感はないです。ただ、もう2人とも大きくなってきたので、前に乗せると前が見づらくなってきて。ヘルメットを被ってからはよけいに。

▽ ああ、わかる。それでもうこの辺が死角になってて。わかるわ。

▽ うん、わかる。
▽ ヘルメット被らんほうが安全やねん。
▽ まん前のすぐ前が見えない。
▽ 見えない、本当にこのすぐ近くが見えないね。
▽ だからもうちょっと低いところに座ってくれてるほうが。
▽ そう、あれどうにかならへんのかな、いつも思うけど。
▽ もう真下が見えないから。
—— じゃあ、こうやってのぞいてるの。
▽ そう、のぞきながら運転します。
▽ いつも通ってる道やから、もう、わかってるから。
▽ 「見なくてもええで」みたいな。もし突発的なことが起こったらちょっと大変だけど。
▽ 危ない、うん。
—— じゃ目つぶって運転してるのと同じだ。
▽ そう、ヘルメットを被らないほうが反対に前がよく見える。
▽ もうあれで5センチぐらい違うから。
▽ そうそう、そんなちょっとしたところがね。
▽ 私は2人乗せてても全然。平気。走ってるときは大丈夫ですけど、やっぱり自転車を駐輪場に入れてしまっ、今度出そうと思ったら、どうしても後ろへ引かないといけない、あれがどうしようもなくて。後ろの子が重たいので。そういうのはいやですけどね。
—— 子どもを乗せたまま入れたりするのは大変でしょう。
▽ 大変。
▽ 並んでるところに入れたりするとね。
▽ そうですね、入れるのは。ギリギリのところガチャンと入れるのは大変です。
▽ でもそういうケースって京都はすごく多いよね。

—— 子どもをまず降ろしてからとなると、どこへ行っちゃうかわからないし。
▽ わからない、そうそうそう。
▽ ああ、そうそう、それも怖い。
—— 「じゃ降ろしやいいじゃないか」って言うけど、降ろしたら大変なんだということがよくわからないんですね。
▽ またそこから追いかけないとあかんもんね。(笑)
—— そうだよな。で、1人を追っかけてるともう1人が大変だしね。
▽ 買物に行った帰りだったら、そこにまた荷物が加わるから。
—— 荷物のことを聞きたいんですけど、今、「ふらっかへず」に乗ってらっしゃる方はいるのかな。あれは荷物はどこに置いてるんですか。
▽ 2人乗ってるときは前に乗ってる子の足元がちょっと空くんです。そこに載せる。
▽ それと後ろの子の足の上とか。
—— なるほど。子どもにとにかく持たせる。
▽ そうですね。子どもの手に縛りつけたりとか。(笑)
—— ほかの方々はハンドルの手前に幼児用の座席をつけたから、その前のカゴが使えるわけですね。でもあまり大きなカゴではないでしょう？
▽ そう。
▽ だから横に引っ掛けてますね。
—— ハンドルに引っ掛ける、ああ。
▽ すごいな。
▽ それでふらつかないの。出発のとき大変じゃない。
▽ すごいふらつく。出発ではこんなになって怖いよ。(笑)
—— いずれにしても、ハンドルにものを引っ掛けるのはものすごく危ないから気をつけてください。なるべくならやめたほ

うがいい。自転車はいちおう車なんです。車だと考えると、ハンドルに買物カゴは引っ掛けないよね。(笑)ということなんです。

▽ そうですよ。それはおっしゃるとおり。

—— やっぱり車だという感覚がないから、屋根がない車に乗ってて傘をさすやつはいないと思うけど、傘さしちゃうわけですね。それはいずれにしても、「さすべえ」なんかを使ってもものすごく危ないし、命取りになるケースがあるので、できればカップを着たほうがいいと思います。「さすべえ」でよくあるのは、横風を受けたときにフラッと出て行って車にバーンとやられるというケースです。報告はされているけど、なかなか問題になりません。何か後ろめたいのかもしれませんが。子どもの事故もだいたい自転車が停まってるときに倒れるので、交通事故ではないのであまりカウントされないわけです。ですからあまり新聞などに載らないけど、ものすごく事故が多いので気をつけてください。

荷物はあとどんなことを工夫していますか。荷物を載せる場所が少ないですよ、どっちにしても。

▽ 載せられる分しか買わない。(笑)

—— ああ、そのほうがいいかもしれないな。埼玉で聞いたら、子どもの後ろの座席に100円ショップで買ってきたS字型の金具をかけて、それにスーパーのレジ袋を引っ掛ける、ということもやっていましたね。

▽すごい。(笑)

▽ タイヤとかに巻き込まれないんですかね。

—— もうちょっと上のほうにぶら下げてるんでしょうね。まあ工夫するもんですね。

▽ その光景がすごいですね。(笑)

—— この辺だと自転車で移動するとき

に、例えば自転車そのものがパンクしたりいろいろなことが起きると思いますが、整備はされていますか。どこで買いましたか、自転車屋さん？

▽ プレゼントでいただいたものなのでわからないんですけど。

▽ ホームセンターで。

▽ この近くの自転車屋さんです。

▽ 自転車屋さん。

▽ 自転車屋さんです。

▽ 私は今のはもらったんです。

▽ 自転車屋さんです。

—— やっぱりある程度タイヤにいっぱい空気を入れておかないと、すぐパンクしますからね。

自転車に子どもを乗せて走っていて、一番困ったなと思うのはどういうところですか。自転車に子どもを2人乗せて、走っても停まっても、自転車を使っているときに困ったなというのは。

▽ やっぱり荷物です。自転車置き場で、2人乗せてるとバックしたいときにできない。

—— 乗せたまま動かすというのは非常に難しい？

▽ うん、とても無理。

—— 押し歩きというか、押して歩くことが相当難しいということですかね。

▽ うん、そう。

▽ 難しいね、本当に。

▽ 手前に倒れてくるのは受けられるけど。

—— うん、向こうへ行っちゃうと、あれはどうしようもないですよ。

▽ それと小回りのターンが絶対できない。あれはこける。

▽ ああ。

▽ もうそれは転倒するわ。

—— え、小回り？

▽ こう内側にね。

▽ グッと回してしまうと、前に乗ってる子の足が挟まれたままこういう感じで。

—— ああ、そんなに小回りを利かせなきゃいけないところが多いですか。

▽ 送り迎えだけにしても、幼稚園の前に行ったらいっぱいお母さんたちの自転車が停まっているし、バックさせて家のほうに方向転換するだけでも、結構あれで重い。

▽ そうですね。

▽ お兄ちゃんが前に乗って「よいしょ」と停めるときが、後ろのスタンドがもう私は重くて。スタンド立てるとき、こっちはこう持っていないとあかんし、片手でもううーんという感じで、あれがもう私はしんどい。だから「うーん」とやったときに、よけいに前がどうしても傾く。荷物なんか載せてたら、ぎゅうぎゅうに子どもに持たせたらもう大変で。

—— どっちを向くかわからない、ああ。スタンドは立てにくいですか、やっぱり。

▽ 立てにくい。

—— 子どもを降ろせば大丈夫？

▽ うん、降ろせないけどね。

▽ 降ろしたらやっぱり心配で。

▽ 走り出したりするから。

▽ でも、スタンドを立てないで降ろすというのは無理だから、「飛び降りなさい」と言うしかない。

▽ 「もう自分で降りて」って言うかね。

▽ ね、こうフラフラなのに。

—— 後ろの子どもはとにかく自分で降りてねというか。

▽ いや、無理です。

—— それは無理なの。

▽ 最初覚えるまではもう本当に祈るような気持ちで、「動いたらあかんで」って言ってバンと降ろしてたけど、今はどうやって降りるか教えています。でも足のステップとかももう一つフラフラだから、本人はこわごわ飛び降りてます。

—— 自分で乗る人は。

▽ はい。後ろは乗りますね。

—— こうよじ登っていった乗る。

▽ それはそれでまたバランスが崩れ、乗るときにボタンと倒れたら困る。私は勝手に乗らないように今は言っています。

▽ 見てるところで。

▽ そう。で、先にお兄ちゃんを後ろに乗せてから前を乗せたほうが、まだ停まっている状態で安全なので。

▽ 乗せるときは後ろが先。

▽ うん、もう足がつくから。

▽ 私は前から乗せます。

▽ 上の子と下の子が競い合って、どちらを先に乗せるかでもうけんかするんですよ。だからそのときによって前から乗せたり後ろから乗せたりと。とりあえずはやっぱ後ろから乗せたほうが安定するような気がするんです。子どもを乗せた瞬間にハンドルがどうしても動き出すので、とりあえずまず重たいものを乗せて動かないようにして。で、スタンドは必ずロックをして。

—— ああ、そう。ギアがついてても使ったことがない人も多いけど。

▽ 全然。使ってない。

▽ 私は使ってます。軽くなるけど空回りする感じ。

—— 登り坂なんかへ来ると。

▽ 坂とかは軽いようにしたりとか。

—— 子どもを前後ろに乗せて荷重がかかっていると、ギアが壊れやすいという話があります。

▽ ああ、グッと力をいれたままで乗りますからね。

—— うん、いろいろあるんだけど、あまり使わなきゃ問題ないでしょうね。でもギアは付いていたら使うと便利ですよ、本当に。あと何かこういうところを工夫してほしいとか、ここが困るということはありませんか。

▽ スタンドを立てて停めるとき、地面がちょっと斜めになっていてこけたことが何回もあります。自分では平らだと思っているんですけど、本当にちょっとしたことでこうになってしまうので、いいスタンドがあれば。真っ平らに見えてちょっとだけ傾いているところがあって、それですら結構下ろすときによろけてしまうので、それに対応できるスタンドが欲しいです。

—— なるほどね。スタンドについては確かにすごく不満があるんですよ。自転車屋さんは「てこの原理を働かせてこうやりなさい、簡単にいくでしょ」と言うけど、そうはいかないよねえ。

▽ 20kg 近い子どもを乗せてるしね、重たいなあ。

—— 自転車屋に言わせると、「いや、子供を乗せることは考えてない」だからね。でも乗せてるんだから何とかして欲しいですね。

—— うん。これは40万円ぐらいするんですがどうですか。

▽ ヘーえ。

▽ 40万、いや、おもしろい。低いし、いい。

▽ これはいいわ。これいいよね。

▽ かわいい。

▽ うん、前についてる。

▽ これいいやん、雨でも全然濡れなくていいし。

▽ これは子どもたちが乗らなくてなって卒業したらどうなるの、前が取れるんですか。

▽ もったいないよ、それ。

—— こっちはすごく人気があって、ヨーロッパではよく走っています。で、これは買う人もいるんですが、多くはリースです。

▽ えー、欲しい。

▽ リースでも欲しいな、これ。

—— 3年、5年、8年ぐらい。

—— だからものすごく丈夫で数十年使えるようになっているので、子育てが終わったら次の人が借りるというふうになっています。

▽ ああ、それいいわ、すごくいいわ。

—— こういうものもあります。これは低い位置ですから車にひかれるといけません。旗を必ず立てて走るようにしています。私は研究用にこの自転車を1台買いました。

▽ これでいくらぐらいですか。

▽ 40万ぐらいするんですか。

—— これは22万で、消費税が25%とデンマークはすごいですから。僕は外国人なので消費税はかからなかったのですが、オプションでいろいろつけるとまた高くなります。7段変速をつけたので22万ぐらいでした。そうでなければ20万ぐらいで買えます。日本で同じものをつくれば、電動アシストを付けて10万円台でできると思います。

今、国交省や経産省とかからみんなうちに乗りに来て、先週もすごかったんです。みんな乗って感動して帰りました。なんでだろうと。日本にあるものだと、これがブリヂストンなどで使われているお年寄りがよく乗る自転車です。この自転車に子どもを乗せようとしても乗せられませんが、これはものすごく運転しにくいんです。同じ仕組みなのに不思議にこういうものは乗りやすいんです。だから、向こうの連中が考えることは何かが違うわけです。

これは後ろが二輪、前が一輪の荷物を運ぶためのものです。これをうちの研究会の委員長である東京工業大学の屋井教授に押ししてもらったら、自分の足をひいてしまうんですね。

▽ ああ、足を上げて歩いてる。

—— こういう自転車がなぜちゃんと向

こうで走っているかという、降りて押し歩くときに全然自分の足をひかないからです。よくできています。

これもそうですが、シートベルト付で子どもを2人乗せられます。もう一つこっちにベンチを付けると4人乗せられます。荷物を積むことであまり不都合を感じないようにできています。

そこでちょっと皆さんに聞きたいんですが、例えばこういうものがあったら、買いますか。

▽ 置く場所がなくて。

—— うん、置けないでしょう、まず。走る場所がない、置く場所がない。それからスーパーへ行っても停められない。この辺だと停められるけれども、保育園とかでは停める場所がない。ただスーパーとか保育園などは、これが動き始めれば停める場所をつくるでしょう。皆さんは車をお持ちなので、車を売っ払えば置けます。ヨーロッパは早くから高齢化したこともあって、こういうものが進んでいます。それから子どもを二輪車の前後ろに乗せることが児童虐待だという考え方もあって、絶対転ばない自転車にするわけです。そして子育てが終わると要らなくなるわけだから、リースにすることを考えているようです。

僕たちはこれがいいと思っています。しかしこれが通れる道はない。また停める場所もない。各家庭にそういう場所もない。それは確かなのですが、車を少し遠慮させてこれが通れるようにすればいいはずだし、これから先ガソリン価格がどんどん上がってくれば、車はそれほどみんなが乗れる状況ではないはずです。

▽ で、値段ですよ。6万ぐらいだったら買う。

▽ 6万ぐらいだったら。

—— リースだったらこれはどのくらい出すでしょうか、1か月。

▽ 1か月まあ2〜3,000円ぐらいかな。

▽ うん、2〜3,000円ぐらいな。

▽ そうですね、子どもの安全と思うなら多少は。

▽ うん、安いと思う。

—— 3,000円出すと1年間で3万6,000円。

▽ 買えるね。(笑)

▽ ほんまや、それは買える、6万だったら買えるな。

▽ じゃもうちょっと安く。

—— ぜひ東京にお越しの節は私どもの事務所にお越しいただきたいんですが、ああ、なるほどと思いますよ。よくできています。丈夫だし、何十年も使えるんだなということがわかりますね。

—— 二輪車の前後ろに子どもを乗せていることの怖さが身にしみておられるでしょうから、ルールを変えたりすればよくなるのかなと思いますね。何かこうして欲しいという意見がありましたら、おっしゃって下さい。

▽ 自転車専用のレーンがある道路をつくって欲しいです。そうすれば車も乗らなくなるし、環境にも効果があるし。車の真横では走れない。

▽ バイクとかもあるもんね。

▽ うん、そう。これを横に停めて信号待ちはできないですね。

▽ 何かあったときに。

▽ 何かのときに。

▽ 衝突しちゃう。

—— 僕はヨーロッパでこれに乗ってみて感動したのですが、ヨーロッパでは(自転車専用)レーンがないところもいっぱいあるんです。それでも歩道を走ると捕まってしまうので、みんな車道を走っています。全くレーンがないところでも、ニホラが走っていると車は必ず避けるというか待ちますね。子どもが乗っているのだから、扱い

たりじゃまするようなことは絶対しません。ところが、日本のドライバーって平気でじゃまをします。

▽ すごいじゃまされるしな。

▽ そうそう、車優先っていう感じでもう。

▽ 怖いなあ。

▽ なんかあまり信用できないよね。どんな人がいるかわからないし。

▽ そうそう。

▽ 信号で待ってたら急にバーンと出てきて、「じゃましたやろ」って刺されてもかなわんし。(笑)

▽ 怖い、そういう時代やもん。

—— いや、だからといって歩道も危ないですよ。歩道にいても同じでしょ？

▽ でも車道と比べるんだったらまだ歩道のほうが。

—— 僕は自転車は車道でしか走らない。ヘルメットを被って、バックミラーを付けて、白い手袋をして必ず合図をして出ていくので、車道のほうがはるかに安全だと思っていますね。どうしてかと言うと、車道を走っていると、横から来た車とぶつかるといことはほとんどないんです。それは歩道がある場合には歩道の部分の距離があるわけです。歩道を走っていたら、横から、建物の陰から何か出てきたらもう終わりです。だから絶対にスピードは出せない。まあ歩道でスピードを出すのは違反ですが。ヨーロッパもアメリカも法律に、歩道は危険だから走るなと書いてあります。歩道を走るのは日本だけなんです。

いずれにしても今の車ののさばり方ではとても車道は走れない、ということでしょうね。今の状態で前と後ろにお子さんを乗せて走る場合でも、歩道でガタンガタンしながら走るより車道をスーッと走ったほうがいいと思うのですが、車道にちゃんと専用レーンがあって違法駐車もなければ、そ

っちのほうが楽でしょうね。どう思いますか。

▽ 歩道に自転車の絵が描いてあるから、そこを通らないといけないのかなと思っていました。

—— ああ、あれは全く意味がないんです。

▽ そうですか。じゃ私は車道を走ったほうがいいです。走りやすい。(歩道は) ガタンガタンするし。

—— だけど歩道はやはり歩くためのものだから、自転車だととてもつらいと思うんですよ。ガタガタでしょうし、転びやすいでしょう。パンクもしやすいし。

▽ そう。自転車の絵が描いてあるから子どもが「このとおりに行って」って言うけど、バス停とかがあってこっちへ行くと、「歩く人や、あかん」とか言われて、でもどうしようもない。

—— あれはいちおう便宜的に描いてはあるのですが、基本的に歩道ですから、法律ではあそこは走ってはいけないんです。というのは、つまり徐行で進むことになっているわけです。徐行というのは最大 7.5km ぐらいですから、フラフラで安定してないですよ。10 km 出なければ危なくてしょうがないと思うので、徐行で歩道を通るのは危ない、無茶なことなのです。

自転車に乗せた子どもがヘルメットを被っていると、いま車は気をつけるでしょう。そうでもない？

▽ どうなのかなあ。

—— ドライバーにアンケートをとると、ヘルメットを被っている子どもが乗っている自転車を見ると、危ないから気をつけようと思うようです。今までは気がつかなかったということです。だからヘルメットを子どもに被らせるのは、ドライバーに気をつけさせるという意味もあっていいことなので、なるべく派手なものを被らせてくだ

さい。何か京都ならではの悩みはありますか。やっぱり道が細いとか。

▽ ドライバーさんのことで。私だけかもしれませんが、京都の市バスの運転手さんは結構乱暴な人が多いんです。

▽ なんか多いよね。危ないと思うことがあった、ある、ある。

▽ 私が妊娠してるときでも、横断歩道を渡りかけているときにも無理やり入ってこられたり、乗っているときも乗っていないときでも、乱暴な運転手に遭遇したことがたくさんあって、普通の乗用車よりもバスのほうが怖かったりする。

▽ 怖い、怖い。

▽ 同じです。もうギリギリまで幅寄せするし。

▽ そうそう、なんかあおるみたいな感じでね。たまたまそういう人にあたっただけかもしれないけど。

—— え、そんな経験をされてますか。

▽ 運転したらいつも思うね。

▽ うん、急ブレーキに、急発進。

▽ そう、バスがガーッと入っていくもんね、すごい。

—— うーん。京都のバスって時刻どおりに動いてるんですか。

▽ どうかなあ……。

▽ 結構遅れるとか。主人はバス通勤なんですけど、やはり観光バスとかで京都は混むから、そのたびに遅れてくるそうです。巡回バスで遅れてきたのが何かちょうど合うという感じで、とりあえず帳尻を合わせてるのかどうか。そういうこともあるんです。

—— パリ、ロンドン、ベルリンとかのヨーロッパの大都市はバスレーンを完璧につくっていて、しかも朝だけとか夕方だけではなくてずっとなんです。そしてバスをじゃまする車は全部捕まえてしまいます。また違法駐車もありません。そうするとバ

スが全部時刻どおりにピタッと動くわけです。ですから昼間からみんな仕事はバスで動きます。するとバス会社は黒字になってきます。京都もそうだと思いますが、全部のバス会社に市民は税金から補助金を出しているわけです。赤字のためにバス会社が「この路線はやめます」となると、陸の孤島が生まれてしまいますから。

ヨーロッパも税金を出していたのですが、あるときにそのばかばかしさに気がついたわけです。バスを使わない住民からも税金をとって払っているわけだから、おかしいじゃないかと。ではバスレーンをきちんとつくろうということになりました。そしてバスレーンにカメラがついていて、じゃまする車は全部取り締まるのです。その結果バスは、バス停からバス停まで時速 20 キロで全部間に合うようになりました。時速 20 キロというのは自転車のスピードです。そこで自転車とバスの共存が始まったわけです。ですからバスの運転手さんは、自転車を見つけたらじゃまをするなという教育をまず受けるのです。そして自転車のほうには、バス停でバスが停まったら、抜くときには気をつけなさい、抜かないなら後ろで待っていなさい、という教育をします。すごくすっきりしています。

その結果、住民税からバスの補助金はなくなって、バスはオンタイムで必ず時刻どおりに動くからみんながバスを使うようになって、車が減って空気がきれいになる。この図式が最近特に目立つのはパリです。渋滞の本場と言われたパリが、今ではほとんど渋滞がありません。市長のドラノエ氏はやるのがすごいです。京都の市長はやることは中途半端だよ。

▽ 私はよくわからないけど、京都って昔ながらの街でお寺とかあるから、あまり道を変えたりとかできないのかな。

—— パリは 400 年前に出来上がった街

で、全く道を広げられないんです。

▽ それでもできたんですか。

—— うん、パリは1996年、12年前には、8.2キロしか自転車のレーンはなかったんですが、今は400キロあります。人口230万人の街ですが、全く道は広げていません。何をしたかと言うと、まず2車線ある車線を削って歩道を広げました。それから余ったところを自転車道にして、それだけでなくバスレーンにしてしまう。ですから車が通れるのは真ん中の1車線だけです。車に乗ると仕事に間に合わないの、地下鉄とバスで行く。あとは自転車で動く。そういう街にしまったわけです。ですからやればできると思います。

▽ タクシーは。

—— タクシーもパリとかロンドン、ベルリンでは優先です。道の王様はバスで、バスをじゃまする車があってはいけないわけです。日本だったらヤクザのベンツが平気で入ってくるけれど、バスをじゃますると向こうでは全部逮捕されるのでしません。その次にOKなのはタクシーです。タクシーをトラックや普通の車がじゃますることもありません。それからトラックがあって、普通の乗用車はランクが一番下なのです。

しかし日本では、特に京都なんかはすごく、ベンツが一番威張ってるよね。こんな国はめずらしいです。やはりバスをじゃまして平気な国というのは文明国ではありません。京都市長にも1回言ったけれど、そういうことはなかなか理解されないんですよ。おっしゃったように「日本は道が狭いからだめだよ」で終わりです。狭くないんです。京都の道とパリの道を比べたら、僕は測ってきたんですけど、こっちのほうが広いんです。要するに政治家に知恵と度胸がないからできないだけです。そういう政治家に文句を言う市民がないから平気なんですよ。だから文句を言ったほうがいい。

い。お母さんたちは文句を言ったほうがいい。ちゃんと文句は伝えておきますから。

▽ はい、お願いします。

■豊島区における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

①子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

お母さんヒアリング 豊島区・若草保育園
平成20年6月24日（火）

—— いま何を調査しているかというのと、子どもを複数、安全に乗せる自転車が必要なのではないかということです。法律的には違反なんですよ。1人は乗せていい。16歳以上の大人がちゃんとした座席に6歳未満の子どもを1人だけ乗せることは合法とされていて、これは各県の条例で決まっていますが、東京の場合はそれはいいんですよ。しかも、お母さんが子どもを背負っている場合もお母さん1人とみなすので、子ども1人背負って、ないしは抱きかかえるようにして子どもがもう1人乗っているのは許されている。では、もう1人乗せたら、これは違反になるのです。昔から、何十年も前から違反なんです。

▽ そうなんですか。

—— ずっと前から違反なんです。そして、去年の11月までに警察庁が専門家を集めて、30年ぶりに道路交通法の教則という手引き書を書き換えよう。そのときに、いままで取り締まっていなかったけれども、やはり危険なので取り締まったほうがいいのではないかという学会の意見があって、警察はそういう意見が出たので、取り締まろうかなと言った途端に新聞などで報じられて、お母さんたちから猛反発をくらったという次第です。

—— お子さんは何人ですか。

▽ うちは4人。

▽ この保育園に、一昨年、4人子どもがいたんです。0歳クラス、2歳クラス、

年長、年中と4人入ったときがあって、申し訳ないですけども、かなりの違反をしてしまいました。

▽ 違反してもできましたか。

▽ できましたね。1年それで何とか。

▽ どうやって？

▽ 中国雑技団みたいにして。

▽ 0歳の子を背負って、1歳の子を前に乗せて、5歳の年長さんは後ろに乗せて、4歳の年中さんをカゴに乗せて。

—— 電動でも、「ふらっか〜ず」でもないよね。

▽ 私が高校時代から使っていた自転車に付属品を付けて。

▽ すごい。

—— いまでも使っていますか。

▽ もうさすがに、半年前ぐらいに買い換えましたが、その自転車って、本当に乗りやすい自転車で、前後の圧迫感とかもなく、すごく楽。ハンドルがいかつい感じで、前が普通のなだらかなものよりちょっと高めなんです。そうすると、足をがに股にしくなくても、前に子どものイスをつけても普通に運転ができるんですよ。すごく乗りやすくて。

—— それは本当の意味の軽快車だったんだ、昔の。今のママチャリじゃないんですよ。

▽ はい、ママチャリじゃないです。

—— ちゃんとした自転車。

▽ はい、本当に軽い自転車でした。

▽ 新しい自転車で、いま何人乗せているんですか。

▽ いま2人です。2人は小学生にあがったので。

—— 前と後ろにいる。

▽ はい、前と後ろに。

—— 新しい自転車にはカゴみたいなものを付けた。

▽ 普通の自転車に前と後ろを付けたも

のですが、けっこう座席そのものも最近はガードがあったり、足がちゃんと乗せられたり。すごくいいですよ。だから、すぐ寝ちゃうんですよ。それは重宝していますけれども、やっぱり全体的に重いんですよ。付属品も重いじゃないですか。前と後ろに2個付けると本当に重いんですよ。

—— それにしても、4人のお子さんを乗せていたとはすばらしい。

▽ それしか手段がないんですよ、4人をまとめて連れてくるとなると。歩かせても時間がかかるし、働いている身にとってはまとめて連れてくるのが手っ取り早いし楽なんです。それに、自分で言うのも何なんですけれども、私、自転車はうまいんですよ。(笑) 自転車は大好きなんです。

▽ わかる、わかる。

▽ 雨の日も？

▽ 雨の日でも来ますね。カッパを着せて。

▽ すごーい。

▽ 傘をちょうど子どもがつかむところに引っかけるんですよ。前の子に「持っていてね」と言って。

▽ エーッ、すごい。

—— 子どもが差すようになっているわけ。

▽ すごーい。(笑)

▽ いまはもうだめですよ。そのときからできたことで。

—— もう二度とできないでしょうね。

▽ 証人がいっぱいいますから。

▽ もう少しあったら、おんぶしてというのをちょっとやろうかなと思うんですけど、おんぶすると後ろの子の足に当たりますよね。それってどうなのかなと思って。

▽ 後ろの子もバーというか手をかけるところに座っていましたよ、おんぶしているときは。そうすると親も楽になる。おんぶしている子もそこに、立っていました。

▽ 立っていた。(笑) すごい。

—— 背負っている子が立っているんですね。お母さんの苦労を知っているんだ、みんな。

—— いまお二人に聞いたのですが、ほかに子どもを運ぶ手段はないですよ。車だと駐車場もないし。

▽ ないです。

▽ 自転車が一番いい。

▽ 自転車と徒歩だったら、全然スピードが違うじゃないですか、駅に行くのも。なので、子どもを連れてというと、自転車のほうが数段早い。

▽ ウロウロしないしね。

▽ 子どもは2人いますが、自転車に乗せているのは、後ろに1人だけ。私は自転車が苦手なので、極力乗りたくないほうなんです。なんか自転車の巡り合わせが悪いみたいで、私は「アンジェリーノ」を一生懸命調べて、「ふらっかへず」も一生懸命調べて、ジャスコで安い前乗せを買ったら、それがよくなかったらしくて、とにかく買った当初から後ろに乗せられない。そのためにもともと前には付いているから、わざわざ後ろを買って乗せたのに、後ろにはいっさい乗せられない。スーパーのちょっと重い荷物を乗せただけでもこうなってしまう。だから、いま4歳になったんですけども、つい1カ月前までまだ前に乗せていて、こんなに持ち上げて前に乗せていた。

—— 4歳だと前が見えなくなりますが。

▽ そうですね。やっとなんか、電動を買ったのですが、その中でも一番安いサンヨーにしたら、前の自転車がとにかく重かったんですよ。すごく重くて、本当に重かったんで、今度は極力軽い、軽いのと調べて、サンヨーは安かったし、軽かったし、いいかなと思ったけれども、なんか安定がいま一つ悪い。後ろに乗せているんだ

けど、ハンドルが取られる。4歳の子を1人乗せていてもハンドルが取られる。軽いのがいけないのかなと思って。

—— いい自転車はものすごくいいから、すごくいい自転車に当たっていますよ。

▽ うちの主人がそれこそ年代物のボロボロに乗っています。それには子どもは乗せていないんですけれども、本当に乗りいい。

—— 自転車ってそういうものですよ。本当にいい自転車というのは。

▽ それは値段じゃない。

▽ 値段じゃないですよ。

—— 値段じゃない。でも、一定の値段は必要です。

▽ ある程度出さないと、やはりいいものに当たりにくいですか。

—— そう。10年前で3万円ぐらい出したものです。

▽ 森林公園へ行くとレンタル自転車はボロボロのしかないんですが、ボロボロの子乗せがついていて、それが乗りいい。まるで乗せていないかのようにバランスがいい。だから、どれを買っても大丈夫なのかなと思ったら、なんかいま一つ。

—— バランスが悪いんですよ。前と後ろに完全に乗せてしまうと、むしろバランスが取れたりする。後ろにだけ乗せたり、前だけ乗せると、重心がずれている場合は重くなる。

▽ いつもエイヤッと乗っています。

—— 自転車はそういうことはありますよ。当たり外れもあるし、本人の特性もあるし、苦手な人はずっと苦手だから、これはしょうがないんです。

▽ 転びましたから。

▽ もう何回も転んでいる。

▽ やっぱり、転んでいるんだ。

▽ 転ぶというか、子どもを乗せててバランスが取れなかったときにボタンといっ

てしまった。

▽ でも、必死に押さえていますよね。

▽ そう、もう必死に。

▽ 親がね、転ぶときは。

—— で、転んだんですか。

▽ 2回ぐらいは。

—— お子さんは2人なんですか。いくつといくつですか。

▽ いま、4歳と3歳です。3歳女の子が前で、4歳の男の子が後ろ。

—— 乗っていてどうですか。

▽ うち結構おとなしいほうなので、あまり暴れたりしない。女の子がたまに両手を上げたり、ちょっと視界をじゃましたりはするんですけども、それぐらいで。

▽ 一番最初に買ったのは「ふらっかへず」タイプ。車輪が大きいからか、何かちよいどいいところで、あまりがに股になっていないと自分では思っているんです。(笑)

—— 転んだことはありますか。

▽ 人が急に飛び出したりしてきたときに、ちょっと停まれなくてグラグラしたというのはあります。子どもは座っている状態そのまま倒れて同じ姿勢。

—— 皆さんに聞きたいのですが、子どもにヘルメットをかぶせていますか。

▽ かぶせていない。

▽ そのまま。

—— 6月からかぶることになったのです。

▽ 初めはかぶるのをすごく嫌がっていたので、無理やりにはしなかったのですが、お友達がかわいいアンパンマンのを持っていて、じゃあ、私もかぶるって言ったから、じゃあ、かぶると言ったときに買い時かなと思って。そうしたら、ずっとかぶっていますね。

—— ヘルメットをかぶるといいことがあって、車に乗っている人がヘルメットをかぶっている子どもを見ると気をつける。

不思議な心理だけど、ヘルメットをかぶっていないほうが危ないのに、ヘルメットをかぶっているのを見て初めて、ああ、危ないと気がつく。だから、ヘルメットをかぶっていると幅寄せをしたりしないということが結構ある。

あとスタンドは立てやすいですか。

▽ スタンドはちょっと重いから、それなりにヨイショとなりますが・・・。

—— 降ろしてから立てるか、子どもを乗せたまま立てるか。

▽ 乗せたままですね。

—— 乗せたまま立てられないというお母さんが結構いるのです。

▽ 降ろしたほうが危ないという気がしますね。

▽ 新聞屋さんの自転車のスタンド、あれがほしいんですね。

▽ 皆さん、荷物はどうやってお持ちになるんですか。

▽ 4人分の布団を乗せましたよ。

▽ どこに？

▽ パジャマ袋とか上履きとか、全部乗せましたよ。後ろの子が1人持って、前の子が1人持って、あとは両サイドに掛けるとか。スタンドがその重みですり減ってしまっ。2回ぐらい取り換えたんです。鉄が削れてくるんです。

▽ すごい。

▽ ヨッコイショって滑らせてスタンドはかけるじゃないですか。地面を滑らせることで削れてくるんです。

▽ すごい、怖いね。

▽ だから、いまなんか全然楽ですよ。必死でした、あの1年は。

▽ 私、初めて4人乗せる人に会いました。ありがとうございます。(笑)

▽ うちは2人で、こちらに比べると余裕と言うべきだと思います。

—— でも、それなりに乗せるのに苦労

するわけでしょう。

▽ そうですね。でも、何とか乗せています。子どもに持たせたりとか。

▽ しますね。

▽ 前に乗せて、あと後ろの座席に引っかけて。

▽ 座席に引っかける大きい、これぐらいのものに布団を入れるんですよ。それを後ろに引っかけて。

▽ そうそう。使いました。

▽ 便利なんですよ。

▽ いろいろぶら下げて。

—— 埼玉で聞いたときは、百均のS字のやつをつけて、ここにぶら下げる。

▽ 後ろにね。

▽ 乳母車を引っかけたりとか。(笑)

—— 前の自転車は本当に優秀だったんですね。どう考えても100kg超えているでしょう。

▽ 余裕で超えてますよね。

—— 後ろに2人というのは何か問題がありそうですね。

▽ 結局、何をしているかわからないところですね。テレビではここにバックミラーをつければいいということを言っていたんですけども、ちょっとなあと思っ。て。

▽ ミラーを付けても、ちょっと怖いよね。

▽ うん、何か。

▽ 集中できないよね。

—— いまの自転車と比べてどうでしょうね。

▽ とても安全性はありますね。安定感がありますし。

▽ これは子どもが乗るのにいい。

▽ 絶対にこれがいいと思うけれども、日本では無理だろうと思いますね。

—— そうでしょうね。

▽ 人力車みたい。

—— これはデンマーク製です。

▽ 前にいて、位置が低いほうが絶対安心。

—— そうでしょうね。前にいて、位置が低いほうがいい。

▽ でも、前は下のほうが見えなくなる。

—— これは実は切り離せるんです、ベビーカーと自転車が。

▽ すごーい、欲しい。

—— 40 万するんですね。よかったらどうぞ。

▽ 横2人で前というのが、幅が無理ですよ、日本だと。

▽ 40 万円か、買えないな。(笑)

▽ レンタルだと。

—— デンマークはお母さんはこれで走っているんです。子どもが4人乗っているんです。

▽ いいなあ。

▽ すごい。楽しそう。

—— 幅は広いです。

▽ 道が広いからできることですよ。

—— 道は東京のほうが広いですよ。ヨーロッパの道は日本ほど広くないです。みんな勘違いです。みんなだまされているんです。お役所が日本の道は狭いから、狭いからと言っているから、みんなそう思い込んでいるんです。測りに行ったんです。そんなことはないですね。まったく勘違い。

▽ じゃあ人の多さですか。

—— いや、違います。車優先にするか、しないかの違いです。

▽ 当然これだと車道は無理ですよ。

—— 車道です、これは全部。

▽ 車道は無理。

—— ヨーロッパでは車道しか走れないんです。自転車が歩道を走る国はないんです。歩道を自転車が走ってもいいのは、実は世界の先進国で日本だけなんです。どこへ行ってもみんな車道を走っている。

▽ こんなに低くて車道だと怖い。ぶつかられたら。

—— だから、こういうもので走っているお母さんを見かけたら、向こうのドライバーは徹底的に教育されているから、絶対に近づきません。幅寄せなんかしたら即座に逮捕されてしまうから。

▽ それはいいや。

—— これは歩道ですよ。歩道はものすごく広いのですが、もう一つあって、自転車の道があるんです。

▽ そういふのだったら。

▽ 日本の自転車が遅れているとか、そういうことではないんですか。

—— 社会というか、まちづくりを間違えているから。だって、街が車優先でできているから。ところが、これだけガソリン価格が騰がって、車の販売も2年前から頭打ちになって、なかなか使えない。実は、街もすき始めたんですね。買い物に行くときに、車を使うのはちょっとバカバカしいでしょう。

▽ 特にこんな便利なところだしね。

—— 電車に乗って、自転車に乗って、歩けばすむわけだし。車って考えたら、例えば家族3人で150キロ体重があったとして、150キロ運ぶのに1.5トンぐらいの箱で動くわけですよ。どっちにエネルギーを使っているかといったら、人間を運ぶエネルギーではなくて、箱そのものを動かすためにエネルギーを使っているわけですね。人間は偉そうに車に乗って運転しているように自分では思っているけれども、外から見たら、箱を一生懸命動かしているということなるわけです。だから、そこに貴重なガソリンを使っているのかということです。だから、ヨーロッパはものを運んだり子どもを運んだりするときに安全にということを考えてこうなるんですね。

▽ ヨーロッパの自転車にはスタンドは

ないですよ。

—— スタンドはありません。真ん中のところでこう立てるやつなんです。ヨーロッパの自転車はスタンドがついていないのが半分以上ですよ。スタンドがついているのは珍しいんですよ。

—— スタンドって日本独特のものみたいですね。

▽ でもスタンドがないと安定しないじゃないですか。

—— 停めるときはラックにガチャンと入れるんですよ。スタンドなんかいらainんです。ラックというか、文化というか、街のつくりが違うんだと思うんです。街の中にラックが普通にある。だから、スタンドなんか基本的にないんですよ。商店街の中にいっぱいあって、そこにわっかが付いているでしょう。こういうふうにガチャンと入れて、ここにワイヤーのキーロックをかけるわけですね。盗まれないということが重要なんです。

▽ ああ、なるほど。

—— 日本を除くと、放置自転車の問題があるのはたぶん中国と韓国ぐらいで、日本にしか放置自転車の問題はないんですよ。ヨーロッパの自転車というのは、例えばオランダは自転車の平均価格は7万8,000円ぐらい。平均ですよ。ドイツが4万5,000〜6,000円、イギリス、フランス、ドイツ、イタリアが3万5,000円ぐらい、アメリカはちょっと安くて2万8,000円から3万円ぐらい。日本のように平均価格が9,000円なんていう国は世界中ないんです。安全基準があるんです。こういうちゃんとしたブランドの自転車は120kg乗せても平気なんです。ところが、日本の自転車は65kg対応です。

▽ あら、大変。(笑)

—— でも、昔作られていた自転車は海外に売るための自転車だったので、海外で

も通用するきちんとした自転車を作っていたんですね。最近の日本製は中国で大量に作っているの、それは相当な粗悪品です。

▽ 1万円ぐらいのはやはりだめですか。

—— だめでしょうね。何も付いていないでしょう、スタンドとか。盗まれてはいけないから前輪を外して持って歩く。そういうことなんですよ。だから、ちょっと違うんですね。

▽ 自転車の扱いがね。

▽ 財産なのね。

▽ えーっ、安いのを買ってはいけなかったのかも。

—— 例えば一昨年なんです、30台買ってきてテストをすると、3台しか合格しないんです。国内で作っているものは13%、ほとんど中国から来ています。平均すると6500円でまともなものが作れるはずがないんです。これは4年前ですけれども、日本は9000円ですけれども、ドイツ、オランダ、フランス、イタリア比べて見てください。値段がまったく違います。いろいろな問題があるけれども、そうではなくて向こうは安全基準があるんです。型式が通らないものは売れないので、日本で走っているママチャリのほとんどはEU各国では輸入禁止、危険物だから。だって、ドイツ人なんか120kgが乗っても平気なわけだから、日本のママチャリなんか無理ですよ。

—— ヨーロッパではNPOが大量に補助金を取ったりして、一気にお金を集めて子どもを乗せる自転車を買込みで、お母さんたちに貸しているんですよ。

▽ やってほしい、それ。

▽ ぜひ。

—— いちおう日本の国は子育て何か支援の費用というのが1兆3,000億円あることになっているんだよ。いったい何に使っているんだろうね。

▽ 必死で安定取りながら運転している

って、歩いている人はだれも思っていないんです。普通の自転車だと思っているから、普通に横を歩けるって、そんなに近くに来ないでって。(笑) うまく走るのがとても大変なのよ。漕ぎ出しはふらつくし、加速して安定したら、頼むからそばに来ないで、とお願いしながら乗っている。(笑)

▽ スキー場みたいな。

▽ほんとに、ほんとに。坂道を登っているときに、前から来たら、「すみませーん」とか。

▽ 停まったら最後もう、これぐらい通れるだろという感じで見られてしまうんだけど、「通れないです」。スペースを空けておいて、ふられるんだからって、言いたくなる。

—— やはり走るところがないわけだから。

—— 車が幅寄せしたり、あおったり、警笛を鳴らしたら、周りから本当に袋叩きにあいますよ、そういう文化にしないといけないでしょうね。

■江東区における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向け
た調査検討委員会

①子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニ
ーズ調査

お母さんヒアリング 江東区・東雲保育園
平成20年6月25日(水)

—— 自転車にお乗りですか。

▽ 私は乗っていないのですが、主人が
3歳半の女の子を普通の自転車の後ろに乗
せて、保育園まで来ていました。

—— 何か自転車に乗っていて不満をお
っしゃることはないですか。

▽ 安定が悪いとは言っていましたね。
歩いて5分のところなので、自転車は2、
3分でパッと来られるので、そんなに困ら
ないです。

—— 歩いてきても何とかなる。

▽ はい、全然。ただ、通勤の途中なの
で、そのほうが楽なのです。主人はそも
ま自転車で駅まで行きます。

—— 電動をお買いになろうとしている
わけですね。

▽ そうですね。私は今、休んでいます
が、復帰したら電動にして、前後ろに乗
せるやつを買おうかなと思っています。

▽ ママが乗るためにね。

—— 今は自転車はお乗りになっていま
すか。

▽ 乗せています。ほぼ毎日。

—— お子さんをこういう格好で。

▽ はい、だいたい。天気の良い日は、
この子が自分のに乗っていつくれるので
すが。

—— こちらの方は、電動の自転車を買
おうとしているようなのですが。

▽ 電動のほうが、確かにいいですね。
うちは違うのですが、やっぱり乗り始めが

結構ぐらっとくるので、電動のほうが安定
していると思うのです。

—— 倒れないように、補助輪がついて
いて。ヨーロッパでは、どういのかにお母
さんたちが乗っているかという、こうい
うのに乗せているのです。4人乗せている
のです。

▽ 雑誌とかで見たことがあります。

—— そうですね。多分うちが提供した
写真だろうと思いますが、こういうので子
ども3人乗せているのです。日本だと、こ
れは走れないのです。

▽ ヨーロッパは道が広いから、いいで
すよね。

—— 道は東京のほうが広いです。ヨー
ロッパは道が狭いです。それは、どう比
べたって、日本の道のほうが広いです。日本
の道は全部車が優先なので、こういうのは
走れないのです。向こうは全部リースなん
ですが、子育てが終わると要らないから。

▽ リースだったら、いいかもしれない
ですね。

—— 日本だったら、これに電動アシ
ストをつけるんでしょうけれども。いくらだ
ったら借りますか？

▽ 安ければ安いほど。(笑)

—— それはそうだけど。電動アシ
ストを買うと、今10万ぐらいするでしょう。

▽ 10万ちょっとしますね。

▽ 10万ちょっとで、3年、4年乗るよ
りも安く借りられるんだったら、借ります。

—— 10万というと、年間3万円ちょ
とだったらいいということで、月3,000円な
ら何とかなる。月3,000円で年間3万6,000
円。

▽ だから、それよりも安かったら借
ります。そうじゃなかったら、自分で買った
ほうがいいです。

▽ でも、買いますか？

—— これは買わないでしょう。置いと

けないものね。

▽ 置けないので。

▽ 置けるやつで 10 万円ぐらいなら買っちゃう。

—— ヨーロッパだと、これは車なので、駐輪場なんかはないのです。駐車場なんです。車と考えているのです。普通の自転車じゃないのです。これは、ちゃんとここにトランクまでついているわけです。だから、これは全く日本とは考え方が違うんですね。車椅子が乗ったりするわけです。

—— これはニホラね。これは？クリスティニアの変形ですね。そういうもの。これは 4 人乗れるんですけどね。

▽ 4 人も乗せたら、こけないかしら。

—— これは全く。向こうの人が乗っているのを見たけれどもビックリしますよ。もう颯爽と走りますよ。

▽ 軽いんですか。

—— 日本のちゃちな自転車と比べ物にならないですよ。

▽ タイヤが小さいから、結構漕がなきゃいけないイメージが、何となくある。

—— だって、ギアが違うもの。全くレベルが違います。みんな勘違いしているけれど、日本の道は狭いって言っているけれど、狭いのは歩道だけであって、道路全体は広いんですよ。

▽ 車道を入れてしまえばそうでしょうね。

▽ でも、これは車道を走らなければいけないんですよ、今。

—— 本来は車道を走らなければいけないんです。

▽ それが嫌なんだよね。

▽ 危ないよね。

▽ 怒られても歩道を走ろうと思っていますから。

—— ヨーロッパの場合には、これが歩道を走ることはないのですが、車道を走っ

ていて邪魔する車や意地悪する車はいないわけです。それは、いるはずがないのです。

日本の場合は、子どもとお母さんをいじめるのが普通になっちゃっているから、おかしいことになっている。ヨーロッパでは歩道があって、自転車道があって、車道があるというふうになっているのです。こうすれば問題はないんです、日本でもこれからそうになっていくんです。だって、それ以外に方法はないんだから。ガソリン価格がリッター 300 円ぐらいになっちゃったら、どうしようもない。

▽ この人は普通のお母さんですって。私はモデルさんだと思ったのです、雑誌用の。

—— 違う、違う。

▽ 普通に街中にいるんですって。

—— これはでかく見えるでしょう。そして、タイヤが小さく見えるけれど、すごく早いです。日本のお母さんたちが子どもを乗せて走っているのが、せいぜい時速 12、3 km が限界だと思うけれど、20 km ぐらいで走れる。

▽ 小さいから。

—— ぴゅーんと。

▽ 危ない。

—— 日本だと危ないと思うけど、向こうだと車が邪魔しないから。子どもとお母さんに対して、まるっきり感覚が違うので。

▽ 走っている車の数も違うんですか。

—— それは変わらない。車がこういうお母さんとか子どもを邪魔するということは犯罪とみなされます。

▽ 日本だったら、車道ですよ。

—— もちろん車道です。これで歩道を走ったら、ガタガタです。

そういうことで、今いろいろなことを調べていまして、お母さん方はいろいろと不満があると思うのですが、荷物なんかどうしていますか。子どもを乗せるとき、荷物

を置くところがありますか。

▽ 子どものヘッドガードのところに引っ掛けるとか。リュックを引っ掛ける。

—— 荷物を乗せるということを、日本の自転車は初めから考えていながら。

▽ あとは子どもに持たせる。大きい子のほうに持たせるんです。大体見ていると、みんなそうですよね。

—— そうだな。ふらついたときに、向こう側にふらついたら、もうどうしようもないですね。

▽ だから車道は、なるべく走りたくない。

—— 今のままでは日本の車道は無理ですよ。

▽ こわいですね。

—— 教習所でやっとドライバーを教育し始めていますが、まあ成果が出るまで5年か6年ぐらいかかるでしょうから。皆さん方はもう間に合わないけれども、次代のお母さんになったときにこれが間に合うかどうか、ですね。

▽ 雨の日とかはいいですね。子どもが濡れなくてね。

—— 大人はビショビショです。

▽ ですけどね。

—— この二ホラはうちが取り寄せましたから、1台あります。乗りにきます？本当にビックリしますよ。ギアは7段なんです、普通にスイスイ走ります。

▽ 重くない。

—— 重さは33kgあるので、普通の自転車の倍ぐらいですが、全く普通に走ります。子どもは大喜び。これはベンチシートがあって、シートベルトが付いていて、子どもは並んで座れるのです。この子は座っているんです。そういうふう。ただ、6歳がギリギリでしょうね。

▽ もう大きいですね。結構な重さでしょうね。4人入っていたら。

—— その重さは全く感じない。

向こうでもこれはリースなのです。お金持ちは買うけれど、普通の人にはリース。せいぜい3年から8年しか使わないから。だから、ものすごく丈夫にできていて、ずっと受け継がれていくのです。そういうことなんでしょう。

ヨーロッパ、アメリカでは、後ろに子どもを乗せるということをまず考えてもいないのです。子どもが見えないということは考えられない。考え方の差なんだけだね。

▽ 前に子どもかごがついている電動があるじゃないですか。あれに後ろにもう1人乗せる。それとここにガチャって付けるタイプとどっちがいいですかね、2人乗せる場合。確かに安定しなくて危ないですよ、ガチャって付けるほうは、持ち上げるときに足を入れたりとか、こちらも危ないですよ。どっちがいいのか、今悩んでいます。

—— どっちも危険は同じ。運転は前者のほうがしやすい。後者は車軸のところに体重が乗るので、ハンドルの手前に重心が来ちゃうから、運転はしにくくなりますよね。いずれにしても。

▽ 値段が、それでかなり変わりますよね。

▽ でも、あれは多分車体が違うんだと思うのです。私も安い自転車にあれをガチャってつけたら、すぐに自転車がガタガタして、結局、ダメになるのは早かったんですね。そういうのはしっかりつくってありますね、専用のは。

—— そこはそうなんだけど、これに後ろをつけると、後ろがこう大きくなって、前が上がるんです。

▽ 後ろが重いから。

▽ どこのメーカーがいいか、今いろいろと調べているんですけど。

—— 電動だと、2種類しかないんです。

ブリジストンはヤマハと同じなんです。これはパナソニック。この二つしかないんです。あとはサンヨーがありますけれどね。個人的には、僕はパナソニックのViViがいいと思うけどね。

—— ブリジストンもよくできていますが、ViViはそれよりよくできているので、子どもを乗せるところのバランスを考えておやりになっていますね。

—— いつごろからお子さんを乗せています？

▽ 1歳半ぐらいから。

—— その時は前ですか、後ろですか。

▽ 最初は前からやったんですが、結構、難しくて、転倒したことがあって。痛かったんだけど、覚えていないかな。(笑)

—— 子ども用の座席を前に付けていたの。付いていた。

▽ 付いている自転車を買った。そうしないと、バランスが難しい。特に重心が、というので。

—— 前だと、もう見えないかな。

▽ そうですね。

—— 後ろになって、前に荷物を積む。

▽ ええ、そうです。

—— じゃあ、荷物がなときは、結構、前が上がるでしょう。

▽ 子ども乗せ用自転車って、20kgぐらいになりますね。本体が15kgぐらいあるから。

—— バランスは取れている。

▽ はい。

—— ブレーキとか、スタンドはどうですか。

▽ いちおう立てやすいように工夫してあるんでしょうけれど、やっぱり、結構、力が要ります。

—— あれは、みんなそう言うね。荷物は積むところはいっぱいあるよね。

▽ ええ。大きめのかごを付けたので。

—— 1人で降りる？

▽ はい。1人で乗り降りします。ママがきっちり持っていないと危ないので。

—— 前輪はロックが付いていますか。

▽ ええ。

—— 電動アシストではない。

▽ 電動です。前のが重くなったので、今2台目なんですよ。

—— そうなんですか。

▽ 重くなって、電動アシストじゃないと、ここは坂があるので。

▽ ありますよね。風もあるしね。

▽ そうなんですよ。

—— やっぱ、漕ぎ出すときは、電動のほうが安定していますか。

▽ そうですね。あとは、どうしても力が足りないと、漕いだのにあわせてハンドルが振られがちなので。

—— 後ろで動く。

▽ ええ、ものすごく振られます。

—— じゃあ、転んだりした経験もあるわけだから。

▽ エレベーターの中で転んだんです。

—— エレベーターの中で転んだの。

▽ 転んだというか、倒れた。子どもを乗せると、ママがいる側じゃないほうに倒れかかったときに、もう押さえられないんですよ。それって、100%無理だと思うんですよ。荷物を載せたり、降ろしたりできる大きなエレベーターがあって、それで昇ったり下りたりしていたんですが、子どもが小さいとき、降りるの嫌だとか、寝ちゃったりとかして。

—— 乗せたまんま。

▽ うちはホールが広く、自転車を置くので、その頃は玄関前まで持っていっていたんですが、それでほかの人も乗ってくるので、少し寄せたら、そのときに倒れちゃって。練習して、反対側に倒れないように頑張っていたつもりだったんですが、そ

のときは、どうしてもそうなってしまっ

—— こういうものを今、考えていて。

▽ ええ、見ました。後ろが三輪車タイプで、かごが後ろにある、ああいう感じで子どもを乗せられたらいいのにと思っていたので、試作品でこういうのが今作られているというのをニュースで見て、どんなのかなと思って。

—— 2人目ができたら、楽ですね。

▽ そうですね。

—— でも、子育てが終わったら寂しいですね。これ。

▽ 寂しい。(笑)

—— 使いようがないですね。

▽ 積みにくいでしょうね、荷物を積むのにしても。

▽ でも、今うちは2台目なんです、1台目はやっぱりへたったんです。子どももそれなりの体重だし、やっぱりブレーキもいくら調整しても緩みやすくなったりしてきたので、2台目を買ったんですけど、やっぱり子どもを乗せて使う以上は、消耗品かもしれないって気がするんです。前は電動ではなかったんです。乗せられる自信がなかったんで、試しに安売りのときに買って。

—— 今の電動アシストは、買ってどのくらいですか。

▽ 1年半ぐらいです。

—— まだ大丈夫だな。もう、あと1年ぐらいすると電池をちょっと換えなければいけない。

▽ そうですね。ママたちに聞くとやっぱり。

—— 今乗っていて、ぐらつくとか不安定だということ以外に、もうちょっとここは何かならないのということはありませんか。

▽ バッテリーですね。あとは、それはオプションだからだとは思いますが、

今の子ども乗せの荷台につけるタイプって、重心が後ろにいっちゃうから。今の子ども乗せタイプって重心が離れているから、子どもがきよろきよろしたりすると、そんなに大きな動きをしていなくても、ものすごく振られるんです。

ここらへんだと、そもそも自転車を通れるスペースが広いからまだいいんですが、一般の住宅街とかで歩道を通る場合、その拍子に絶対に人にぶつかりしそうになると思うんですよね。だから、何かこわい。

このへんでも小さい子が夕方自転車に乗せているのに、ぶつかりそうになることが何度もあって。やっぱり、子どもは子ども同士に気を取られたりするので、こっちも気をつけようとするけど。そういうのがあるんです。

—— ちゃんとした自転車屋さんに取り付けてもらおうと、結構、ギリギリ前につける。

▽ ああ、そうなんですか。やっぱり、バランスを考えて。

—— 後ろに付けると、この車軸の真上よりも後ろに加重がかかり、前が浮くんですよね。そうすると、もう運転ができなくなっちゃう。

▽ そうですね。

—— こういうのもあるんです。これは年寄り向きですね。

▽ これだったら、最強ですね。保育園にもほしいくらい。(笑)

—— ヨーロッパだと保育園で貸すんです。もうちょっと見ていくとわかるんですが、これはデンマークのほうで、ちゃんとシートベルト付で、2人でも4人でも乗せられる。これはちょっと高いんです。ここに予備のタイヤが入ってまして、このタイヤをくっつけるんです。そうすると、前がベビーカーで、切り離しができる。

▽ でも、確かにどこか駅までは自転車

で行って、そこから先はベビーカーだけで行きたいときが、ありますね。

—— まさにそうです。

▽ 私、よくやりましたよ。この子を歩かせたら、駅に行くまで30分じゃ着かなかったりするので、出かけなければいけないときには、折りたたみ式ベビーカーを自転車にくっつけて、自転車で駅まで行って、あとはベビーカーで行く。歩かせていると、駅のホームもこわいので。

—— 結構、そういう人多いですよ。

▽ 私はほかの人がやっているのを見たことないんですけど。

—— みんなやっています。

ヨーロッパだと、こういうふうに乗せているんですね。

▽ さっきおっしゃったように、高額でも安全第一だから、子どもが1人だけという場合には使いきれないこともあるから、もし、自治体とか公的な機関が買って、子育て世帯に、それなりの料金でレンタルしてくれるという制度にすればいいんですよ。

—— ヨーロッパ、アメリカでは、それが当たり前なんです。日本だけ、この制度がないのがおかしいなと思うんだけど。

▽ そうなんですか。子育て支援は、相当遅れていますよね。

—— 子どもに関して、日本は本当に言っていることとやっていることが違いすぎるからね。これは4人まで乗れる。

▽ お子さんが4人いるおうちとかもありますよね。

—— 金曜日とか月曜日に、シーツをいっぱい抱えたり、おむつを抱えたり。こういうのだったら何の問題もないでしょうね。これなんかまさに、いくらでも乗るでしょうし。

▽ あと、バランスも絶対にいいですよ。3輪あるんですもんね。

—— これは、もう倒れませんから。

▽ そうですね。今、自転車が車扱いになっているじゃないですか。

—— もともと車扱いなんですけどね。これまでそれに目をつぶってきたのを今、何とかしようということになって、難しい状況になっている。ドライバーを教育するのが先だね。

▽ そうですよ。桜橋も片側が自転車で、片側が人って分けられているんですけど、誰も気づかないですよ。私も気づかなくて、最近になってからそれに気づいて。でも、自分は自転車のほうを走ろうと思っても、人が歩いているから難しい。

▽ 気づきませんでした。

▽ 気づきにくいんですよ。あと、区によってすみわけのやり方が違うので、わかりにくいんですよ。

—— そういうところが一番問題なんでしょうね。やっぱり歩行者が一番大事だということで、歩道がきちんと取られているんですよ。自転車が歩道を通るのは、日本以外の国はないから。

▽ そうなんですか。

—— 日本だけなんです。

▽ こわいですよ、あれは。

—— だって、年寄りなんて、後ろから自転車に追い立てられて歩いているわけだから。

▽ こわいですね。

—— そういう国って、やっぱり文明国じゃないんですよ。

▽ やっぱりそうか。どうもおかしいと思っていた。

—— どうもそのへんがわかっていないんですよ。だから、普通の軽四輪の車と自転車は同格なんです。このニホラというのは自転車じゃないんですよ。これは今うちにあるんです。3カ月かかって、船便で取り寄せました。向こうで26万円で買いま

した。送料は船便で 25 万かかりました。33kg の重さがあるんですが、普通の自転車よりはるかに軽く動くんです。普通の自転車のように、きゅーっと曲がるということはないんですが、でも乗せてみるとびっくりしますよね。これは前に子ども用のベンチシートがあって、シートベルト付で子どもが 2 人並んで乗れる。前のこの子は床に座っているんですね。そして、カバーをパッとかけると、こういうふうにビニールになっていて、濡れない。下に通風孔があるんで、中で窒息することはない。お母さん、お父さんは濡れちゃうんですが、子どもは濡れない。日本のように歩道を通行すれば角でぶつかってしまう。だから、前に出て安全を確認しても、もうこのときは手遅れです。ヨーロッパの場合は歩道を通ることはありませんから、車道を通っている限りは、横から出てきてもその間の歩道分だけ余裕がありますから、ぶつからないんです。

▽ 歩道分だけ余裕がある。

▽ それを逆に考えれば、日本の場合は後ろ側にこういうのが来るほうが安全ではないか。

—— こういう形で後ろのほうがいいだろう、前がぶつかってもいいぞというになると、今度は後ろの子どもたちが動いたときには、どうやって運転するんだろうと思いますね。それに欧米では子どもが見えないまま運転することは考えられない。

▽ 私も前に子どもを乗せていると、子どもの様子がよく見えるから、後ろにするときに何となく抵抗があって、前のほうが安心な気はしたんですけど。

—— 前のほうがいいんですが、日本の歩道を通るという前提だと、子どもが乗っている部分だけ前に出ちゃうんですね。そこで曲がり角で突然出てきた自転車や人と接触してしまう。交通ルールそのものの問題ですね。

▽ あとは、やっぱり日本の住宅事情があるから、どうしても駐輪できる場所が確保できるかどうか。駅はもちろんですが、それ以前に自分のうちに置けるかどうか。

—— 玄関先にはなかなか置けないですね。だから、これは感覚が自転車じゃなくて、車なんです。だから駐車場に置けます。普通の車のところだと 4 台ぐらい置けますけれどね。

こういうものが町を走っていると、向こうの車のドライバーは絶対に邪魔しないです。どうしても、そこが日本と違うところですが、日本もいずれそういう時代になりますよ。

▽ ここの駅も、最初は前かごが付いている自転車は置けなかったんです。それで私が係の人に置かせてくださいと言って、通路のところとか邪魔にならない壁際のあるところに、「置いちゃダメですかとか」と交渉しました。駅の人にはダメって言ったんですけど、区と掛け合って、置いていいということにしたというので、置けるようになった。私が置き始めたら、だんだんそういうママが増えたみたいで、それでスペースが確保されたんです。

—— すばらしい、すばらしい。全体としては今は間に合わないでしょうね。法律も変えなければならぬでしょうし。いや、簡単に変えられない。考えているのが、男どもだからね。いくら説得しても。理解しないんだもの。

お母さんだって、もう普通に走っているわけですよね。そういうことができる環境をつくらなければいけないと思うので、今どんなことで本当に困っておられるのか、お聞きしたい。

▽ 3 人お子さんがいるママは乗せざるを得ないから乗せていますよね。これが一番危ないわけだから、少しでも今できることで対応してもらいたい。道路事情、家庭

事情、住宅事情も踏まえて対応できるんだ
ったら、まだ試作品だとしても、自治体が
まず買って、それをレンタルとかモニター
という形でその地区で利用してもらって、
その上でその地区ではどういう対応が可能
なのかという方向性を見つけていってほし
いですよ。

—— いくらなら借ります。

▽ レンタル料ですか。1年間に1万
2,000円に収まるように、月1,000円。実
際、子育て世代が出せるお金って、やっぱ
りそのへんが限度だと思うんですよ。

▽ 大きいと駐輪代かかるも。

▽ 駐輪代が月1,500円だから、それよ
りも自転車が高くなってたらいけないと思
うんですけど。

—— でも、レンタルと駐輪を入れて、
月2,500円かかるんでしょう。

▽ そうですね。

—— それで、どこかでコインパーキン
グ使って、月3,000円かかって。メンテナ
ンスをして、3年に1回バッテリー換えて。
大変ですよ。

▽ 大変ですよ。

▽ でも、子どもを2人以上乗せてはダ
メというのは、いちおうママたちの意見で
撤回されたじゃないですか。

▽ 撤回はされていないんですか。ちょ
っと見送り？

—— 見送りというか、違反に対して知
らん顔。

▽ 知らん顔ですか。だから困るんです
よね。

—— 危険なことは間違いないから、法
律は変えられないんですよ。こういう自
転車だったらいいよ、ということを認めよ
うとしているにすぎません。

▽ でも、それをメーカーと買う利用者
にだけ負担させていても、埒が明きません
よね。そういうのって、どこに言ったらい

いんですかね。

—— 我々がちゃんと政府に伝えますけ
れどね。

▽ ママたちレベルの意見もあちこちか
ら出てきてくれないと、たぶん動かないで
しょうね。

—— そうなんです。警察が言うには、
ママたちはそんなことを求めているとい
うのです。

▽ なんかそういう報道がありましたよ
ね。

—— 全然求めている。アンケートを
取っても何も来ない。情報がない状態でな
っているからだろうと思うんです。

▽ ママたちも、みんな忙しいから、そ
う思いながらも言う時間がない。それを言
っている暇なんてないですよ。

▽ そうですよ。何年か我慢すればと
思っちゃうから。

■札幌市における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

①子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

お母さんヒアリング 札幌市北区

平成20年7月8日（火）

—— まずどうしてこういうことになったかというお話をしたいと思います。私たちは実は自転車活用推進研究会という非常に長ったらしい名前のNPOなのですが、2年前に東京都認証のNPOになりました。今から8年前にこの団体を作ったのですが、半分以上がジャーナリストか元ジャーナリスト。僕も毎日新聞なのですが、現役のテレビマンとかそういうのがみんな集まって、ちょっと自転車のことをきちんと考えてみようという会を作ったのです。

お気づきではないと思いますが、このところ、この2年半、3年ぐらいの間、自転車に関してものすごく大量のテレビ、ラジオ、新聞で取り上げられていると思うのですが、ほとんど全部、発信源はうちです。それはどうしてかという、研究会を8年前から立ち上げて、法律的なことだとか世界のことも研究し始めて、政府などに提言したのです。政府のほうも、5年ぐらいは無視していたのですが、3年ぐらい前からやはりそうかなとみんな思い始めたらしくて、聞いてくれるようになりました。去年はついに全国で98カ所のモデル地区を作って、自転車レーンの実験も始めましたし、僕らからすると千里の道を3歩ぐらい来たかなということなのです。

そういうことをずっとやっていて、これは常に私たちと敵対するというか、協力はしつつあるのですが、警察の対応が非常に難しいのです。去年、30年ぶりに自転車に

関する教則を書き換えるということが行われました。30年前にはウォークマンもはやっていなかったし、携帯電話は22年前からですらなかったもので、今の自転車の乗り方に関する法律の手引書を、時代に合わせて書き換えるということをやったのです。

その中で、お母さんが子どもを前と後ろに乗せて走ることは禁止されていました。それは法律的には違反なのですが、今までもちろん取り締まりもしてこなかったし、できなかった。厳密に取り締まると3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金ですから、これで検挙されると、逮捕して、起訴して、簡易的な裁判をして、罰金を払いなさいということになります。そうすると前科が付くのです。たぶんここにいる人は全員、前科者。（笑）前科が付いてしまうと、例えばスーパーでパートとしてちょっと働きたいといっても、履歴書を出しますと、「あなた、前科3犯ですか」というばかな話になる。

そんなことになるので警察は取り締まらなかった。事故が起きたときだけ、お前が悪かったという言い訳になってしまっているわけです。車の場合にはこういう違反、例えば5人乗りの車に6人乗って捕まったら、点数で終わりなのです。車のほうが罪が軽くて、自転車のほうが罪が重いという、不思議な逆転現象になっている。それは自転車には免許証がないからです。もともと法律的には違反だと言われても、違反だとは知らなかったでしょう。これはずっと前から違反なのです。

去年、学者が集まって議論したときに、これはやはり違反なので厳しく取り締まったらいかがなものかという話をしたのです。警察がやってみようかなと言ったのを僕らが聞きつけて、すぐ新聞にバーッと流して、変なことを言っているぞという話をしたら、全国から猛烈な反発が来て、警察はヘナヘ

ナと。お母さんから言われるのがいちばん効くので、黙ってしまったわけです。

黙ってしまったけど、守れないいっても、もちろん法律ですから、警察としては安全に子どもを2人乗せられるような自転車が開発されることを前提として検討するという言い方で、先送りしたわけです。しばらく何もしない。ただ、いつかそのうち2人子どもを乗せても大丈夫だ、安全だという自転車ができていう建前になっているわけです。

警察は自転車メーカーとかいろいろ集めて、作ってくださいとお願いしたら、自転車メーカーのほうは、私たちは警察の管轄ではなくて経済産業省の管轄なので、経済産業省を通してくださいといって逃げた。そこで警察は経済産業省にお願いして、経産省が自転車メーカーに、何が安全かということも決めるから、こういう安全なものを作ってねということにしたのです。

それで警察のほうはお母さんたちにアンケートを配って意見を募集して、どういうものが安全かというアンケートは採ったけど、アンケートになっていないのです。というのは、現役のお母さんにはいっさい聞いていない。そこで皆さんにこうやってお集まりいただいたのですが、普通、子育て中のお母さんに話を聞くということは無理です。子どもを預かるというところまでやらないと、じっくり話を聞いて、考えてみるということとはできない。警察は何をやったかといったら、みんなOB といつか、OG といつか、経験のある人の記憶の中のことを聞いているわけです。

これは大阪で聞いたときに思ったことですが、自分たちが実際こういう格好で乗っていて、危険だとかいろいろなことを言われて気が付き、今、考えればそう思っているけれども、たぶん子育てが終わったら忘れてしまうだろうし、あまり実感もなくな

るだろう。実際に車を運転していたことがあって、そのときは自転車は邪魔だと思っていたけれども、自分が自転車に乗って見たら大変なことだと今はわかる。でも子育てが終わったらたぶんきっと忘れてしまうだろうから、今しか意見は言いませんと大阪のお母さんが言ったんですよ。

だからそういう意見をまず聞こうということで、政府のほうから私たちのところに何かいい方法はないですかというから、我々はキャリアマムさんと相談して、実際に複数の子どもを自転車に乗せているお母さんたちから子供を預かって、ちょっと集中的にお母さんたちに意見を聞こうということになった。私たちのほうからいろいろな情報も提供しますが、それで考えていただいて、ざっとしたアンケートに答えていただく。

それを今回も含めて9回、全国でやってきたのです。いろいろなことが分かってきました。今まで、全く気が付かないことがいっぱい出てきました。今日もそういう話が、北海道を代表しての意見が欲しいのです。

冬の3カ月間は自転車に乗れないと聞いていますが。

▽ 3カ月だけじゃないよね。

▽ 半年ぐらい乗れないね。

▽ 雪はなくなっても氷が残っている。

▽ 道がちょっとでも凍り始めたらだめ。怖くて乗れない。

—— 自転車は普通の自転車ですか。

▽ 普通の自転車で。かごは前に付いています。

—— ハンドルの手前に付けていますか。

▽ そうです。ハンドルに引っ掛けて付けるタイプ。

—— そうするとかごはもう一つあるわけですね。

▽ そうです。あと後ろですね。電動で

はないです。

—— お次の方、お子さんは何人ですか。

▽ 3人です。

—— 3人いっぺんに運ぶということは。

▽ いちばん上の子はもう小学生なので、単独で乗ってもらって。

—— でも3人乗せなければならぬことはなかったですか。1人背負うということはなかったですか。

▽ 前に乗せるのはちょっと怖くて、後ろだけ。

—— お子さんは何人ですか。

▽ 2人です。

—— 乗っているのは「ふらっか〜ず」のタイプ？

▽ そうです。それと後ろ。電動ではないです。

—— 電動の方はいます？

▽ 高くて。

▽ 欲しいけど。

—— 東京だとか京都では電動の人が多かったです。やはり坂の関係？

▽ 坂だけだよね。

▽ 電動もどうなんだろうというぐらいの坂だから。

▽ 電動が必要な坂だけれどお金がないのと、電池が切れたらどうしようという不安があるから。バッテリーが重たいのと、切れたときの不安があるから買えない。

▽ 少なくとも初期投資のお金がないと。

—— そうですね。ちゃんとしたものは10万円以上ですからね。「ふらっか〜ず」タイプですか。

▽ はい。電動ではない。

—— お子さんは何人ですか。

▽ 2人です。

—— 何人ですか。

▽ 2人で「ふらっか〜ず」タイプです。

—— ではお子さんは。

▽ 2人で、同じタイプ。

▽ うちも2人で「ふらっか〜ず」タイプ。

—— じゃあ5人いるんだ。「ふらっか〜ず」タイプは、子どもができたときに買ったのですか。最初から自転車を持っておられた方はいらっしゃいます？ 子どもができる前から自転車を買い換えたのですか。

▽ 買い換えました。

—— やはりそうか。昔から乗っていた自転車にそのまま座席を取り付けたという方はいらっしゃいます？ ああ、3人いらっしゃる。

—— 何がいちばん怖いと思います？

▽ こぎ出し。フラフラする。最初は、「ふらっか〜ず」でもやはり。

—— ぐらつきますよね。スピードに乗ればいいけど。

▽ ある程度小さいうちは、視界が前に取れるからいいのです。今、うちは下が2歳なのですが、その2歳を前に乗せているので、前が見えなくなってきた。できる限り、段差とかにも気を付けて走ってはいても、見落として段差にちょっと差し掛かるとガクンと来てやはり怖い。そういうときに車がグッと出てこられたら大変。すぐ静止できるように、わざとサドルをいちばん低くして、足がベタッと付くようにしているのですが、段差のところはそれでも足が届かなくて仰向けになるのです。段差で足が届かないというのは怖い。

—— 皆さんが走っているのは歩道ですね。

▽ 歩道です。

—— 歩道だからとにかく段差があるわけですね。当然そうだろうな。こぎ出すときはぐらつく。

▽ うち「ふらっか〜ず」タイプなのですが、やはり「ふらっか〜ず」タイプは前乗せ専用なので、後ろ乗せは想定に入っていないと思うのです。うちの場合、後付

けで後ろに付けているのですが、前の子なしで後ろの子だけ乗せたときにバランスがすごく悪い。

▽ ウィリーする。

▽ そう、ウィリーしちゃう。

—— それは「ふらっか〜ず」の方は経験しました？

▽ しました。

—— 3人。実はこれはコツがありまして、それは子どもの大きさによるけれども、ちゃんとした自転車屋さんだったら後ろの座席を、子どもが乗る重心を、この軸を手前に置くのです。そうすると比較的そういうことは少ない。

▽ そうなると今度は持つところがお尻にぶつかって。

—— そう。お母さんの背中にビッタリくっつくことになる。

▽ 結構ですよ。

▽ 痛いよね。

▽ 背中が、お尻が痛くて。子どもも痛い。

—— ここにちょっと余裕を持たせようと思うと、これが後ろにいくと、結局この車軸の後ろ側に重心が乗ると、前が軽いときには上がってしまう。それに走らない限りは倒れるのです。

▽ 前に住んでいたところは、毎日、すごい坂を上がって通園させていたのです。押していくしかないのですが、押すときがいちばん怖いです。

—— 子どもを前に2人乗せて押し歩きは大変でしょう。

▽ でもせざるをえなくて。狭い歩道で、いつもスレスレを車が通り、いちばん危ないと思いました。

—— 押し歩きはどうですか。

▽ なるべくしたくない。

▽ したくないからベタ足にしてというのはあるのですが、それでもやはりいやで

すね。

—— 8人いて6台は3段変速。内装ですよ。お一人だけが使っていない。

▽ 使っていないかもしれない。常にいちばん軽いかもしれない。

—— よく使っているお母さんがいるのだけど、子どもを前後ろに乗せているせいか、早く壊れると言う。

▽ 高いのに困る。

—— 壊れたら困るよね。でも壊れても動かせなくなるだけで、たぶんいちばん軽いところで停まると思うのです。あとはそうすると、子どもを乗せて変速して停まりたくない。どうしても停まりたくない。停まるとこぎ出すのが大変だから。

▽ 大変だし、停まってまた前に進むのも大変だけど、それ以外に押していかなきゃいけなくなったら、坂の中腹で降りるのも怖いし、なんとか降りられてもフラフラの状態ですらに坂を上がっていくのはよい辛いから、意地でも降りてたまるかと。

—— 押し歩きはとにかく危険だろうと思います。前のタイヤはフラフラになりますよね。

▽ うん、なる。

—— 皆さんたぶん分かってやっておられると思うのだけど、押し歩くときのコツはブレーキの使い方なのです。坂だと特に、上げてバツとブレーキを掛けてしまう。息継ぎして、押してブレーキを掛ける。ブレーキを掛けた瞬間にだいたい安定するのです。押したまま、グラグラのままでいくらやっても力だけ掛かってしまう。転びかけたり乗り上げたりしてバランスを崩したときには、とにかくブレーキを掛けるとある程度収まるけど、手遅れになったらしょうがないですね。子どもと一緒に倒れてしまったとか、子どもを乗せたまま倒してしまったという方はいらっしゃいます？

▽ 倒すのが怖くて、前後に二人乗せる

ことに踏み切れない。

—— なるほど。でも後ろだけですか。前だけ？

▽ 後ろ。前に乗せてしまうとワーストになるから。今、ガソリン代も高いし、安全なのができるば、前後に乗せたい。

—— でもたいしたけがはしていないでしょう。

▽ 子どもはしていないけど、親がひざを。

▽ ああ。ひかれちゃった？

▽ ペダルでジーパンに穴が開いて、その下に血がダラダラと。とりあえず子どもを助けなきゃというのがあって。

—— それはそうだね。子どもたちは意外に体重も軽いし、受け身もうまい。

▽ ベルトをしめて、ヘルメットもかぶっていて、押し歩きをしていたときに、子どもが暴れてしまったのです。それでバランスが崩れて倒れてしまった。

—— 子どもは動くでしょう。

▽ 動きます。

—— 予測がつかないことが多いですよ。いつもけんかするのですが、試乗テストなどの際、20 kgの砂袋や水を入れた袋を乗せたりするのです。それで「大丈夫、安全」といつてるが、これでは実際に子どもを乗せた状態はわからない。

▽ 砂は動かない。

—— 後ろで寝られるのと前で寝られるのと、どっちが怖いですか。

▽ 後ろ。

▽ 見えないから。物も落とすしね。気づくと靴がないとか。

▽ 後ろで寝られたことはないけど、前はしょっちゅう寝られる。

▽ 前後で寝られる。

—— 自転車って気持ちいいんですよね。よく寝てしまうとはみ出さないですか。僕が見たのは、ヘルメットをかぶっている

子の頭が電信柱にゴーンと。(笑) かわいそうに。あとはやはり子どもが動いたときにバランスが崩れることは多いですか。

▽ 多い。

—— 前と後ろだったら。

▽ 後ろ。

—— やはり後ろだよ。後ろに子どもを乗せるということに関して不安はありますか？

▽ 見えないから。

—— 前は動くなと言える。

▽ ただ、すごく小さいのを乗せているときは、ぐずったりしたら「静かにしろ」では聞かなくて、エビぞりになって、それでこうやってやります。

—— もう嫌でしょうがなかったりするんだね。

▽ そのときはなんか機嫌が悪くて。

—— とにかく子どもたちは動くんですよ。でも動く子どもで実験するというのは一種の人体実験なので、なかなかできないのです。でも本当にそれをやらないと分からないでしょうね。世のおじさんたちは、自転車を開発しているおじさんたちは、みんな砂袋を乗せてやるのです。それで「大丈夫」。絶対、大丈夫じゃないと思うんだよね。

▽ せめて人型の模型にしてほしいな。

—— しかも動くのがいい。

「ふらっか〜ず」タイプの場合にはかごはないですよ。荷物はどうしていますか。

▽ ハンドルに。

▽ 子どもに持たせる。

—— ハンドルに掛けると大変です。

▽ あと保育園に置いてある「ふらっか〜ず」タイプの自転車は、後ろに荷物を載せられるように一生懸命作っていた人もいました。

—— 100 円ショップに行って、ここに S 字型の鍵を掛けてぶら下げる。だから余

計に前が浮き上がる。空気圧はある程度きちんと入れておいたほうがいいですね。パンクしやすい。整備はどうしていますか。ブレーキなど調整は、自転車屋さんに持っていったりしない？

▽ ほとんどしない。

▽ ヤバイと感じたときだけしか、自転車屋さんには持っていかない。

▽ あまりにもブレーキが利かないとか、なんらかあったら。

—— でも日本の自転車はきっと優秀なんだよな。

▽ 意外に平気。

▽ だいたいここがこうというふうなのがあらかた少し分かれば、自分でドライバーを持ってやっちゃったり、あとお父さんとかがそういうのを、「ちょっと見てよ」といって見てくれたりするケースもある。

▽ うちはない。

▽ うちも知らないな。

▽ うちお父さん、機械だけだもん。機械以外、全然だめだから。

—— 自転車で走っていて、荷物はやはり苦勞する。例えば保育園とか幼稚園で、保育園は特にシートを持っていったり、おむつとか着替えを持っていったり。見かけるお母さんは、こんなズタ袋をたすき掛けにこんなになって乗っている人もいるけど、そういうことはやらないですか。

▽ やりました。たすき掛けではないのですが、うちは「ふらっかへず」タイプではないのですが、お布団を持ち帰るときに、布団を平らにしてロールケーキみたいに丸めて、結わいて、それを前かごに入れる。それが落ちないように固定して、それで前と後ろに子どもですね。

—— すごい。

▽ でもそうでもしないと持って帰れないので。

—— 日本は冒頭の法律的な規制がある

ので、2人目の子どもを乗せることはまず考えていないわけです。したがって、それを考えた自転車は作っていない。こういうふうに子どもを乗せるとか、荷物を載せるということも考えていない。お母さんたちのニーズに全く応えていないのです。今度も12のアイデアを採用して、経産省が税金から補助金を出して、試作品を作るのだけど、12のうちの10試作品は「荷物はどこに積むのですか」といったら、「考えていません」という答えでした。

▽ 荷物は大切です。

—— あと、子ども用の座席については何か。例えば乗せにくいとか、降ろしにくいとか。

▽ 前が降ろしにくい。大きくなればひざが突っかって出なくなるというか。

▽ 足、靴に引っ掛けて。

▽ さっきの補足になるかもしれないのですが、自転車を降りて、まず目的地に着いたといったときに、いちばん最初に降りるのは大人じゃないですか。前、後ろに乗っていて、そこでまずグラグラする。なんとかとりあえず阻止して降りました。今度、スタンドを立てるときってないというか。

—— 聞きたいのですが、スタンドを立てるときは、後ろの子どもを乗せたまま立てますか。

▽ 乗せたままです。降ろすほうが、逆に自転車が不安定な状態になりかねないので、それこそ動くなと。「動くな。動いたら倒れるぞ」と言って、それでなんとか立てる。

—— どうします？ 後ろに子どもを1人乗せていますよね。

▽ スタンドを立てていない状態では、グラグラ状態で降ろすことになる。

—— やはりスタンドを立ててから降ろすんですよね。どうですか。

▽ スタンドを立ててから。走ってどこ

かへ行ってしまふ。

—— 降ろしたら途端にどこかへ行ってしまふ。どうしています？

▽ 乗せたまま。前にロックを掛けて。

—— どうしています？

▽ まず自分から降りてもらふ。停まって固定しているときに、後ろの子に降りてもらふ。

—— 後ろに乗っているお子さんは今おいくつ。

▽ 4歳。もう上ったりもできるので、ある程度ロックとか全部外してもらふ、自分で降りてもらふ。

—— それからスタンドを立てる。なるほど。どうしています？

▽ 私は乗せたまま、よいしょと。

—— どうしてます？

▽ 乗せたままです。

—— やはり乗せたままスタンドを立てる方のほうが多いのでしょうね。立てにくいとか重いということは感じますか。

▽ 重いです。

▽ 前はだいたい軽いじゃないですか。それこそ立てようとしたときに、軽くウィリーする。前が浮いちゃったと思って、それでいったんもう1回仕切り直して、立て直すことがあつて。

—— やはりスタンドはもうちょっと工夫できそうな気がしますよね。そういう要望はないのです。お話を聞いていると、みんな現役のお母さんたちはとにかくそう言うのだけど、メーカーにも警察にもそういう意見は全く聞こえていない。

▽ どうやったらいいというのがみんな分からないと思うから。

—— 分からないでしょうね。

▽ 昔、新聞配達で使っていた自転車のスタンドがいい。

—— 「ふらっかへず」のやつはけっこう幅広いけど、本当に新聞配達の格子状み

たいなのをガチャンとやると。

▽ 重いのだろうけど、あれは安定しそうだと思う。

▽ 必要なのはおしやれ感じゃないからね。

—— 幅だね。確かに。でもあれは安全でしょうね。

▽ もともと新聞が、いちばん多いときはすごく重いからということを想定して、たぶんああいうふうにならされているのだらうなと思ったので。ああいうのがあったらいいのに。でもきっと重いんだろうな。

—— ブレーキは、壊れなければいい？

▽ でも利きが違うよね。

▽ うん、違う。

▽ 使っているうちに変わってきて。

—— そうでしょうね。

▽ だいたい右を使ってしまふよね。

▽ 利きが悪くなる。

▽ 最近、停まらなくなっている。

▽ 重たくなるよね。

—— それは当然そうですね。重くなるから。慣性重量もまるっきり違うわけですから。ブレーキはもうちょっと強力に。ブレーキだとかハンドルだとかは、設計する連中はみんな考えるのです。1人で普通に乗っていると、やたら利きすぎたりする。

▽ 普通の「機械、ちょっと苦手なんです、私」という人でも、ちょっと整備できるようなブレーキだったらすごくうれしいかな。

—— 書いてあるといいですね。ここ、ねじを巻けとか。ここまで伸びたらワイヤーを取り替えろとか、分かるようにするといいね。そうか、そういうところはやはり考えていないですね。座席についてはいろいろなことを考えなければいけないでしょう。最近のシートベルト、付けています？

▽ はい。

—— 子どもを乗せてシートベルトを付

けていない人、いますか。

▽ もう届かなくなってしまうと、前も後ろも足りないのです。ギリギリで。

—— 北海道の自転車は結構ベルトが丈夫なのかな。大阪で聞いたら、あんなちゃちいもの、子どもがかじったら切れてしまうとか。

▽ あと炎天下にさらしているので、劣化して割れて。

—— ヘルメットはどうしていますか。

▽ 付けていない。

—— ヘルメットを付けないという方はいらっしゃいます？ 子どもたちが嫌がる？ それとも。

▽ かぶるのが嫌い。

▽ 予算がなかった。

▽ ヘルメットは高いから。

▽ ヘルメットが高いよね。

▽ 付けているのですが、夏は暑くてすごい汗。

—— 幼稚園とか保育園に行くようになると、帽子になって、ヘルメットをかぶらないとか。でもヘルメットはかぶせたほうがいいし、この6月から一応、ヘルメットをかぶせる義務が保護者に課せられる。13歳未満の子どもが自転車に乗る場合、乗せる場合ともヘルメットをかぶせる義務が親にはある。子どもにはかぶる義務はない。

70歳以上のおじいちゃん、おばあちゃんもかぶらせるといいのだけど。(笑) 今度の法律改正でおもしろいのは、13歳未満と70歳以上の人はすべての歩道を通っていいというルールに変わったことです。でも、13歳未満にだけヘルメットの規定がある。この前、70歳を超えたある国会議員が、「おれたちは死んでもいいのか!」と怒っていました。

▽ 小さいとき、1歳前後で乗せた場合、うちは今でこそ下の子も一応ちゃんとかぶってくれる。たまに嫌だとかねることはあ

るのですが、最初のうちはかぶるのを嫌がりました。

—— ヘルメットは2歳からにしてください。1歳半ぐらいまでは首の据わりがまだよくないのです。だからそんな重いものを載せてしまうと、本当にむち打ちになってしまうから。帽子だとかクッション性のあるものをなるべく頭に載せてやって。

▽ 防災ずきんを付けたほうがいいのか。

▽ 防災ずきんいいね。小さいのはないよね。

▽ 自転車用防災ずきんみたいなものがあったら、意外にいいかも。

▽ 通気性のいいのね。

▽ 確かにフラフラして、でもいま聞かなかったら、2歳まではヘルメットはやめたほうがいいのかというのは、たぶん知らないお母さんが多いと思います。

—— ヘルメットを売っているところへ行くと、だいたい2歳以上になっています。ただ2歳までは自転車に子どもを乗せないことになっている。

▽ 「ふらっか〜ず」は10カ月くらいから乗せていいんですね。

—— 10カ月ぐらいからというふうに書いてあります。だけどヘルメット着用の義務は零歳からあることになってしまっているのです。どういうことなのか。

▽ 意味分かんない。

▽ 零歳はかぶれないし。

▽ やはり重いから、子どもからすると「何これ」と感じるのかなと思うのです。

—— いくつかの自治体で、ただでヘルメットを配ったことがある。それは全部、2歳児になったら配るということになっている。

▽ いいね。

▽ できれば自転車も配ってほしい。

—— 僕もそう思います。ヘルメットぐらいは配るべきだと思う。杉並区では4年

前に配ったのです。2歳児に配ったら、3歳児のお母さんたちが文句を言い始めた。しょうがないから区長さんが、住民票の写しを持っていくと半額で買えるようにした。そういうことは意外に効くのです。だから私が住んでいる周りなんか、お母さんたちからみんなヘルメットだらけですよ。

おもしろいことがあって、皆さんご経験かどうか分かりませんが、車を運転している連中が、子どもがヘルメットをかぶっているのを見ると、気を付けて運転するので。本当は逆でしょう。ヘルメットをかぶっていないほうが危ない。ヘルメットをかぶっていない自転車だとそばに行つて意地悪するようなやつが、ヘルメットをかぶっている子どもを見かけると、危ないということに初めて気が付いて遠回りする。

だからヘルメットというのは安全の意識を高めるという効果もあるので、なるべく派手なやつをかぶっていただくといいと思います。かわいいのだとよくかぶるじゃないですか。お母さんたちがヘルメットをかぶるというケースはありますか。ヘルメットをかぶっているお母さんはいない？

▽ 見たことないです。

—— 最近、東京などでは増えてきましたよ。子どもたちにヘルメットをかぶせていますでしょう。考えたらやはり危ないということに気が付いて、お母さんもヘルメットをかぶっている。

▽ 子どもにかぶらせるために、親がかぶるではなくて。

—— そのためでもあるのでしょうかね。「お母さんがかぶるから、かぶろうね」というのもあるでしょう。やはり自転車の転倒でとにかく怖いのは、頭を打つことです。ヘルメットは値段は確かにある程度するのだけど、できたらかぶったほうがいいですが、ヘアスタイルは乱れるし、暑いし。

座席、ブレーキ、スタンド、荷物、全部

困ったものですね。例えばちょうど2年前なのですが、こういう事故がありました。今回のいろいろなことの出発がこれから始まったのです。2歳と3歳の女の子を乗せたお母さんが、踏切でまさに押し歩きしていて転倒してしまった。そこへ電車が来て、長女のほうは助け出したのだけど、下の子は2人の目の前で。もうたまりませんよね。

日本以外の先進国で、自転車が歩道を通っている国はありません。歩道を通るのは世界中で違反なので、日本だけ異常なのです。だから車と同じように石畳のこんなところを行くのですが、これもさっきと同じです。いろいろなものを載せてある。なかなかすごいですね。これは実はモデルさんではないのです。(ニホラの写っている写真をみている)

▽ 素敵な。

—— 普通に街をこのハイヒールで。

▽ 倒れないからだよね。

—— 街をシューッと走って、しかもこれは歩道ですよ。ここが自転車道です。こっちが車道なのです。

▽ こういう専用のレーンがあると。

—— 向こうから自転車が来ることはないのです。完全な一方通行です。

▽ いいよね。よける必要がない。

—— 自転車が車なのです。だから自転車のつもりで運転すると、ものすごく運転しにくい。当然、普通の車を運転するのと同じ感覚で運転するのです。

▽ かわいい。

—— 例えばこういう、カバーも掛かる。

▽ いいよね、カバーが掛かるの。

—— この自転車をうちの研究会で1台輸入しました。東京まで来ていただければお乗せいたします。

▽ かわいい。

—— このオプションはお金がなくて買えなかったのですが、中は2人が並んでシ

ートベルトが付くようになっていきます。

▽ かわいい。車みたい。

▽ 写っている人もかわいいからね。

—— 7月1日に、5組のお母さんたちに子ども2人ずつ連れてきてもらって乗せました。見事に軽く、相当な坂でも平気。7段変速が付いています。

▽ 7段。すごーい。

—— ただカーブは曲がれないから、ブレーキを掛けて相当スピードダウンして曲がる。普通の自転車でも実はそうなので。この場合には停まっても倒れることはないわけですから、もう安心してやっている。最初は子どもたちが嫌がって。前に乗せると重くて後ろが浮いてしまうのです。前に子どもを乗せるとギャーッと泣き始めて。でも勇気のある子が2人乗って、1周してきた途端に奪い合いになった。最後は4人乗っていました。4人乗せて、普通のお母さんが、普通に走っていました。

▽ 確かに1人がおもしろそうなのを見たら、おれもおれもと。

—— 幅が87cmもあるのです。長さ2m3cm。

▽ 2m。車だね。

—— そういうことを考えるとどうでしょうね。こういうものがいったい走ることができるかどうか。

▽ 歩道は無理ですね。

▽ 車道でも。

—— この写真が4人乗っているときの写真です。

▽ かわいい。

▽ この自転車も40万？

—— この自転車は実は向こうで18万から、いろいろなオプションを付けると26万ぐらい。ただ向こうは消費税が25%の国なので、30万ぐらいになってしまう。僕は日本人ですから消費税は要らないので、いろいろなオプションを付けたのですが、7

段変速も付けたので25万ぐらい。ただし船便で持って帰ってきて、関税を払ったら倍かかったので50万。ただ乗せてみる価値はありました。たぶん皆さん乗ったら、「そうか、なんだ、こんなものがあつたのか」と思うでしょうね。

▽ でも幅がもうちょっと狭くなったらいいかもね。

▽ 道が狭いから、ニホラ同士ですれ違うと。

—— 向こうはこれですれ違うということは考えていないのです。一方通行しか考えていないし、車道しか考えていないから。

▽ 日本ではちょっと。

—— こういうものが走っているときに、向こうのドライバーがこれを邪魔したりすることは違反ですから、邪魔しないのです。

—— ベロタクシーはちゃんと車道を走っています。

▽ あれも自転車ですよ。

—— あれは自転車ですけれども、歩道は走ってはいけません。幅も1m近くありますし、長さも2m50cmぐらいある。しかもあれは電動アシストなのです。ドイツ製で1台100万です。

—— 私はニホラを輸入して、今うちの事務所の周りを走っています。すごいですよ。これでスーパーへ行くとみんな寄ってきます。

▽ うらやましい。

—— 大きな段ボールの缶ビール、この前500mlの缶ビールを6箱載せて帰ってきました。

▽ 多用途に使えるよね。

▽ 買い物も楽だね。

—— それから子どもが4人乗りましたが、大人もみんな乗りたくて、体重100kgのやつが乗っていましたけれども、びくともしませんでした。重いかというと、そう重くないのです。こぎ出すとスーッと

走ってしまう。自転車としての質も非常にいいのです。重さは33 kgあるのです。

▽ それでスーッと行くのがいいね。

—— 皆さん方が乗っている自転車は、たぶん重さ20 kgぐらいだと思います。その1.5 倍以上、2倍近くあるのですが、非常にこぎやすいし、運転もしやすいです。

▽ サドルが高いのもいいよね。こぎやすいよね。

▽ 動きやすそう。

—— でも幅があって、長さも普通の自転車よりもちょっと数センチ長い。置くところがないでしょう。

▽ ないです。

▽ 逆にこういうふうなものを使うのだったら、それ用の納戸のようなものも用意しないと。

—— 車用のパタパタとかぶせるものとか、物置にしまうとか。玄関先に置けない。マンションなんかではどうしようもないです。

▽ これは下手したら持っていかれる。

▽ 絶対、持っていかれる。

—— これを盗むやつはいないと思うよ。

▽ あそこにいたよとなっちゃう。

▽ でも子どもにいたずらされそう。

—— いたずらはされそうですね。

▽ 確かに珍しい。

▽ 行った先でも停めるところがなさそう。

—— ただ、こういう自転車は40 年ぐらい前からあるのですが、特に最近、12~13 年前から急に子育て用として注目されている。その頃からガソリン価格が向こうも上がりまして、今、日本はこの辺だと180 円ぐらいですけども、もうとっくにドイツ、イギリス、フランス、イタリアあたりでは300 円近いですから。

日本よりガソリン価格が安い国は、アメリカ、カナダ、オーストラリアぐらいしか

ない。ヨーロッパは全部日本の倍ぐらいしていたわけですから、早くからこういうものにシフトし始めていたのです。だからこういうもので、お母さんたちがどんどん走り始めたものだから、スーパーは入り口の周辺にこれが置ける場所をさっそく作った。日本だってすぐ作りますよ。

▽ スーパーはやってくれそうだよ。問題は国だよ。

—— 札幌市だとか市営の駐輪場だとか、そういうところ是对応がいちばん遅くなるでしょうね。ヨーロッパは、僕もよく見にいつてなるほどと思ったのは、市営の駐輪場はあるけど、公設民営なのです。全部、民間が運営する。しかもほとんど自転車屋さんが運営するのです。駐輪場へ停めに来ると、自転車屋さんだから、パンクしているのを直しておいてという、帰りまでに直っているはず。それが当たり前のことです。

この辺だって1,000 台ぐらい停められる駐輪場が、シルバーボランティアの人がやっていると、自転車屋さんがセットになっていない国はないですよ。だって自転車屋さんはばかばかしいでしょう。お客さんがそこにいるんだもの。商店街の片隅でクモの巣を張って待っているよりも、自転車が毎日、何台も来るところへ行ったほうが絶対もうかる。そういうところに行かない。行けないようなルールになってしまっている。そういうところから変えていくと変わるのでしょうね。

最近はいオングループが整備士を置きました。この辺も置き始めていると思います。だから例えばイオンに、ジャスコでもどこでも買い物へ行って、自転車屋さんへ行って、修理しますとか書いてあるところは、帰りまでに直しておいてくださいといったら、買い物をして帰ってくれば直っている。結構安いはず。自転車屋さんはあがっ

たり。だから早くどこかいい駐輪場にみんな出ていけばいいと思うのです。

おもしろい世界でね、日本の自転車屋さんは古い体質があつて。自分を出ていきたいのだけど、人が出ていくのが嫌なものだからみんな反対する。不思議ですよ。

▽ 北海道の場合、冬場の雪というのがあるので、どうしても車に頼らざるを得ないと思うのです。例えば、本州の、年に何回かしか、数えるぐらいしか降らないようなところだったら、たぶん対策を進められるでしょう。結局、雪が降るのだから自転車は動かせない、積もったところなんか走れない。だから車が走るんだみたいな感じに引っくり返されてしまったら意味がない。であれば、期間限定で、雪のこの季節は車は2車線というふうな形にまで、詰めないと北海道では難しいのではないかな。北海道、もしくは雪が多いところ、例えば新潟でも雪深いところがありますよね。そういうところまで考えないと。そういう地域的な差はやはりある。

▽ でも、確か雪のためか、道路は広く作られているんだよね。だから、その広く作っている場所の、その雪の部分を自転車にさいてくれと。夏場は。

—— 北海道では環境的に難しいことではなさそうですね。

▽ 道路がけっこう広く作られているのだから、その雪の分だけ。

—— その広く作られている部分は、雪がないときには何に使われているのですか。

▽ 普通に車道だけど。縦列駐車用に使われている。

—— 要するに駐車する場所だよね。でも冬場は駐車していないよね。できない。

▽ していない。

—— それはどこへ行っちゃっているの。つまり、雪がないときは路上駐車をするだけじゃない。でも雪があるときは路上駐車

できないわけだから、その分はどこかにしまつてあるはずだよね。

▽ 雪の季節は逆に車を運転するのも嫌だといって、乗らない人もいるから。

▽ うん、それも多いね。

▽ それで若干台数は減っているのかなと。

—— でも考えてみれば、冬場、路上駐車が滅多にないということは実は、ちゃんと駐車できる場所があるはずだよね。ということは、春になって雪がなくなったときに、その部分を空けようと思ったら空けられるはずだよね。

▽ 空けられるはず。

▽ 条例できちんと決めて、それで整備されれば、たぶんできると思います。

—— ヨーロッパは駐車違反にすごく厳しくて。僕も3年前、ロンドンでレンタカーを借りて、停めようかなと思って、「ここは違反だな、ちょっと危ないかな」と思って中へ入りかけたけど、やめて外へ出たら、そこに係官が待っていて、残念そうな顔をしていた。(笑)

あとで聞いたら、入ってエンジンを切った瞬間に、パッと写真を撮られたら終わりなのです。80ポンド取られる。1万8,000円かな。しかも写真を撮った瞬間にインターネットでピュッと本部へ送ってしまうから、そいつをとつかまえて「今の写真」といったってもうどうしようもない。ちゃんと書いてあるのです。「私をいじめても取り消しできません」と。(笑)

とにかく写真を撮ってしまうと、しかも罰金を取ると、民間委託されているから歩合でお金が入るので、僕を取り逃がしたのはかなり辛かったのでしょうね。しょっちゅうそういうのがウロウロしていますよ。そのくらいやればなくなるのでしょうね。そうすると自転車が走れそうだよ。

▽ うん、走れそう。

—— 北海道の場合、有利な条件がありそうだな。ちょっと北海道をモデル地区としてやってみたいですね。

▽ やってみたい、やってみたい。

—— 特に札幌はいろいろなところの実験、新しいお菓子を作ったらまず札幌でと言われるぐらいだから。

▽ 札幌限定で。

—— しかも1年の半分しか使えない。半分というか、4～5カ月は使えないでしょう。おとししか3年前、環境財団に呼ばれて講演しに来て、真冬の12月12日に自転車のことで人が集まるかよといったら、満杯だった。北大を見にいったら、北大の中が北京通りになっていた。ダーッと自転車雪の中を走っていましたよ。

▽ 最近、スパイクタイヤも売り出しているよね。

▽ もっと頻繁に売り出してくれれば。

▽ 新聞配達もスパイクだよ。

—— スパイクタイヤがありますよね。

▽ 一般のママチャリでもあれば。

▽ 全然ママチャリじゃないよね。ママに優しくないもんね。

▽ そこだよね。

—— 確かに子どもを乗せて2輪車で、雪の中はきついよね。雪が降ったらもうだめですよ。

▽ でもあの二ホラの前の部分、そりみたくなれば。車輪取り外してそりになればいいよね。1年中使えるよね。

—— メンテが大変よ。

▽ ストッパーか何かで。

▽ あれも欲しいよね。大阪にある傘。

▽ 「さすべえ」だ。

▽ 大阪のおばちゃんの。あれ、けっこう欲しいよね。

—— 「さすべえ」は違反ですよ。

▽ 確か違反と言っていた。だめになったと。

▽ だからその会社がもう大変とか言っていたのを、テレビで見たことはある。

—— 「さすべえ」だと片手運転ではないからいいみたいな話がある。だけどあれは二つの意味で違反。自転車が歩道を通る場合には、幅は60 cm以内なのです。傘はどんなに小さくても必ず90 cmになるのです。まず積載違反です。次に車も何でもそうですけど、車両はすべて突起物が付いていてはいけません。傘は完全に突起物ですから。大阪で怖いのは、あれで目を突くのです。

▽ ちょうどその高さだよ。

—— 「どいて、どいて」とおばちゃんが走って、通り掛かりの人がフッと振り向いた瞬間に目を突く。大変ですよ。

▽ 昔、自転車にミラーが付いていましたよね。あれはどうなのですか。

—— バックミラーは今でも付いています。

▽ あまり見かけないですよ。

—— あとで付けるのです。僕らもバックミラーを付けないで走るのはしません。ヘルメット、バックミラー、ライト、手袋。白い手袋、軍手が一番いいのですが、右手だけでもいいからして。東京は最近、自転車メッセンジャーがものすごく増えたので、我がもの顔でみんな車道を走るものですから、車のほうもあきらめて、自転車は車道を走るものだと思います。ウィンカーは付けれないのですか。

▽ 走りたいけど、怖いよね。前と後ろのウィンカーは付けれないのですか。

—— ウィンカーは、ヨーロッパは付いているのがあります。

▽ 手信号とかあるけど、それって分からない。ウィンカーは欲しいんですよね。車道を走るなら、やはりどこへ行くか分からないと怖いんですよね。

—— ウィンカー欲しいですよ。

▽ 車を運転していて、「どっち行くの、この自転車」といつも思っていたりして怖いんですね。

—— 私が輸入したのはウィンカーが付けられるようになっているのです。当たり前なのですが、そういうことはあまりやらないのです。

▽ 自転車で走る人が増えてきて、「どっち行くの、この人」とよく思っている。

▽ すれ違いざまの年配の人、「うーん」となっているでしょう。こっちも「うーん」となるでしょう。でもこっちがよけると、絶対あっちもこっちに来る。

—— ヨーロッパではこういう街中は全部ゾーン 30 で、時速 30 km 以上出せないのです。ところが例えばここから岩見沢に行くとかいうときには、その間は 140 km でビューッと行くのだけど、街へ入ったらもう 30 km と、メリハリがつくのです。日本みたいにこの辺を 60 km で走るなんて、まさに後進国の象徴。

▽ そうだね。メリハリをつけてほしいよね。

▽ 怖いんだよね。

—— その辺は、日本の場合にはどうもメリハリがついていないところがありますね。これは警視庁のホームページですが、何て書いてあると思います？「交差点を曲がるとき、後輪に巻き込まれないようにしましょう」と。

▽ えー、なんで。

▽ おかしい。じゃあ通り過ぎていいんだ。車のときは通り過ぎていい。

—— これは北海道警も似たようなことを言うのです。同じ。つまり警察にとって、交通は車中心なのです。車が大事。人間を大事にしたほうがそろそろいいと思うんだけどね。この女の子は、右を見て、後ろを見て、ちゃんと確認して手信号を出して曲がります。それから右を見て、左を見て、

前を見ていないのが問題なのです。これは左に曲がります。

▽ でも危ない。

▽ 手信号は覚えていないよね。

—— 道路交通法第 53 条、車両。自転車以外の軽車両、これはリヤカーのことですけど、法律的に言うと自転車を含む車両です。自転車を含む車両の運転者は、曲がったりするときには手、方向指示器、または灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならないというから、さっきの子はこのまま曲がっているわけです。片手運転。

▽ 危ないよね。

▽ 片手で曲がるのは難しいよね。

▽ しかも得意なほうとかあるでしょう。

▽ 危ないね、逆に。

▽ それでなおかつ子どもを前後に乗せてとか、荷物を積んでいるのに、片手運転をしろというのは無理です。

—— 守れない法律を作っているんです。では皆さん、お巡りさんが手信号をしたのを見たことある人。

▽ ない。

—— 誰もいないでしょう。お巡りさん、全部これ違反ですよ。2 万円以下の罰金。ひどい話でしょう。自分たちが守れないことを、国民に押し付けてどうするんだという話ですよ。こういうことを野放しにしてはいけない。ヨーロッパの法律を見ると、これは書いてあるのだけど、自転車の場合には指示をして、合図をして後ろに確認させたら、両手でハンドルを持って曲がりなさいと書いてある。当たり前だね。日本は車両を全部入れてしまっているものだから、全部同じになってしまう。

ヨーロッパのもののようですが、これはハンドルのところにレバーがあって、倒すと後ろから、赤い文字が書かれたプラスチックが出てくる。パタッと出てくる。戻すと、こ

れがまた元へ戻る。まっすぐ立っている。こっち側に行くときパタッと倒す。こっちへ倒れる。これは本当に方向指示器です。ウィンカーが付いているのもあります。幅の広いのは、ボタンを押すとランプがチカチカとつく。それからブレーキを掛けるとブレーキランプがつく。

▽ それもいいね。

—— 車なのです。日本だって法律的には車なのです。だけど昭和45年(1970年)に車と自転車の事故を減らしたいというので、日本だけ自転車を歩道に逃がしてしまった。その途端にみんな、自転車は歩道を通るから歩行者の仲間だと勘違いした。皆さん勘違いしている。それでもう40年たっているわけだから、みんな勘違いしてしまった。

その結果、普通にハンドルに買い物したものを引っ掛けているでしょう。車に乗っているときに、ハンドルにレジ袋をかけたリ、バックミラーに買い物かごをぶら下げないですよ。それから、オープンカーに乗って、雨が降ってきたから傘を差しますか。車だと思ったらそういうことはしないはずですよ。自転車が車ではなくなっているという認識が今の問題です。

研究しているといろいろなこと、くだらないことがいっぱいあるのだけど、これも、自転車専用と書いてあるでしょう。日本語が読める人なら全員が分かりますよね。読めない人は、これは何の信号か分からないでしょう。タガログ語しか読めない人は、これが何だか分からないでしょう。向こうでは歩行者のマーク、分かりますね。自転車のマーク、分かりますよね。やはりそういうものなのです。これだって人のマークでしょう。この横に自転車・歩行者専用と書いてあるから自転車だと分かるけれども、読めない人はどうやって理解するのですか。分からないでしょう。

「VISIT JAPAN」とかいって、世界中から観光客を呼ぼうと言っているけど、日本で北海道に遊びに来た外国人が、レンタカーで動いているのを見たことがないと思いますよ。運転できないから。僕らはヨーロッパへ行こうが、アメリカへ行こうが、右ハンドルでも左ハンドルがあるけれども、運転できる。分かるのです。街がシンプルになっていて、交通が大原則だけで動いているから。日本は例外だらけでしょう。何時から何時まで曲がってはいけないと書いてある。外国人には分からない。

ということも含めて、自転車だとか交通環境というのは大変なことになっているので、皆さんもいろいろあると思うのですが、ぜひ考えて。「自転車どうしたらいいかね」と聞かれたら、散々文句を言ってください。我々もがんばります。

▽ ありがとうございます。

▽ おもしろかったね。

■松山市における母親ヒアリング記録

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

①子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

お母さんヒアリング 愛媛県松山市

平成20年7月14日（月）

—— なるべく倒れないような自転車を
つくりました。これは前が二輪です。

▽ 三輪車や。見たことないね。

—— 三輪車ですね。これはなかなか運転しやすい設計になっていて、それなりに評判はいいのですが、ただ、これは子どもが1人ならまだしも、2人乗せるのはいかがかないと思っています。いろいろな自転車があつて、今、計画しているところもあります。この辺の地域事情も考えながら、どういう自転車だったら安全かなという、生の意見を聞かせていただこうと思って来ました。

いろいろな意見があつて、子どもを乗せやすいようにしろとか、こぎ出したときにふらつかないようにとか、後ろの座席の子どもが動くとフラフラするので、それを何とかしろとか。あるいは大きくなった子どもを前に乗せても前が見通せるように、今度ヘルメットを被せろという話になりますから、ますます見にくくなります。それからスタンドが立てにくいという意見がずいぶんありました。

保育園とか幼稚園の送り迎えをするときに、金曜とか月曜に子どもたちのシーツや着替えなどの荷物が積めない。子どもを前後ろに乗せて、カゴにもいっぱい詰め込むと、もう何も載らない。一旦止まるとまたこぎだすのが大変なので、止まらずに走れる道をつくれという話もありました。この辺はどうでしょうか。そもそも自転車が走

る環境にはないみたいですから、そういういろいろなことを教えていただこうと思います。

ちょっと順番に聞いていいですか。お子さんは何人ですか。

▽ 3人です。

—— 3人乗せることはないですか。

▽ 3人はいないです。この子1人だけです。

—— 2人乗せたことはないですか。

▽ 前と後ろに乗せたことはあります。3人一緒に行くときはもう車で。

—— 何人ですか。

▽ 2人です。前後ろ。たまにあります。

—— 何人ですか。

▽ 2人です。2か月ぐらい前まで乗せていましたが、あまりにもフラフラして危なくなつて、1人だけにしています。2人のときは車です。

—— 今何人ですか。

▽ 3人です。

—— 3人乗せたことはないですか。

▽ ないですね（笑）。

—— こっちの人は3人乗せないのかな。1人背負う。

▽ いや、でも見たことはあります。赤ちゃんを背負って、乗せてあげてた。

—— だって置いていけないもんね。

▽ うーん、でもそれは歩くかな。

▽ それはおばあちゃんとか。

—— おばあちゃんとかうちに誰かいれば。こちらはそういう方が結構多いかもしれないけど。

▽ 2人は乗せたことはありますけど。3人だったら車ですね。それか上の子は自分で自転車。

—— 何人ですか。

▽ うち2人。3人乗り、前と後ろと。

—— 何人ですか、そちらは。

▽ うち2人で、乗せたことはありま

すけど、私はあまり自信がないので車のほうになってしまいます。

—— この辺だとたぶん車なしでは生活できないだろうとは思いますが、松山市内だったら車は全く要りませんね。すごくよくできていますね。まさにコンパクトシティの典型ですよ。この辺からだと電車に乗ってピュッと市内どこでも行けるわけでしょう？よくできてるよね。この辺りで買物をしたり、子どもの送り迎えをするのに自転車が必要ということですか。でもどうやってるんですか。その前の道を自転車で通っている人がいたけど、怖いですね。皆さん、あそこは通るんですか。裏道ではなくて、あの道を通りますか。

▽ うん、通るね。

▽ 歩道が狭いよね。

—— 歩道らしい歩道ではないよね。

▽ 一応白線寄りの、片方にしか歩道がない道があるので、そういうときはやっぱり白い線の上あたりを。

—— お年寄りも歩いてるし。あまりスピードを出して走るわけにいかないでしょう。でもゆっくりだとかえって危ないかもしれないですね。自転車に子どもを乗せて走っていると、何が一番心配というか、いやですか。

▽ 細い道。

—— ここはだいたい平坦ですかね。

▽ わりと坂はないですよ。

—— ここから松山市内まで行っちゃって人はいないですよ。

▽ 子どもを乗せては絶対無理。

▽ 自転車では行かない。

—— 子どもを乗せなかったら行ける？

▽ うん、行こうと思えば。

—— 何kmぐらいある？

▽ 4kmぐらいかな。

—— 車で行くにあつという間でしょ。街の中で5キロ以内だったら自転車が一番

早いんです、車よりも。だから市内までは自転車で行くのが一番早いかもしれませんね。

▽ 20分かかるかな。

▽ うちの主人は大手町の会社に自転車で行っているんですけど、男の人で20分かかるんです。だから女の人とかだったらもうちょっとかかるかなと思って。

—— いや、あまり変わらないでしょう。自転車のスピードは男も女もほとんど変わりません。ただ子どもを乗せるとそんなにスピードは出さないですか。

▽ 出せない。

—— ガンガン走っちゃうということはないですか。

▽ ないですね。急に止まれなくなるといとか、(笑)、止まったときは「おっと」みたいな。

—— とにかく重くなるとブレーキの効きが悪いですものね。それで今、「安全性に配慮した幼児2人同乗自転車試作の採用内定について」、これは警察と経産省が一緒になって始めているのですが、僕たちは経産省から頼まれてこういう仕事をやっていきます。もともと僕らは「2人同乗と言うけど、3人目が生まれたらどうするのか」と文句を言っているのですが、その答はないわけです。でもとりあえずは考えようと。そして、こういう能書きを言っています。「自転車の前後に幼児2人を乗せて運転することは基本的に禁止であるが、幼児を持つ保護者が必要に迫られて幼児2人同乗を行っている実態はある。したがって幼児2人同乗の要請があると認められる。そこで2人同乗に関する社会的要請に対して検討材料を提供する」。

12の会社が知恵を絞って考えました。①前一輪、後ろ二輪の三輪自転車で、前の車輪が駆動して走っています。幼児座席は前後ろに一つずつ。二輪スウィング機構でち

よっと軽くできているというイメージです。

▽ これは後ろが降りられそう。

—— この①は後ろの子どもが勝手に降りちゃいそう。

▽ うん、立ったりしそう。

▽ 立ったりできるもんね。怖くないからね。

—— でも、ちゃんと座席をつけてシートベルトをつければ、どうかな。

▽ 子どもが勝手に外すもんね。

▽ 勝手に外して降りそう。

▽ これ、後ろが低いということは前が見えないから、たいくつになるし、そうしたら絶対くちゆくちゆくちゅとして。

▽ 鏡使ったりとかしないと後ろにいる子どもを見ることができない。

▽ 怖いです。

▽ これは電動式というのが前提なんですか。

—— 電動式ではないですが、電動式にすることもできます。すべての自転車は。

▽ でもこれタイヤが小さいから電動式じゃなかったら、ものすごくこぐのがしんどいんじゃないですか。

▽ そうでもないですか。かったら。

—— それは皆さんちょっと誤解があると思う。タイヤの大きさとスピードは全く関係ありません。

▽ こぐ回数も？

—— こぐ回数は、ギアがついてないと、こいだ分だけ回りますよね。ところがギアがついてるものが多いですね。僕らなんかは 16 段変速でもものすごく小さなタイヤですけど、普通の自転車よりはるかに速いわけです。ですからそれはあんまり心配しなくていいと思います。

▽ 荷物はどこに載せるんですか。

—— そう、荷物はどこに載せるかですね。

▽ スタンドはどこについてるんですか。

—— 三輪ですからスタンドはついてないですね。三輪の特徴はやはりスタンドを立てる必要がないということです。ブレーキさえかければ止まる、転ばない。例えばこういうものができたら、いくらで買うかなあと調べているんです。

▽ みんながこれに乗ってたら買うけど、自分では。

▽ 見た目がねえ。

▽ ああ、おばあちゃんのがそうね。

▽ 子どもが大きくなったら乗らんもんね。

—— あとは必要なときだけリースするっていうのもあるでしょうね。

▽ 買う気はないので。

②は見ていただくとよく似ています。やっぱり後ろ二輪なのですが、真ん中のところにカゴというか座席をつけて、そしてここにも子どもを乗せる。やはり三輪車で、高齢者や自転車の乗れない人も大丈夫だと言っています。こういう自転車はどうですか。これもやっぱり後ろに乗ってる子どもに目が行かないのはしょうがないですね。そんなに幅広くはないので、たいていのところは通れるだろうと思いますが、この辺の道だととても無理かもしれません。

▽ 子どもが後ろに乗ったときに、手で触れますよね。

—— 手を入れそうだから。車輪の内側とかにカバーが必要ですね、これはきっと。

③も似たようなもので今の自転車とそっくりですが、前が二輪です。前が二輪の上にもう一つ工夫があって、ハンドルを回しても子どもが乗っているところは左右に動かない。

だからちょっと安定感が高い。

▽ スタンドが大変そうやね。絡まるし。

▽ 2人乗せたら無理よね。

▽ 荷物をこのどこかに載せるか、子どもを連れて買物に行けないね。

▽ いつも自転車で来たことを忘れて、「こんなもん買ってしまった。どうやって持って帰ろうか」「あ、失敗やった」ってあります。

▽ そう、こんなときに車だったら。

—— ④も似た格好していますが、やや小振りです。実はこれも前が二輪で後ろが一輪です。そして子どもは低めの座席に乗せます。これも実は荷物はどうするのかなというのが書いてない。

▽ 買物は無理だと思う。

▽ 無理だろうねえ。

—— この後ろの座席はフレームと一体化させています。これは前が二輪でも意外に定評があって、段差に乗り上げたり、斜めにカーブを曲がったりするときにも楽なようにできています。

▽ ふーん、すごい。

—— 12 ありますから、そのうち欲しいなと思うものに当たるかもしれません。⑤は非常に変わっています。前が二輪で、その真ん中に子どもを乗せるところがあります。

▽ え、怖いね。

▽ 車椅子状態。

—— 後ろにも 1 人。

▽ 子どもが楽しそう。

▽ 子どもが喜びそう。

▽ でも怖い、手がね。

▽ 段差とかは衝撃を一番ガンと受けるでしょうね。

▽ 変わったのに乗ってたら、おばあさんとかが「あんなのに乗せて」

「だから怪我したんよ」とかって言う。

—— 次は普通っぽい自転車ですが、後ろが二輪です。これは実際に街でよく見かけるお年寄り向けの自転車の改良版です。やや小さなタイヤにしてあります。

▽ 大きい。

▽ 重そうですねえ。

▽ もう見るからに重そうだね (笑)。前も後ろも。自転車は自転車なんですけど。

—— 自転車と考えるほうがいいかもしれないですね。

▽ でも、屋根が欲しくなるよね。

▽ マイカー代わりにね。

▽ もうここまで来たら自転車やない。

—— 雨の日はみんなどうしていますか。

▽ 雨は乗らない。

—— 傘をさして乗るなんて方はいませんね。

▽ はい、たまに。

—— 危ないからやめてくださいよ。

次は後ろが三輪です。後ろの一輪が大きくて、左右に補助輪がついています。転ばないように補助輪がついているというものです。

—— 前は一輪、後ろが三輪。

▽ 四輪自動……え、自動車？

▽ 四輪の自転車。

▽ でも笑われそう。

▽ みんなが乗ってたら乗れるけど。

▽ そうそう、1 人じゃね。これに乗るのは勇気が。

▽ すごく目立つ。でもみんなが 10 台ぐらいまとめて買ったら。

▽ そうやね。条例とか何かで決めてくれたらね。はい、これにきなさいって。

—— お母さんたちはこれに乗ると決まればもう全く平気になるけどね。

▽ うんうん。

▽ でもみんな乗ってないのに自分だけだと、「何あれ」って。

▽ すごく見られるよ、通るたびに。

▽ 電動自転車だけでもこの辺で乗るとなるとちょっと目立つ。

▽ 目立つやろうね。

—— 目立ったら、やっぱりまずいですか。

▽ いや、まずくはないですけど、「ああ、

乗ってるなあ」という感じで。

—— 前も後ろも一輪の普通の自転車で、スタンドの幅を広くしたとか、止めたときにスタンドがうまく立ちやすいようにしたというものです。今普通に売っている自転車の改良版ですね。これも荷物を積むところは見当たらないですね。やはり子ども2人乗せて荷物まで載せるというのは非常に難しいのでしょうか。

▽ なんでカゴはつけないの、カゴ。

▽ ここに載せたらいいの、そんな意見。

—— これはお母さんたちの意見で18年前にできた、ふらつかないというタイプの自転車です。前輪の車軸の上に子どもを乗せるとバランスがとれるということを発見しました。これにすると荷物を積むところがなくなってしまいうんです。子ども1人だったら後ろに荷物を積めるけれども、大きくなったら子どもを後ろに乗せて前に荷物を載せるとか、どちらかでないと駄目ということです。

次はブリヂストンが今度つくると言っているもので、同じようなものです。前と後ろにすごいリクライニング型のシートを。

▽ すごい、リクライニング (笑)。

▽ すごいな、これ。

—— ハンドルのところが一体型になって、やはり車軸の上に重心が来ます。

▽ 車のチャイルドシートがそのままついたような。

▽ でも重たそう。

—— スタンドも幅広くてがっちりしています。

▽ 後ろもリクライニングになってるんですか、

▽ すごい、贅沢な。(笑)

▽ うーん、そんなの要らんやろう。(笑)

▽ でも子どもが寝たときとかいいかもしれない。

▽ 子どもが寝るとすごい怖い。

▽ 前で寝たら怖いね。

▽ めっちゃ多いわ。

▽ 寝てたら、いろんな人が「かわいそう」って感じしてみる。(笑)

▽ 後ろで寝てたら、どんなことやっとなやろうと。

▽ 好きで寝かしてるわけじゃないのに。

—— 子どもは自転車に乗るとすぐ寝るんですよ。

▽ そう、気持ちいいから。

▽ 風も吹いてくるし。

—— これは結局転んだときに大丈夫なように、頭をガードするものにしたみたいだけど、重いだろうなあ、きっと。電動アシストをつけたほうがいいですね、これは。

次も似たようなものです。タイヤは少し小さめにして重心を下げています。これも「ふらっか〜ず」タイプで、子どもが前の車軸の中心に乗ります。だけど前に乗せてないときに、後ろだけ乗せるとちょっとウィリーするかもしれませんね。(笑)

▽ 1人のときだったらだいたい後ろよね。

—— そうすると前が軽いとちょっと困る。上り坂なんかで思いっきりペダルをこぐとウッと上がってしまうかも。

▽ いや、絶対そう。

—— あと二つです。これも同じようなものですが、よく考えられているのは、リクライニングにしているのですが、足などを絶対巻き込まないように完全にガードしています。スタートダッシュのときですね。やはり重心が低くなっています。このタイプだと荷物を積むのは難しいでしょうね。

最後の一つれも同じようなものです。後ろの座席を取り付けるという形です。前の車輪をものすごく小さくしてあって、前が見やすいように工夫されています。後ろの座席をつけてしまえば3人乗りができます。

▽ うんうん。

—— 12 見て、どれが一番いいですか。

▽ 二輪タイプのやつは全部後ろの椅子
というか、あれはのけられるんですか。

—— どれも一応外すことができます。

これはヨーロッパで走ってるやつで 4 人
乗れます。リヤカーの親戚かな。向こうの
お母さんたちはこういうのは平気です。ハ
イヒールで。

▽ じゃあ実際に、普通に走ってるんで
すか、これ。

—— 普通に走ってます。乗ってみると
重くありません。

▽ ちゃんと自転車用の車道があるの？

—— もちろん全部あります。歩道を通
ることは絶対ないんですが、車道を通っ
て、後ろに車がいても、これをじゃます
るということはないです。つまり子どもを
育てているお母さんが一番尊敬されている
社会ですから。

▽ いいなあ。

▽ 日本では車の人とかにじゃまされる
ようになるし。「どいてや」みたいな。

—— 向こうでは堂々と明るく走ってま
す。後ろからダンプが来ようが何しようが、
絶対抜くことはありません。こういう自転
車が走ってるところに来たら、車のドライ
バーは我慢です。

▽ いや、そんな。

▽ 車のほうが我慢なんや。

—— 車のほうが、当然我慢。

▽ そういふようになってほしいね。

—— デンマークのニホラを 1 台私たち
が買いました。3 か月かけて船便で持って
きました。乗ってみてびっくりしました。
乗りやすい。

▽ へえ。

▽ 乗りやすいんだ。

—— これが最新型です。

▽ これはカッコいいよ、カッコいいよ。

▽ それはいいね。すごーい。

▽ これだったらいいね。値段は？

—— 約 20 万です。

▽ 買えんわ。

—— ただ向こうも買いません、リース
です。だって子育てが終わったら要らない
でしょう。

▽ 日本でこれをリースしてくれたい
いのに。

▽ 子どもも喜びそうやね、こんなの
にやったらね。

—— 三輪車だから地面に足がつく必要
はない、止まったときに。だから高い位置
に座席が置けるんです。

▽ じゃあ前が見やすくなるということ。

▽ あの中に乗れる子どもの年齢制限は
あるんですか。

—— もちろん 6 歳未満です。日本と同
じです。

こういうものが街を走っている状況と比
べて、どうでしょうか、何か考え方が違っ
てないか。日本ではやはりああいう三輪車
は無理でしょうかね。ヨーロッパで走っ
ているようなものは。

▽ ああいうほうがいい。

▽ うん、ああいうほうがいいね。

—— でもこの辺を走れますか。

▽ 条例とか法律なりで「これでなけれ
ばいけない」とならないと、たぶんしない
と思う。……。

▽ あと値段とか。

—— メーカーが一生懸命いろいろ知恵
を絞ってつくった今の 12 のの中では、どれが
いいですか。

▽ あの外国の見てしまったら、あっち
に。(笑)

—— ヨーロッパだと、こういう子ども
を前後ろに乗せる自転車はないんです。な
ぜないかと言うと児童虐待になるからです。

▽ 危ないってことで？

▽ 守られてないと。

—— ただ、日本ではヨーロッパで走っているようなタイプは使えないんです。法律の規定でもこれは車道しか走ってはいけないわけです。車道を走っている分にはいいのですが、あまり走る勇気はないでしょう？ でもヨーロッパのお母さんたちはこれを40年前に使い始めて、車道を走るようになって、今はどんな車もこれを絶対に抜くことはありません。40年前はやはりプップーッと鳴らされたり意地悪をされたりしたはずです。しかし「それはいかん、子どもが乗っているんだ」ということがわかってきて今のようになったのですが、日本のお母さんたちが主張しなければ、永遠に前と後ろに子どもを乗せて走るしかないと思うのです。

こういう自転車が市民権を得られないもう一つの理由は、日本の場合自転車は歩道を通りますから、交差点の角からお母さんたちが両側を安全確認したときには、子どもたちを乗せた部分は前へ出てしまっているわけです。交通全体がまるっきり違います。

例えばこういう自転車だったら、買う気はありますか。この間日本の自転車をつくっている専門家に聞いたら、「日本だったら、これに電動アシストをつけて10万ちょっとでつくれる」と言っていました。

▽ うん、売れそうじゃない？ 売れると思う。

▽ だけどこの辺は道が狭いから、どこを走ったらいいんですか。

—— 道が狭くて走れないということでしょうね。だからどこを走ったらいいかと考えていると、永遠に来ないです。ヨーロッパのお母さんたちはこれで走り始めたわけです。子どものほうが大事だと頑張ったわけです。それはちょっとお母さんたちには難しい話だと思うので。

▽ 走っていいのかな、いいのかな。

—— 法律的には日本は車道を走れます。ただ、これが走ったらその辺の道は大渋滞でしょう。(笑)

▽ すごいクラクション鳴らされまくりのような気がする。

—— 向こうだとクラクションを鳴らしたら、それこそ周りから寄ってたかって、そのドライバーがやっつけられますからね。子どもを抱えているお母さんたちが電車に乗ってきたら、みんなが立ち上がる世界ですからね。

—— だからもう少し頑張ったほうがいいよ。お母さんたちが文句言わなさ過ぎ、日本は、遠慮し過ぎ。何のために子どもを育てているかですよ。

▽ そう言ったら、まあそうかもね。

—— 世界中で歩道を自転車で走っている国は日本だけなんです。海外旅行へ行って向こうでレンタル自転車を借りるときは、絶対に歩道を走らないでください。逮捕されます。

▽ 車道ですか。

—— 全部車道です。で、車道を走っていて、自転車をじゃまする車はほとんどないと思っていい。ニホラはどうですか。

▽ なんかいいいような気がする。

▽ うん、こっちのほうがいいよねえ。

▽ 前も安全だし、落ちる心配がないし。

▽ ないよ、外で雨が降ってもね。

—— 僕は東京でこれに乗って走っているんですが、スーパーの前に止めると黒山の人ばかりです。

▽ でも見てしまうね。

—— 子どもたちは「乗りたい」と言っていて騒ぐんです。

▽ 子どもを乗せて荷物を載せてもいいんですね。

—— そうですね、みんなこれですね。最近ガソリン価格が上がっていますが、どうしていますか。

▽ もう自転車に。なるべく自転車に。

▽ 方向指示器というのはウィンカーみたいなものですか。

—— ウィンカーです。方向指示器はヨーロッパにはあるんです。日本にはまだないものが多いですね。

▽ おじいさんとかがこうやって手でするやろ。でもしたとたん本当に曲がるから、後ろに。

▽ してもそれがどっちに曲がるのか、私らにはわからないからね。

▽ うん、そう。でもしたとたんヒュッと曲がる。

▽ おじさんはわかって「右に回ります」とかしてるけど、見たってわからない。

—— 確かに危ないんですよ。

▽ それだったら「あっち」とか指差ししてほしいよね。

—— ちょっとこれをご覧にいったほうがいいかと思います。主に東京でタクシーの前にカメラをつけたのですが、ちょっと見にくいです。例えば青信号で交差点を行くと、こっち側から高校生が自転車でこう来て、ぶつかってガラスが割れます。大丈夫かな。

これはこのあとの子が信号無視をして入ってきます。ぶつかる事故が多くて、これはこのおじいちゃんが突然曲がってくるわけです。頭を打っています。これはこの人がやっぱり突然曲がってきました。これも女性が曲がってきています。今まで車が悪いとされていた事故の7割までは、どうも自転車のほうが悪いということがわかってしまいました。これはたいした怪我ではなかったのですが、無灯火で携帯メールを打ちながら来た子どもがぶつかりました。ヘッドホンをしていた子もいました。そういう突然出てくる人を避けるのは無理です。

▽ でもこれは、全部車が悪かったんですよ。

—— カメラの映像が残っているので、間違いなく自転車のほうがアウトです。

▽ 怪我した場合は大きいほうが悪いことになるんじゃないんですか。

—— 昔だと10対0、自転車が0で車が10だったのですが、こういう証拠が残っている場合、今はほとんどの場合が逆転していて8対2で、自転車のほうが8割です。

だから皆さんに特に交差点で気をつけていただきたいのは、交差点は止まらなないと駄目です。もう一つ、子どもたちはもう少しすると習うと思います。手信号をして曲がります。左右を確認して手信号をして、そのまま片手運転で曲がります。皆さんはやっていないから全部違反です。道路交通法53条で「手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで」、つまり曲がりきるまで合図を継続しろと書いてあります。やっている人はいるでしょうか。では、やっているおまわりさんを見たことはありますか。

▽ こころへんはバイクじゃないかな。

▽ 都会は自転車やね。ドラマなんかで見る。(笑)

—— 自転車に乗ってるおまわりさんはこれを守っていない。全部罰金2万円です。だから要するに守れない法律になっているわけです。

東京にお越しの節はぜひお立ち寄りください。二ホラに乗ってみることができます。

▽ 乗ってみたいです。

▽ うん、乗ってみたい。

—— 子どもたちにバカ受けですよ。小回りが利かないかという、結構回るんですよ。これだと子ども4人持っても平気だよ、きっと。

▽ 立っても大丈夫よね。

—— これはやっぱりお母さんたちのためにつくられた自転車で、11年前にできたものですが、今これをリースするNGOがヨ

ヨーロッパにあります。補助金だとか寄付金を集めてお母さんたちにリースしています。ね、月いくらだったら借りますか。

▽ 月々2,000円とか……。

▽ 1,000円、1,000円。

—— 2,000円だと年間2万4,000円。

▽ そうか、買えるね、自転車がね。じゃ1,000円。

▽ じゃ500円。

▽ 安ければ安いほうが。

▽ でも何年も借りなくてもいいもんね。1年か2年ぐらいで、子どもが乗れるようになったら要らんし。

—— 2人目ができた、3人目ができた、これを借りました。で、子どもたちが自分で自転車に乗れるようになって要らなくなったから次の人に、ということになると、短くて3年、長くて8年。4人子どもがいると8年ぐらいだからね。

▽ 8年、それじゃ長いね。

—— また戻りますけれども、危険けれどもこれで走らざるを得ない状況があって、何か考えている。これは先ほどの前二輪です。これに後ろをつければ転びにくい自転車ができるわけです。これが今だいたい6万8000円ぐらいかな。

これはおじいちゃん、おばあちゃん用ですが、極めて運転しにくいです。

これはリヤカー自転車といって、日本で一つだけ、鹿児島県でつくっているものです。生協さんがお弁当を配ったりするのに使っています。立派なリヤカーで3段変速です。ただこれにも欠点がありまして、押し歩きをするときに自分の足をひいてしまうんです。

▽ それはいややな。(笑)

—— いや、後ろ二輪は絶対そうなるんです。だからヨーロッパの自転車を見ると後ろ二輪がないでしょう。なぜ前二輪しかないかというと、みんな押し歩きを考えて

いるからです。後ろだと、さっきのカーの場合がありましたが、前が通れても後ろがぶつかる可能性があります。さっきのようなヨーロッパ型のものは、前が通れたらどこでも絶対通れます。前が通れなければ通れないんですね。

あとはこういうふうに後ろまで含めて体のサイズぐらい、幅60センチ以内に小さくしないと日本では使えないということになります。日本のお母さんはこういうものしか選べない。

さて、皆さんが、例えばこういうものだったら、月にいくらだったらいいですか。じゃあ、こういうもので借りたいと思うものがありましたか。

▽ 3、4の普通のタイプかなあ。

▽ 普通の、タイプやねえ。

▽ これなら今のままで。

▽ 自分のやつ。

▽ もう事足りる。

—— そうだよな。僕もなんかそんな気がするな。これで十分だよな。だから極端なことを言うと、ヨーロッパ型のああいなものだったらどうしますか、あったら。あれを例えば月1000円で貸しますという話では。

▽ それなら借りてみるかも。

▽ 借りて一度走ってみて、周りからの、ブブーとされたらもうすぐお返し。(笑)

▽ でも子どもが喜びそうやし、そんなにぐらつきもないし。

▽ うんうん。ほんまいいな。

▽ カッコいい。

—— ヨーロッパの人たちの間で何が始まったかという、早くからこういうものが普及し始めて、しかもガソリン代がすごく高いという状況になったから、車を手放して、代わりにこれを生かしているんです。

そういう時代が間違いなく来るんですよ。今はそんなことはないと思っておられると

と思いますが、これから先というか、もう2年前から新車の販売台数は落ちているわけで、免許証をとる人たちも減っています。どうしてかという、もう安いガソリンが大量に手に入る時代は終わってしまったわけです。どこかに行かなきゃいけないなら、これからはレンタル自転車やレンタカーがものすごく使いやすくなるでしょうね。普段はそれで動けてしまうわけです。だんなさんは自転車で会社に行く。

—— 家族で出かけるときにはだんなさんが自転車で、子どもたちを乗せて。(笑)

▽ お母さんは電動アシスト。

—— だからライフスタイルが変わっちゃったわけです、向こうは。

▽ なるほど。

▽ じゃあ車でお出かけとかいうのはないんですか。

—— だから車でお出かけするときはレンタカーを借りるとか。

▽ ああ、レンタカー。

▽ 安いかもね、維持費とか考えると高いね。

▽ もう税金が上がって。

▽ 時代って変わる。

▽ この間番町幼稚園まで自転車で行ったよ。

▽ 行けるよね。児童館も行くね。

▽ 私車を止めるところがね、番町は。

▽ 自転車だったらすぐ帰れる。で、近道、裏を通ったら意外と早いし。車は本当にいらつく。

▽ 誰か乗せていってくれるから、そのときは乗るけど、もういいよ、自転車で。暑いけど。

▽ でも自転車乗ってたなら楽しいな。

▽ お試しで1か月とかあったらいいのに。試乗で乗ってみたい。

▽ もっとリースをさかんに、ねえ。もっと市がね。

▽ うん、絶対、自転車でみんなで出かけるっていうイメージがないねん、ねえ。

▽ うん、ない。休みの日はもう車よねえ。電車も遠いしね。

▽ うんうん、車になってしまう。

▽ そうそうそう、暑いよ、夏なんか。

▽ だってちょっと行くだけでも車やもん。タバコ買ってくるのも車やし、「ゴミ捨ててくる、ちょっと車で行く」って。

▽ ごみも？

▽ そう、ごみも車で。「えー、車で行くんやったら恥ずかしいから行かんでいいわ」って言うたって車やもん。なんでなんの。

▽ 都会におったらちょっと違うかも。

▽ 違うかもねえ。

▽ 田舎は車がないとねえ。

▽ そうよね、電車がね、ちょっと。

▽ 電車がそんなにあるわけじゃないし、バスは高いし。

▽ 電車も高いしね、ここは。

▽ 駅まで遠いしね。でもやっぱり車すごい減ってる。昨日の夜帰ってきてたら、車がすごい少ない。

▽ みんな出るのを控えてる。(笑) ガソリンを。

▽ うん、ガソリンが高いし。

▽ そう。前より絶対昼間車が少ない。少ないよね。

▽ 動いてもエアコンつけないかんしね。

▽ オゾン層のためにはええのかもしれないけど。

▽ 燃費走行とかこないだテレビでやってて、クーラーをつけるなどかって。

▽ エコドライブとか。

▽ 「車も買い替えなさい」とか、言ってるよね。

—— たぶんここ2、3年で全国の自治体が全部変えていくと思います。自転車にうまく乗れるようにしようという政策になってきているんです。

▽ それに応じて道も。
—— 道も変わるでしょうね、やがて。
▽ 自転車屋さんしようかな。自転車屋さんしようかな。(笑)
▽ ああ、これから自転車屋やったら儲かるかも。車屋さんより。
—— いや、自転車屋は儲からないと思うな。
ヨーロッパだと、お母さんたちのNPOみたいなものが寄付金を集めたり補助金をもったりして、自転車を買い込んでしているんですよ。
▽ うん、いいかも。
—— 儲かりはしないけど、お母さんたちの自主的なグループが貸していたり、それから保育園や市役所が貸していたりしているんです。
▽ 町で1台とか買っても。町内で何台とか買って回してくれたらいいのにね。
▽ ああ、町内でね。そういうのを上手にやってくれたらね。
▽ ねえ、公民館にありますと。
—— 保育園とかを拠点にするといいかもしれないね。
「2人目の子どもができちゃった」とか「3人目できたのでなんとか貸してよ」「じゃあ、あの人が終わったから次に」というふうに。いずれにしても子どもが減ろうが何しようが、やっぱり2人乗り、3人乗りをさせて二輪で走っている限りは、必ず転ぶ可能性があるわけです。そこが一番問題なんですよ。
—— 子どもはいくつから乗っていましたか。
▽ おしめがとれた1歳ぐらい。
▽ ちゃんと自分でこぎ持てるぐらい。
—— じゃあもう1歳半ぐらいでしょ。
▽ 2歳前、1歳半ぐらいです。
—— 背負っていったっていう経験はありますか。

▽ ない、怖い。
—— それはない。
▽ もうそうなったら車で。
—— なるほど、車がいい。
▽ 怖いよね、それじゃあね。
▽ 下へ落ちたかもしれないから。
▽ それまでは、自転車に乗せるまでは車やね。
▽ 車か、もうベビーカーで行ける範囲よね、無理に行っても。
▽ 首がすわらないとどっちみちねえ。
—— そうですね、ね。でも、みんな子どもを置いてでかけるわけにいかないし、連れて出るとなると大変でしょうね。
▽ 夏は自転車は暑いしねえ。
—— ちょっと戻りますが、ヨーロッパ型のああいふ前二輪で何人か乗れるような、荷物を載せられるようなものを、止めるところとか走るところを考えて、この付近だとやってできそうな気がしますか、それとも無理ですか。
▽ 走るけど…？…。
—— 幹線道路は無理だったら裏道を走るとか、そういうことで。
▽ うーん、そうなるともう、小回りが利かない……。乗ってないからわからないねえ。
▽ うん、どんな感じがねえ。
▽ 大きさもどんなもんなのかね。
—— これは大きさ87センチ。大きさは自転車とだいたい同じです。だけど幅がある。リヤカーをイメージすると、リヤカーは幅90センチですから、あれよりちょっと狭いぐらい。
▽ ちょっと大きいね、危ないね。
▽ この辺の道は細いから。やっぱり自転車というのはちょっとでも近道しようと思って、細い道、細い道を走る。だからヨーロッパ型とかは乗れないか。
▽ うん、かもしれない。

—— この辺の道をよく研究してみると
行けそうな通りはいっぱいあるんです。

▽ でもやっぱりこの辺の人はプップッ
プップ鳴らすからね。

—— 問題はそこですね。ドライバー次
第だね。

▽ うーん、それはあると思う。

—— うーん、とても難しい。年内に試
作品ができて、皆さんが誰も選ばなかった
12のやつができます。ちょっとあれでは本
当に、今ので十分だよって思うけどねえ。
まあ、どうしようもないんだろうなあ。

▽ 置くところもないね。

—— 置くところがないというのもある
ね。

▽ じゃまになるからさ。

—— ただ、その辺のスーパー、入口の
脇に駐輪場があるでしょう、今。そうなり
始めたのは4、5年前からです。それ以前
のことを考えたら、自転車置き場って結構
遠いところにあったんです。最近できてい
るところは全部入口の周辺に置くようにな
ったけど、昔はそんなことはなかったんで
す。

▽ そうやったかねえ。

▽ そうかなあ。

▽ というか、みんな関係なしに入口に。

▽ うん、入口にみんな止めてたよね。

—— だんだん自転車で来るようなお客
さんたちも増えて、変わってる。
あっと言う間変わるんですから。

京王閣競輪場での予備試乗会報告とヒアリング記録

(2008/7/1 京王閣競輪場)

2008/7/1 京王閣競輪場テントコートで開催した試乗会には、ニーズ検討委員会や開発委員会メンバーの他、近所に居住している子どもを2人持つ母親が5人参加した。終了後の映像で、普段、どのような乗り方をしているかを確認できるので、参考になる。試乗車は6台。1台はパレード用のため評価せず。



1) ドイツ製二輪貨物自転車

20インチ車輪、車体フレームの前部が延びていて荷台があり、重いものに乗せても安定しており、ハンドル操作に影響しない。子ども乗せ座席を取り付けば安定感が高そう。試乗車はコースターブレーキのうえ、サドルを女性用の高さまで下げることができず、乗りこなせる母親はいなかった。



2) ドイツ製前部車イス自転車



ワンタッチで車イス部分を切り離せる。後部の自転車部分は左右にスイングし、小回りができるようになっているが、不安定で結局大回りになってしまう。サドル位置が高いため大柄な母親2人が子どもを2人前に乗せて試乗。いまの前後2人乗せよりは良い、との評価。

●ニーズ委員会出席者（敬称略順不同）

荒砥 悦子
鈴木 美緒
堤 香苗
屋井 鉄雄
横山 克義



3) 大阪製バイコロジーデモ用前二輪自転車

二輪と箱部が一体の操舵になっているクリスチャニアタイプ。運転はしにくい、幅約90センチで安定感は抜群。箱部には子どもが4、5人楽に乗れて、遊園地状態。子どもたちには一番人気だった。



4) デンマーク製 nihola 前二輪自転車

前二輪が操舵、箱部は本体フレームに一体となっており、小回りがききにくい。実際に曲がってみると回転半径は他の試乗車と大差がないが、思ったより軽く走ることができるためカーブにオーバースピードで入ることが多く、危険を感じるため大回りになっていることがわかった。母親全員が「走る・駐める」環境があれば使いたいと答えた。



5) B S製自転車にアメリカ製牽引カート

操作性は最高。カートに子ども2人を乗せると少し後ろに引っ張られる感覚になる。子どもたちが見えないので心配との意見を全員が口にした。実際、1人の母親が障害物にカートをつつけてしまい、前部が抜けられる隙間でもカートがぶつかる可能性があることが実証された。その後は、全員が後ろに子どもを載せるのはイヤだと答えた。



利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会

①子ども乗せ自転車開発に関する利用者ニーズ調査

京王闊試乗会ヒアリング

平成 20 年 7 月 1 日（火）

<子ども 2 人の父親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ：体重 76kg の方が乗っても全然ハンドルの重さを感じない。強度的にもたぶん問題がない構造になっていると思う。サドルが高く、またぎやすさだけが課題。センタースタンドはとても立てやすくて良かった。
- 2) 車椅子自転車：前に誰も乗ってないときにカーブがちょっと難しい。曲がる方向と逆側に重心を移すという三輪特性の乗り方を試したところ、転倒しそうになった。
- 3) バイコロジー広報用：以前、乗ってみた前二輪に比べれば、かなり乗りやすい。違和感は乗り慣れれば、ある程度薄らぐと思う。角張っていて事故が心配。
- 4) ブリジストン（BS、以下 BS）製普通自転車＋牽引カート：非常に快適。普通の自転車と同じように乗れる。ただ、前部が通過できても、牽引しているカート部分が通過できるとは限らない。運転者が見ることのできない後部の幅の問題があり、歩行者あるいは歩道の幅との関係で懸念がある。
- 5) デンマーク製 nihola：ほかの前二輪の自転車に比べればはるかに乗りやすい。三輪特有の特性である曲がる方向と反対側にかなり重心を落としても倒れそうな気がしない、乗り慣れれば乗れる。

<50代・男性>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ：二輪車で荷台付きの荷物運搬用に子どもを前後に乗せる座席を付けても、重心も低くぶれが全然問題ないので安心。サドル位置を下げる必要がある。また、コースターブレーキ（ペダルを逆回転させるとブレーキがかかる）は慣れないと危険。
- 2) 車椅子自転車：特に問題はない
- 3) バイコロジー広報用：遊び用おもしろ自転車の域を出ない。
- 4) BS製普通自転車＋牽引カート：普通の自転車と違和感もなく、後ろに子どもを乗せ加重をかけても全然問題なく走れる。ただ、後ろが見えないという不安がある。
- 5) デンマーク製 nihola：極めて安定していて、大変安心して乗れる。三輪独特の癖を承知して、ゆっくり乗るのであれば全然問題ない。幅が大きく歩道を走れない。

<男の子 2 人の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ：サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：運転しにくいことはなかった。曲がるときに癖がある。調布は道が狭いので心配。
- 3) バイコロジー広報用：非実用的。

- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：荷物感覚で重さを感じない。内輪と後輪の差がわからなくて曲がりにくい。子どもが這い出そうとしても後ろが見えない。バックミラーで用が足りるか不安。荷物を子どもの足元に乗せるしかない。雨でも幌を被せるのは便利。
- 5) デンマーク製 nihola：子どもを乗せるとき持ち上げる必要がある。前が扉になっていると良い。ちょっと幅が広い。乗りやすく安定感がある。幌付きは良い。子どもを何人も前に載せられるので、確認が目の前で取れる。這い出したり、泣いてるのもわかるので、母親として安心感がある。

▽動き始めればいいが、いちばん怖いのは乗せるとき。小さいのを前に乗せて、後ろに乗せるときに足をひっぱったりすると落ちる。一回転んだことがあり、子どもが覚えて「怖い怖い」って泣く。

<女の子2人の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：乗りやすさとしてはこれがいちばんこぎやすいという。感じはしました。後ろの子どもと自分との距離が開くのでトランシーバーが欲しい。カートが遅れて曲がってくる内輪差が気になる。
- 5) デンマーク製 nihola：けっこう身近でいいけど、やっぱりハンドルが切りにくい。

<3人の子どもの母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：後ろの子どもが見れば安心なのでバックミラーが付いてるといい。子どもが立ち上がったときと怖い。
- 5) デンマーク製 nihola：乗り心地が安定している。ハンドルがぶれない。

<4歳と2歳の女の子の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：2番目に良い。後ろを気にしながらこぐより、前に子どもがいたほうが安心。
- 5) デンマーク製 nihola：ペダルも軽い。幅がもう少し狭いほうが曲がるとき楽。荷物もいっぱい載せられる。歩道が狭かったら通れない。

<女の子と男の子の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ：重心が低く乗るとすごく快適。サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：

- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：後ろが見えず電信柱に100%ぶつける。たぶん事故続発すると思う。
- 5) デンマーク製 nihola：いちばん良かった。子どもたちを前乗せがいい。安定が良かった。小回りが利かないのでベビーカーを押したほうが楽かなという感じがする。広い道ならいい。普通の二輪車は前に重いのを乗せるとヨロヨロになるが、それがない。坂道のために電動アシスト付きが欲しい。サイドブレーキが付いているのは安心。自動車感覚で荷物がいっぱい積める。荷物載せても重さはあまり変わらない。日本の商店街にこれで入るとひんしゅくを買う。

<2歳と5歳の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：曲がりづらい。
- 3) バイコロジー広報用：重い。ハンドルが使いづらい。
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：運転はすごいしやすかった。後ろなので2人が大丈夫かなと気になる。
- 5) デンマーク製 nihola：前二輪でも運転しやすかった。バランスはいちばん良かったです。スピードも出しやすい。一言で言うと扱いやすい。転ぶ心配はない。本当にいいなと思います。

<子ども3人の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：乗りやすい。後ろに乗せるのは怖い。
- 5) デンマーク製 nihola：乗りやすくて、前が見える。問題は道と駐輪場と値段。駐輪代も1時間半で200円とるところがある。少子化対策と言いながら、子育て中の母親に負担をかけ過ぎ。

<子ども3人の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：
- 5) デンマーク製 nihola：4人を前に乗せて連れていけるのが楽。この人数は自転車では絶対移動できない。後ろの牽引カートより前のほうがいい。

<子ども1人の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：安定はしてるが重い。
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：
- 5) デンマーク製 nihola：乗りやすい。

<自転車に乗り慣れた男性>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高い。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：
- 5) デンマーク製 nihola： 曲がるときに違和感がある。軽く動く。スピードが出てると快適。

<子ども2人の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：
- 5) デンマーク製 nihola： 4人乗っても、2人乗っても、そんなに重い感じがしない。子どもが前に乗っているのは安心。これの日本版が欲しい。

<子ども3人の母親>

- 1) ドイツ製二輪荷物乗せ： サドルが高すぎて女性には乗れない。
- 2) 車椅子自転車：
- 3) バイコロジー広報用：
- 4) B S製普通自転車＋牽引カート：
- 5) デンマーク製 nihola： いちばん使いやすかった。これだったら、4人産める。車道を行くときにバスとか来たら怖い。歩道に上がるにも段差があると難しい。坂道を試してみたい。荷物は積める。運転する人が乗っていないと前部先端に荷重をかけるとサドルが浮いた。赤色はすてき。ボルボのクラシックレッドで格好が良い。

■サイトアンケート画像





アンケート主旨

NPO自転車活用推進研究会では、安全に子どもを乗せられる自転車の開発のために、多くのお母さんたちからの意見を集めています。

集められた意見は、(財)日本自転車普及協会、(財)自転車産業振興協会、経済産業省などを通じて、(財)自転車産業振興協会の委託で開発に着手している12の製作会社に伝えられ、開発の参考に役立ててもらおうことになっています。

次ページからのアンケートは、設問もたくさんあって答えるのがたいへんだと思いますが、子どもたちとお母さん(お父さんももちろん)の笑顔を大切にしたいために、きっと役立てまいります。どうか、率直な意見をお寄せください。

なお、アンケートには現在試作中の12のモデル以外に、欧州などで使われているベビーカー自転車についての設問も含まれています。

戻る



mama-cycle

▶ あなたのE-mailアドレスを教えてください

入力してください

▶ お住まいのご住所の郵便番号は？

入力してください

▶ 年代

選択してください

▶ 子どもの数

選択してください

▶ お住まいの形態は

選択してください

▶ 車を持っている

選択してください

▶ 自転車を持っている

選択してください

▶ 子どもを2人以上、自転車に乗せた経験がありますか

選択してください

▶ 子どもを乗せたとき荷物はどうしていますか

選択してください

▶ 子どもを複数、自転車に乗せることは危険だと感じますか

選択してください

アンケートを始める



249

mama-cycle

どっちの自転車が気に入った？いいと思う方をクリックしてね！

※ 前1輪、後1輪の2輪自転車
前輪24型、後輪20型で重心低くハンドルバーと前ホークとの距離による転倒防止、サスベンション機構により、安定性を確保
フレームタイプは安定性により安定性をアップ
手前ハンドルロックと幅広スタンド設置により、駐車時の転倒を防止

※ 前1輪、後1輪の2輪自転車
前輪が左右独立した大径輪による2輪タイプで、乗りにくい構造
左右独立スイングアームサスペンション機構により、カークラッシュによる安定性向上
幼児2人乗車時に限定できない設計で、両側車や自転車に乗れない人も利用可能

mama-cycle

どっちの自転車が気に入った？いいと思う方をクリックしてね！

※ 前1輪、後1輪の2輪自転車
前輪24型、後輪20型で重心低くハンドルバーと前ホークとの距離による転倒防止、サスベンション機構により、安定性を確保
フレームタイプは安定性により安定性をアップ
手前ハンドルロックと幅広スタンド設置により、駐車時の転倒を防止

※ 前1輪、後1輪の2輪自転車
前輪24型、後輪20型で重心低くハンドルバーと前ホークとの距離による転倒防止、サスベンション機構により、安定性を確保
フレームタイプは安定性により安定性をアップ
手前ハンドルロックと幅広スタンド設置により、駐車時の転倒を防止

mama-cycle

どっちの自転車が気に入った？いいと思う方をクリックしてね！

※ 前1輪、後1輪の2輪自転車
前輪24型、後輪20型で重心低くハンドルバーと前ホークとの距離による転倒防止、サスベンション機構により、安定性を確保
フレームタイプは安定性により安定性をアップ
手前ハンドルロックと幅広スタンド設置により、駐車時の転倒を防止

※ 前1輪、後1輪の2輪自転車
前輪24型、後輪20型で重心低くハンドルバーと前ホークとの距離による転倒防止、サスベンション機構により、安定性を確保
フレームタイプは安定性により安定性をアップ
手前ハンドルロックと幅広スタンド設置により、駐車時の転倒を防止

mama-cycle

どっちの自転車が気に入った？いいと思う方をクリックしてね！

※ 前1輪、後1輪の2輪自転車
前輪24型、後輪20型で重心低くハンドルバーと前ホークとの距離による転倒防止、サスベンション機構により、安定性を確保
フレームタイプは安定性により安定性をアップ
手前ハンドルロックと幅広スタンド設置により、駐車時の転倒を防止

※ 2輪タイプで、アジャスト機能付き自転車
進行安定性と重心をセンターに集中させるロング・ホイールベース
前部車輪の中心により重心を設計
フレーム、キャリア、車輪、スタンドの強度・剛性をアップ
前部車輪の中心により重心を設計
スタンドと後部のハンドルロック設置を併用し、駐車時の安定性を確保
幼児の転倒時のダメージ防止装置及び足部保護装置

mama-cycle

どっちの自転車が気に入った？いいと思う方をクリックしてね！

※ 子供専用自転車、前輪、20型の3タイプ
子供専用自転車は、前輪に大型ヘッドガード付き幼児用保護装置を備え、転倒防止により安定性を確保
前部車輪の中心により重心を設計
フレーム、キャリア、車輪、スタンドの強度・剛性をアップ
前部車輪の中心により重心を設計
スタンドと後部のハンドルロック設置を併用し、駐車時の安定性を確保
幼児の転倒時のダメージ防止装置及び足部保護装置

※ 2輪タイプで、アジャスト機能付き自転車
進行安定性と重心をセンターに集中させるロング・ホイールベース
前部車輪の中心により重心を設計
フレーム、キャリア、車輪、スタンドの強度・剛性をアップ
前部車輪の中心により重心を設計
スタンドと後部のハンドルロック設置を併用し、駐車時の安定性を確保
幼児の転倒時のダメージ防止装置及び足部保護装置

mama-cycle

どっちの自転車が気に入った？いいと思う方をクリックしてね！

※ 子供専用自転車、前輪、20型の3タイプ
子供専用自転車は、前輪に大型ヘッドガード付き幼児用保護装置を備え、転倒防止により安定性を確保
前部車輪の中心により重心を設計
フレーム、キャリア、車輪、スタンドの強度・剛性をアップ
前部車輪の中心により重心を設計
スタンドと後部のハンドルロック設置を併用し、駐車時の安定性を確保
幼児の転倒時のダメージ防止装置及び足部保護装置

※ 前2輪、後1輪の3輪自転車
前輪20型、後輪20型で、重心低くハンドルバーと前ホークとの距離による転倒防止、サスベンション機構により、安定性を確保
フレームタイプは安定性により安定性をアップ
手前ハンドルロックと幅広スタンド設置により、駐車時の転倒を防止



下記の最終ページはダミーです。



mama-cycle

評価アンケートをお願いします。



▶ 前2輪、後1輪のソーテ・ヤーンヘスト型3輪自転車
前輪駆動、後輪操舵のため、運転にコツと慣れを要するが、前輪駆動のため雪道でも多く利用されている
全輪とも20型で低速時の安定性は高い。カーブでは充分な減速が必要となる。
特殊変速機付きで、重い荷物の運搬にも対応する。
幼児用座席は広く、シートベルト付き、荷物スペースも大きい。
防水シートカバー付き

▶ 前の子ども用座席の安全性は高いと思いますか？

▶ 後ろの子ども用座席の安全性は高いと思いますか？

▶ こぎ出すとき、停まるときのふらつきは少ないと思いますか？

▶ 運転しやすそうですか？

▶ 子どもを前に乗せた場合、前方は見やすいと思いますか？

▶ スタンドを立てる時、軽い力で安全に立てられそうですか？

▶ 押し歩きの時、転ばない工夫ができていますか？

送信



252

超高齢社会の交通課題
～自転車に求められる役割と課題～
 2009. 03. 02. (月) 18:00～ 日本自転車会館にて




TOKYO METROPOLITAN INSTITUTE OF GERONTOLOGY
 溝端光雄
 1



高齢者研究の老舗
 1972(s.47)年開所 37年の歴史
 (財)東京都老人総合研究所

高齢者研究のNational Center
 2004(h.16)年開所 5年の歴史
 国立長寿医療センター研究所



渋沢栄一
 政治は仁を基に




TOKYO METROPOLITAN INSTITUTE OF GERONTOLOGY
2

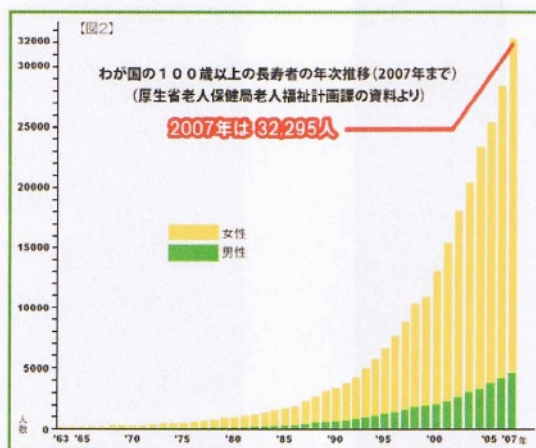
★今日の話題

1. 超高齢化とは？
2. 老化とは？
3. 活老と健康長寿
4. 自転車の役割と課題
5. 生き生き老後の秘訣

1. 超高齢化とは？

Centenarians

百歳以上人口(超高齢化の一断面)の急増



(厚生労働省老健局資料平成17年9月16日付資料提供：柳田宏樹・桂藤恭之博士および平成18年9月新聞報道を元に作図)

2008年？

約36,000人



超百寿者(105歳以上)調査

●百歳以上人口:今年度末には4万人を突破か！

○百歳まで生きる確率は？

2000年に100歳となった方は 5,493人。

1900年の出生者数は 1,420,534人。

$\div 1/260$

2004年に100歳になった方で同じ計算を行うと

$\div 1/158$ ※男 1/480, 女 1/93

やっと国も

桐(きり)箱などを含めて7000～8000円

08年度は1万9768人で、費用は約1億4000万円に達した

100歳急増でお祝いの銀杯縮小

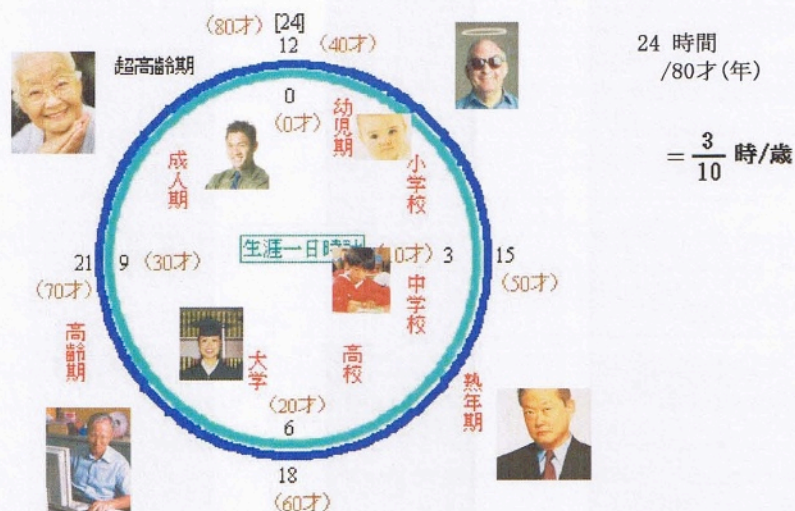
YAHOO! JAPAN ニュース 3月1日3時16分配信 読売新聞

TOKYO METROPOLITAN INSTITUTE OF GERONTOLOGY

5

2. 老化とは？

☆老化現象は、極めて長～い ゆっくりとした変化



TOKYO METROPOLITAN INSTITUTE OF GERONTOLOGY

6

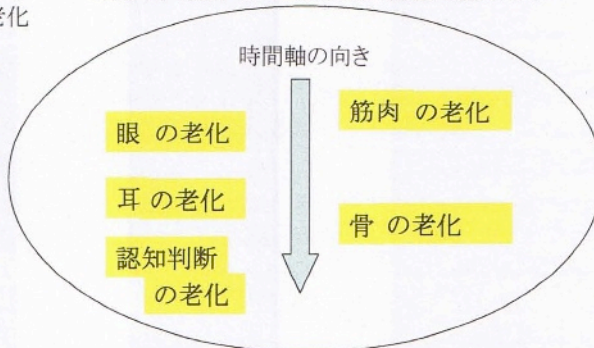
☆また、老化現象は、**多様な身体機能**の生理的変化

○細胞や遺伝子という
レベルでの老化



Female,
three generation
family


○眼・耳・筋肉・骨・認知判断の減退の順序は？



○複数の変化を同時に抱える場合も

☆さらに、老化現象は誰にも不可避免な変化で、**個人差が大きい**変化

それゆえ、気づき難いし、「私は大丈夫」などと誤解し易い！

 TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

7

☆そのうえ、老化現象には、**こころ**の変化も伴います

『老木とて 油断めさるな かえり花』
(杉田玄白、64歳で詠んだ句、享年85歳)



1920年～




1911年～



『体力が 寿命の伸びに 追いつかず』
(ある元気な後期高齢者の方が新聞に投書された一句、2005)

さらに、その後は？

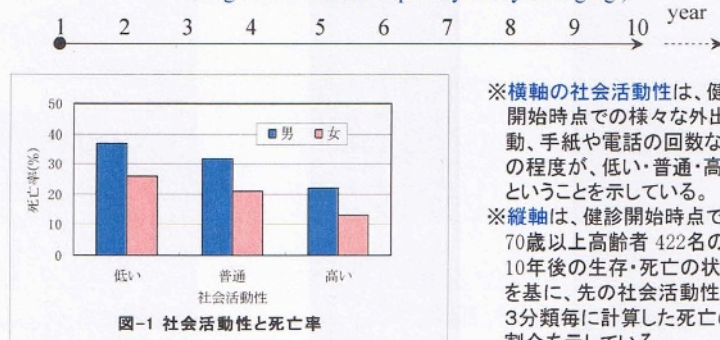
 TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

8

3. 活老と健康長寿

都老研では、この秘訣を解明するため、
「中年からの老化予防・総合的長期追跡研究 (TMIG-LISA)」を実施。

(Tokyo Metro. Institute of Gerontology
- Longitudinal Interdisciplinary Study on Aging)



出典)東京都老人総合研究所:都内K市での70歳以上
高齢者(422名)の総合健康調査
—第2報・10年間の追跡調査, 1988.

※横軸の社会活動性は、健診
開始時点での様々な外出活
動、手紙や電話の回数など
の程度が、低い・普通・高い
ということを示している。

※縦軸は、健診開始時点での
70歳以上高齢者 422名の、
10年後の生存・死亡の状況
を基に、先の社会活動性の
3分類毎に計算した死亡の
割合を示している。

社会的活動性が高いほど、
男女とも、死亡率が低い。

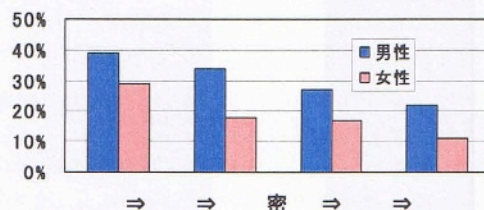
TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

9



その他、このTMIG-LISAでは、健康長寿な高齢者には、体力がある
(歩行速度が速いなど)、血液中のアルブミンやコレステロール値が
高いなどの特徴が得られています。

KAROLINSKA INSTITUTET (スウェーデン)も、75歳以上
の776人を6年間、追跡調査した結果、1) 社会参加する
人ほど、2) 日常的に体を動かす人ほど、3) 頭を使う人
ほど、認知症になる率が低いと報告している。



米国における社会的ネット指標と死亡率
出典)Berkman L.F. & Brelow L, 1989



自転車活用推進
研究会に出ることは
健康長寿に繋がる
1つの活動。次回が
あれば出席しましょう！

TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

10

4. 自転車の役割と課題

自転車の役割 電動4輪車の役割！

- ・手軽な都市交通手段の1つ
- ・地球環境にやさしい手段の1つ
- ・健康維持に適した手段の1つ？

自転車の課題

- ・安全な自転車づくり？
- ・安心して走れる自転車道づくり
- ・通行法規と乗車マナー？

自動車業界の業績不振

沈む東京モーターショー 不参加相次ぐ



HONDA Insight

○自転車の制動実験 自動車安全運転センター 中央研修所にて

※走行速度:15km/h での合図による急制動 注)実験車:老若とも同型の国産車

※試験路上の白線は50cm間隔



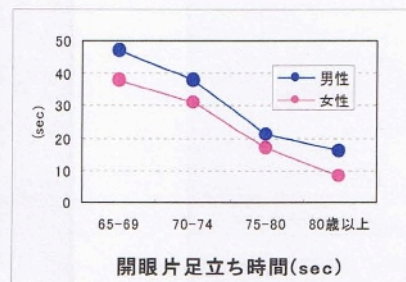
★高齢者の停止距離 > 非高齢者の停止距離

※ブレーキレバーを、しっかり握れない高齢者の方も！

- 狭い歩道部を使った自転車通行実験 中央研修所にて
 ※「いつものように運転して下さい。途中で歩行者やコーンを見たら回避しながら通して下さい」と教示した上での走行実験
 注)実験車:老若とも同型の自転車



※フラツキ運転は高齢者で顕著



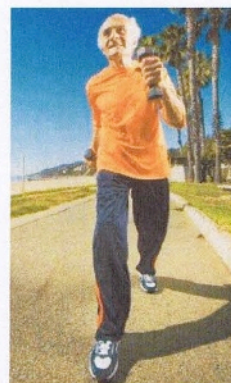
バランス機能の低下は、
 聴覚の衰えが目安！

- 自転車に乗ることは健康増進の役割を持つか、持たないか？
 その役割があることを示すEvidenceを明らかにしよう！

歩く健康教室 参加者の1ヶ月半後の身体変化

測定項目	開始前	終了時	変化
1日平均歩数(歩)	5799	7650	↑ 32%up
体重(kg)	54.8	54.4	—
体脂肪率(%)	25.4	24.1	↑ 改善
血圧 収縮期(mmHg)	137.0	128.0	↑ 改善
拡張期(mmHg)	78.0	75.0	—
握力(kg)	24.4	26.1	↑ 改善
開眼片足立ち(sec)	31.1	39.0	↑ 改善
通常歩行速度(m/分)	87.0	94.3	↑ 改善

S区、NTT、都老研の共同研究資料 2008



運動の効果映像

★緑のコーンを回って戻る時間に注目



開始前 14秒



3ヶ月後 7秒

自転車の乗車は、身体以外にも、多様な影響を及ぼすはず？

例えば、電動4輪車利用の直接効果は

- 歩行困難でも外出可能
- 歩行機能の衰えが同じ程度の高齢者について、
電動車いすの利用者は、非利用者に比べて、
かなり遠方の、色々な所まで出かけている



⇒また、その波及効果には

- ・生活面: 欲しい物を自分で選んで買うことができる、お金の出し入れが自分でできる、など
- ・就労面: 働きに出かけられる、野良仕事ができる、など
- ・社交面: 知り合いが増えた、途絶えていた友達に会えるようになった、講演会やイベントに行ける、など
- ・精神面: 送迎の気兼ねがなくなった、外に出かけられて気分が良い、閉じこもらなくなった、など
- ・健康面: 余暇が楽しめる、頭を使う、物覚えが良くなった、お肌に艶が出た、など

たかが電動4輪車、されど…

自転車も、たかが自転車だけど、されど…のはず！

ウォーキングへの動機づけ！

(例) イベント時の歩行テストは
如何でしょうか！

● 5mの歩行時間を測るテスト

図3 高齢者の歩行テスト

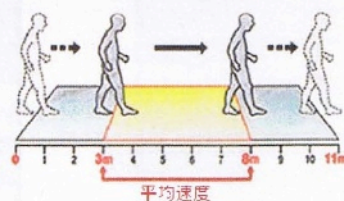


表1 5m歩行の標準時間：年齢別、性別

年齢 (歳)	できるだけ速く歩いた時(秒)		普段の速さで歩いた時(秒)	
	男性	女性	男性	女性
65～69	1.5～3.1	1.8～3.7	3.2～5.0	3.5～5.5
70～74	1.8～3.5	2.2～4.4	3.5～5.6	4.0～6.8
75～79	2.1～4.1	2.6～5.1	3.8～6.2	4.5～8.1
80～84	2.4～4.6	3.0～5.8	4.1～6.8	5.0～9.4
85～89	2.7～5.1	3.4～6.5	4.4～7.4	5.5～10.7

自転車利用への動機付け...その方法は？
自転車利用推奨のDVD映像づくりを！

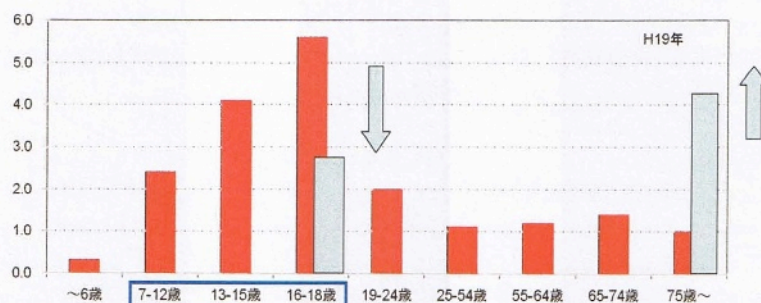


Net-
Health
Care

TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

17

自転車に乗っている時に交通事故を起こしやすい人は？



(1.2当事者としての自転車乗用者人数/人口) × 100

ITARDA Information No.78, 2009.02.

露出(年齢層別の年間乗車距離?)を考慮すると、恐らく、～

TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

18

- 1)被験者は自転車乗車中に転倒し、八女中央病院の救急部門で受療した者
2)調査期間は H15.04.01～H16.12.31.の1年9ヶ月

Table 1 Fall accidents in the elderly aged 65 years and over when riding a bicycle

No	Age	Sex	AIS (abbreviated injury scale)						ISS	Death
			Head Neck	Face	Chest	Abdomen	Pelvis/ Extremities	Surface		
1	66	m	1						1	
2	89	f	2				2		8	
3	80	m	1				2		5	
4	79	f				2			4	
5	83	f			2	2	5		33	×
6	81	f	4				2		20	
7	89	m					3		9	
8	69	m	1						1	
9	73	f	2						4	
10	79	f	1						1	
11	67	f	1						1	
mean±SD			1.6±1.1				2.8±1.3		7.8±9.8	

Remark) AIS (1:minor, 2:moderate, 3:serious(not life threatening),
4:severe(life threatening), 5:critical(survival uncertain), 6:fatal)

8/11=72.2%

Table 2 Fall accidents in the elderly aged less 65 years old when riding a bicycle

No	Age	Sex	AIS (abbreviated injury scale)						ISS	Death
			Head Neck	Face	Chest	Abdomen	Pelvis/ Extremities	Surface		
1	10	m					1		1	
2	12	m					2		4	
3	52	m					1		1	
4	15	m					1		1	
5	10	m					3		9	
6	6	m						2	4	
7	12	f	4						16	
8	19	m						0	0	
9	17	f		1					1	
10	16	f						1	1	
11	59	m	5						25	×
12	8	m						1	1	
13	15	m					0		0	
14	16	m							0	
15	63	f	1				0	0	0	
16	25	f					1		1	
mean±SD							3.9±7.6	0.8±0.8	4.1±7.0	

Remark) AIS (1:minor, 2:moderate, 3:serious(not life threatening),
4:severe(life threatening), 5:critical(survival uncertain), 6:fatal)

3/16=18.8%

Cf.) Nobuo KAKU : Fall accidents in the elderly while riding a bicycle,


Journal of the Japanese Council of Traffic Science, Vol.6, No.1, 2006.

○安全安心な自転車づくり

反射材の装着(夜間の視認性向上)から、
転倒しにくい、転倒しない自転車の開発・推奨・普及へのシフトへ！

高齢者に配慮した 車体構造、ハンドル形態、ブレーキレバー、
サドル高さ、ペダル周辺、タイヤ幅、ヘルメット などは ？




 TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

21

○安全・安心な自転車の道づくり

多少フラフラしても何とか安全に走れる道づくり！



 TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

22

【奥付】

ブレーキ力が多少落ちても安全な道づくり？




例えば、都市内街路の坂道対策は？
最低でも警告サインの標示は必要ではないか！

 TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

23

○自転車の通行法規と乗車マナー ※交通安全教育面での努力



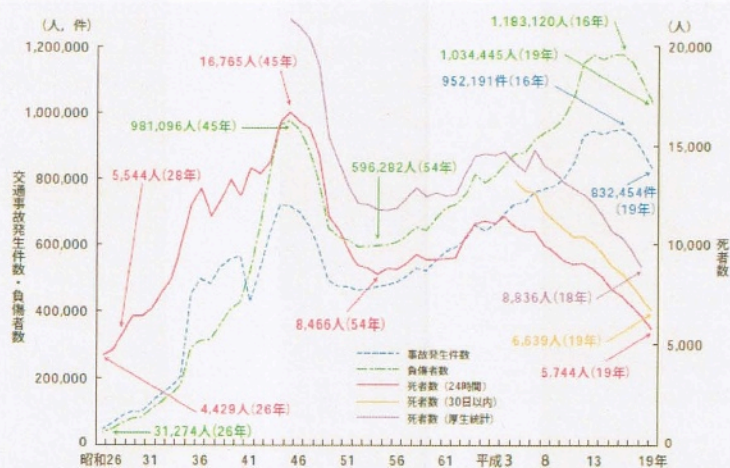
 TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

24

★最近の交通事故発生状況

H22年までに5,500人以下という全国目標はH20年末で5,155人となり、2年早く実現

第1-1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数及び負傷者数

 TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

25

総理談話 H21. 01. 02.



昨年1年間の交通事故死者数は5,155人でした。平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする「第8次交通安全基本計画」の目標を、2年前倒しで達成しました。


～略～

新たな年を迎え、私は、今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を半減させる決意をいたしました。この目標の実現は容易ではありませんが、政府、関係団体、国民を挙げて力を結集し、世界一安全な道路交通の実現を目指してまいります。

そのためには、高齢化が更に進むことを考えると、**高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません。**また、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に力を入れます。国民の皆様の、ご理解とご支援を、お願いいたします。

中央交通安全対策会議議長
内閣総理大臣 麻生太郎

<http://www.kantei.go.jp/jp/asospeech/2009/01/02danwa.html>

 TOKYO METROPOLITAN
INSTITUTE OF GERONTOLOGY

26

利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討報告書

2009 年 3 月

発行／財団法人日本自転車普及協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 1-9-3

TEL. 03-3585-7578 FAX03-3586-9782

(無断転載を禁じます)



競輪補助事業