

平成 22 年度

タンDEM用自転車の普及に関する調査研究事業
調査研究委員会報告書

「乗用環境の拡大を目指して」

財団法人 日本サイクリング協会

KEIRIN  競輪補助事業

目 次

「はじめに」	3
第1章 「調査研究委員会としての活動概要」	4
第2章 「タンDEM委員会 平成22年度活動報告」	6
「JCA タンDEM資料」	9
第3章 「タンDEM自転車の普及と各都道府県の交通規則」	23
第4章 「バリアフリーとタンDEM自転車」	25
第5章 「タンDEM自転車と高齢者福祉について」	30
第6章 「タンDEM自転車に対する期待と課題」	36
第7章 「タンDEM自転車許可都道府県 警察本部に対する取材結果について」	39
第8章 「我が国におけるタンDEM自転車走行の実情と課題」	56
第9章 「各地のタンDEM用自転車パイロット講習会レポート」	67
第10章 「タンDEM用自転車の普及に関する調査研究事業総括」	82
第11章 「タンDEM実行委員会概要」	83
巻末資料 「 <u>自転車の乗車人員について質問</u> 調査レポート」	87

平成 22 年度「タンデム用自転車の普及に関する調査研究委員会」

委員会委員名簿

【委員】

(委員長)

吉 田 章	筑波大学大学院人間総合科学研究科	教授
香 田 泰 子	筑波技術大学	准教授
北 川 常 夫	東京サイクリング協会	専務理事
木 原 勇	(財) さわやか福祉財団	プロジェクトリーダー
渋谷 良 二	(財) 日本自転車普及協会	常務理事
小林 成 基	(N) 自転車活用推進研究会	理事長
長 澤 恵 一	(財) 日本サイクリング協会	常勤理事 事務局長

【顧問】

岩 城 光 英	参議院議員
---------	-------

「はじめに」

我が国では、「普通自転車」としての定義が定着するとともに“タンDEM自転車”の姿を見ることがなくなった。そこには、一般自転車での二人乗りとタンDEM自転車での二人乗用とが混同され、6歳未満の幼児同乗を除いて一律に“二人乗り禁止”の概念が社会的に認知されてしまった。

平成21年度から始まった本調査研究委員会としての活動の中で、実践報告のためのモデル走行として試乗会を企画した折のことであるが、ある警察関係者から直接に「タンDEM自転車はダメだよ。」なぜかと言えば「道交法で自転車の二人乗りは禁止されているのを知っているでしょう。」との指導を受けた。それまでほぼ一年間にわたって調査や準備を行い、徐々にタンDEM自転車の走行解禁に向かって多少なりとも手応えを感じていた我々委員にとっては大変ショッキングな出来事であった。

平成22年度にはこれらの事実を背景とし、正しい理解と技術の下に乗車できるタンDEMパイロット育成のための講習会を数多く開催して受講者を増加させることの重要性を確認した。またタンDEMパイロットを増加させるためには、リーダーとなるべき指導者を養成する必要があることを認識し、そのために検定カリキュラムを策定して講習会および検定会の実施を計画した。

加えて、タンDEM自転車は普通自転車と比較して取扱いに多少の注意が必要であるが、決して危険な乗り物ではなくむしろ楽しさや快適さを二倍にすることができる乗り物であると確信したことから、一般の人々にアピールするためのタンDEM自転車乗車体験会を主催するばかりでなく、他にも試乗会等を計画している団体に対する支援を積極的に行うことに重点を置いて活動を行った。それらの活動の結果、平成22年度には愛媛県と広島県において、タンDEM自転車の走行が全ての一般道において全面解禁され、和歌山県においては部分解禁となった。

本稿を借りて2ヶ年にわたり本調査研究に対してご支援、ご協力をいただいた東京サイクリング協会、京都サイクリング協会をはじめ、全国の各警察本部、関係団体、関係各位に対して多大なる感謝を申し上げます。引き続き、我が国におけるタンDEM自転車についての正しい認識と位置付けを確立し、全国的な理解を得られるように務めることが本研究委員会設置の意義であり責任であると考えます。

最後に、我々委員の心を和ませた出来事として、平成22年4月に奈良市平城京跡において、遷都1300年を祝すイベントに併せて本協会が開催したタンDEM自転車アピール大会に参加し、パイロットとCo-パイロットとして知り合った男女が、人生も共に歩むカップルとして目出たくご結婚されたという嬉しい出来事があったことを報告いたします。

第1章 「調査研究委員会としての活動概要」

筑波大学大学院人間総合科学研究科 教授 吉田 章

平成21・22年度の二ヶ年にわたり、「タンデム用自転車の普及に関する調査研究委員会」のお世話をさせていただいた。私自身は昭和40年代の当時まだ学生だった頃に、JCA理事であった鳥山先生の高級タンデム車を初めてお借りして秋川溪谷を走り、その時に感じた操作の難しさと共に、タンデム車ならではの緊張感や爽快感を今でも良く覚えている。その後も軽井沢のレンタル用タンデムを利用したり、修善寺のサイクルスポーツセンターでコース内を試走したことがあったが、個人でタンデム車を所有するには至らず、社会的にもタンデム車の存在が影を潜めるものとなっていった。

しかしながらタンデム車の存在を忘れた訳ではなく、特に1990年に前橋で開催された世界選手権大会で、当時の高校生二人がタンデムスプリントレースで我が国自転車競技史上初の銀メダルを獲得したことに大いなる興奮を覚えた。そしてその競技者としての一体感や疾走フォームの美しさにスポーツとしての深い魅力を感じていたが、オリンピックをはじめスポーツの檜舞台からどんどん姿を消して行くタンデムレースに寂しさを感じることはできなかつた。その頃、我が国においても障がい者スポーツが次第に盛んとなり、その中で視覚障がい者が取組む自転車競技としてタンデムレースが行われていることに希望をつなぎ、タンデム車復活の糸口を探す様になった。

我が国では以前より、一部の観光地においてミニサイズ主体ではあるが、タンデム車がレンタルとして使用されている実態がある。規模が次第に縮小されてきたとは言え、スポーツ競技としてのタンデム競技には他にはない魅力がある。特に視覚障がい者にとってはタンデムでしか味わえない世界がある。視覚障がい者ばかりではない、様々な種類の障がいのために、一人では自転車に乗れない人たちに自転車を体験する機会を作ることができる。健常者にとっても一人乗りの自転車では味わえない連帯感を感じ、コミュニケーションの機会として、そしてボランティア活動の場面として通常の普通自転車ではできない活動の広がりを生み出すことができるはずだ。情報を集めてみると、欧米では何の規制もなくタンデム自転車を楽しんでいる様子である。特に高齢者夫婦が健康のため、見聞のために余暇を活用してタンデム旅行をしているとのことである。超高齢化社会を目前としている我が国ではどうなのであろうか。確かに自転車の二人乗りは禁止されている、でも本当にタンデム車まで禁止されているのだろうか、などと考える様になった。

今般、JCAの計らいで「タンデム用自転車の普及に関する調査研究委員会」としての機会を与えていただき、タンデム自転車に公認の市民権を獲得し、晴れて堂々と安全に太陽の下をサイクリングできることを目指して委員会活動を行うことにした。そして委員には、普及の観点、障がい者の観点、福祉の観点、走行環境の観点、教室運営の実績を有する立場、組織運営の立場からそれぞれに委員を務めていただいた。

初年度には、改めてタンデム自転車、タンデム走行の基本について整理した。そしてタンデム自転車の定義をはじめ用語についても検討し、その中で前席に位置して主にコース取りをはじめとする自転車の操縦を担う役目の人を「タンデム・パイロット」（略称：パイロット）、後席に位置して主に駆動力を発揮する役目の人を「Co-パイロット」（略称：コパイ）と称することとした。そしてタンデム自転車そのものに対する認知の実態を整理することに主体を置いて活動した。

2年目となる今年度は、当初3年計画でスタートした当事業であったが、事情によって今年度で打ち切ることとなり、今後の継続的展開のためのシステム作りを目指して活動することとなった。主な活動は、これまでの実績を生かした上でタンデム普及のための講習会を実施し、タンデム体験者を増

やすことから普及に役立てようとする活動を行った。同時に効果的な普及のためには適切な指導者が必要となることから、指導者育成のためのカリキュラムを設定し、認定のための検定基準を作成することとした。

また周知の通り、交通規制の実際は各都道府県警察本部と公安委員会の責任によって規定されている。特にタンDEM自転車の実態については地域ごとの取組みに相違が認められることから、全国の警察本部を対象として各地におけるタンDEM自転車取扱いの実情について整理する必要性をあげた。

各活動の内容については、担当委員により章ごとにまとめられているので参考にしていきたい。

第2章 「タンデム委員会 平成 22 年度活動報告」

東京サイクリング協会 専務理事 北川 常夫

(1) タンデムパイロットの講習と検定の要領

昨（初年度 平成 21）年度は、当委員会ではタンデムの普及に努めるためにタンデムパイロットに対して適正な知識と認識を持ってもらうことを目指してパイロット講習を行うことを考えた。

実際に講習のカリキュラムを設定し、講習用テキストの作成と講習会の試行の後に各地で講習会を実施した。

今年度は、講習を踏まえた後に受講者の能力の評価・検定を行うためのシステムを検討した。

検定することに対しては、筆記・実技の二つの点について考慮・検討を行った。

- ① 筆記については、講習テキストの中から知識として受講者に確実に把握・理解しておいて欲しいことに関して、抽出した文章を穴埋めする記述方式で再確認・認識してもらうことを考えた。
- ② 実技については、過去に行われている技能検定のメニューを基本としてタンデム車の特性である旋回性能・制動性能について各人の能力・技量を評価するための項目として
 - ・スラローム・8の字走行・制動試験を対象として選択した。
 - ・スラロームについては、タンデム車の車長を考慮して障害（パイロン）の間隔を拡げた。（⇒ 4.5m）

また、パイロットと Co-パイロットの比較を意識してもらうために、最初は一人が単独で走行した後に二人で前後を交代する3つの段階で行うことを設定している。

なお、タンデムパイロット講習修了証のカードを作成し、受講者の氏名を記入して配布することを始めるようにする。

今後の課題としては、盲人を意識した目隠し等による擬似試乗体験および検定に対する合否の判定基準を設定する必要があると考える。ただし、さほど厳密な判定を目指すべきではなく最低限の適性を判断することで良いと考える。

(2) 今（平成 22）年度のタンデムに関する活動実績

今年度から急激にタンデム認可に関する動きがあり、愛媛（8月）・広島（10月）・和歌山（1月）の三県でタンデムに関する交通規則の改正が行われた。

また、各地におけるタンデムに関する活動実績を下記に時系列で記述する。

- 4/ 4（日） 「タンデムのつどい」 都盲協・TCA 神宮外苑
 - 4/11（日） 奈良サイクルフェスティバル 平城宮跡大極殿前
 - 5/ 9（日） 「タンデムのつどい」 都盲協・TCA パレスサイクリング
 - 5/27（木） タンデム調査研究事業 第1回委員会 自転車会館会議室
 - 5/29（土） タンデム講習会 和歌山サイクリング同好会 和歌山
 - 5/30（日） わかやま自転車祭り～紀ノ川河川敷を走ろう 和歌山
 - 6/20（日） 「タンデムのつどい」 都盲協・TCA パレスサイクリング
 - 7/ 4（日） タンデムサイクル教室 宇都宮
 - 7/19（祝） サイクルピクニック 栃木・ロマンチック村
 - 8/ 1（日） **愛媛県道路交通規則の一部改正（公安委員会）により公道走行が可能となった。**
 - 8/ 8（日） インストラクター認定講習会 パイロット検定試行 パレスサイクリング
 - 8/26（木） タンデム調査研究事業 第2回委員会 自転車会館会議室
 - 8/29（日） 「タンデムのつどい」 都盲協・TCA 神宮外苑
 - 9/11（土） 今治市タンデムパイロット講習会・検定 サンライズ糸山
 - 9/19（日） 競輪場タンデム走行会 栃木・宇都宮競輪場
 - 10/ 1（金） **広島県で公安委員会規則の改正に伴い、県内全域の一般道路においてタンデムの走行が可能となった。**
 - 10/ 4（月） タンデム調査研究事業 第3回委員会 自転車会館会議室
 - 10/11（祝） 二宮タンデムサイクル交流会 真岡市二宮運動公園
 - 10/24（日） 「タンデムのつどい」 さいたま・TCA パレスサイクリング
 - 10/31（日） 「タンデムのつどい」 都盲協・TCA パレスサイクリング
 - 10/31（日） 第13回タンデムサイクリングを楽しむ会 兵庫県・武庫川
 - 11/ 7（日） 来島海峡大橋サイクリング大会 タンデムコース 今治市
 - 11/28（日） 「タンデムのつどい」 筑波大付属 OB・TCA パレスサイクリング
 - 1/ 1（土） **和歌山県道路交通法施工細則の一部改正に伴い自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路に限りタンデムの走行が可能となった。**
 - 2/28（月） タンデム調査研究事業 第4回委員会 自転車会館会議室
 - 3/ 6（日） 久我盲クラブ・TCA パレスサイクリング
- 注）都盲協：東京都盲人福祉協会、TCA：東京サイクリング協会

(3) タンデム自転車に関する将来的課題

前述したように、今年度になって愛媛県・広島県でタンデムの一般公道での走行が可能となった。このことは、普通自転車の歩道走行に関する社会一般に対する意識変更を目的とした動きと重なり自転車の車道走行に関する考え方あるいは子供の三人乗車専用車の認可と関連して二人乗り専用のタンデムに対する評価・認知の方向へ進むものと考えている。

これまで、タンデムの公道走行が認められてこなかった原因として、タンデムへの理解不足が上げられる。

この機会に、タンデムの特性と得失への理解を広めることを全国的に進めていく必要がある。

これにより、安全に正しくタンデムを利用することに繋がり、事故無く普及がなされるようになる。

タンデムの普及により、障害者・老人等の交通弱者の救済が可能となる。

ただし、普及に伴う弊害を意識して取り除く努力が必要となる。

例えば、自転車の歩道通行に関して何の動きもしてこなかったことにより「自転車は歩道を走るもの」といった考え方が社会的に広まってしまったこと。

駅前の放置自転車・違法駐輪の問題等、多くのことがあげられる。

一昨年、山中湖での活動に伴い現地で手配したレンタサイクルのミニタンデムのフレームに亀裂が入っていたことも、昔のブームに伴って導入したタンデムを十分な管理をせずに業者が貸し出していたことによるものであろう。

日本サイクリング協会としては、これからは積極的に社会に働きかけていく必要がある。

[JCA タンデム資料]

タンデムパイロット講習会カリキュラム

タンデムパイロット講習会テキスト

タンデムパイロット検定

タンデム検定コース図

JCA タンデム自転車安全運転マニュアル

JCA タンデムパイロット講習修了証



タンデムパイロット講習会 カリキュラム

1. 講義 :60 分

(1) タンデム講習の主旨 :10 分

- ・調査研究事業と講習修了証の考え方

(2) タンデムの定義と現状 :10 分

- ・競技種目の変遷
- ・製造販売

(3) タンデムに関する交通法規 :15 分

- ・道路交通法と交通規則
- ・都道府県における対応

(4) サイクリング協会におけるタンデムの活動 :10 分

- ・東京サイクリング協会での活動の実践報告
- ・他道府県協会等における活動の様子
栃木県、兵庫県、山形県、京都府、タンデム自転車交流協会

(5) タンデムの特徴（得失）と乗員（パイロット・Co-パイロット）の心得 :15 分

- ・特徴と専用部品
- ・パイロットの心得
- ・Co-パイロットの心得

2. 実技講習体験走行 :90 分

(1) タンデム車の構造と使用部品の確認 :20 分

- ・ミニタンデム、26 インチタンデム、セミリカンベント、折りたたみタンデム
- ・ハンドル、ブレーキ、チェーンホイール

(2) 体験走行 :70 分

- ・パイロット単独による走行
- ・Co-パイロットとしての走行体験
- ・Co-パイロットが一緒の場合のパイロットとしての走行

タンデムパイロット講習会テキスト

<タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業>

(財) 日本サイクリング協会

(財)日本サイクリング協会(JCA)では、2009(平成21)年度から「タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業」を実施し、タンデム自転車の安全活用と全国走行解禁を目指した活動を行う。

そこで、パイロットにはある程度の資質を確保するため、認定に近いもの(講習修了証)を交付して安全性を高めることにより、世間的な認知を得て段階的な解禁を実現することを初期の時点において意識する必要がある。

このため、今回「タンデムパイロット講習会」を検討し、実施する。

(1) タンデムの定義と現状

ラテン語の2頭立ての馬車が語源のようで、2人乗り以上の座席とペダルを縦列に装備した自転車(東京サイクリングセンターで5人乗りが製作されたこともあったZephyr GIANT)。

軽車両の中の「自転車」に分類されるが、当然のことながら道路交通法施行規則第9条の2で定める「普通自転車」の基準(長さ190cm,幅60cmを超えず一つの運転席)には適合しない。

乗員は、パイロットとCo-パイロット(Co-pilot, コ・パイロット)と呼称したい。(これまではキャプテンやストーカー、またはゲスト、フォロアーとも言われていた)

パイロットとCo-パイロットの足の回転は、通常は前後を繋ぐチェーンで直結しており、2人で力を合わせてペダルを踏む。乗車しているそれぞれの乗員が駆動をかけるため、1人乗りより強い推進力が得られる一方、自転車に最も影響の大きな前面抵抗は、ほぼ1人分のため高速走行に有利である。ただし、ハンドル操作はパイロット1人に依存するのでパイロットには、重い車体を支える強い上半身(腕力)が要求される。

また、ペダリングロスとハンドル操作に依存するためか、登坂には弱いと言われている。

Co-パイロットは、パイロットに身を委ね、ひたすらペダルを踏む。2人の息がピッタリあったときの一体感、加速、スピードは筆舌に尽くしがたい快感である。例えば1000mタイムトライアルの場合、最高速度は65km/h前後に達する。

1964(昭和39)年の東京オリンピックには、国産のタンデム(片倉,富士)で出場している。

その後、日本学生自転車競技連盟(学連)だけがタンデム競技を実施し、加盟している各大学にトラック用のタンデムが貸与されていた。競技種目としては、1000mタイムトライアル、スプリント、追い抜きなどであった。

1968(昭和43)年ウルグアイ世界選手権で斑目隆雄(日大)・井上三次(法政)がタンデムスプリントで三位入賞(銅メダル)した。

競技人口が減りオリンピックから種目が無くなり(1972年まで実施)、世界選手権でのみ実施されていた。

1990(平成2)年世界選手権(グリーンドーム前橋)で、タンデムスプリントに当時高校生の稲村成浩・斎藤登志信が日本のアマ自転車史上初の銀メダルを獲得した。

現在では、パラリンピックでのみ実施。障がい者タンデムでは、健常者がパイロットを、視覚障がい者がCo-パイロットをつとめる。日本はこの種目の強豪国の一つで、シドニーパラリンピックでは、日本代表の葭原・水澤ペアが1000mタイムトライアルにおいて世界新記録で金メダルを獲得するなど世界的に注目される存在である。

以前は、国内の大手メーカー(BS、Panasonic、宮田、日米富士)で製造・販売されていたが、現在は小規模のメーカー(Progressive、紀洋産業)でのみ製作されている。

他には、海外のメーカー(Cannondale、SCHWINN、KHS)がある。

(2) タンデムに関する交通法規

2008（平成 20）年 6 月の「道路交通法」改正に続き、2009（平成 21）年 7 月より、各都道府県の条例が一部改正された。自転車に関する主なものは、（東京都道路交通規則等を事例とする）

- ① 傘差しや携帯電話をしながらの片手運転の禁止など、運転者の遵守事項の強化
- ② 乗車人員に関する規定の緩和（安全基準を満たした幼児 2 人同乗用自転車の許可）

これに関連して、タンデム車についても一般公道を走れるようにした県もある。

なお、もともと、道交法ではタンデム車に対する公道走行は規制されていないが、以下の条文にあるように、各都道府県公安委員会が条例（東京都道路交通規則等）を定めることができる。

[道路交通法]

(公安委員会の交通規制)

第四条 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。

（以下省略）

- 2 前項の規定による交通の規制は、区域、道路の区間又は場所を定めて行なう。この場合において、その規制は、対象を限定し、又は適用される日若しくは時間を限定して行なうことができる。

（乗車又は積載の制限等）

第五十七条 省略

- 2 公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要があると認めるときは、軽車両の乗車人員又は積載重量等の制限について定めることができる。

【東京都道路交通規則 改正 2009（平成 21）年 7 月 17 日施行】の場合

（軽車両の乗車又は積載の制限）

第十条 法第五十七条第二項の規定により、軽車両の運転者は、次に掲げる乗車人員又は積載物の重量等の制限をこえて乗車させ、又は積載をして運転してはならない。

一 乗車人員の制限は次のとおりとする

ア 二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

（ア） 16 歳以上の運転者が幼児用座席に幼児（6 歳未満の者をいう。以下同じ。）1 人を乗車させるとき。

（イ） 16 歳以上の運転者が幼児 2 人同乗用自転車（運転者のための乗車装置及び 2 の幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。）の幼児用座席に幼児 2 人を乗車させるとき。

（ウ） 自転車専用若しくは自転車及び歩行者専用の規制（標識令別表第 1 の規制標識のうち、「自転車専用」又は「自転車及び歩行者専用」の標識を用いた法第 8 条第 1 項の道路標識による規制で、当該道路標識の下部に「タンデム車を除く」の表示がされているものに限る。）が行われている道路又は道路法（1952（昭和 27）年法律第 180 号）第 48 条の 14 第 2 項に規定する自転車専用道路において、タンデム車（2 以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車をいう。）に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。 ※日曜日のパレスサイクリングコースが

該当する。

- (エ) 三輪の自転車（2以上の幼児用座席を設けているものを除く。）に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。
- イ 二輪又は三輪の自転車以外の軽車両には、その乗車装置に応じた人員を超えて乗車させないこと。
- ウ 16歳以上の運転者が幼児1人を子守バンド等で確実に背負っている場合の当該幼児は、ア（（イ）及び（ウ）に該当する場合を除く。）及びイの規定の適用については、当該16歳以上の運転者の一部とみなす。

※他の都道府県のタンデムに関する交通法規

【山形県道路交通規則の改正 2009（平成21）年7月17日施行】

一般道路でのタンデム車の通行が可能になりました！

【茨城県道路交通法施行細則 第11条】

法第57条第2項の規定により公安委員会が定める軽車両の乗車人員又は積載重量等の制限は、次の各号に定めるところによる。

(1) 乗車人員の制限は、次のとおりとする。

ア 二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(ア) 16歳以上の運転者が、幼児（6歳未満の者をいう。以下同じ。）1人を幼児用座席に乗車させている場合

(イ) 16歳以上の運転者が、4歳未満の者を背負い、ひも等で確実に緊縛している場合

(ウ) 道路法（昭和27年法律第180号）第48条の8第2項に規定する自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路において、タンデム車（二以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた自転車をいう。）にその乗車装置に応じた人員を乗車させている場合

イ 二輪又は三輪の自転車以外の軽車両には、その乗車装置に応じた人員を超えて乗車させないこと。

【長野県道路交通法施行細則 第12条】

二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(ア)、(イ) 省略

(ウ) 2人乗り用としての構造を有する自転車に運転者以外の者1人を乗車させる場合

【兵庫県道路交通法施行細則の一部改正 2008（平成20）年7月1日施行】

タンデム自転車の公道利用について

(第7条関係)

・一般公道において、2人乗り用としての構造を有する自転車（タンデム自転車）に乗車することが出来るように、軽車両に乗車人数に関する条項を次の通り改めます。

(1) 乗車人数の制限は、次のとおりとする。

ア 二輪又は三輪の自転車には、次のいずれかに該当する場合を除き、運転者以外の者を乗車させないこと。

(ア)、(イ) 省略

(ウ) 運転者以外の者の用に供する一の乗車装置を備える自転車の運転者が、その乗車装置に1人を乗車させている場合。

(3) 各都道府県サイクリング協会におけるタンデムの活動実績

○東京サイクリング協会 (TCA)

- ・1973 (昭和 48) 年 5 月に外苑で実施 → 江東区サイクリング連盟で数回の継続実施
- ・1991 (平成 3) 年 4 月 14 日 (日) 東京都盲人福祉協会 (都盲協) と外苑で「タンデムの集い」の実施を始める。 TCA ニュース No.61 (1991.2)
- ・1992 (平成 4) 年 9 月 (財) 日本自転車産業振興協会 (自振協) から TCA に 10 台のミニ・タンデム (20 インチ) が貸与された。外苑において保管されている。 TCA ニュース No.69 (1992.7)
- ・1996 (平成 8) 年 3 月 10 日 (日) パレスでタンデムの利用が OK となる。 No.98 (1996.3)
- ・1996 (平成 8) 年 6 月 9 日 (日) パレスでタンデムのつどいを実施 No.101 (1996.8)
- ・1999 (平成 11) 年 3 月 22 日 (休) 絵画館で笹川事務局長 (都盲協) を講師に招いて研修会を開催 TCA ニュース No.130 (1999.5)
- ・2004 (平成 16) 年 6 月 IBM コミュニティ・グランツの援助で Super-Duo (セミリカンベント、前輪 20・後輪 26 インチ) を購入。→ TCA 新川倉庫に保管
- ・2008 (平成 20) 年 9 月 6 日 (土) JCA 主催の Mt.FUJI エコサイクリングにおいてタンデムサイクリングに協力
- ・2009 (平成 21) 年 4 月 今年度から年間 5 回 (4/5, 5/10, 6/21, 8/30, 11/1) の開催
- ・2009 (平成 21) 年 7 月 GMC タンデム (20 インチ折りたたみ) を購入 (IBM の補助)
- ・2009 (平成 21) 年 8 月 30 日 (日) タンデムパイロット講習 (外苑・サイクルスクエア北参道) を試行
- ・2010 (平成 22) 年 8 月 8 日 (日) インストラクター講習会でパイロット検定 (パレス) を試行

○他の道府県協会等

- 栃木県サイクリング協会が 1993 (平成 5) 年頃から JCA の 26 インチタンデムを 30 台保有し、
 - ・1994 (平成 6) 年 2 月 19 日 (土) ~ 20 日 (日) 『タンデムサイクル研修会』栃木県協会主催
 - ・1994 (平成 6) 年 5 月 22 日 (日) '94 関東ふれあいタンデムサイクリング大会
 - ・2009 (平成 21) 年 7 月 5 日 (日) 「宇都宮サイクル・ピクニック 2009」にこのタンデムを使用。
- 京都サイクリング協会は、1993 (平成 5) 年 6 月 6 日に日本サイクリング協会 (JCA) から、26 インチタンデムサイクリング車 30 台の無償提供を受け、新屋工業 (株) からタンデムサイクリング車 2 台の無償提供をされて、視覚障がい者を対象として京阪神から 44 名の参加者を得て関西初の大規模なタンデム体験会を開催した。1994 (平成 6) 年は、(財) 日本自転車普及協会から、20 インチタンデム車を 5 台、1995 (平成 7) 年には、20 台を貸与され、JCA からは 26 インチサイクリング車の無償提供を受け、毎年、1 ~ 2 回開催していたが、さらに JCA から 26 インチタンデムサイクリング車 5 台を無償貸与を得た。1995 (平成 7) 年 9 月 1 日に第一回京都心臓リハビリ・タンデム & サイクリング大会を開催、1997 (平成 9) 年 2 月 22 日に第二回京都心臓リハビリ・タンデム & サイクリング大会開催。2007 (平成 19) 年からは肢体不自由者のハンドサイクルも実施。

兵庫タンデムサイクリングを楽しむ会（武庫川サイクリングロード）兵庫県障害者タンデムサイクリング協会が活動をしていた実績（1998～2007年まで10回開催）により2008（平成20）年7月1日より公道走行が可となった。

・2009（平成21）年11月8日（日）に第12回を実施した。

上記 JCA 26 インチ 5 台

BS 20 インチ 20 台

MIYATA 20 インチ 1 台

Progressive 700c 10 台

紀洋産業 26 インチ 4 台、20 インチ 3 輪 6 台

（個人所有）Cannondale 26 インチ 1 台、Kuwahara 26 インチ 1 台、TOYO 26 インチ 1 台

（個人自作）アルミ 26 インチ 1 台、セミリカンベント前後輪駆動 1 台

以上で、合計 51 台のタンデムが集まった。

奈良サイクルフェスティバル 奈良県サイクリング協会 2010（平成22）年4月11日（日）平城宮跡大極殿前で約300人が約50台を走らせた。

わかやま自転車祭り～紀ノ川河川敷を走ろう 和歌山サイクリング同好会において2010（平成22）年5月29日（土）にタンデムパイロット講習会を実施し、翌30日（日）タンデム走行を行った。JCA26 インチ 4 台、BS 20 インチ 16 台、紀洋産業 26 インチ 1 台

愛媛県において道路交通規則の改正により2010（平成22）年8月1日（日）からタンデムの公道走行が認められたことに伴い、9月11日（土）にサンライズ糸山でパイロット講習会と検定を行った。また、11月7日（日）の第11回来島海峡大橋サイクリング大会でタンデムクラスを設けてアピールした。

広島県においても2010（平成22）年10月1日（金）から公安委員会規則の改正に伴い県内全域のタンデム走行が可能となった。これにより「しまなみ海道」が全線走行できる。

和歌山県において道路交通施工細則を一部改正し2011（平成23）年1月1日（土）から自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路においてタンデム走行が解除された。

タンデム自転車交流協会 おのひろき、萩川 友宏、岡田 勝博、廣田 和彦の各氏の活動。

(4) タンデムの特徴（得失）と乗員（パイロット・Co-パイロット）の心得

ホイールベースが長い→小回り（回転半径）が利かない

重量が重い（走行慣性が大きい）→ブレーキの効果が弱い

速度が出る（前面抵抗・摩擦抵抗は1人分で踏力は大きい）

ケイデンス（回転数）は二人が同じであるため少ない方（弱者）の回転数になってしまう。

タンデム専用部品：エキセン BB, タンデム用ブレーキ, ハブ, 左側チェーンホイール, 後用ステム等

・パイロットの心得

体力（腕力）が必要 二人分を支える覚悟で乗る必要がある。

車体（ホイールベース）が長いと後輪の追従に伴う内輪差に注意する。

加速・減速の際には、Co-パイロットに声をかけて意識を合わせるように心がける。

・Co-パイロットの心得

パイロットに従い、むやみに身体を傾けない。操縦性（ハンドル操作）に影響を与える。

◎視覚障がい者とのタンデムサイクリング

停車に際しては、足をついてもらえないため、体力（腕力）が必要となる。二人分を支える覚悟で乗る必要がある。停車時には二人分を支えなければならないため、サドル高は低めに設定する。

コーナリングは回転半径を大きめに回るようにし、むやみに身体を倒しすぎないこと。

パイロットは、常に動作・行動に先行した声かけを行うなどして、二人（パイロット・Co-パイロット）の息を合わせることが肝心。

○初心者には構造を手で触れてもらって説明

ホイールベースの長さ、パイロットとCo-パイロットの位置関係、サドル、ハンドル（コントロール用ではなく引き付けと、手の置き場として）、ブレーキ（Co-パイロットは使えない）、ペダル等の位置を伝える。

○自己紹介と経験について伝えて安心感を持ってもらい、信頼を得られるよう心がける

乗車中は景色・方向・状況について伝えて、親近感を持ってもらう。

余裕があれば、花や木の実に触れたり、噴水でのマイナスイオンを浴びたり、森林であれば自転車を降りて一緒に歩きながらの森林浴などを体験してもらう。

発車、減速、コーナリング、蛇行、停車時には、必ず行為を声で伝える。

慣れるまでは、Co-パイロットのペースでのペダリング（回転数で）で、ギヤ比も低めの設定で、慣れてきたら、操縦可能な範囲で楽しく乗車する。

普段運動不足の方が多いため、スポーツを楽しんでもらう感覚も大事である。

視覚障がい者の方は、自分の力で『風』を感じるチャンスが少なく、感激されるようである。

帰りには、友達になればベストとなる。

タンデムパイロット検定 (Ver.1)

下記の空白の言葉を埋めてください。

問 題	解答記入欄
1. タンデムは、軽車両の中の「_____」に分類される。	自転車
2. 道路交通法施行規則第9条の2で定める「_____」の基準（長さ190cm, 幅60cmを超えず一つの運転席）には適合しない。	普通自転車
3. 乗員は、パイロットと_____と呼称したい。（これまではキャプテンやストーカー、またはゲスト、フォロアーとも言われていた。）	Co-パイロット
4. 乗車しているそれぞれの乗員が駆動をかけるため、1人乗りより強い推進力が得られる一方、自転車に最も影響の大きな前面抵抗は、ほぼ1人分のため_____に有利である。	高速走行
5. ハンドル操作はパイロット1人に依存するのでパイロットには、重い車体を支える_____が要求される。	強い上半身（腕力）
6. ペダリングロスとハンドル操作に依存するためか_____には弱いと言われている。	登坂
7. 道交法ではタンデム車に対する公道走行は規制されていないが、各_____が条例（東京都道路交通規則等）を定めることができる。	都道府県公安委員会
8. 公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要があると認めるときは、軽車両の_____又は積載重量等の制限について定めることができる。	乗車人員
9. 【東京都道路交通規則 改正2009（平成21）年7月17日施行】の場合、二輪又は三輪の自転車には、_____を乗車させないこと。	運転者以外の者
10. _____において、タンデム車（2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車をいう。）に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させて走行できる。	自転車専用道路
11. 三輪の自転車（2以上の幼児用座席を設けているものを除く。）に、その_____人員までを乗車させるとき。	乗車装置に応じた
12. 二輪又は三輪の自転車以外の軽車両には、その_____人員を超えて乗車させないこと。	乗車装置に応じた
13. 【山形県道路交通規則の改正_____年7月17日施行】一般道路でのタンデム車の通行が可能になりました！	2009（平成21）

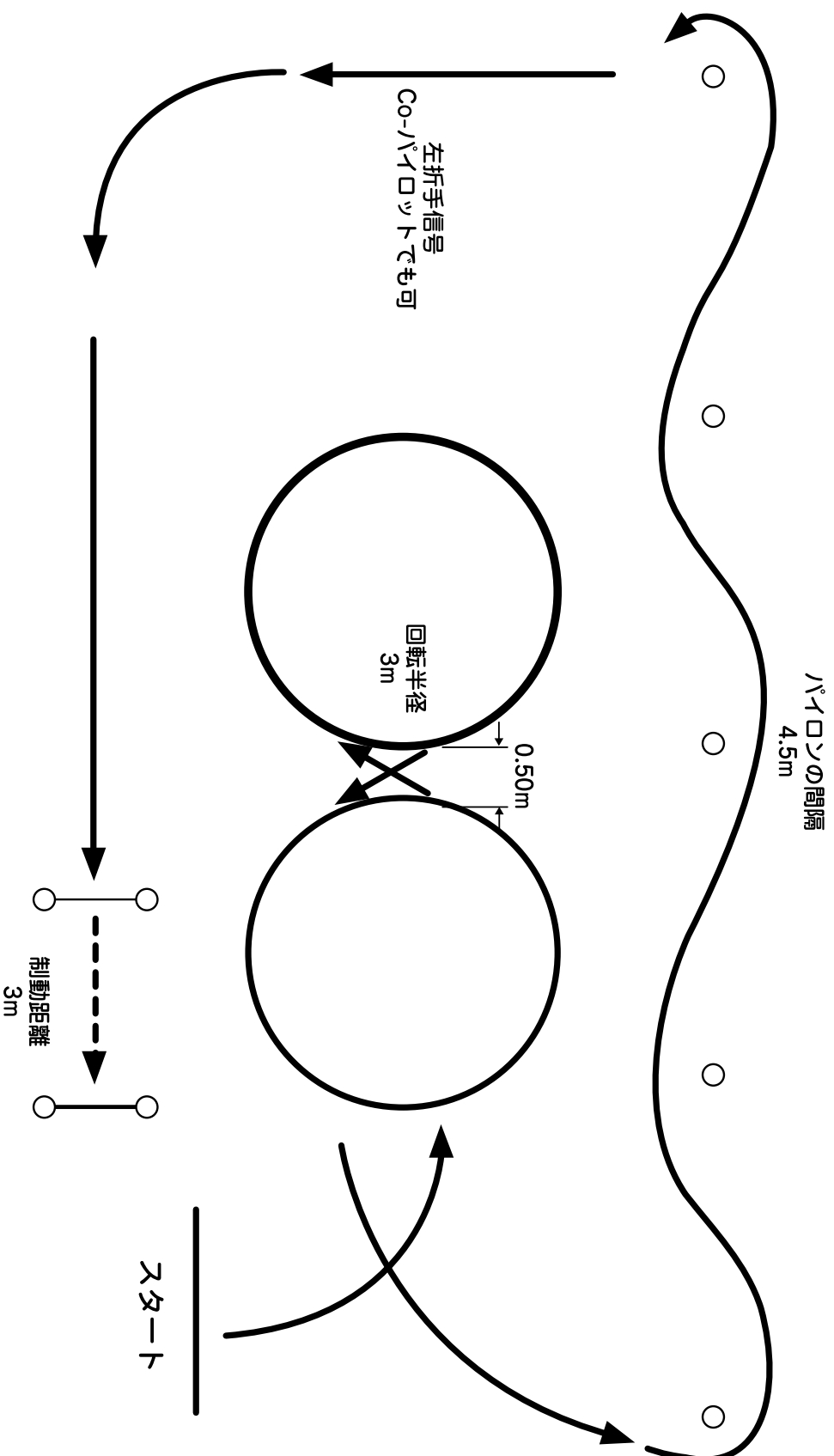
<p>14. 【長野県道路交通法施行細則 第12条】二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。_____を有する自転車に運転者以外の者1人を乗車させる場合</p>	<p>2人乗り用としての構造</p>
<p>15. 【兵庫県道路交通法施行細則の一部改正 2008（平成20）年7月1日施行】二輪又は三輪の自転車には、次のいずれかに該当する場合を除き、運転者以外の者を乗車させないこと。 _____の用に供する一の乗車装置を備える自転車の運転者が、その乗車装置に1人を乗車させている場合。</p>	<p>運転者以外の者</p>
<p>16. タンデムの特徴（得失）ホイールベースが長い→_____が利かない</p>	<p>小回り（回転半径）</p>
<p>17. 重量が重い（走行慣性が大きい）→_____が弱い</p>	<p>ブレーキの効果</p>
<p>18. 前面抵抗・摩擦抵抗は1人分で踏力は大きい→_____</p>	<p>速度が出る</p>
<p>19. タンデム専用部品：_____, タンデム用ブレーキ, ハブ, _____チェンホイール, _____システム等</p>	<p>エキセン BB 左側, 後用</p>
<p>20. 乗員（パイロット）の心得 体力（腕力）が必要_____覚悟で乗る必要がある。</p>	<p>二人分を支える</p>
<p>21. 車体（ホイールベース）が長い後輪の追従に伴う_____に注意する。</p>	<p>内輪差</p>
<p>22. 加速・減速の際には、Co-パイロットに_____意識を合わせるように心がける。</p>	<p>声をかけて</p>
<p>23. Co-パイロットの心得パイロットに従い、むやみに_____。操縦性（ハンドル操作）に影響を与える。</p>	<p>身体を傾けない</p>
<p>24. 【視覚障がい者とのタンデムサイクリング】 初心者には必要に応じて構造を_____もらって説明する。</p>	<p>手で触れて</p>
<p>25. 発車、減速、コーナリング、蛇行、停車時には、事前に必ず_____伝える。</p>	<p>行為を声で</p>
<p>26. 普段運動不足の方が多いため、当人のペースで_____でもらう感覚が大事である。</p>	<p>スポーツを楽しむ</p>
<p>27. 視覚障がいの方は、自分だけで_____チャンスが少なく、感激する人が多いようである。</p>	<p>『風』を感じる</p>
<p>現在タンデムの走行が一般道で認められている県は？</p>	<p>長野県, 兵庫県, 山形県, 愛媛県, 広島県</p>

No. _____ 氏名 _____

実走・実技

1. 単独での走行と二人でパイロットとCo-パイロットを交換して走行
2. スタート・旋回（スラローム）・回転（8の字）・制動・停止

タンデム検定コース図



JCA タンデム自転車安全運転マニュアル（例）

（財）日本サイクリング協会

(1) タンデム自転車の定義

タンデム自転車は、道路交通法第2条で規定する軽車両の中の「自転車」に分類されますが、道路交通法施行規則第9条の2で規定する普通自転車の基準（長さ190cm以内、幅60cm以内、乗車席は1つのみ）（積載の高さは200cm以下）に適合しないため、普通自転車ではありません。

タンデム自転車において、運転乗員となる者を「タンデム・パイロット」（略称：パイロット）、他の乗員となる者を「Co-パイロット」（略称：コパイ）と呼称します。

(2) タンデム自転車の交通法規

道路交通法ではタンデム自転車に対する一般道走行は規制されてはいませんが、各都道府県公安委員会が条例等を定めています。

全ての一般道を走行出来る都道府県でも、「歩道」、「自転車・歩行者道」は原則、走行出来ないので注意が必要です。

その他、傘差しや携帯電話をしながらの片手運転の禁止、夜間の無灯火の禁止等、普通自転車と同等の法規が適用されます。

(3) タンデム自転車の特性

タンデム自転車は、その乗用感覚や走行特性の上で下記のような一般的な普通自転車とは異なった要素を有していることを十分に理解しましょう。

- ① 発進時にふらつき不安定となる。
- ② ホイールベースが長いので、小回りが利かない。
- ③ 重量が重く（自転車及び乗員2名）、走行慣性が大きいため、ブレーキの効果が弱い。
- ④ 前面抵抗・摩擦抵抗は1人分で踏力は2人分のため、高速になりやすい。
- ⑤ ケイデンス（回転数）は2人が同じであるため、少ない方（弱者）の回転数になってしまう。
- ⑥ ペダリングロスとハンドル操作に依存するため、登坂には弱い。
- ⑦ 停車時に2人分の体重を支えなければならないため、パイロットは体力（腕力）が必要となる。

(4) タンデム自転車の乗車心得

① パイロット

ア タンデム自転車の特性をよく理解する。

イ タンデム自転車の構造を手で触れて確かめる等、一般自転車との違いを良く理解する。

ウ 停車時には2人分の体重を支えなければならないため、サドル高は低めに設定する。

エ Co-パイロットより必ず先に乗車する。

オ 発進・加速・減速・コーナリング・蛇行・停車の際には、必ず行動をCo-パイロットに事前に声を掛けて伝える。

カ 乗車中は景色・方向・状況を伝えて、Co-パイロットに親近感を持ってもらう。（特に障がい者がCo-パイロットの場合）

キ コーナリングは回転半径を大きく回るようにし、むやみに身体を倒しすぎない。

ク 走行時にCo-パイロットの足がペダルから外れていないか留意する。

② Co-パイロット

ア タンデム自転車の特性をよく理解する。

イ 初心者はタンデム自転車の構造を手で触れて確認する等しながら説明を聞く。

（特に障がい者がCo-パイロットの場合）

ウ パイロットより必ず後に乗車する。

エ パイロットの指示に従い、むやみに身体を動かさない。

（特に障がい者がCo-パイロットの場合）

オ 必要な場合には、必ず声をかけてパイロットに意志を伝える。

(5) 体験走行

一般道路に出る前に、安全な場所で加速・減速・コーナリング・蛇行

・停車などの体験走行を必ず行って下さい。

別紙の「実技モデルコース」を設定して走行できればベストです。

「JCA タンデムパイロット講習修了証」



本協会の、前記カリキュラム・テキストに基づくタンデムパイロット講習・検定を修了した方に交付致します。

第3章 「タンDEM自転車の普及と各都道府県の交通規則」

(財)日本自転車普及協会 常務理事 渋谷良二

(1) 観光利用から健康維持のツールとしての活用へ

様々な利点を持つ自転車を活用することや自転車を安全かつ快適に利用できる環境づくりを進めることで、自然ゆたかで、人間味あふれる社会の構築を図っていくバイコロジー運動を推進する立場から、国民生活の「様々な分野」で自転車利用を広げていくことにより、そこから得られる利点を社会・個人に還元していきたいと願っている。

この「様々な分野」とは、JCA 谷垣会長が日頃から自転車が貢献できると述べられている5K（環境・交通・健康・観光・経済）の面であり、今後タンDEM自転車が利用できる環境が整えば一般的な一人乗りの自転車よりさらに貢献の幅がF：福祉面にも拡大することができる。その意味で、自転車の効用はさらに広がり「5K1Fに貢献する」と言うことができる。

特にタンDEM自転車の利点は体力や乗車スキルの異なる人が力を合わせて一緒に移動ができることから、男女のサイクリングや家族・グループでのサイクリングの楽しみを増幅できる。このことは、多くの観光地でタンDEM自転車利用がみられることから明らかである。これまでわが国のタンDEM自転車利用は観光地中心であった。長野県軽井沢は、戦前から欧米人の別荘においてタンDEM自転車の利用が始まり広まった。この地域の利用実態が長野県の道路交通規則のタンDEM自転車許可の先駆けとなり、最近では愛媛県と広島県に跨る“しまなみ海道”の観光ツールとしての活用が期待され、両県のタンDEM自転車の許可に結びついたことから観光利用の要素が利用解禁の主な動機となっている。

もちろん、タンDEM自転車の利用により生み出される社会的なメリットは観光だけではなく、平成20年7月1日タンDEM自転車が許可となった兵庫県のように、超高齢化社会において介護者とともに広範囲に移動する交通手段としての可能性や、視覚障がい者や身体機能に障がいを持つ方の心身にわたる健康維持のツールとしての活用もおおいに期待できる。

これを実現するには法的な整備が不可欠である。ハード、ソフト両面の利用環境の整備に加え、地域社会や利用者に対するタンDEM車の特性・効用についての理解及び周知が急務である。

(2) 各都道府県のタンDEM自転車に関する交通規則

法的な面でのタンDEM自転車の利用の可否は各都道府県の「道路交通規則」で決められていて、一般道の走行が全面許可されているのは平成23年3月現在、長野県・兵庫県・山形県・愛媛県・広島県の5県のみである。道路法48条による「自転車専用道路」及び「自転車歩行者専用道路」に限り走行できるとしている地域が38道府県あるが、4県はほぼ全面的に禁止している。

これらは各都道府県の道路交通規則の「軽車両の乗車または積載の制限」の条項に記載されているが、特徴のある記述は群馬県の規則で必ずしも道路法による「自転車専用道路」及び「自転車歩行者専用道路」に限定されておらず、指定道路を「別表」で記載しており、指定された道路や地域に一般道路が含まれている。おそらく指定された地域の一般道の位置関係から長野県（軽井沢地区）に隣接した地域が指定地域となっていることと関連があると推測され、他県と比較し特異な表現となっている。この群馬県の一般道地域指定の許可については、例えば東京都などで大島・三宅島などに地域限定認可の可能性をイメージする前例として注目できる。

乗員の制限の記述で最も多いものは、「二輪又は三輪の自転車以外の軽車両にあっては、その乗車

装置に応じた人員を超えて乗車させないこと。」で4分の3以上の都道府県の規則に定められている。

これは軽車両についての記述であるが、4輪の自転車が軽車両として解釈できるのであれば多くの地域で4輪のタンDEM自転車が利用出来るともいえる。しかし実際にどのように運用されるのか、当該の自転車が存在し、走行した例は確認したことがない。

そのほか各都道府県交通規則の中で注目すべき府県として、福井県、愛知県、大阪府、新潟県の記述がある。以下のとおりだが、二輪自転車以外の一般道走行が認められると解釈できる内容があり興味深い。

福井県：二人乗り用としての構造を有する三輪自転車に運転者以外の者一人を乗車装置に乗車させる場合。

愛知県：三輪の自転車の運転者がその乗車装置に応じた人員を乗車させている場合。

大阪府：2輪以外の自転車の乗車人員は、その乗車装置に応じた人員を超えないこと。

新潟県：二輪の自転車（側車付きのものを除く。）には、運転者以外の者を乗車させないこと。

以上4府県の記述の解釈として3輪のタンDEM自転車であれば乗車可能とも判断できる。

また、各都道府県の交通規則の記載内容を比較しながら見ると「タンDEM」と明確に記載して禁止をしている県は茨城県と新潟県、東京都のみで、新潟県ではタンDEM自転車は2輪と想定しているようにも解釈でき、「道路交通法」上の自転車に運転者以外の者を乗せないこと（いわゆる自転車2人乗り禁止）を主目的に構成されている傾向を感じる。

1人乗り用の自転車の2人乗車が危険であることは言うまでもないが、今後タンDEM自転車の普及に当たっては、本来2人乗り、あるいはそれ以上の乗車のために設計され構造と強度面の安全性を有した自転車が正しい乗車方法を守る限り普通自転車と同じく安全性の高いことを理論的、実証的にアピールしていくことが必要である。省エネルギーが叫ばれる今日、もっと広く社会に対しタンDEM自転車の存在の周知、その5K1Fへの貢献を訴えていくとともに、その特性と安全性の確保のポイント、利用から生まれる社会的効用の提案を継続させていく必要を感じるものである。



(軽車両の乗車又は積載の制限)

自転車専用若しくは自転車及び歩行者専用の規制（標識令別表第1の規制標識のうち、「自転車専用」又は「自転車及び歩行者専用」の標識を用いた法第8条第1項の道路標識による規制で、当該道路標識の下部に「タンDEM車を除く」の表示がされているものに限る。）が行われている道路又は道路法（1952（昭和27）年法律第180号）第48条の14第2項に規定する自転車専用道路において、タンDEM車（2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車をいう。）に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。

参考資料：自転車の定義

道路交通法 総則 第二条 十一の二

自転車 ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるのものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

1. 障がい者福祉とタンデム自転車

障がいがあることによって、人は様々な制約を受けてしまう。1980年にWHOが発表した国際障がい分類によると、何らかの機能の障がい (Impairment) があることで、できないことが生じ (Disability)、その結果、社会的不利 (Handicap) な状況におかれることになる。しかし、障がいを補償する機器や設備、周囲の人の支援などのソフト、ハード面や心のバリアフリーが進められることによって、それが克服され、障がいがあっても生きやすい、健常者に近い生活を送ることができる。

例えば視覚障がい者が自転車に乗ることを考えてみると、目が見えないという障がいがある (Impairment) → 周囲の空間の状況を把握することができなくなる (Disability) → その結果、一人で自転車に乗ることができなくなる (Handicap) ということになる。

そのように考えると、タンデム自転車は、障がいによって一人で自転車に乗れない、扱えないような主に視覚障がい者や知的障がい者においては、Co-パイロットとして健常者パイロットとともにタンデム自転車に乗ることによって、「自転車に乗ることができる」のである。つまり、タンデム自転車はバリアフリーツールの一つとして非常に有効であり、障がい者の社会参加や社会活動の機会均等に役立つものと考えられる。また、タンデム自転車に障がい者が乗ることが、健康・体力の向上や健常者・障がい者同士での仲間作りなどによって、QOL (Quality of Life) の向上につながるものと考えられる。

しかし、障がい者がレクリエーションやスポーツに気軽に参加する機会は健常者に比べてまだまだ少ない現状にあり、タンデム自転車そのもの、そしてそれを活用した活動についても、もっと身近にできるようになることが望まれる。

2. 障がい者におけるスポーツとタンデム自転車

1) 障がい者におけるスポーツの意義

障がい者スポーツの鉄人と呼ばれるスイスのハインツ・フライ選手 (車いすマラソン世界記録保持者、北京パラリンピック・ハンドサイクル金メダリスト、冬季パラリンピックに複数回出場経験をもつ選手) は、「障がいのない人はスポーツをした方がよいが、障がいがある人はスポーツをしなければならない」と言っている。障がいがあるからこそ積極的にスポーツを行い、それによって身体機能を維持し、健康の増進や体力の向上を図ることが重要だと言っているのである。

これは、障がい者におけるスポーツがリハビリテーション、レクリエーション、健康増進・体力の向上、そして競技スポーツ参加など、その人それぞれの立場や目的、状況に応じて、すべての障がい者にとって大変意義があるということを示している。健常者にとってのスポーツの意義はすでに広く認識されているところであるが、障がい者にとっては、健常者以上にスポーツが重要な意味をもつことを示している。

2) 障がい者のスポーツ活動としてのタンデム自転車

スポーツとしての自転車という観点で考えてみると、その活動の目的や乗る頻度・運動強度により、レクリエーション、体力増進、競技スポーツなど、障がいの有無にかかわらず様々な活用の方法がある。しかし、タンデム自転車を公道で乗ることができない都道府県が多いわが国の現状を考えると、障がい者、中でも視覚障がい者や知的障がい者においては、自転車というスポーツへの参加の機会を制約されていると言える。

3) 競技スポーツとしてのタンデム自転車

自転車競技の中でタンデム自転車を用いた競技は障がい者スポーツの中で行われており、パラリンピックでも実施されている種目である。「盲人および視覚障がい者のカテゴリー・BとVI」という障がいクラスで行われ、視覚障がいの程度が全盲・弱視に関わらず、この1つの区分で競技が行われている。パイロットは目の見える健常者（晴眼者）がつとめ、Co-パイロットが視覚障がい者である。なお、メダルを獲得した場合は、Co-パイロットの視覚障がい者だけでなく、パイロットの晴眼者も表彰されメダルを受け取ることができる。日本選手は過去のパラリンピックで複数回メダルを獲得している。

日本には日本障害者自転車協会という競技団体があり、大会ではタンデム自転車を用いて、この「盲人および視覚障がい者のカテゴリー・BとVI」クラスでの競技も行われている。しかし参加選手は非常に少なく、最近の大会ではパラリンピックや世界大会に出場している1ペア程度である。このように、わが国では、タンデム自転車はパラリンピック種目であるにも関わらず競技環境が整っておらず、障がい者の競技スポーツ参加にバリアがある現状にある。実際タンデム自転車を愛好している視覚障がい者の中には、競技としてタンデム自転車をやりたいがそれが難しいので、仕方なくマラソンをやっているという人もいる。

3. ノーマライゼーション社会の実現とタンデム自転車の可能性

1) ノーマライゼーションとは？

ノーマライゼーションとは、社会福祉に関する社会理念の一つであり、障がい者と健常者はお互いに区別されることなく社会生活を共に送るのが正常な社会であるという考え方で、「障がいのある人もない人も、社会の一員としてお互いに尊重し、支え合いながら、地域の中で共に生活する社会が当たり前の社会である」という理念である。1959年にデンマークのバンク・ミケルセンにより提唱され、北欧諸国から世界に広がった。わが国では1981年国連によって国際障がい者年が制定された頃からこの考え方が普及してきた。

ここでこの「ノーマライゼーション社会」とタンデム自転車の可能性を考えてみたい。タンデム自転車は、それがそこにあることにより、普段接点のない健常者と障がい者が知り合うきっかけになるという、他のスポーツにはあまり無いすばらしい特徴があると考えられる。ノーマライゼーションの理念の推進に寄与するツールであると考えられる。

確かに以前に比べると一般社会で障がい者を「見かける」ことは多くなってきた。しかし、実際に健常者とふれあう機会はまだまだ少なく、特にスポーツやレクリエーションの場面では障がい者同士や、障がい者に関わる職業人、ボランティア、あるいは家族といった、もともと障がい者および障がい者に関わる人たち、障がい者スポーツに関心のある人達だけが集まって活動する機会が多く、見ず知らずの、普段障がい者との関わりを特に意図していない一般の人とともに活動する機会は大変少ない。実際障がい者のスポーツ大会の様相は一般のスポーツ大会とはかなり異なり、観客は全国規模の大会で入場が無料であっても非常に少ないのが現状である。しかしタンデム自転車には、普段はなかなか触れ合う機会がない健常者と障がい者が接する機会をもち、ともに活動を楽しみ、相互理解が深まる可能性が大いにあると考えられる。そしてそのことによって、ノーマライゼーションの社会が作られていくことが大きく期待される。

4. 障がい者がタンデム自転車を活用する上で知っておくべきこと

今後タンデム自転車を障がい者に活用してもらい、健常者と共に活動していくためには、一般の方々に障がいについてや障がい者の対応方法を知っておいてもらうことが望ましい。ここでは主にタンデム自転車を活用する可能性が高い視覚障がい者について主に記載する。

1) 視覚障がい者の特徴と対応方法

① 視覚障がいとは？

視覚障がい者は大きく分けると、目が見えない「盲者」と、目が見えにくい「弱視者」がいる。盲者は視覚から外界の情報を得ることができない人である。弱視者は視覚から外界の情報を少しは得ることができるが、メガネなどで矯正しても視力があがらなかつたり、視野が狭い人がある。以上のことから、視覚障がいによって以下のような影響がある。

- (1) 外界情報の不足（外界情報の約8割は視覚から）：様々な情報獲得、概念形成、空間的な認識、視覚的模倣の制約
- (2) 歩行（移動）の制約：活動範囲の制約→運動不足になりやすい

② 視覚障がい者への対応の基本（タンデム自転車を含む活動場面で）

視覚障がい者と一緒に活動するためには、以下のような対応が大切である。なお、これらは一般論であり、障がいの状況は個人によって異なるので個々に合った対応が必要である。

(1) 活動環境の安全の配慮、恐怖心の排除

活動場所についてまず状況を詳しく説明し、できるだけ不要な物を置かない。そしてその環境をできるだけ変えない。変える場合はその都度説明し、安全な環境を整備する。そのことによって、その空間への恐怖心を無くしてあげる。

(2) 言葉による具体的、詳細な説明と行動の変化に対する事前説明

これ、それといった指示語はできるだけ使わず、「50cm 右」のように具体的に説明する。また、行動に変化が生じる場合（移動するなど）は事前に説明してから行動に移す。

(3) 触覚、聴覚的な情報提供

視覚以外の感覚を用いて、用具などを触ってもらったり、言葉や手ばたきなどの聴覚的な情報で位置などの情報を提供する。

(4) 理解・認識内容の確認

こちらの説明に対して「わかった」と返事があっても、それがこちらの意図通りに理解されていない場合があるので、確認が必要である。

(5) スポーツ活動場面では、運動制限の確認と障がいの悪化の防止

障がいの内容によっては、医師による運動制限を受けている人がいるので、それを確認する。また、活動場面では特に弱視者では眼部への衝撃等を避けて、障がいが悪化しないように配慮することが大切である。

2) その他の障がい者の特徴と対応方法

タンデム自転車を活用する可能性がある障がい者としては、視覚障がい者以外に知的障がい者や聴覚障がい者が対象となると思われる。それぞれについて、簡単に記載する。

①知的障がい者

IQ（知能指数）が70以下の人をいう。したがって、説明する際には、言語指示は短く適切に行うとともに、活動の見通しを事前に説明することで、活動内容が理解しやすくなり安心して活動できる。また、成功体験や達成感、満足感を感じられると意欲が高まり活動の継続がはかれる。中にはてんかん発作を起こしやすい人もいるので、体調管理が大切である。

また、知的障がいとともに発達障がいのある人もいる。人とのコミュニケーションが取りにくい場合もあり、話しかけても反応が一般の人と異なったり、好ましくない対応によってパニックを起こす場合もある。

付添者や支援者から個人の状況をよく聞き取り、個人に適した対応が必要である。

②聴覚障がい者

聴覚障がい者とは、聾者（耳が聞こえない人）や、難聴者（耳が聞こえにくい人）のことをいう。聾者は手話を使ってコミュニケーションをとる場合があるが、こちらが手話を使えない場合はメモ帳で筆談するなどによりコミュニケーションがとれる。また、人によっては口話（こちらが話す時の口の動きを見て理解する）で理解する人もいるので、大きく口を開けてはっきり、ゆっくり話すと理解してもらえる場合もある。難聴者は補聴器を使用してある程度聞こえる人もいる。いずれにしても、コミュニケーション方法を確認し、お互いが使いやすい方法でコミュニケーションすることが大切である。また、携帯電話のメールを活用したコミュニケーションも一つのやり方である。

タンデム自転車と一緒に乗る場合は、あらかじめコミュニケーション方法を打ち合わせて、聴覚情報以外の何らかの視覚的、触覚的情報提供（手で合図する、肩などをたたく、周囲の人がスケッチブックなどに書いて見せるなど）や、それらの併用をすることが大切である。

3) 障がいの疑似体験とタンデム自転車

最近、障がい者をより理解するために、色々な障がいの疑似体験を行うことがある。視覚障がい者についてはアイマスクを着用しての活動、聴覚障がい者については耳栓をしての活動などが行われている。それは障がい者の理解の一環として有意義であると考えられるが、一方、不適切・不十分な疑似体験は結果として障がいについて誤ったイメージをもってしまう場合があるとも言われている。

タンデム自転車を障がい者とともに乗ることを想定しての疑似体験においては、自転車走行は移動を伴う活動であるため、疑似体験にいきなり取り入れるのは危険がともなったり、障がいに対するネガティブなイメージを持たれかねない。したがって、疑似体験を行う場合は、上記の各障がい者への対応をよく理解した上で、例えば健常者が二人組になって、一人が健常者役、一人が障がい者役になって、タンデム自転車の構造および走行時の決まりごとや注意点などを健常者役が説明し、その説明が障がい者に対して適切であったかをお互いに確認するなど、移動を伴わない状況での体験が基本であろう。次の段階に進むのは、障がい者役が体験を希望した場合のみにとどめるべきである。

「世界のタンデム自転車 ア・ラ・カ・ル・ト」



タンデム自転車に連結したタンデム自転車。4人乗り3輪車 (!?)。

第5章 「タンDEM自転車と高齢者福祉について」

(財) さわやか福祉財団 プロジェクトリーダー 木原 勇

タンDEM自転車の広がりや、今後、日本が直面する高齢社会において、とても重要なアイテムと考えられる。まさに、時代が求めている高齢者福祉の豊かな社会を構築する上で、タンDEM自転車は様々な福祉機能を発揮することが可能である。

そこで、高齢者の生き甲斐、健康問題からタンDEM自転車の利用について考査してみたい。

高齢者について

自転車に乗れない人の理由には、視覚障害の方・恐くて乗れない方・体型に支障がある方等、様々な理由が挙げられる。

他にも、身体的理由や精神的な問題、意識的に危ないと言う理由等がある。危ないからという理由は、これからの超高齢社会に向かい急増する理由のひとつとなることが予測される。

現在、自転車の事故の多くは、高齢者の関係する事故である。

事故の理由としては、筋肉の老化、眼の老化、耳の老化、認知判断の老化、骨の老化、こころの老化等があげられる。もちろん個人差もあるが、老化現象は、誰にでも加齢により起きてくる。

不安要素が強くなり、徐々に外に出る機会が減ってきている。

更に、総務省統計局「国勢調査報告」国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」による1950年の統計では、年少人口は35.4%・高齢化率4.9%。55年後の2005年の統計では、年少人口は13.8%・高齢化率20.2%と変化している。更に50年後の、2055年の統計では、年少人口は8.4%に減り、高齢化率40.5%と予測されている。

実情『自転車に乗っていたが、ふとしたことでフラつき転倒。その怪我により、身体機能が低下、その後、自転車に乗れなくなってしまった』等があげられる。他にも、フラフラと運転をしてしまう。車が来るのが見えなかった。大丈夫だと思ったのに自転車ごと倒れた。等事故が挙げられる。

中には、認知症の方が、想像の範囲を超えるくらい遠くまで移動できてしまい、たとえ認知症であっても、普段ではわからなく、遠くまで体力が続く限り乗り続けたという方もいた。このような危険や不安から、自転車に対して、家族の判断として、乗らない方がよい。または家族に迷惑をかけてしまうから自転車に乗らなくなる高齢者が増加傾向にある。

高齢者にタンDEM自転車を利用すれば

高齢者は加齢により運動機能が低下してしまう面が多いが、タンDEM自転車を利用できれば、誰かが後ろでサポートするという安心感もあり、その不安も解消されるであろう。介護保険を利用している高齢者の多くは、自身で買い物に出かけることができない。そこで、タンDEM自転車で一緒に買い物に行くことが可能であれば、それまでの広告を見て買いたい物をヘルパーに購入してもらうことにより、自身で品定めをして、今日食べたいものを選ぶという食べる楽しみを持つことが出来るようになる。また、少し離れた友達の所に遊びに出かける、ちょっと離れた病院にお見舞いに行くこと等も可能となる。他にも、少し遠方に景色を見に出かけたり、趣味の場所に一緒に行くことが出来るようになる等、制約されていた移動に対し、行動範囲が広がることで、生きがいにつながる。

スポーツとしてのタンDEM自転車

現在の社会では、公共施設だけではなく、マンションや集合住宅・多機能施設では、バリアフリー化が導入され、障害者に対して健常者の生活と同様に行動できるように配慮されてきている。

スポーツの世界においては、高齢者であってもサッカー・テニス・野球・マラソン等多くのスポーツが、それぞれの工夫によるルールを導入し行われている。タンDEM自転車もそのスポーツの一つであるといえる。

健常者であれば自転車で買い物やサイクリング、移動の手段、健康、経費削減のためなど、色々な想いで便利に使用されている。体力に不安のある高齢者であっても、何かスポーツをしたい。テニス・バドミントン・卓球のように、スポーツ界においても、ダブルスを組んで行える競技がたくさんある。

そこで、タンDEM自転車も、その特性を活かし健康づくりだけではなく、一定の競技として、高齢者が参画できるスポーツとして取り組めると考えられる。

タンDEM自転車を体験して

タンDEM自転車を身近で体験できる場があれば、実際に乗って体験することで一番理解ができる。

また、タンDEM自転車は体験する人により、色々なアイデアが出てくるものである。しかし、タンDEM自転車に乗れる場所、地域が限定されているため、まだまだタンDEM自転車は多くの人に知られていない現状がある。

兵庫県尼崎市にある、武庫川河川敷でのイベントで、実際にタンDEM自転車に乗った高齢者に話を伺った。その会場では「後ろ席の特権を利用する色々な工夫が考えられます。タンDEM自転車の後ろ席は両手を離しても乗ることが出来ます。もちろんハンドルがあるので一緒になって自転車として協働作業も出来ます。足を動かしているのので共にバランス感がある点、普通自転車の後ろに乗ってしまった時とは安全性を考えると全く違いがあります」等、大変興味深い、体験をされていた。

また「始めは不安があったが、乗る回数が増えることで楽しみに変わっている」との声も聞いた。「現在はまだ、路上でタンDEM自転車に乗ることができませんが、河川敷でのタンDEM自転車に乗車ができる尼崎の大会をとっても楽しみにしている」とのことである。

この尼崎市で行われたタンDEM自転車の体験を他の人に話すと、タンDEM自転車にたくさんの人が興味を持ってもらえる。しかし、現在、タンDEM自転車に乗れる場所がとても限定されていることが一番の問題であるため、タンDEM自転車が身近にないことでイメージが膨らみにくいものである。

以上のことを考えると、体験したことの大切さを強く感じる。

河川敷のサイクリングコースでは、タンDEM自転車に乗り、季節を感じ、風を切り、二人の労力により走るため、お互いに気遣い合って同一の目的に向かうことが出来るのであった。

福祉の世界は自在なアイデア

『福祉は人の人生である』

福祉は大変なのではなく、皆でどれだけ楽しくするかではないだろうか。

人は何も出来ない人はいない。ただ、体験がなかったり、工夫をしていないだけではないだろうか。

尼崎大会の会場で、趣味で新しいタンDEM自転車を作成している方に出会えた。タンDEM自転車の

パイロットとCo-パイロットの位置を変えて、後ろにパイロットが乗るタイプがあった。タンDEM自転車のベルトの位置関係に工夫がみられ、どんな方法でもペダルを回すことが出来たのである。

車椅子にハンドルをつけて、手で回すタンDEM自転車もあった。可能性は多くの人に触れてもらうことで多くのアイデアと工夫がなされ、誰でも気軽に乗れるタンDEM自転車が、今後も増え続けることを期待したい。

タンDEM自転車による広がり

一人で頑張っていることは疲れます。また“三人よれば文殊の知恵”と言うように一人で普通自転車に乗る開放感もよいが、二人で力を合わせる事には多くの得がある。

市町村では、いつまでも住み慣れた街で安心して暮らし続けられることを目的とした、地域福祉計画の策定が進められています。

最近では「自助」「共助」「公助」の仕組みがうたわれ、特に「共助」の仕組みが地域の連帯として不可欠だとされている。一人では出来ないことが、地域のみんなの力により守られることは多いのである。

地域で「困ったことはお互いさま」と話せる環境ができていれば、ある目的方向に行くとき「ちょっと私も乗せて行って」と、言い合える関係ができる。

ただ、車であれば、ガソリン代や行く先の範囲や時間等、気を使うことが多いのである。

その点、タンDEM自転車は、一人で乗って駅等に迎えに行き、後ろに乗せてあげることが可能だ。普通自転車にはできないことである。

タンDEM自転車が身近にあったら

タンDEM自転車は長さがあるので、普通自転車に比べると家庭で保管することが難しい点もある。

地域によっては駅の近くで普通自転車を貸し出ししている地域がある。歩いたらちょっとある時のことを考えて作られているものだが、福祉の観点から使用するのであれば、地域包括支援センターや社会福祉協議会、福祉施設や病院でタンDEM自転車の貸し出をしていると、目的のある人が必要な時に使用することができる。

現在では電動アシスト自転車が手軽な価格になり家庭でも手軽に使用されているが、現在に至るまでには、貸し出しなどの体験も多く行われていました。それと同様に、タンDEM自転車を購入して利用する人の人口はすぐに増えるとは考えにくいので、貸し出しという案も考えてみる必要があるだろう。

タンDEM自転車で地域を走れたら、高齢者に対しては少しの不便が解消できるのではないかと？ 例えば、現在では通院介助はタクシー、買い物に対して人をお願いして買ってもらう。これでは支援ではなく時間をかければ出来ることもしなくなってしまう。また同時に筋力も低下してしまう。タンDEM自転車を利用できれば一緒に協力して活動できると考えられる。

タンDEM自転車のパイロットには免許が必要ない。安全を考えると講習の必要性はあるが、中学生位から行えるのではないだろうか。利用者は協働の作業であることで、意欲がわくだろう。また、パイロットはパイロットの経験を通して世代交流が出来る。核家族で育った世代の子供が多く、この世

代交流により多くのことを学びあうことが出来るのではないだろうか。

また、家族の駅や学校までの送迎にもタンDEM自転車を利用することにより車での送迎を行っていた者については資源の節約や交通渋滞の解消に役立つのではないだろうか。家族間のコミュニケーションの時間ともなる。駅前スペースとしては、タンDEM自転車の長さは長くなるが、二台の普通自転車を置くスペースと比べると違いが出るのではないか？

他にも、どの地域であっても高齢者における在宅介護の支援には普通自転車が使用されている。タンDEM自転車の活動方法は現場ではもっと工夫して使用されていくのではないだろうか。

タンDEM自転車がコンパクトに伸び縮みできたら、一人でも二人でも簡単に作業して乗れ、より便利に使用できるのではないだろうか。ただ「乗る」だけではなく、後ろの者も身体を使うことで達成感を感じていただけるものと考えられる。

自動車では出来ない体験

自動車は多くの荷物と一緒に人を運ぶことが出来る利点があるが、現在の地球環境を考えると、ちょっとした移動に果たして車が本当に必要なものであろうか？

狭い路地に車が止まることで、車の交通渋滞を起こすだけではなく、普通自転車に乗る者や歩行者にも多くの迷惑がかかっている。駐車していた車のために事故にあう子供や人数も多い。タンDEM自転車は地球環境に優しく、身体を動かす運動でもあるので生活習慣病などの予防にもなる。また、心を閉ざしてしまう病気も多いが自然の風を受け、地域を見て色々な発見の中で移動することで心の開放感が生まれるのではないだろうか。

タンDEM自転車は普通自転車が乗れないから車を使用していた人でも乗ることが出来ることから、自転車に乗れる喜びと新しい風を与え、車とは違う速度で走るため地域を改めて確認し、自転車を止めて休むことも可能なことが考えられる。

自動車と自転車の経済的な違いでは、自動車では維持費が必要で移動するにも費用かかってしまうし、地域によっては駐車スペースを探すことすら難しいのではないだろうか。また、車を動かすためには普通自動車免許が必要であり、免許を取れる年齢も18歳以上と必要であってもその年齢に達していないと乗ることは出来ない。反面、自動車だから天候に左右されず、すばやく移動が可能であるという利点もある。

その点、自転車に乗車すると、自動車では味わえない「風」を感じ、自分のペースで景色をみて、音を聞き、匂いを感じることが出来る。これは人の五感の4か所を刺激。人間が人らしく生活していくためにはとても必要な体感です。自転車を漕ぐ作業は身体全体の筋肉を刺激し、全身の筋力を維持することが出来る。

普通自転車では不安に思う高齢者などには特に、安定したタンDEM自転車の利用が出来れば、子どもも高齢者も不安なく安心してちょっとした移動が手軽に出来るものと考えられる。

誰でも出来るボランティア

視覚障害者を乗せるためにパイロットの研修会を開いているが、視覚障害者を乗せるためだけではなく、タンDEM自転車を利用する高齢者に対して自転車講習を行うことも大切ではないだろうか。

普通自転車より長いこと、また体験をすることでそれぞれの危険も予測できるようになるためである。体験させる機会を持つことで交通ルールの確認も行えるのではないかと考えられる。

このように学習の場が確保され、継続した活動が行われると高齢者にとっても生き甲斐の世界観が広がる。

また、タンデム自転車の利用は車ではなく普通自転車でもないから出来るボランティア活動者の幅を広げることが出来る。免許のいらない、年齢にもとられない、ちょっとした優しさから始められるボランティアのきっかけとなる。それにはタンデム自転車が自由に体験できる環境と、どこの地域でもタンデム自転車が走れる環境、安全を考えると貸し出しなどタンデム自転車の購入や人を乗せた時の保証を考えるとボランティアの事務所的な場の必要性もあるのではないかと思う。

タンデム自転車の可能性をまとめる

タンデム自転車が普通自転車のように公道を走ることができたら、大人の二人乗りが可能になるため、自動車での少しの移動をしていたものが、タンデム自転車に変わり自動車から出されていた排気ガスの量も削減できるので、CO₂の観点からも大きくエコに繋がるとも考えられる。

タンデム自転車であれば自動車のように二人の距離が近いので、普通自転車とは違い会話がスムーズにできる。また、Co-パイロットは両手を放してもハンドルが固定されているので手を離して乗ることができる。

ある会場では、学校の校庭で行ったタンデム自転車の体験で、タンデムに乗りながら、リュックを背負ったパイロットの後ろで、Co-パイロットは手を放せることからラスクを取り出し食べるという行為を楽しんでいた。

このような観点から考えれば、手がハンドルをきちんと握れなくなった場合にも使用が可能であるため、高齢になり体力に自信がなく行動範囲が狭くなってしまった方へも、引きこもりを防止できると思う。

タンデム自転車の可能性は一般の公道を走れるようになることで使用する人の可能性をどんどん広めて行くことができ、一人とは少し違う「二人の協力による自己達成感」を体感出来るのではないかと考えられる。

このような世界観を持つことで、高齢者福祉の世界も一段と視野が広がると期待したい。

2007年9月から京都府北部初のサービススタート 京都タクシーが「サイクルラバーズ」



「京都タクシー」（川本恵三社長）は、タクシー後部に利用者の自転車を積み込むサービス「サイクルラバーズ」を府北部で初めてスタートさせた。自転車で出掛けて急な雨降りにあった時、買い物をし過ぎた際などに利用ができます。車の後部に装備した機器で自転車を固定する。使わない時には後部トランクに機器を収納でき、同社では、5台のタクシーに搭載しています。

2007年4月に同社が亀岡市内でこのサービスを開始し、急な降雨や予定以上の買い物をした時などの利用があった。次に府北部の地方都市の舞鶴で導入に踏み切った。こうした利用のほか、防犯の面から夜間に子どもや女性たちの利用、自転車での飲酒運転防止など。

料金は通常のタクシー料金のみ。同社は「新しいサービスで新規顧客の開拓をしたい。結果的に自転車の利用促進にもつながれば」と。また、道路交通法の改正で9月以降に飲酒運転の罰則が強化されるのに合わせ、今月からタクシー代行業の利用向上を目指して料金の見直しをした。

これまでタクシー料金に代行料金1000円を加算していたが、見直し後、代行料は半額の500円にした。タクシー料金が3000円以上の場合、代行料は無料。受付時間は午前8時から翌日の午前2時半。さらに、軽自動車の福祉介護タクシーも導入し、すでに運行を始めている。介護保険法の要支援者、身体障害者らを対象に、初乗り1.5キロは540円に設定している。

このように、新潟県・広島県・宮崎県等、タクシー会社で、代行を行っている地域が増えている。

第6章 「タンデム自転車に対する期待と課題」

(N) 自転車活用推進研究会 理事長 小林成基

1) 選択走行の観点から

タンデム自転車が規制されている背景には、自転車の二人乗りが危険であるという前提がある。もちろん、乗車席が一人分しかない自転車に定員を超えて乗ることには無理があり、危険な場合がある。しかし、複数の乗車を可能にする設計が行われている自転車までを規制している背景には、走行空間が危険な状況にあることが前提になっている。

歩道を通行できる自転車は道交法で定義され、内閣府令で規定される「普通自転車」である。普通自転車は、道交法本則の原則である車道左端の走行が危険であれば歩道を徐行で通行できるとされている。タンデム自転車は通常、全長の規定を超えており歩道を通行することは許されない。したがって、タンデム自転車は本来の軽車両として、車道左端を走行することになるが、これが危険だとしてタンデム自転車の公道での使用を規制する自治体が多い。つまり、二人乗りだから規制されているのだが、それは歩道を通行することが難しく、車道では自動車の邪魔になり、危険であるという理由によるものと考えられる。

一方、諸外国でタンデム自転車の規制が少ないのは、自転車の走行空間を車道とする原則が貫かれており、あくまで車両として位置づけられているからだと考えられる。わが国においては、自転車に関する法的な決まりと現実の運用に大きな乖離があり、さまざまな啓発活動や当局の努力にもかかわらず目覚ましい改善は見られない。道路交通秩序維持を担当する側が、原則通りに車道左端を自転車が走行することが困難な状況を改善する努力を先送りし、より健康的で環境負荷が少なく、便利な移動手段を選択しようとする国民の権利を規制することで、当面の危険(あるいは危険であるという思い込み)を回避しようとしているように思われる。タンデム自転車が普通自転車より取り扱いが難しいとされているのは、全長が長く、重いだけでなく、パイロットとCo-パイロットとの連携をとるコツを習得する必要があるからである。前後二輪を直列して配置し、ある程度の速度に達しなければ自立しない自転車そのものが、運転に技術を要する乗り物であり、子どもを前後に乗せる自転車や高齢者向け三輪自転車、荷物運搬用のリヤカー牽引自転車などでも、さらなる運転の慣れを会得する必要がある、その点では特にタンデム自転車の操縦が難しく、危険であるという理由は見あたらない。

超高齢社会への急激な移行を余儀なくされているわが国では、コンパクトシティ化を推進し、歩いて暮らせる街づくりが提唱されている。高齢者や子どもが安全に歩くことができる歩道の整備が急務だが、整備あるいは拡幅された歩道を、歩道の徐行規定を知らないか、知っていても守る気のない自転車利用者が往来する状態を改善するには時間がかかる。普通自転車の安全な走行がおぼつかない現状で、より取り扱いの難しいタンデム自転車の走行を規制することは、これが危険な車道を避けて歩道を通行し、歩行者を傷つける可能性が高いため、やむを得ないとの指摘がある。しかし、自転車の車道走行割合が高まりつつある大都市圏では、「自転車は車道が原則」を筆頭とする自転車安全利用五則を知る自転車利用者と自動車運転者の増加により、自動車の運転者が車道上の自転車を認識しつつあり、タンデム自転車などの安全な走行が可能になってきている。最近では、兵庫県において、さまざまな障がい者で自転車を使うことができない人々にも、タンデム自転車であれば自力で疾走する爽快感を満喫してもらおうと、タンデム自転車の公道使用を解禁しており、追従する県も出てきた。ここでは、複数の乗車が危険との既成概念から脱して、タンデム自転車が安全、快適に通行できる道路

環境のあり方について考えてみたい。

そもそもタンDEM自転車を規制している理由をつぶさに検討すると、二人乗りを禁じることと、タンDEM自転車の使用を禁ずることが混同されていることに気づく。リヤカーを牽引する自転車や、貨物運搬に有効なロングテール自転車などの「普通自転車」の規格を外れた軽車両の利用は、エネルギー価格高騰という時代背景から今後増加していくと考えられる。これらの環境負荷の小さい移動手段のひとつとして、人や荷物の移動を安全・円滑に行うことのできる道路交通環境の整備が急がなければならない。このため緩速通行のための道路空間の復活と、自動車とそれ以外の交通手段が錯綜するいわゆる生活道路における交通ルールの見直しを検討するべきである。既に、警察庁では2006年から3年間かけて、外部有識者らの委員会(委員長・太田勝敏東洋大教授)で検討し、報告書を国家公安委員会に提出している。これによれば、幹線道路では一般道でも時速80kmまでの規制に拡大できるとともに、生活道路では時速30km以下の規制も行うことができるとした。欧米では都市間道路やバイパスなどでの高速走行が許される一方で、都市内の低速化が図られ、通過交通による危険を減少させ、歩行者の安全を確保し、路線バスなどの公共交通の専用レーンを設置し、自転車との共用を実現している。

わが国もいずれはこのようなメリハリのきいた道路の使い方へ移行していくと思われるが、現段階ではバイパスを建設しても、都心部を通過する従来の幹線道路の制限速度を見直さないため、生活道路、特に通学路指定された道路であっても通過交通に利用され、歩行者の安全をおびやかし続ける場合が散見される。

自転車などの環境負荷の少ない移動手段を安全に通行させる方向へと誘導するためにも、さまざまな目的に合致した設計の自転車を自由に選択でき、これを安全、快適に走行させることのできる道路環境と、時代の要求に対応した合理的な交通規制の整備が必要である。さらに、都道府県の公安委員会によってまちまちとなっている交通ルールを整理し、より単純でわかりやすく、守りやすいルールとするよう関係各位の努力を求めたい。

2) タンDEM自転車の提供と整備の観点から

車両の一種である自転車を、さまざまな条件と、法律上の例外をもうけて歩道通行可とし、世界の非常識とも誹られる歩行者と自転車の錯綜常態を常識化したことは、歩道における歩行者の安全を脅かすばかりか、歩道通行を前提とした特殊な自転車の開発と技術革新を促した反面、世界市場に通用する製品の開発と普及で後れをとる結果となったことに留意すべきである。たとえば、今日、年間のオートバイの販売台数を超える約40万台を出荷する電動アシスト自転車だが、その規格は日本以外では通用せず、同時期に中国では自転車に分類される電動自転車が約2000万台製造販売されている。日本の高い技術力を以てすれば席捲できた、あるいは過半のシェアを獲得できたはずのこの巨大市場に、日本独自のレギュレーションの下でしか製品開発を行わなかった国内メーカーはことごとく参入の機会を見逃した。奇跡とまで言われた日本経済の、最近の低迷要因の一端が垣間見えると言って過言ではない。

タンデム自転車においても、規制されているために、より扱いやすい設計への進化は起きにくく、乗りこなすコツを会得した人が少ないために、スポーツとしての裾野の広がり小さく、国際的な競技大会での活躍の機会を失っている。世界で認められ盛んに行われているタンデム自転車を使ったスポーツが、わが国では危険とされ、利用する機会がなく、利用によって得られたはずの利便や楽しみが奪われていることすら、一般には知られていない。最寄りの鉄道駅などへ自転車で通う人が多く、駅周辺での駐輪場が不足して放置自転車を誘発する場合や、家族の運転する自動車で送り迎えしている人々が、タンデム自転車という選択肢を選ぶことができれば、二人で駅までタンデム自転車で走り、一人で乗って帰る、あるいは一人で行って二人で帰るというライフスタイルが考えられる。また、ハンディがあって一人で自転車に乗ることができない人は、介添え誘導してもらって歩くか車イスに乗る、あるいは自動車で送迎してもらおうといった選択肢しかないが、タンデム自転車があたりまえに使える環境があれば、行動範囲は広がる。

タンデム自転車の規制を撤廃すれば、さまざまな創意工夫が生まれる可能性がある。タンデム自転車は、上り坂がやや苦手で、漕ぎ出し時のふらつきが懸念されるが、電動アシスト機能を付加すればこれらの課題は解決され、利用範囲は確実に広がる。また、既に一部の自転車で実現しているブレーキ連動の尾灯などの安全装置や、海外で増えつつある自転車用方向指示器などを採用すれば、より安全に配慮した走行が可能になる。

現在のところタンデム自転車の市場は小さく、国内で製造するメーカーは少ないが、公道利用を可能にする自治体が増えれば、供給体制も整うことが期待される。ただ、長い歴史と多くの製造台数を持つ海外製品には一日の長があり、高い安全性と操作性を早急に確保するには、国内メーカーへの開発支援や、研究支援が必要である。

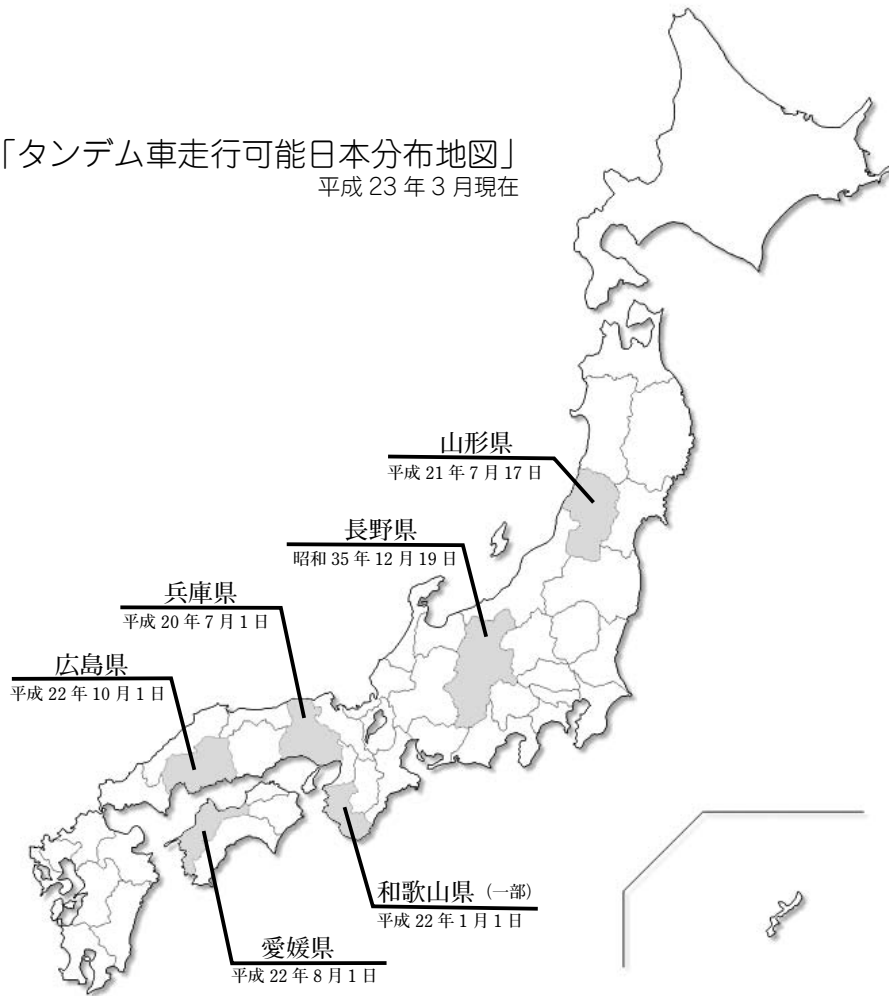
また、タンデム自転車はフレームやチェーンが長く、全体に重いため、定期的なメンテナンスによって安全性を維持する必要がある。タンデム自転車を利用する者への教育制度の骨格はできているが、販売やメンテナンスのノウハウはまだ一般化されておらず、適正に扱うことのできる整備士の養成に関しても体制のあり方について検討することが急務となる。現時点ではタンデム自転車の公道使用を許している五つの自治体で蓄積されつつあるノウハウを、より多くの関係者によって共有できるよう、当委員会がそのネットワークの一翼を担っていく必要がある。

第7章

「タンデム自転車許可都道府県 警察本部に対する取材結果について」

山形県警察本部
愛媛県警察本部
広島県警察本部
和歌山県警察本部

「タンデム車走行可能日本分布地図」
平成 23 年 3 月現在



山形県道路交通規則

(軽車両の乗車又は積載の制限)

第13条 法第57条第2項の規定による軽車両の乗車人員、積載重量等の制限は、次に掲げるとおりとする。

(1) 乗車人員

種 別	制 限
二輪又は三輪の自転車	<p>運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。</p> <p>ア 16歳以上の者が、幼児(6歳未満の者をいう。以下同じ) 1人を幼児用座席に乗車させる場合</p> <p>イ 16歳以上の者が、幼児2人を幼児二人同乗用自転車(運転者のための乗車装置及び2の幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。以下同じ。)の幼児用座席に乗車させる場合</p> <p>ウ 16歳以上の者が、4歳未満の者を背負い、帯等で確実に緊縛している場合(イに該当する場合を除く。)</p> <p><u>エ タンデム車(2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた自転車をいう。)にその乗車装置に応じた人員を乗車させる場合</u></p> <p>オ 三輪の自転車(幼児二人同乗用自転車を除く。)に、その乗車装置に応じた人員を乗車させる場合</p>
二輪又は三輪の自転車以外の軽車両	乗車装置に応じた人員を超えて乗車させないこと。

自転車の乗車人員に関する県道路交通規則の改正 (平成 21 年 7 月 17 日施行)

●自転車の幼児 2 人同乗
●一般道路でのタンDEM車の通行 **が可能になりました!**

幼児二人同乗用自転車とは?

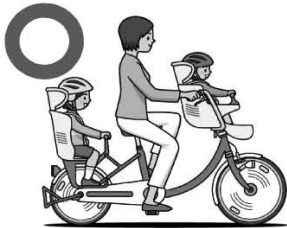
「運転者のための乗車装置及び2つの幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車」をいいます。

2つの幼児用座席を設けて幼児2人同乗

できません

改正で

**幼児二人同乗用自転車
に限り可能**



幼児三人を同乗させることはできません

強度などの要件を満たした専用の自転車には、(社)自転車協会の「BAA幼児2人同乗基準適合車マーク」か「SGマーク」が貼付されています。



専用自転車には、このマークがついてるよ



タンDEM車とは?

2つ以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた自転車をいいます。



乗車装置に応じた人員を乗車させて運転できる道路の範囲

自転車専用道路(県内3路線)

改正で

一般道路に拡大

県内の一般道路に限られます。

利用上の注意事項

■ 幼児二人同乗用自転車

- ・ 幼児用座席は、頭部保護装置やシートベルト等が備えられ、転倒時の安全性に配慮されているものを使用しましょう。(SG規格を推奨します。)
- ・ 自転車は、安全性が確保された国内の規格・基準に適合するものを使用しましょう。
- ・ 幼児を同乗させる時は、同乗幼児には安全のため乗車用ヘルメットを着用させましょう。

■ タンDEM車

- ・ 道路交通法上、普通自転車に該当しませんので、歩道通行はできません。
- ・ 乗車する場合には、安全のため乗車用ヘルメットを着用しましょう。
- ・ 一般道路を通行する場合は、自動車と同様、交通法規を遵守してください。



カモンくん

山形県警察本部

愛媛県道路交通法施行規則

第10条 法第57条第2項の規定により、軽車両の運転者は、次の各号に定める乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法の制限をこえて乗車をさせ、又は積載をして軽車両を運転してはならない。

(1) 乗車人員の制限は、次のとおりとする。

ア 自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(ア) 16歳以上の運転者が、幼児（6歳未満の者をいう。以下同じ。）1人を幼児用座席に乗車させている場合

(イ) 16歳以上の運転者が、幼児2人を幼児2人同乗用自転車（運転者のための乗車装置及び2の幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。）の幼児用座席に乗車させている場合

(ウ) 16歳以上の運転者が、4歳未満の者を背負い、ひも等で確実に緊縛している場合（（イ）に該当する場合を除く。）

(エ) タンデム車（2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた二輪又は三輪の自転車をいう。）に運転者以外の者1人を乗車させている場合

(オ) 道路法（昭和27年法律第180号）第48条の14第2項に規定する自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路において、その乗車装置に応じた人員を乗車させている場合

(カ) 他人の需要に応じ、有償で、自転車を使用して旅客を運送する事業の業務に従事する者が1人又は2人の者をその乗車装置に応じて乗車させている場合

イ 自転車以外の軽車両には、その乗車装置に応じた人員をこえる人員を乗車させないこと。

(2) 積載物の重量の制限は、次のとおりとする。

ア 積載装置を備える自転車にあつては30キログラム（荷物を積載するため特別の構造を有するものは60キログラム）を、リヤカーを牽〔けん〕引する場合におけるその牽〔けん〕引されるリヤカーについては120キログラムをそれぞれこえないこと。

イ 四輪の牛馬車にあつては2,000キログラムを、二輪の牛馬車にあつては1,500キログラムをそれぞれこえないこと。

ウ 大車（荷台の面積1.65平方メートル以上の荷車をいう。以下この条において同じ。）にあつては750キログラムをこえないこと。

エ 牛馬車及び大車以外の荷車にあつては、450キログラムをこえないこと。

(3) 積載物の長さ、幅又は高さの制限は、次のとおりとする。

ア 長さ 自転車にあつてはその積載装置の長さは0.3メートルを、牛馬車及び大車にあつてはその乗車装置又は積載装置の長さに0.6メートルをそれぞれ加えたものをこえないこと。

イ 幅 乗車装置又は積載装置の幅に0.3メートルを加えたものをこえないこと。

ウ 高さ 2メートル（牛馬車にあつては3メートル）からその積載する場所の高さを減じたものをこえないこと。

(4) 積載物の積載の方法の制限は、次のとおりとする。

ア 前後 積載装置（牛馬車にあつては乗車装置を含む。）の前後から自転車にあつては0.3メートルを、牛馬車及び大車にあつては0.6メートルをそれぞれこえてはみ出さないこと。

イ 左右 自転車にあつてはその積載装置から、自転車以外の軽車両にあつてはその乗車装置又は積載装置から、左右にそれぞれ0.15メートルをこえてはみ出さないこと。

愛媛県におけるタンDEM自転車の公道走行について

平成 22 年 9 月 10 日（金）

1. 愛媛県道路交通規則の改正を図り、公道を走れるようにした理由をお聞かせください。

(答) 平成 21 年 11 月、「NPO 法人シクロツーリズムしまなみ」から、愛媛県知事部局が導入している「えひめ夢提案制度（愛媛県版構造改革特区）」に対して、「愛媛県内でタンDEM車の運用を可能にしてほしい。」旨の提言がなされました。

【えひめ夢提案制度（愛媛県版構造改革特区）の概要】

本県知事部局では、国の構造改革特区、地域再生制度に対応するために、地域の振興・活性化のための具体的な構想やプロジェクト等を有する県内の市町や団体等から提案を受理し、地域の特性に応じた規制等の緩和や県独自の支援措置を講じることで、地域の活性化（地域の“夢”の実現）を支援する制度を導入しています。

2. 着手してから規則改訂までの期間と経緯をお聞かせください。

(答) 「えひめ夢提案制度」への提言を受けて、関係者（県関係者）で構成する「愛媛県政策検討委員会」において、「タンDEM自転車の安全性の検討を踏まえて、愛媛県道路交通規則の改正を検討する」ことを決定（平成 22 年 1 月 8 日）しました。

その後、道路管理者・各関係機関・団体等（本州四国連絡高速道路株式会社しまなみ今治管理センター、愛媛県企画調整課・消防防災安全課・道路維持課・東予地方局地域政策課・今治支局総務県民室県企画調整課）による検討会等を実施いたしました。

また、各関係者が参加し、タンDEM自転車と普通自転車のデータ収集と対比を行うとともに、道路構造（「しまなみ海道橋梁部」等の通行）による安全性の検証を実施のうえ、愛媛県公安委員会（平成 22 年 7 月 14 日）において規則改正が決定されました。（平成 22 年 8 月 1 日施行）

3. 規則改訂をしている他県の改訂プロセスや状況をお調べになりましたか。

(答) 各県から聞いています。

4. 市民の意見を求めるため、有識者及びパブリックコメントなどをなさいましたか。

(答) 道路管理者をはじめ、各関係者・団体等による検討会等を開催しました。

また、本件の提言者であり、タンDEM自転車の有識者でもある「NPO 法人シクロツーリズムしまなみ」の方々から意見の聴取を行いました。

5. 県民にタンDEM自転車の公道走行への理解、協力を得るために何をなさいますか。

(答) 現在、愛媛県及び県警ホームページでの情報提供をはじめ、各種交通安全講習等のあらゆる機会を通じて広報啓発活動を推進しています。

また、今後、「しまなみ海道のサイクリングターミナル」でタンDEM自転車のレンタルが予定されていることから、運営先である「今治市」に対して、愛媛県企画調整課を通じて「レンタル前の安全運転指導、ヘルメット等の着用、保険加入」等の交通事故防止対策を推進していただくよう申し入れを行っています。

その他にも、提案者である「NPO 法人シクロツーリズムしまなみ」の関係者の方々に対して、タンDEM自転車の安全運転に関するアドバイザーとして活動していただくよう申し入れを行っています。

6. タンDEM自転車の利用促進を図る上での、駐輪場、通行帯や標識などのインフラ整備についてどのようにお考えでしょうか。

(答) タンDEM自転車に限らず、自転車の交通事故を防止するため、今後も道路管理者と連携した自転車通行環境等の整備に努めたいと思います。

7. タンDEM自転車利用について、サイクリングなどの観光利用、障がい者の利用、通勤など増進策があればお聞かせください。

(答) タンDEM自転車の公道利用を可能とすることで、エコロジーや観光の面、さらには視覚に障害がある方や歩行が困難な方と健常者の方の同伴が可能となるなど、交通社会への参加メリットが大きいと考えています。

8. 他県で規則改訂が行われない原因は何であるとお考えでしょう。

(答) 規則改正については、各都道府県公安委員会の権限に関することであり、お答えする立場にないことをご理解ください。

9. 規則改訂を図る上で、ご苦労されたことは何でしょう。

(答) 本件は、県民からの提言に基づき、粛々と改正したものです。

10. 県内の普通自転車走行におけるマナーとルールの遵守状況についてご意見をいただけますか。

(答) 自転車の走行に限らず、全ての交通関係者の方々が交通ルールとマナーを遵守していただくことにより、県民全ての願いである「安全・安心な交通社会の実現」が必ず可能であると確信しています。

県警としては、今後も県民の皆様と一体となった交通安全活動を推進することで、交通ルールとマナーの向上を目指していく所存です。

11. 県内での普通自転車走行の状況（人数・台数）のデータがあれば、お教え頂けますか。

(答) 県警独自のデータはありませんが、(社) 自転車協会のデータ（平成20年）によりますと、本県の自転車保有台数は771,000台（0.52台/人 全国17位）となっています。

12. 県内での普通自転車走行事故について、データがあれば、お教え頂けませんか。

(答) 別添資料のとおりです。

本年、県内の自転車乗用中の交通事故は、昨日現在（9月10日）、発生件数・傷者数は減少傾向にあるものの、死者数は11人（前年比+6人）と多発傾向にあります。

愛媛県警では、悲惨な自転車事故を1件でも減少させるため、県内95団体からなる「交通安全県民総ぐるみ運動本部（本部長：知事）」と協働で「自転車マナーアップキャンペーン」を展開し、自転車の安全利用の促進と交通ルール・マナーの向上を呼びかけています。

また、本年4月から全国初となる「自転車のライト昼間点灯運動」を展開中です。

この運動は、昼間に自転車が被害となる重大事故が発生していることから、ライト自動点灯装置が装備された自転車のライトスイッチを「常時点灯」に切り換え、昼間もライトを点灯することで車のドライバーに自転車の存在をアピールし、交通事故を防止する活動です。

このほか、県内の中学・高校生で組織する「マナーアップクラブ」と連携した街頭指導を積極的に行っており、今後も県民の皆さまの理解と協力を得て、自転車利用者のマナーとルールの向上に努めて参りたいと思います。

自転車の「ライト昼間点灯運動」の推進

～全国初、「県民総ぐるみ運動」として推進～

1 運動の目的	<p>○ 県内の交通事故による死者数は減少傾向で推移しているが、自転車乗用中の死者数は前年に比べ増加しているほか、高齢者が80%を占めるなど、多発化が懸念されている。 (4月22日現在、自転車乗用中の死者数は5人、前年に比べ1人増加)</p> <p>○ 本年の自転車乗用中の死亡事故の特徴として、全て昼間に発生していることに併せて、ドライバーが目前にいる自転車の発見が遅れ衝突する事故が多発していることから、昼夜を問わず自転車の存在をドライバーにアピールする活動が重要なポイントとなっている。 そこで、これまでの反射材の貼付活動に加えて、自転車の「ライト昼間点灯運動」を推進し、自転車の存在をドライバーに知らせることで、昼間の自転車事故防止を図る。</p>								
2 対象自転車	<p>(1) 自動点灯装置が装備された自転車 ライトの発電装置が自転車のハブ内等に装備され、夜間センサーによりライトが自動点灯する装置が付いている車両で、センサーのスイッチ切替え(センサーにシール等を貼付)をすることで常時点灯が可能なもの。</p> <p>(2) 電池等により点灯・点滅するライトを装着している自転車等</p>								
3 推進活動	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="371 1043 539 1167">「県民総ぐるみ運動本部」</td> <td data-bbox="539 1043 1439 1167">「交通安全県民総ぐるみ運動愛媛県本部(本部長:知事)」に運動への参加・協力を呼びかけたところ、自治体、関係機関・団体等を巻き込んだ「県民総ぐるみ運動」として推進することが決定</td> </tr> <tr> <td data-bbox="371 1167 539 1305">自転車販売店</td> <td data-bbox="539 1167 1439 1305">「愛媛県自転車商協同組合」組合長に運動への参加を要請。県内の自転車販売店では、対象自転車の販売及び修理時等に自転車利用者に運動への参加呼びかけを行うほか、店員等が交通事故のアドバイスを行うことで、自転車利用者の交通安全意識の向上を図る。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="371 1305 539 1417">中学・高校生の運動参加</td> <td data-bbox="539 1305 1439 1417">教育委員会や中学・高校等(103校)の生徒で構成している「自転車マナーアップクラブ」を通じ、家族等を巻き込んだ積極的な運動参加を呼びかける。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="371 1417 539 1559">高齢者へのアドバイス</td> <td data-bbox="539 1417 1439 1559">各警察署では、関係機関・団体等と協働で本運動の推進を図るとともに、あらゆる活動を通じて自転車利用の高齢者等に交通事故防止に関するアドバイスを行う活動を行っており、対象自転車の利用者には、本運動への参加を呼びかけている。</td> </tr> </table>	「県民総ぐるみ運動本部」	「交通安全県民総ぐるみ運動愛媛県本部(本部長:知事)」に運動への参加・協力を呼びかけたところ、自治体、関係機関・団体等を巻き込んだ「県民総ぐるみ運動」として推進することが決定	自転車販売店	「愛媛県自転車商協同組合」組合長に運動への参加を要請。県内の自転車販売店では、対象自転車の販売及び修理時等に自転車利用者に運動への参加呼びかけを行うほか、店員等が交通事故のアドバイスを行うことで、自転車利用者の交通安全意識の向上を図る。	中学・高校生の運動参加	教育委員会や中学・高校等(103校)の生徒で構成している「自転車マナーアップクラブ」を通じ、家族等を巻き込んだ積極的な運動参加を呼びかける。	高齢者へのアドバイス	各警察署では、関係機関・団体等と協働で本運動の推進を図るとともに、あらゆる活動を通じて自転車利用の高齢者等に交通事故防止に関するアドバイスを行う活動を行っており、対象自転車の利用者には、本運動への参加を呼びかけている。
「県民総ぐるみ運動本部」	「交通安全県民総ぐるみ運動愛媛県本部(本部長:知事)」に運動への参加・協力を呼びかけたところ、自治体、関係機関・団体等を巻き込んだ「県民総ぐるみ運動」として推進することが決定								
自転車販売店	「愛媛県自転車商協同組合」組合長に運動への参加を要請。県内の自転車販売店では、対象自転車の販売及び修理時等に自転車利用者に運動への参加呼びかけを行うほか、店員等が交通事故のアドバイスを行うことで、自転車利用者の交通安全意識の向上を図る。								
中学・高校生の運動参加	教育委員会や中学・高校等(103校)の生徒で構成している「自転車マナーアップクラブ」を通じ、家族等を巻き込んだ積極的な運動参加を呼びかける。								
高齢者へのアドバイス	各警察署では、関係機関・団体等と協働で本運動の推進を図るとともに、あらゆる活動を通じて自転車利用の高齢者等に交通事故防止に関するアドバイスを行う活動を行っており、対象自転車の利用者には、本運動への参加を呼びかけている。								
4 警察署での効果的な事故防止対策	<p>松山南警察署では、「昼間点灯運動」の推進に加えて、松山南交通安全協会・松山南安全運転管理者協議会の協力を得て、自転車の空気入れ部分に装着する「タイヤライト」を管内全中学校(9校、約5,000人)に配布しており、自転車の存在をドライバーにアピールする活動等を積極的に推進している。</p>								
5 今後の方針	<p>現在、本運動の対象となっている「自動点灯装置が装備された自転車」の県内販売台数は、全販売台数の約1～2割であるが、中学・高校生が通学で利用している自転車には大半が装備されているほか、一般利用者への普及拡大が見込まれていることから、全国に先駆けて本運動を推進しているもの。 今後も、「自転車の昼間点灯運動」を自治体、関係機関・団体等を巻き込んだ「県民総ぐるみ運動」として定着化させるとともに、ホームページ等を利用した自転車事故防止のPR活動を積極的に行うことで、県民全体の交通安全意識の高揚を図り「アンダー80」の達成を目指す。</p>								

広島県道路交通法施行細則の一部を改正する規則をここに公布する。

平成22年9月2日

広島県公安委員会

委員長 水 野 勝

広島県公安委員会規則第15号

広島県道路交通法施行細則の一部を改正する規則

広島県道路交通法施行細則（昭和35年広島県公安委員会規則第15号）の一部を次のように改正する。

第3条の2中「道路標識等による規制」の次に「（最高速度の規制にあつては、当該最高速度が令第11条に規定する自動車の最高速度（高速自動車国道の本線車道（令第27条の2に規定する本線車道を除く。）を通行する場合は令第27条第1項に規定する最高速度）より低い場合に限る。）」を加える。

第8条第1号ア中(オ)を(カ)とし、(エ)を(オ)とし、(ウ)の次に次のように加える。

(エ) 運転者以外の者1人をタンデム車（2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた自転車をいう。）に乗車させる場合

附 則

この公安委員会規則は、平成22年10月1日から施行する。

広島県道路交通法細則

第8条 軽車両の運転者は、次の各号に定める乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法の制限を超えて乗車をさせ、又は積載をして軽車両を運転してはならない。

(1) 乗車人員

ア 自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(ア) 16歳以上の者が幼児（6歳未満の者をいう。以下この号において同じ。）1人を幼児用座席に乗車させる場合

(イ) 16歳以上の者が幼児2人を幼児2人同乗用自転車（運転者のための乗車装置及び2の幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。）の幼児用座席に乗車させる場合

(ウ) 16歳以上の者が4歳未満の者を背負い、ひも等により確実に固定している場合（イ）に該当する場合を除く。）

(エ) 運転者以外の者1人をタンデム車（2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた自転車をいう。）に乗車させる場合

(オ) 道路法（昭和27年法律第180号）第48条の14第2項に規定する自動車専用道路において、その乗車装置に応じた人数の者を乗車させる場合

(カ) 他人の需要に応じ、有償で、軽車両を使用して旅客を運送する事業に従事する者がその乗車装置に応じた人数の者を乗車させる場合

イ 自転車以外の軽車両には、その乗車装置に応じた人数を超える人員を乗車させないこと。

(2) 積載物の重量

ア 積載装置を備える自転車にあつては30キログラムを、リヤカーを牽けん引する場合におけるその牽けん引されるリヤカーについては120キログラムをそれぞれ超えないこと。

イ 4輪の牛馬車にあつては2,000キログラムを、2輪の牛馬車にあつては1,500キログラムをそれぞれ超えないこと。

ウ 大車（荷台の面積1.65平方メートル以上の荷車をいう。以下同じ。）にあつては、750キログラムを超えないこと。

エ 牛馬車及び大車以外の荷車にあつては、450キログラムを超えないこと。

(3) 積載物の大きさ

ア 長さ 自転車にあつてはその積載方法の長さに0.3メートルを加えたもの、牛馬車及び大車にあつてはその乗車装置又は積載装置の長さに0.6メートルを加えたものをそれぞれ超えないこと。

イ 幅 自転車にあつてはその積載装置、牛馬車及び大車にあつては乗車装置又は積載装置の幅に0.3メートルを加えたものをそれぞれ超えないこと。

ウ 高さ 2メートル（牛馬車にあつては、3メートル）からその積載をする場所の高さを減じたものを超えないこと。

(4) 積載の方法

ア 自転車にあつてはその積載装置の前後から0.3メートルを、牛馬車及び大車にあつてはその乗車装置又は積載装置の前後から0.6メートルをそれぞれ超えてはみ出さないこと。

イ 自転車にあつてはその積載装置、牛馬車及び大車にあつては乗車装置又は積載装置の左右から、それぞれ0.15メートルを超えてはみ出さないこと。

4面 ビールを飲んで、楽しく社会貢献?!

6面 ゆき江の神出鬼没「ワイナリー」

8面 仁さんのよもやま花誌「ミヤマリンドウ」

10面 世間話 11面 難民申請者に支援を!

お好み蕎麦

タンDEM自転車

今月から広島でも走行可能に

「風になって駆け抜けよう」

—高齢者や視覚障がい者も大丈夫!



これが2人乗りのタンDEM自転車だ。乗っているのは吉岡本人ではありません。(写真提供は「喫茶・笹舟倶楽部」の横井昌市さん)

『「ともに」楽しむ』。1人よりも2人だからこそ広がる世界がある。こんな自転車に乗って、秋風を感じに出かけて見ませんか。ハンドルもペダルも2つ、そして視覚障がい者も楽しめるタンDEM自転車。体験乗車した私が、その魅力についてレポートしたい。

(文/吉岡久美)

タンDEM自転車は、1台に複数のサドルとペダルを備え、複数の人間が前後に分かれて一緒にこぐ。それぞれがペダルを踏むので、1人乗りの自転車よりも強い力が出る。後ろ側に乗車した人は、空気抵抗を受けにくいので、1人乗りの自転車よりも高速走行ができる。

1人乗りより強い力 高速可能でパラ競技にも

2010年8月1日に愛媛県の道路交通規則法が一部改正された。2人乗り自転車(タンDEM自転車)の一般道路での走行が許可されたのだ。愛媛県の実施は、今まで自転車に乗る機会が少なかった障がい者や高齢者の人達にもタンDEM自転車の後部座席から、「しまなみ」の地域の魅力を満喫してもらいたいという思いから始まり、新しい自転車文化を普及させて、「ともに」楽しむ心意気を目指している。10月1日には瀬戸内海の向かい側の広島県でも走行が可能となる。これによりしまなみ海道をタンDEM自転車で行き来できる、新しい本州四国間の旅のスタイルが始まる。

「タンデム自転車 公認を」

規則改正求める動き



視覚障害者の男性を後座に乗せ、タンデム自転車に乗る大塚さん。サカトルボランティア提供

エコとバリアフリーの両立を……。二つのサドルとペダルがある2人乗り用タンデム自転車公道を走行できる。都道府県に規則改正などを求める動きが、各地で広がっている。環境に優しく目の不自由な人でも同乗できるが、実際に公道走行が認められているのはわずか1県のみ。大阪府では自転車愛好

家の団体が署名活動を始め、視覚障害者も参加する試乗体験イベントを開催するなど、本格的な活動に乗り出した。自転車など軽車両の乗車人数は、都道府県公安委員会の道路交通法施行細則などで定められ、原則、運転者以外の乗車を禁じている。タンデム自転車は、流協会(東京都)による

視覚障害者の男性を後座に乗せ、タンデム自転車に乗る大塚さん。サカトルボランティア提供

と、都道府県全域で公道走行が可能なのは長野、兵庫、山形、愛媛の4県しかなく、安全面での不安がネックになっているとみられる。愛媛県では、自転車による町おこしに取り組むNPO法人「シクミ」(高岡今治市)が、県への提案をきっかけに、今年8月から公道走行が可能に、呼応して、今年10月1日からは、公道から解禁することになり、西尾を結ぶ「瀬戸」(約60キロ)でタンデム自転車(60・64キロ)の公道走行が認められている。大阪府では、今年9月25日付

漕ぎ始めのバランスを保つために、パイロットと漕ぎ始めの足を決めておく。ストーカーはパイロットが漕ぐペダルのリズムに乗せて回す。タンデム自転車は、スイスイと動き始めた。雨で濡れた道を駆け抜けるシャツという音、水溜りからの水しぶき、普段であれば良さを感じ

れないそれらが心地よくさえ感じる。まさしく、秋風を肌で感じた瞬間だ。

初めてのチャレンジには不安と期待が交差する。だが、タンデム自転車は1人ではなく常に2人だ。それだけで、不思議と安心感もてる。そして、何と言っても不思議とタンデム自転車はコミュニケーションをもたらし、見事に数分はタンデム自転車のとりこになった。

パイロットの呼吸を聞き、言葉を感じ、お互いを思いやった時にサイクリングは最高の味わいを得られる。さらには、パイロットとのコミュニケーションだ。ストーカーである私はこれから進む道の状況がわからない。パイロットの目に入ってくる上り坂や公園の様子などの状況を言葉によって知る。

また、ストーカーは野球をしている音や食べ物香りなど感覚から得た情報をパイロットに伝える。それぞれがお互いの感覚をフル活用して、一つの光景を作り上げる。お互いの頭にそれが浮かんだ時の嬉しさは、2人だからこそ感じられたものとなる。

としたお買い物や小旅行の足になったり、電車や車同様の新しい交通機関としての役割などがある。

そのためには、オランダのように安全に乗ることが出来る自転車道の整備が求められる。パイロットとストーカーが、「ともに」に双方を思いやり、あうんの呼吸を楽しみ合うタンデム自転車、日本中で自由に走行できる日に期待だ。

新しい交通機関 コミュニケーション媒体に

タンデムサイクリングをして、タンデム自転車は新しいコミュニケーションの媒体となりえると感じた。人と人がつながり、を求めている現代だからこそ、2人で乗るタンデム自転車に魅力を感じた。

今後タンデム自転車に期待することは、普段単独で自転車に乗ることが難しい人達のちよつ

2010年10月31日の「タンデムサイクリングを楽しむ会」の催しのお問い合わせは「喫茶・笹舟倶楽部」へどうぞ。
http://www.sasafune.com/

- ◆吉岡久美(よしおか ひさみ)プロフィール◆
- 1982年に大阪で生まれる。
 - 地元の小・中学校に通う。
 - 学校から帰ると、近所の男の子たちと走り回り、よく近所のおじちゃんに怒られた。
 - 16歳の時に、視力を失う。
 - 18歳で大阪府立盲学校(現、視覚支援学校)に通う。
 - 2003年 同志社大学 文学部社会学科社会福祉学専攻に入学する。
 - 在学中にカナダのバンクーバーに留学する。
 - その後、同志社大学に復学。現在、奈良教育大大学院教育学研究科(教職大学院)で学業中。最近 は水泳 にはまっている。

2人乗りタンDEM自転車の後ろに乗る人は、ハンドルを操作する必要がないので視覚障がいがある人や自転車操作が難しい高齢者、子どもと一緒に自転車を楽しむことができるのが特徴だ。また、パラリンピックの自転車競技の視覚障がい者クラスでも用いられている。

規制厳しい日本 一般道認可5県のみ

海外ではほとんどの国が普通自転車とタンDEM自転車の区別をしていないため、タンDEM自転車は一般道を走ることができ。一方、日本では各都道府県で定めている条例などでタンDEM自転車の走行に規制があるため、一般道でタンDEM自転車が走っているのをなかなか見かけない。

その中で長野県、兵庫県、山形県、愛媛県と広島県が都道府県の道路交通規則を見直し、タンDEM自転車の一般道での走行を可能とした。ようやく47都道府県中の約1割で走行が可能になったのである。

なかでも兵庫県では全国の中でも珍しく、県全域の一般道のタンDEM自転車の走行が認可された。表参照。「兵庫県障害者

大阪府	2輪の自転車の乗車人員は1人を、3輪の自転車の乗車人員はその乗車装置(幼児用座席を除く。)に応じた人員を超えないこと。	大阪府道路交通規則 第11条
京都府	2輪の自転車又は3輪の普通自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、自転車専用道路において、その乗車装置に応じた人員を乗車させている場合は除く。	京都府道路交通規則 第9条
兵庫県	二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、運転者以外の者の用に供する一の乗車装置を備える自転車の運転手が、その乗車装置に1人を乗車させている場合は除く。	兵庫県道路交通規則 第7条 第57条第2項
奈良県	2輪又は3輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、自転車専用道路において、その乗車装置に応じた人員を乗車させる場合は除く。	奈良県道路交通規則 第13条
和歌山県	二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。	和歌山県道路交通規則 第10条

(各都道府県の道路交通規則より抜粋)

タンDEMサイクリング協会」が13年前から、武庫川河川敷をタンDEM自転車でサイクリングするイベント「兵庫タンDEMサイクリングを楽しむ会」を開催している。この大会の地道な積み重ねによりタンDEM自転車が広

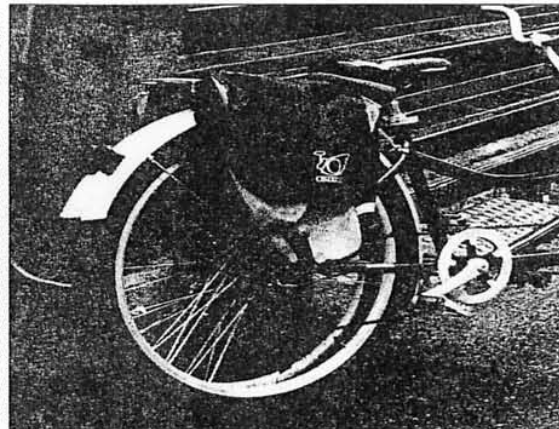
乗り2人で息を合わせて、話に花を咲かせている光景が見られる。コミュニケーションをしながら「ともに」漕ぐタンDEM自転車に乗って、秋を見つけに掛けてはいかがだろうか。1人では見落としてしまう秋に

がり、2008年7月0日に「兵庫県道路交通法施行細則の一部改正」に繋がった。それを契機に、関西地方でもタンDEM自転車一般道の走行を求め声が大きくなっている。今年も「第13回兵庫タンDEMサイクリングを楽しむ会」が10月31日に開催される。武庫川河川敷をタンDEM自転車に乗ることにしよう。

気付けるかもしれない。

大阪で3輪に挑戦！ 前の人とあうんの呼吸

「さあ出発！」。大阪府では、2輪タンDEM自転車の走行は禁止されている。表参照。なので、今回は3輪タンDEM自転車にチャ



3輪タンDEM自転車の後輪部。よく見ると2輪が重なっている。

レンジした。不安な気持ちから一杯ハンドルを握って私は、タンDEM自転車の後部に跨いだ。タンDEM自転車では前部に乗る人をパイロット、後部に乗る人をストーカーと呼ぶ。初めてのことは不安が募る。

活力あふれ感性息づく芸術文化のまち 尾道 ～ともに高めあう尾道文化の創造～

○ご意見・お問い合わせ ○ サイトマップ

尾道市  

コンテンツへスキップ

サイト内検索 検索

レンタサイクルに「タンデム自転車」を導入します

10月1日(金)から広島県内でタンデム自転車の公道走行ができることとなり(愛媛県はすでに8月1日より走行可能)、広島県から愛媛県までの「しまなみ海道」をタンデム自転車で渡ることができます。

尾道市のしまなみ海道レンタサイクルにおいて、次とおりタンデム自転車の運用開始をします。



運用開始 平成22年10月1日(金)から

貸出場所 瀬戸田サンセットビーチ

※他のターミナルへ乗捨てはできません。

※貸出しは1日のみです。瀬戸田サンセットビーチに午後5時までに返却してください。

導入台数 5台

料金 普通自転車同様、一台500円

(別途保証料1,000円必要。保証料は自転車返却時にお返しします。)

その他(留意事項)

ヘルメット・プロテクター(肘・膝の保護パット)必ず着用。

前部に乗る人は大人(16歳以上)であること。

また、前部、後部とも足が地面に着くこと。

※10月1日より、今治市側においても「サンライズ糸山」にて同様に運用を開始します。

(導入台数5台)

問い合わせ先 観光課(TEL0848-25-7184)

尾道市役所 〒722-8501 尾道市久保1丁目15-1 TEL:(0848)25-7111 FAX:(0848)37-2740

タンデム車の公道走行が認められます

- 道路法に規定する自転車専用道路、自転車歩行者専用道路に限ります -

タンデム車（2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた自転車）の公道利用について、自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路に限り、走行を可能とするため、「和歌山県道路交通法施行細則」を一部改正し、平成23年1月1日から施行することになりました。

1 改正内容等

(1) 規定新設に至る経緯

和歌山県道路交通法施行細則第10条（軽車両の乗車又は積載の制限）には、自転車の乗車人員等についての制限規定が設けられ、いわゆる2人乗りのタンデム車は公道を走行することが出来なかったが、県民からの要望をもとに、全国の状況を調査した結果、大多数の府県では、自転車専用道路等での走行を可能としており、走行上も問題が無い状況にあったことから、道路法に規定する自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路に限って、タンデム車の走行を可能とする規定を新設した；

(2) 新設条文

新設条文は、同施行細則第10条第1号アの制限規定のただし書き「二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りではない。」に

1) 道路法（昭和27年法律第180号）第48条の14第2項に規定する自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路において、タンデム車（2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた自転車をいう。）にその乗車装置に応じた人員を乗車させている場合を加えた。

2 その他

(1) 今回の改正により、タンデム車が走行できる県内の自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路は、有田川町内の旧有田鉄道跡地に整備されている町道明王寺庄線（自転車歩行者専用道路 全長約5キロメートル）となります。

(2) タンデム車は、通常2人乗りですが、3人乗りや4人乗りの車種もあり、前記専用道路では、2人乗りに限らず、3人乗り等でも走行可能となります。

(3) 全国の状況は、一般公道での走行を認めている府県は5県（山形県、長野県、兵庫県、広島県、愛媛県）、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路に限り、走行を認めている府県は37府県（近畿では、滋賀県、京都府、奈良県）となっており、タンデム車の走行を禁止している府県は、4府県（千葉県、静岡県、大阪府、鳥取県）となっています。

(4) 和歌山県道路交通法施行細則第10条は、道路交通法第57条第2項（乗車又は積載の制限等）の規定を受けたものであり、本規定に違反すれば、2万円以下の罰金又は科料となっています。

タンDEM自転車に関する公安委員会規則) 和歌山県道路交通法施行細則) の一部改正

1 施行期日

平成23年1月1日

2 改正内容

(軽車両の乗車又は積載の制限)

第10条 軽車両の運転者は、次に掲げる乗車人員又は積載物の重量、大きさもしくは積載の方法の制限を超えて乗車させ、又は積載をして軽車両を運転してはならない。

(1) 乗車人員の制限は、次のとおりとする。

ア ニ輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。

ただし、次のいづれかに該当する場合は、この限りではない。

(I) 道路法) 昭和27年法律第180号) 第48条の14第2項に規定する自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路において、タンDEM車) 2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた自転車を言う。) にその乗車装置に応じた人員を乗車させている場合

3 県内の自転車・歩行者専用道路について

○ 町道明王寺庄線 (旧有田鉄道跡地) 復員4m

藤並駅 - 有田川町庄正覚寺先交差まで約5、2キロ

一部(820m)未施行部分あるが平成23年度中に完成予定

※ 紀三井寺緑道 (2.8キロ)

この道路は、都市公園法に基づく、公園施設の一つであり、園路及び広場に該当することから、道路法に基づく専用道路にあたらぬ。) 都市公園法第2条2項)

(県都市政策課:担当上山副主査)

4 県内の自転車専用道路について

※ 一般県道白浜日置川自転車道 (12.4キロ)

※ 一般県道太地新宮自転車道 (6.5キロ)

この2本の道路は、道路法の'規定に基づく自転車専用道路として告示をとっておらず、自転車道という名の県道であり、タンDEM自転車の走行対象外の道路となります。

(県土整備部道路保全課:担当田尻班長、栗林主査)

和歌山県道路交通法施行細則

第10条 軽車両の運転者は、次に掲げる乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法の制限を超えて乗車させ、又は積載をして軽車両を運転してはならない。

(1) 乗車人員の制限は、次のとおりとする。

ア 二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(ア) 16歳以上の運転者が、幼児用座席に幼児（6歳未満の者をいう。以下同じ。）1人を乗車させる場合

(イ) 16歳以上の運転者が、幼児2人同乗用自転車（運転者のための乗車装置及び2の幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。）の幼児用座席に幼児2人を乗車させる場合

(ウ) 16歳以上の運転者が、4歳未満の者1人を帯等で確実に背負っている場合（(イ)に該当する場合を除く。）

(エ) 道路法（昭和27年法律第180号）第48条の14第2項に規定する自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路において、タンデム車（2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた自転車をいう。）にその乗車装置に応じた人員を乗車させている場合

(オ) 他人の需要に応じ、有償で、自転車を使用して旅客を運送する事業の業務に関し、当該業務に従事する者が、1人又は2人の者をその乗車装置に応じて乗車させる場合

イ 二輪又は三輪の自転車以外の軽車両には、その乗車装置に応じた人員を超える人員を乗車させないこと。

(2) 積載物の重量の制限は、積載装置を備える自転車にあっては30キログラムを、リヤカーをけん引する場合においてけん引されるリヤカーにあっては120キログラムをそれぞれ超えないものとする。

(3) 積載物の長さ、幅又は高さは、次のとおりとする。

ア 長さ 自転車にあっては、その積載装置（リヤカーをけん引する場合にあっては、そのけん引されるリヤカーの積載装置。以下この条において同じ。）の長さに0.3メートルを加えたもの

イ 幅 積載装置の幅に0.3メートルを加えたもの

ウ 高さ 2メートルからその積載をする場所の高さを減じたもの

(4) 積載の方法、次のとおりとする。

ア 積載装置の前後から0.3メートルを超えてはみ出さないこと。

イ 積載装置の左右から0.15メートルを超えてはみ出さないこと。

第8章 「我が国におけるタンDEM自転車走行の実情と課題」

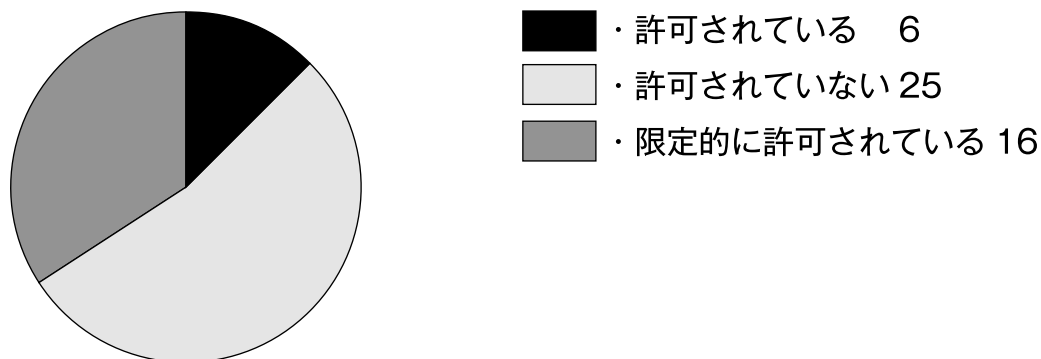
筑波大学大学院人間総合科学研究科 教授 吉田 章

以前より全面的なタンDEM自転車乗用が認められていた長野県を除き、近年においてタンDEM自転車による公道走行を許可する自治体が徐々に認められるようになってきた。周知の通り、道路交通法第四条(公安委員会の交通規制)による自治体ごとの取組みによって異なった状況を示していることから、各地域におけるタンDEM(二人乗用)自転車に関する実情を把握するとともに、我が国における今後の方向性について検討すべく、各都道府県警察本部を対象として調査を実施した。

調査に際しては、資料として示したアンケート用紙を用いた郵送法によって実施した。時期的に年度末の多忙な折にもかかわらず、47都道府県の全てから回答を得ることができた。各担当者に感謝の意を表明するとともに、以下にその結果を集計して報告する。

(質問) 貴県では現時点において、タンDEM(二人乗用)自転車の一般道での走行は、許可されていますか？(次のいずれかに○印を付けて下さい。)

- ・許可されている ・許可されていない ・限定的に許可されている



タンDEM自転車の一般道での走行が「許可されている」との回答があったのは、長野(昭和35～)、兵庫(平成20～)、山形(平成21～)、愛媛(平成22～)、広島(平成22～)、岐阜(無記入)の6県であり、()内はその許可開始年である。これら各県における許可の経緯と背景については第7章に資料掲載してあるが、このうち岐阜県については自転車専用道路における許可に留まっている。また和歌山県(限定許可)においては、平成23年1月の改正(自転車専用道及び自転車歩行者専用道路での走行)に伴いその運用状況を見ている段階であり、今後総合的に判断するとしている。よって以降の解説においては、長野、兵庫、山形、愛媛、広島の5県を現段階での許可県として扱うこととする。

(質問) その拠り所となる規定(条例・規則等)についてお示し下さい。

(資料として該当する部分の複写をご送付下さっても結構です。)

それぞれに“軽車両の乗車又は積載の制限に関する条項”を拠り所とした規制方針を施行していることを確認した。中でも〇〇警察では「自転車二人乗り禁止規定の根拠」として大変解り易くまとめた資料(次ページ)を提供して下さったので参考までにここに資料として上げさせていただいた。

自転車二人乗り禁止規定の根拠

道交法第55条第1項 乗車又は積載の方法

車両の運転者は、当該車両の乗車のために設備された場所以外の場所に乗車させ、又は乗車若しくは積載のために設備された場所以外の場所に積載して車両を運転してはならない。
罰則 道交法第123条第1項第10号 5万円以下の罰金

※車両 ～自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバス
※車両等～上記車両に路面電車を含む

乗車設備について

道路運送車両の保安基準

第4章 軽車両の保安基準

第71条第2項

乗用に供する軽車両の座席並びに立席については、第22条第1項…の規定を準用する。
第22条第1項～座席は安全に着席できるもの…。

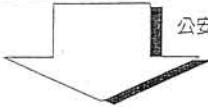


これにより、乗車設備がなければ乗車できないこととなるが、逆に言えば、乗車設備さえあれば乗車できることとなる。
(通常の自転車の後部は、積載のために設備された「荷台」であるが、後部にサドル等の乗車設備を設けた場合に問題となる。)そこで、次条により乗車等の制限を公安委員会で規定することとしている。

道交法第57条第2項 乗車又は積載の制限等

公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要があると認めるときは、軽車両の乗車人員又は積載重量等の制限について定めることができる。
罰則 道交法第121条第1項第7号 2万円以下の罰金又は科料

公安委員会規則で軽車両の乗車等を規定



道路交通法施行細則(公安委員会規則)

第9条 軽車両の乗車又は積載の制限

法第57条第2項の規定による軽車両の乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法の制限は、次に掲げるものとする。

(1) 乗車人員の制限

ア 二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りではない。

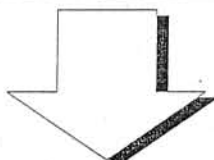
- (ア) 16歳以上の運転者が、幼児(6歳未満の者をいう。以下同じ。)1人を幼児用座席に乗車させている場合
- (イ) 16歳以上の運転者が、4歳未満の者をひも等で確実に結び、背負っている場合
- (ウ) 道路法(昭和27年法律第180号)第48条の13第2項に規定する自転車専用道路において、その乗車装置に応じた人員を乗車させている場合
- (エ) 他人の需要に応じ、有償で、自転車を使用して旅客を運送する事業の業務に関し、当該業務に従事する者が、1人又は2人の者を乗車装置に応じて乗車させている場合



※ 第9条(1)アの規定により、
「自転車の乗車設備の有無に関係なく、自転車二人乗りが禁止」

ただし、除外規定として上記(ア)～(エ)を規定している。

- 幼児同乗規定について[(ア)(イ)の規定]
16歳以上の者が幼児等を乗車させることを可能としている。ただし、同規定は幼児等1名についてのみであり、幼児等2名を乗車させ運転することはできない。
また、同規定は幼児等の同乗について規定したものであり、乗車設備が設置されているとしても幼児等以外の者を同乗させることはできない。
- 二人乗り同乗規定について[(ウ)の規定]
同規定は、自転車専用道路においては、乗車装置に応じた人員を乗車させて自転車を運転することを可能としている。これにより自転車専用道路ではタンデム車を運転することが可能となる。しかし、同規定の自転車専用道路とは「自転車のみが通行することのできる道路」であり、「歩行者・自転車専用道路」とは異なる。
※ タンデム車に同乗者を乗せず、運転者のみ乗車し走行することは何ら違反ではない。ただし、普通自転車には該当しない。
- ペロタクシー規定について[(エ)の規定]
同規定は、ペロタクシーに関する規定である。この場合、有料であれば乗車装置に1～2人の客を乗せ自転車を運転することが可能であるが、無料であれば二人乗りの違反となる。
※ タンデム車～複数のサドルとペダルを装備し、複数人が前後に並んで乗車し、同時に駆動することができる自転車。



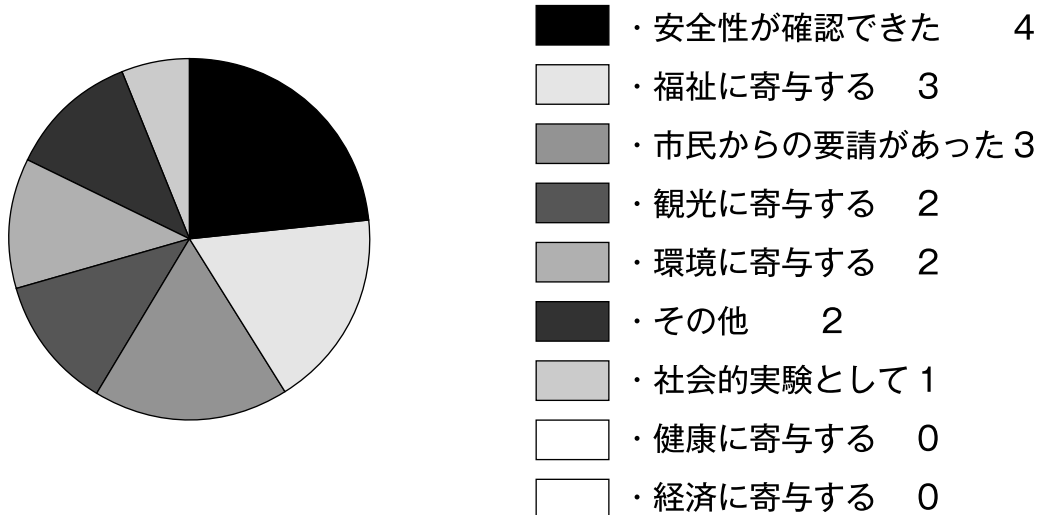
- 幼児同乗自転車に関する要望
幼児を持つ保護者が必要に迫られ幼児二人同乗を行っている実態も見られ、これら保護者の交通手段として、幼児二人同乗を可能にするよう要望が警察庁になされている。
- タンデム車に関する規定の改正
平成20年7月1日 兵庫県において県細則を改正し、公道でのタンデム車を利用可能とした。
改正の趣旨
身体障害者の移動に関しての利便性の確保、自転車利用拡大による地球温暖化防止対策

- ◎ 幼児二人同乗自転車について
現在、警察庁において「幼児二人同乗用自転車検討委員会」を開催、自転車業界による自転車の強度、制動性及び操作性についての開発状況をみつづ、平成21年3月末までに最終報告を取りまとめる予定である。
警察庁からの連絡文書によると、最終報告取りまとめ後、乗車制限の根拠となっている都道府県公安委員会規則の改正について検討するとしている。
- ◎ タンデム車(二人乗り自転車)について
当県においては利用要望等はなく、現時点で改正の必要性は認められない。

(質問) タンDEM自転車の許可に至った背景としての主たる要因は何でしょうか？

(次の中に当てはまるものがあれば○印を付けて下さい。複数可)

- ・観光に寄与する
- ・福祉に寄与する
- ・健康に寄与する
- ・環境に寄与する
- ・経済に寄与する
- ・社会的実験として
- ・市民からの要請があった
- ・安全性が確認できた
- ・その他 ()



「許可されている」とした5県において、その背景として上がった主たる要因については図に示した通りである。全回答数17(複数選択/回答母数4)のうち、「安全性が確認できた」とする回答(4)が最も多かった。今回の調査対象が警察本部であったことから当然の結果とも考えられるが、やはり要となる背景はこの安全性確認にあることを重要視したい。

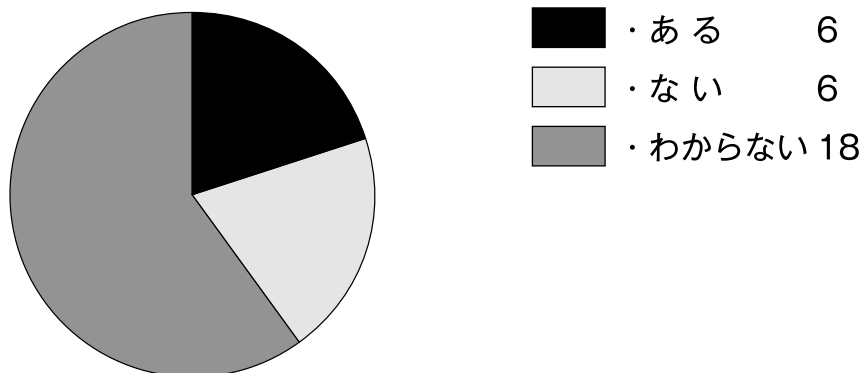
次に上がったのが「福祉に寄与する」(3)と「市民からの要請」(3)であった。様々な社会様相の変革の中で、高齢化社会への対応やバリアフリー社会の形成、また環境負荷の軽減等の課題に対する効果的な手段と成りうることに気付き、実際に活用しようとしている市民からの提言や要請がそこに機能していることが印象に残った。『新しい公共』を具体化する上で、一層の官・民の連携が必要とされていることを示すものであろう。

その他として付記された事柄には、「幼児二人同乗用自転車との整合性」が上げられていた。またこれらの許可県において現在の所「特に問題となったことはない」との回答を得た。

関連事項として、昭和35年からの実績を持つ長野県では、「主として軽井沢、安曇野地区のレンタサイクルとしての利用であり、都市部で見かけることはほとんどない。」との報告を得た。また同県では、当時の背景については年月の経過から現在では答えられないとの回答を得た。一方、ある許可県からは「当県ではタンDEM自転車の普及が低調である。」との報告もあった。

(質問) 貴県において今後、タンDEM (二人乗用) 自転車の許可について検討する可能性はありますか？

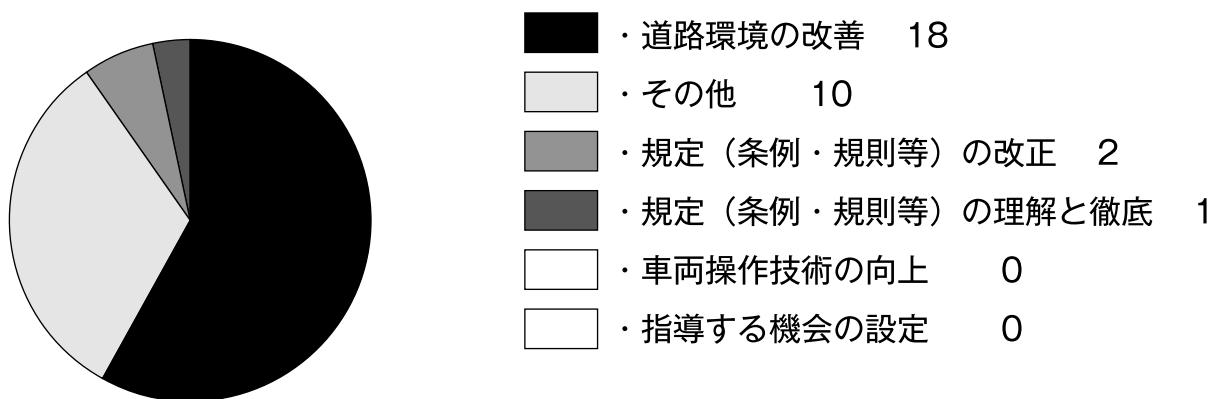
・ある ・ない ・わからない



今後のタンDEM自転車許可に関する検討の可能性については、図に示す通りの結果であった。後段の自由記述においては、この検討可能性有無の観点から意見を整理してみることにする。

(質問) タンDEM (二人乗用) 自転車による一般道での走行に関して、最も重要な課題となる事柄は何でしょうか？ (一番重要と思うもの一つに○印を付けて下さい)

- ・規定 (条例・規則等) の改正
- ・規定 (条例・規則等) の理解と徹底
- ・車両操作技術の向上
- ・道路環境の改善
- ・指導する機会の設定
- ・その他 ()



許可していない立場として、タンDEM自転車の一般道走行に関して最も重要な課題となる事柄について回答を得た (回答母数 31)。結果は図に示した通りであり、ここでも「道路環境の改善」(18) を指摘する意見が最も多かった。

その他 10 件の付記としては、「安全性」「他の交通に及ぼす影響と安全性の研究」「安全面」「自転車構造上の問題」「交通法規遵守とマナー及び交通事故の危険性」「自転車利用者の事故実態を踏まえた交通安全対策上の問題」「安全上の問題」「自転車に関係する交通事故の発生状況」との記述があった。

(質問) タンデム自転車の一般道走行に関するご意見をお聞かせ下さい。(自由記述でお答え下さい)

< 今後検討の可能性があるとした県 >

- * 当県では現在のところ要望もなく規定改正等を検討する予定はない。今後、要望があれば検討する可能性はあるが、安全上、道路環境上の問題や隣接県との調整も必要となると考えている。(不許可県)
- * 交通安全対策や道路環境の整備などの観点はもとより、タンデム自転車の車種や運転者による安全性及び社会的ニーズ、常に車道を走行する利用形態、ヘルメット着用などの被害軽減対策、歩行者との交通事故による損害賠償対策、などの課題も多く認められ、総合的かつ長期的な視野に立った検討が必要と思われる。(不許可県)
- * 視覚障がい者の社会生活への参加等から、検討の余地があると思われ。但し、車体サイズが大きくなり、操作性、道路環境の安全性等解決しなければならない項目が多々あると考えます。(不許可県)
- * 道路環境が整備されない限り、交通上の大きな問題になる可能性があります。(不許可県)
- * 現在は自転車専用道路上や三輪又は四輪について一部認めています。今後も県民の要望や安全性を考慮しつつ改正の必要性について検討して行くつもりです。(限定許可県)
- * 限定的に走行を認める規定に改正したが、市民の反応や交通事故の状況等、全ての事柄を総合的に判断する必要がある。(限定許可県)

< 今後検討の可能性はないとした県 >

- * 以下の点で危険性がある。二人同時に駆動するため速度が出やすい。低速時の安定性がなく、低速時や交差点の右左折時に転倒の危険性がある。危険の認知や判断を複数で行うことから対応が遅れる。(不許可県)
- * これまでのところタンデム車の一般道走行について県民からの要望はなく、条例改正を行う予定は今のところない。(不許可県)

< 今後検討の可能性はわからないとした県 >

- * 運転者と後席に乗車している者とのコミュニケーションがうまくとれないと、安全に運転できない。車体の全体が長い、重い、二人でこぐことにより速度が出やすい、といったことから通常の自転車より操作が難しい。と言った特性を有していると認識しており、当県の地域性や道路交通事情を考えると重大事故の発生が懸念される。(不許可県)
- * タンデム自転車が通行できる道路環境が整っていない状況での通行は、歩行者、他の車両との共存を考えると危険性が高いと考える。(不許可県)
- * 本県では自転車道等の整備が進んでいないことやタンデム自転車に関する問合せ等も現在のところないことから、規則改正予定はありません。(不許可県)
- * 本県の現状は、一般道以外の河川敷に整備されたサイクリング道や一部の別荘地内に限りタンデム自転車の走行を解除しております。法改正により幼児二人同乗用自転車に限り運転者以外の幼児二人を自転車に同乗させて運転できることとなりましたが、近年全国的に自転車の関係する交通事故が増加し、本県でも自転車が加害者となる交通死亡事故が2件、重体事

故が1件発生しております。自転車は車両であり、道路交通法等の関係法令により様々な遵守事項が定められているにもかかわらず、自転車利用者による法軽視が目立ち、自転車利用者のマナー問題、自転車による交通事故の増加、事故増加に伴う自転車利用者に対する強制保険加入等の様々な社会問題をかかえていると考えています。また幼児二人同乗用自転車と同様にタンDEM自転車の安全基準の確保と自転車利用者の運転技能向上、自転車通行帯や駐輪場の整備の推進等を図って行かねばなりません。本件警察では、高齢者の交通事故防止と自転車利用者のマナーアップを図るため、各種安全対策を推進中ですが、今後県民からの要望や自転車通行帯の整備進行状況等を考慮して改正して行きたいと考えている。(不許可県)

- * 当県においては、自転車専用道路におけるタンDEM自転車の走行は認めておりますが、県内には狭隘な道路が多い等道路整備が十分ではない状況にあり、現在のところ自転車専用道路はありません。(不許可県)
- * 平成22年中、当県で発生した自転車対歩行者の事故件数は85件であり微増傾向にある。タンDEM自転車の一般走行については、市街地中心部など歩行者が多数通行する場所では妥当ではなく、比較的通行量が閑散な観光地等での限られた区域での乗車を検討するべきであるが、そのためには県民からの要望に加え、タンDEM自転車の安全性の確認や道路環境の整備、安全教育の徹底等の自転車対策の各施策を併せて行う必要がある。(不許可県)
- * 本県の場合、地形的及び道路環境等の理由から他県と比較して自転車利用者が少なく、タンDEM自転車へのニーズも少ないことから、今後市民からの要請等も限定的なものと思慮される。(不許可県)
- * まずは規定の改正でしようが、道路環境の改善、車両操作技術の向上等、問題点は多いと思われる。(不許可県)
- * 現行法令上、いわゆる「タンDEM車」は法に規定する普通自転車には当たらないため、道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができるのとされているときであっても車道通行をしなければなりません。従って都市内における交通環境の中で、タンDEM車の安全で安心な通行が確保できる法的整備及び自転車専用通行帯等の整備が課題になると思われまます。また現在の放置自転車対策では自転車駐輪場の整備が自治体等によって行われていますが、基本的に普通自転車の大きさを基準として整備されているところであり、このような大型の自転車にも対応可能な自転車駐輪場を整備することが必要になると思われまます。(限定許可県)
- * 道路法の自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路については、安全性が確保されていることから許可されていると理解している。(限定許可県)
- * 自動車や原付と完全に分離されていなければ、操縦性、安定性が悪いため交通事故発生の恐れがあり、また乗員が増えれば負傷者が増える可能性がある。(限定許可県)
- * タンDEM自転車については一般的に、車体が長く小回りがきかないこと、急制動等の運転が難しいことなど、普通自転車と比べて一般の道路を走行することが危険な場合が多いと考えられる。自転車通行環境の整備は必要であるが、交通規制や法制緩和のみでは交通の危険を解消することは困難であることから、道路の構造整備がなされる等、道路管理者と十分協議した上での検討が必要と考える。(限定許可県)

平成23年2月23日

各都道府県警察本部
交通部交通企画（総務）課長 殿

（財）日本サイクリング協会
タンDEM自転車調査研究委員会
筑波大学大学院 教授
委員長 吉田 章

タンDEM（二人乗用）自転車に関する 実情把握のための調査（依頼）

謹啓

日頃からの各地域における交通安全確保に関するご努力に敬意を表すると共に、その成果が着実に向上していることを大慶に存じ上げます。また平素より、自転車通行に関する格別のご指導ならびにサイクリング活動についてのご理解を賜り、心より感謝申し上げます。

当、日本サイクリング協会におきましても、谷垣禎一会長によるご指導のもと、社会的な要請に対応すべく、より安心・安全な自転車乗用の推進と健全なサイクリング活動の普及に尽力を致している所であります。

さて自転車に関する社会的関心の高まる中、近年ではタンDEM（二人乗用）自転車に関する市民からの問合せが増加すると共に、地域によっては積極的な取組みを開始されている事例も現れて参りました。そこで全国組織としての当協会事業の一環として、各県におけるタンDEM（二人乗用）自転車に関する実情を把握し、我が国における今後の方向性について検討すべく調査研究活動を実施致しております。

つきましては別紙質問用紙に回答をご記入いただき、同封の封筒にてご返送賜りたく、公務ご多忙の折とは存じ上げますが、何卒ご協力下さいます様よろしくお願い申し上げます。

敬具

本調査は統計的処理による結果のみを利用させていただき、回答者の特定を可能とするような表現は致しません。なお、本信に対するご質問等については、下記の担当者までお願い致します。

〒107-0052 東京都港区赤坂 1-9-3 日本自転車会館 3号館

（財）日本サイクリング協会（担当者：山口文知）

Tel. : 03-3583-5628 Fax. : 03-3583-5987

(質問1) 貴県では現時点において、タンDEM (二人乗用) 自転車の一般道での走行は、許可されていますか? (次のいずれかに○印を付けて下さい。)

- ・許可されている
- ・許可されていない
- ・限定的に許可されている

(質問2) その拠り所となる規定(条例・規則等)についてお示し下さい。

(資料として該当する部分の複写をご送付下さっても結構です。)

(質問3) “許可されている”場合に、ご回答下さい。

1) 昭和 / 平成 _____ 年から許可されている。

2) 許可に至った背景としての主たる要因は何でしょうか?

(次の中に当てはまるものがあれば○印を付けて下さい。複数可)

- ・観光に寄与する
- ・福祉に寄与する
- ・健康に寄与する
- ・環境に寄与する
- ・経済に寄与する
- ・社会的実験として
- ・市民からの要請があった
- ・安全性が確認できた
- ・その他 ()

3) 問題点(課題)となっていることはありますか?(自由記述でお答え下さい。)

「世界のタンデム自転車 ア・ラ・カ・ル・ト」



幼児も乗れるタンデム自転車だが、よく見ると Co-パイロットも子供仕様。

第9章

「各地のタンデム用自転車パイロット講習会レポート」

平成 22 年 4 月 11 日 奈良県
平成 22 年 5 月 30 日 和歌山県
平成 22 年 9 月 11 日 愛媛県
平成 22 年 11 月 7 日 愛媛県

奈良サイクルフェスティバル

視覚障害者対象タンデム試乗会

- 目的 平城遷都 1300 年祭のメイン会場、平城宮跡大極殿前庭と南門広場、電動トラムコースを会場として開催する総合自転車イベントである「奈良サイクルフェスティバル」が開催されます。そのメインイベントのひとつとして、日頃より交通弱者として、行動の不自由な視覚障害者の人々が、健常者のパイロットと協力してタンデム（二人乗り）自転車のペダルを、息を合わせて、風を切って進むサイクリングの楽しさを一緒に味わう会を開催します。
- 主催 奈良サイクルフェスティバル実行委員会
(予定) 日本サイクリング協会、日本自転車普及協会、自転車産業振興会、日本自転車競技連盟、奈良県サイクリング協会、奈良県視覚障害者福祉協会、奈良県、奈良市
- 協力 平城遷都 1300 年祈念事業協会、奈良県サイクリング協会、日本障害者自転車協会、
(予定) 日本競輪選手会奈良支部、サイクルボランティアジャパン、京都府サイクリング協会、兵庫県障害者タンデムサイクリング協会、ツアーオブジャパン奈良ステージ実行委員会、奈良県視覚障害者福祉協会、奈良県、奈良市、他
- 日時 2010 年（平成 22 年）4 月 11 日（日）8 時～17 時 小雨決行
- 集合 平城宮跡南門広場休憩所付近 9：00
- コース 平城宮跡電動トラムコース
- 日程

受付	9：00～9：30
タンデム自転車講習会	9：30～10：00
セレモニー	10：00～10：15
タンデムラン	10：30～11：50
解散	12：00

（開催の進行と平行して「タンデムパイロット講習会」を実施します。）
- 申込 別紙の申込用紙に必要事項を記入の上、3 月 11 日（木）までに下記に必着。
- 定員 50 名

2010.4.11 奈良タンデムサイクリング大会(タンデム講習会)



京都、尼ヶ崎から運ばれたタンデム自転車が勢揃い



荒井正吾奈良県知事が開会の挨拶



知事がフラッグを振り、サイクリングがスタート



会場ではせんとくんのパフォーマンスも披露された



のどかな平城遷都 1300 年祭会場のサイクリングコース



復元された大極殿前を通過するタンデム自転車



タンデムパイロット講習会の参加者たち



大会に協力してくれた選手会奈良支部の皆さん

(第3種郵便物認可)

2010年(平成22年)4月17日(土曜日)

夕刊 言

視覚障害者もスイスイ2人乗り

タンデム自転車 公道走らせて

二つのサドルとペダルがある2人乗り用「タンデム自転車」の愛好家らが、運転を禁じられている一般公道も走れるよう規制の緩和を求めている。親子や夫婦で楽しめ、視覚障害者や高齢者も一緒に乗れるのが特徴だが、公道は危険との懸念があり、現在、全面的に認めているのは兵庫、山形、長野の3県だけという。財団法人「日本サイクリング協会」(東京)は近く、快適さや安全性に関する報告書を国などに提出する予定で、全国解禁を目指す動きが活発化しそうだ。

川敷などで楽しんでいる。こうした規制に対し、兵庫県障害者タンデムサイクリング協会などが公道利用



協会、近く国に要望

タンデム自転車 2人が前後に乗り、前の先導役がハンドルを操作。視覚障害者も後ろに乗ってサイクリングを楽しめ、パラリンピックの競技になっている。

を要望し、同県は一昨年7月、細則を改正して全面解禁した。観光活用を望む声を受け、山形県も昨年7月に認め、愛媛県もサイクリングの聖地と呼ばれる瀬戸内しまなみ海道」での走行を検討しているという。

公道解禁の機運を高めようと、試乗会も盛んに行われている。平城遷都1300年祭の主会場の平城宮跡(奈良市)大極殿前。奈良県サイクリング協会などが11日に試乗会を開き、約300人が約50台を走らせた。

夫と乗った同県生駒市の村松千鶴さん(30)は「意外と簡単。おしゃべりしながら風景も楽しめた」と笑顔。

試乗会が開かれた平城宮跡でタンデム自転車を体験する参加者(奈良市で) 森田昌孝撮影

目の不自由な同県橿原市の榎山信篤さん(61)は数十年ぶりに自転車に乗ったといい、「視力が良かった幼い頃を思い出し、風を感じて気持ちよかった。公道でも走りたい」と期待した。

大阪府でも、「自転車文化タウングクリの会」が視覚障害者らを対象に、公園で体験試乗会を開いている。

兵庫県障害者タンデムサイクリング協会は解禁後の昨年7月、約30人をテスト走行。視覚障害のある今井裕二会長(42)は「自力で動かすことができ、爽快感と達成感がある。行動範囲も広がる」と話す。

日本サイクリング協会は昨年4月、大学教授ら8人の研究会を設置し、安全な走行方法などを調査。これまで全国で6回、講習会も開いた。これらの活動を報告書にまとめ、警察庁や国土交通省、各自治体に提出する予定。長沢恵一事務局長は「視覚障害者や高齢者、観光に有益。マイカー代わりに使えば地球温暖化の防止にもつながる」と魅力を訴えている。

「わかやま自転車祭り～紀ノ川河川敷を走ろう」開催要項

◇財団法人地域社会振興財団の平成 22 年度長寿社会づくりソフト事業費交付金事業

趣 旨：自転車は、環境にやさしいだけでなく、世代間のコミュニケーション手段、また地域住民の身近な交通手段として親しまれており、近年では健康増進のために多くの皆様に利用されております。サイクリングによって広く自然や歴史・文化とふれあい、地域の魅力を体感していただきたいと思っております。加えてバリアフリー、ノーマライゼーションの観点から障害者の方々にも自転車に乗って走る楽しみを知っていただいて交流を深め、広く県民・市民の皆様にも、自転車を通じて交通マナ-を今以上に理解し、誰もが気軽に楽しめてより安全で快適な乗り物であると再認識いただく機会を設けるべく「わかやま自転車祭り」を行うものです。

主 催：和歌山サイクリング同好会（会長 長坂隆司）

（事務局）和歌山市東高松 1-1-6 酒井芳三理事長宅

「わかやま自転車祭り」大会会長 長坂隆司 実行委員長 古川祐典

後 援：和歌山県、和歌山市、和歌山県教育委員会、和歌山市教育委員会、国土交通省、和歌山県障害者スポーツ協会他各障害者団体、(財)和歌山県交通安全協会、マスコミ各社、和歌山県サイクリング協会、近畿サイクリング連絡協議会、(財)日本サイクリング協会
他

開催日：2010 年 5 月 30 日（日）（小雨決行）

会場 /

コース：紀ノ川河川敷 / 紀ノ川大橋下から六十谷橋付近までの紀ノ川河川敷道路

参加人員：50 名から 100 名（当日参加含む）

対象者：どなたでも参加できます。障害者の方も奮ってご参加ください。

日 程：9：00 開式（受付開始：8 時 30 分）

9：30 オリエンテーション

10：00 スタート

14：00 終了（予定）

- ・障害者とサイクリング（29 日（土）午後 1 時よりタンデム車パイロット講習会実施）
- ・タンデム（2 人乗り）自転車でパイロット（健常者）と一緒に走行（20 台用意）
- ・子供向け自転車マナ-教室と乗り方教室実施（和歌山北署の指導）
- ・自転車に乗れない人の講習会実施・変わり種自転車の展示と実走
- ・健康と交通安全教室実施（医師 1 名、看護師 1 名）

2010.5.30 和歌山ンデムサイクリング大会 (タンデム講習会)



京都から運ばれたタンデム自転車



和歌山県議長坂隆司大会会長の挨拶



タンデムパイロット講習会が行われた



スタート前に交通ルールとマナーの講習



タンデム自転車も一斉にスタート



親子で楽しむのもタンデムサイクリングの魅力



大会に協力してくれた選手会和歌山支部の皆さん



タンデムパイロット講習会の参加者

今治市 タンDEM自転車安全指導講習会開催要項

- ・主 催：今治市
- ・後 援：今治市体育協会、今治市商工会議所、今治市地方観光協会
- ・協 力：(財) 日本サイクリング協会・東京サイクリング協会
愛媛県サイクリング協会
- ・開催日程：平成 22 年 9 月 11 日 午前 10：00～午後 14：00
- ・参加人数：50 名
- ・開催場所：今治市サンライズ糸山 CT 会議室
- ・実地走行：サンライズ糸山 CT 下駐車場

・講習内容

1. 指導員育成講座の開催

レンタサイクル業務につくサイクリングターミナル職員等にタンDEM自転車について、その特性等を習熟させることにより、レンタサイクル使用者に適切な指導を行う指導者育成を目的とした講座の開催をする。

- ア．自転車交通法規
- イ．タンDEM自転車の構造と整備
- ウ．タンDEM自転車の走行特性と技術
- エ．障害者スポーツ論
- オ．指導者論
- カ．走行体験
- キ．その他

2. 安全運転マニュアルの作成

レンタサイクル使用者が交通ルールや交通マナーに則り、快適なサイクリングを行えるようタンDEM自転車の正しい乗車方法や走行の際に注意すべき点等を記載した安全運転マニュアルの作成を行う。

- ア．乗車方法
- イ．構造
- ウ．走行特性
- エ．乗車における注意事項
 - (ア) 年齢制限
 - (イ) 身長制限
 - (ウ) 安全器具（ヘルメット等）の着用義務
 - (エ) 走行注意区域
 - (オ) その他

今治市 タンデム自転車安全運転マニュアル

1 タンデム自転車の定義

タンデム自転車は、道路交通法第2条で規定する軽車両の「自転車」に分類されますが、道路交通法施行規則第9条の2で規定する普通自転車の基準（長さ190cm以内、幅60cm以内、乗車席は1つのみ）に適合しないため、普通自転車ではありません。普通自転車は通行できますがタンデム自転車は通行できないというところもありますので十分にご注意ください。

愛媛県下全域の一般道路において2人（運転者及び運転者以外の者）が乗車して通行できるタンデム自転車は、「2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた二輪又は三輪の自転車」です。

タンデム自転車において、前席乗員となる者を「タンデム・パイロット」（略称：パイロット）、後席乗員となる者を「Co-パイロット」（略称：コパイ）と呼称します。

2 タンデム自転車の特性

タンデム自転車は、その乗用感覚や走行特性の上で下記のような一般的な普通自転車とは異なった要素を有していることを十分に理解しましょう。

- (1) 発進時にふらつき不安定となる。
- (2) ホイールベースが長い為、小回りが利かない。
- (3) 重量が重く、走行慣性が大きいため、ブレーキの効果が弱い。
- (4) 前面抵抗・摩擦抵抗は1人分で踏力は2人分のため、高速になりやすい。
- (5) ケイデンス（回転数）は2人が同じであるため、少ない方（弱者）の回転数になってしまう。
- (6) ペダリングロスとハンドル操作に依存するため、登坂には弱い。
- (7) 停車時に2人分の体重を支えなければならないため、パイロットは体力（腕力）が必要となる。

3 タンデム自転車の乗車心得

(1) パイロット

ア タンデム自転車の特性をよく理解する。

イ タンデム自転車の構造を手で触れて、一般自転車との違いを良く理解する。

ウ 停車時には2人分の体重を支えなければならないため、サドル高は低めに設定する。

エ Co-パイロットより必ず先に乗車する。

オ 一般道路に出る前に、安全な場所で加速・減速・コーナリング・蛇行・停車などの体験走行を行う。

カ 加速・減速・コーナリング・蛇行・停車の際には、必ず行為をCo-パイロットに声で伝える。

キ 乗車中は景色・方向・状況について、Co-パイロットに声で伝える。

ク コーナリングは回転半径を大きく回るようにし、むやみに身体を倒しすぎない。

ケ 走行時にCo-パイロットの足がペダルから外れていないか留意する。

(2) Co-パイロット

ア タンデム自転車の特性をよく理解する。

イ タンデム自転車の構造を手で触れて、一般自転車との違いを良く理解する。

ウ パイロットより必ず後に乗車する。

エ パイロットに従い、むやみに身体を傾けない。

パイロットとCo-パイロットがお互いを信頼し、息を合わせることが最も大切

4 走行時の遵守事項

(1) 安全運転の義務

道路及び交通等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければなりません。

(2) 自転車安全利用五則の遵守

ア 自転車は、車道が原則、歩道は例外

イ 車道は左側を通行

ウ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

※タンDEM自転車は、普通自転車ではないため、原則歩道は通行できません。

エ 安全ルールを守る

(ア) 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止

※愛媛県下全域の一般道路においては、愛媛県道路交通規則に規定するタンDEM車に2人（運転者及び運転者以外の者）が乗車しての通行は可能となりました。

(イ) 夜間はライトを点灯

(ウ) 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

オ 子どもはヘルメットを着用

5 瀬戸内しまなみ海道をタンDEM自転車で通行する場合の注意事項

(1) 通行する際は、歩行者や他の自転車に十分注意し、見通しが悪いカーブ付近では減速しましょう。

(2) 各橋から一般道路への下り坂は、こう配が急でカーブが多いのでスピードの出しすぎに注意しましょう。

(3) 各橋から一般道路に出るときは忘れずに一時停止と安全確認をしましょう。

(4) 来島海峡大橋、多々羅大橋、生口橋のご通行について、全長2.5mを超えるタンDEM自転車は、橋上での転回が困難です。

(5) 来島海峡大橋の途中にある馬島の歩行者・二輪車用エレベーターは、エレベーターの規格上、ご利用になれません。

(6) 自転車と歩行者が混在して通行する橋梁区間（来島海峡大橋、多々羅大橋、生口橋）は、歩行者優先で通行しましょう。

(7) 二輪車（125cc以下）と自転車が混在して通行する橋梁区間（伯方・大島大橋、大三島橋、因島大橋）は、道路の左側を一列通行、法定速度を特に厳守しましょう。

(8) 海峡部は風が強いことがありますので注意しましょう。

(9) タンDEM自転車の通行料金の区分は、軽車両等になります。

タンDEM自転車安全運転マニュアル＜愛媛県用＞

平成22年10月発行

この「タンDEM自転車安全運転マニュアル」は、財団法人日本サイクリング協会が作成した「タンDEM自転車安全運転マニュアル」に基づいて今治市が作成したものです。

< レンタサイクルシステムにおけるタンデム自転車の貸出について >

1 料金

1台につき1,500円（使用料500円＋保証料1,000円）

※タンデム自転車は、乗捨て不可です。

※貸出ターミナルに返却後、保証料を返却いたします。

※2日以上のお貸出不可です。

2 貸出対象者

一般自転車とは異なるタンデム自転車の乗用感覚や走行特性を考慮して、利用者の方が安全・安心して快適にタンデム自転車をご利用いただけるように、以下の条件を満たす方のみタンデム自転車を貸出させていただきます。

(1) サイズ

ア パイロット

前席にまたがり、足が接地できる方

イ Co-パイロット

後席にまたがり、足が接地できる方

(2) 年齢

ア パイロット

高校生以上

イ Co-パイロット

年齢制限なし

3 安全確保

(1) タンデム自転車安全運転マニュアルの確認

タンデム自転車安全運転マニュアルを確認していただきます。

(2) 保護具の装着

保護具（ヘルメット、グローブ、ひじ用プロテクター及びひざ用プロテクター）を装着していただきます。

なお、保護具を装着しない場合は、タンデム自転車の貸出をお断りすることもありますことご了承ください。

※保護具については、貸出ターミナルに用意しています。

(3) 体験走行

一般道路に出る前に、指導員の指導のもと、加速・減速・コーナリング・蛇行・停車などの体験走行を行っていただきます。

なお、体験走行の状況から指導員が一般道路の走行に支障があると判断した場合は、タンデム自転車の貸出をお断りすることもありますことご了承ください。

4 その他

その他、係員の指示に従ってください。

2010.9.11 今治市タンデムパイロット講習会



実地講習体験走行会場



タンデムパイロット講習会受付



今治市の主催者挨拶



タンデムの定義、交通法規等の座学



講義を真剣に受講する参加者



コース通りに走行する練習



カラーコーンの間をスラローム走行



パイロットと Co-パイロットが息を合わせる

来島海峡大橋

「タンデムサイクリング大会」開催要項

目 的	2010年8月1日より愛媛県公安委員会規則改正の施行、また10月1日より広島県公安委員会規則改正の施行を受けて、タンデム自転車が「しまなみ海道」を両県にまたがり走れるようになりました。来る11月7日の「第11回来島海峡大橋サイクリング」開催に併せて、健常者をはじめとして障がい者の方々にパイロットと息を合わせて、ペダルを漕いで風を切って走るタンデムサイクリングの魅力を味わって頂きます。また安全な自転車走行とは何かを体験して頂きます。
主 催	(財)日本サイクリング協会
後 援	今治市、今治市体育協会、今治市商工会議所、今治市地方観光協会
協 力	愛媛県サイクリング協会・東京サイクリング協会
日 時	平成22年11月7日(日) AM10:30~12:00
募集人数	40名(パイロット20名+Co-パイロット20名)
参加費	300円(保険料) ※受付時にお預かりいたします。
集合場所	サンライズ糸山 0898-41-3196 今治市サンライズ糸山サイクリングターミナル下駐車場
コ ー ス	サンライズ糸山→来島海峡大橋→来島海峡第1大橋北詰→来島海峡大橋→サンライズ糸山
準 備 品	① 運動靴、スニーカーなど滑りにくい靴 ② ヘルメット(お持ちでない方は事前に貸出申込みして下さい) ③ 手袋(軍手可)
日 程	9:00 参加者受付 9:15 タンデム自転車説明、ペアの確認 9:30 自転車調整、走行練習(必ず行って下さい) 10:30 タンデムサイクリング開始 12:00 終了
問合せ先	来島海峡大橋サイクリング実行委員会事務局 TEL&FAX 0898-33-3447



尼ヶ崎から運ばれたタンDEM自転車



参加者もゼッケンを着けて準備



スタート前の集合写真



さあ、スタート



来島海峡大橋を快適にサイクリング



女性も十分にサイクリングを堪能



タンDEMサイクリングをアピールするのぼり旗



楽しそうにゴールする参加者

2010.11.7 第11回来島海峡大橋サイクリング大会 タンデム自転車アピール大会



壮観な来島海峡大橋を望むスタート会場



エントリー別に整列して開会式



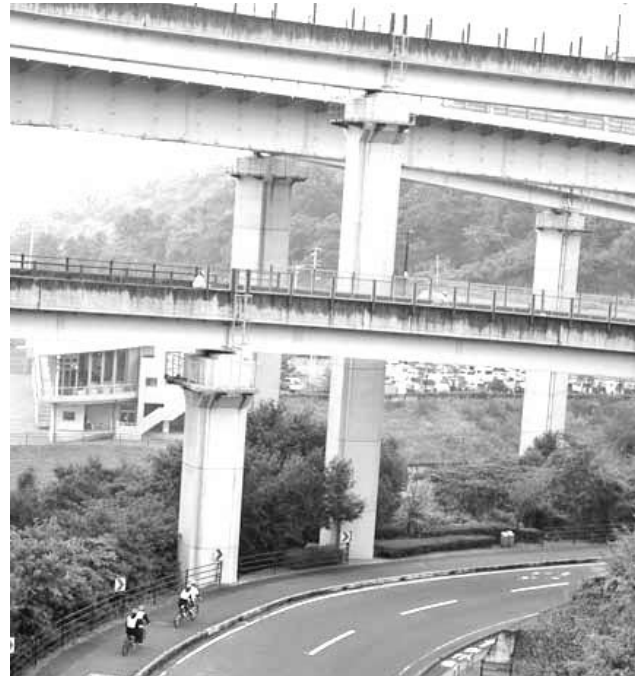
健常者も障がい者と一緒に参加



来島海峡大橋の螺旋橋を走る参加者



往復約10kmの折り返し地点に到着



最後の螺旋道路を抜けるとゴール

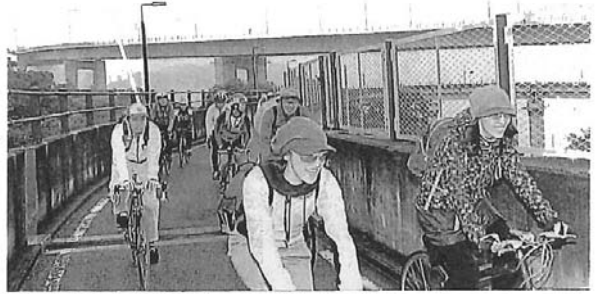


飲料や食料がゴール会場で振る舞われた

健脚コース (100km)	440名 / 300名
水軍コース (50km)	380名 / 300名
ファミリーコース (25km)	10名 / 200名
タンデム (10km)	44名

Progressive 700C	5台 (糸山)
尼崎 Progressive 700C	5台
MarkAG 26	5台
三輪 20	5台

しまなみ 自転車快走 愛好家ら970人



来島海峡大橋サイクリング大会で、思い思いのペースで快走する参加者—7日午前9時50分ごろ、今治市内

第11回瀬戸内しまなみ海道来島海峡大橋サイクリング大会が7日、今治市と広島県尾道市の海道沿線であり、県内外から訪れたサイクリング愛好家や家族連れらが潮風を感じながら快走した。今治市や今治サイクリング協会などが1999年から開催。今回は

ら、来島海峡や島々の風景などを堪能した。10月から海道全線で2人乗りタンデム自転車の走行が可能になったことを受け、視覚障害者らもタンデムで約10キロを試走。市視覚障害者協会の門岡通則会長(69)は「前のパイロットのおかげで楽しい時間を過ごせた」と笑顔を見せていた。(多和史人)

平成22年11月8日(月)「愛媛新聞」

秋のしまなみ 銀輪でゆく

来島海峡サイクリング大会

1049人参加、タンデム20台も

「第11回瀬戸内しまなみ海道来島海峡大橋サイクリング大会」(今治市、今治サイクリング協会など主催)が7日、同市と広島県尾道市の海道沿線で開かれ、30道府県からの1049人が深まる瀬戸内の秋を楽しんだ。今年8、10月に愛媛、広島両県で相次いでタンデム自転車の公道走行が解禁されたことを受け、初めてタンデム自転車20台も参加した。

朝まで降っていた雨が上がり、同大橋たもとの発着地、今治市サイクリングターミナル「サンライズ系山」下駐車場で開催式。菅良二市長が「しまなみ海道は歩いてよし、自転車でもよし。ゆっくりと霧の来島海峡を堪能してください」とあいさつ。1000名、50名、25名の3コースに続き、特設のタンデムコースがスタートした。タンデム自転車は、サンライズ系山でのレンタル用5台に加え、15台を兵庫県障害者タンデムサイクリング協会から借り受けた。同大橋往復約9分を後部座でペダルをこいだマッサージ師藤井厚子さん(60)「今治市は「潮風が涼しく、すごく爽快でした」と笑顔だった。(寺門充)

平成22年11月8日(月)「朝日新聞」



サイクリング大会にタンデム自転車で参加、来島海峡大橋上で笑みがこぼれる—今治市

第10章 「タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業総括」

筑波大学大学院人間総合科学研究科 教授 吉田 章

講習会をはじめとする普及活動は、4月の奈良県における遷都1300年祭記念事業の一環としてスタートし、各地で実施された。障がい者の方々も数多く参加され、初めての体験に多くの喜びの声を聞かせていただいた。また、今まで自転車はあきらめていたという健常者の方も、コパイとしての初めての走行体験に興奮した気持ちを伝えて下さった。

今年は特に、愛媛県と広島県の両県がタンデム車の一般道走行を認めて下さったことから、しまなみ海道という大きな観光資源に更なる利用価値が付加されたと言える。ここにおいても本委員会が策定したタンデム指導者育成カリキュラムと検定制度が機能し、レンタサイクルとしてのタンデム車の運用に、育成された指導員が携わることによって安全を確保するシステムとなっている。

全国の警察本部を対象とした調査では上がってこなかったが、タンデム自転車が生み出す成果として、間違いなく観光面での効果と福祉面での効果に大きなものが期待できるはずである。折しも国は観光立国政策を掲げ、各地においてもニューツーリズム政策の具現化を目指していることと思われる。エコツーリズム、スポーツツーリズムとしてタンデム自転車の持つ可能性は大きく、ぜひとも各地の活性化を図る手段の一つとして取組んでいただきたい。しかしながら円滑な運用を図る上で先ず大切なことが安全の確保であることは明白であり、タンデム自転車にまつわる法規、環境、技術、マナーの改善と向上を確実なものとするのを避けて通ることはできない。現在ではまだ特殊な位置付けであるが、今後タンデム自転車の愛好者が増えることによって自転車もより改良され、手に入りやすくなる。そしてこの流れがきっかけとなって自転車関係の産業が興隆し、経済の活性化に繋がることを予測することは決して間違っていない。

今回の調査を通して印象的だったこととして、全国の警察関係者から「市民からの要望・要請」という言葉が数多く聞かれたことだ。「新しい公共」として今、我が国は大いなる変革を目指そうとしている。その一つの形として必要なことが、この官・民の連携である。互いの立場や職務を理解し合い、相互に連携して新しい公共を生み出すことは、まさしく「タンデム精神」に共通する進め方と言えるだろう。タンデムの自由走行を目指す上で、その恩恵にあずかろうとする人々が率先して交通環境の整備と安全の確保に努める必要があることを強調したい。

1000年に一度と言われる大災害を被った我が国であるが、心を一つにして一日も早い復興を成し遂げようとそれぞれの立場で努力をしている。連携の力こそが新しい日本を創り上げる唯一のエネルギーとなることだろう。ご協力いただいた関係者の皆様に心より感謝申し上げます。

第 11 章 「タンデム実行委員会概要」

(財) 日本サイクリング協会 常勤理事 事務局長 長澤 恵 一

平成 22 年度タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業 第 1 回調査研究委員会

【日時】 平成 22 年 5 月 27 日 (木) 午後 13 時 30 分～15 時 30 分

【場所】 自転車会館 3 号館 4 階 会議室

【出席】 吉田章委員長、香田泰子委員、北川常夫委員、木原勇委員、小林成基委員、渋谷良二委員、長澤恵一委員 (事務局長)

【開会の挨拶】 長澤恵一委員 (事務局長)

【配布資料の説明】 長澤恵一委員 (事務局長)

【議題】

- 1 調査研究委員会規程について
- 2 本年度調査研究事業の方向性及び課題について
- 3 事業実施スケジュールについて
- 4 その他

【協議内容】

委員による意見 (フリートーク形式)

- ・ 昨年度の報告書が良くまとまり満足している。
- ・ 取材先、引用資料の出展には細心の配慮をすべきである。
- ・ 報告書を有効活用するために、関与した関係者、警察関連部署等の関連団体にも配布すべきである。
- ・ 22 年度のパイロット講習会は、すでに実施した奈良を始め和歌山など、各所でパイロット講習会を開催する予定である。
- ・ タンデムサイクリング大会については、すでに開催された奈良及び武庫川タンデムサイクリングが 11 月初旬に予定されている。
- ・ 報告書の有効利用のために PDF ファイルを JCA の HP で一般公開すべきである。
- ・ 東京では 3 輪のタンデム自転車の走行には警察が過敏に反応し、問題視しているが実際は合法であると考えている。
- ・ 3 輪タンデム自転車は合法、非合法のあやふやな存在にしないよう早期に解決すべきであり、どのような解決の仕方を提示するかが当委員会の役目でもあると考える。
- ・ 検証のためのタンデムサイクリング大会として、東京シティサイクリングではどのような取り組みを予定しているか。
- ・ モデルケースとして走ることができれば、タンデム自転車が走れるきっかけにしたい。
- ・ 東京シティサイクリングと切り離して、例えば「タンデムサイクリングの集い」を届け出て開催することが可能と思われる。
- ・ タンデムサイクリング大会は、タンデム自転車走行の「社会実験」という定義で広めるべきである。
- ・ タンデムパイロットの検定については、21 年度にパイロット講習を受けた方々に検定を受けて頂き認証していきたい。検定カリキュラムを作成するには時間的に急ぐ必要がある。
- ・ 検定の定義は、パイロットの理論と実践を伝えるのが講習であり、その技術が身に付いているかを判断するのが検定である。
- ・ 地方自治体への提言については、条例に関連する言葉使いにおいて間違いは許されないことから十分吟味し徹底すべきである。
- ・ 香田委員の協力を得て、今年の夏頃につくば市で障がい者の方々に参加して頂いて機能的な成果などの実験をし、データを残したい。福祉の観点からもタンデム自転車を考えてみたい。
- ・ 検定カリキュラムの原案が出来たところで第 2 回委員会を開催したい。

平成 22 年度タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業 第 2 回調査研究委員会

【日時】平成 22 年 8 月 26 日（木）午後 13 時 30 分～15 時 30 分

【場所】自転車会館 3 号館 4 階 会議室

【出席】吉田章委員長、北川常夫委員、木原勇委員、渋谷良二委員、加藤元彦委員（専務）、
長澤恵一委員（事務局長）

【開会の挨拶】加藤元彦委員（専務）

【配布資料の説明】長澤恵一委員（事務局長）

【議題】

- 1 タンデム自転車安全走行のためのパイロット検定用カリキュラム・テキストについて
- 2 タンデム自転車アピールのためのサイクリング大会の開催について
- 3 愛媛県警察本部に対する聞き取り調査について
- 4 本年度事業の調査報告書について
- 5 その他

【協議内容】

委員による意見（フリートーク形式）

- ・本年度の行動予定、活動目標を確認して、成果が出せるような活動にしてゆきたい。
- ・知識テストについては講習テキストの大切な箇所を空欄にし、記憶にとどめてもらうため空欄に記入するテストをする。
- ・実走テストについては、最初に 1 人で走り、その後 2 人で走ることによりパイロットと Co-パイロットとして交互に乗車し、連携の大切さを体験してもらう。
- ・知識テストは何問正解したら合格とするか、また問題数及び語句の使用法まで細部にわたって検討すべきである。
- ・実走テストについては、一人のケース、二人のケース、交代して乗車検定する 3 ケースで行うこととする。
- ・採点方法、合否判定をどのように決めるか判定基準を予め決めておく必要がある。
- ・実走テストの円周コースは、タンデムによってはホイールベースが違うものがあるので半径に注意する必要がある。
- ・Co-パイロットのテストでは、視覚障がい者と乗車することを想定して目隠しをするべきであり、視覚障がい者の感覚を理解しなければ本当の障がい者指導ができないと考える。理解することで視覚障がい者のノーマライゼーションを推進すべきである。
- ・目隠しをすることでタイム差がでたり、様々なデータの違いが得られるならば、研究事業でもあるため Co-パイロットで乗車する場合は目隠しをすべきである。
- ・障がい者として Co-パイロットの体験をすることは大切であり、声かけなどの必要性を理解できる。
- ・実走テストでは単なる合否の判定をするのではなく、何度か乗車し出来るようになったら合格とすることに意義がある。
- ・議題 2 のアピール大会の実施については、既に実施した奈良市は内容を資料にもとづいて報告。和歌山市については「わかやま自転車まつり」に協力し、パイロット講習会を開催させてもらった。
- ・11 月 7 日に「来島海峡大橋サイクリング」が開催されるので、タンデム自転車のアピール大会を併催できるか早急に検討したい。
- ・昨年度の「あしや市民フェスタ」が開催希望して来ている。非常にまじめに取り組むため、本年度の開催を検討すべきである。
- ・市民フェスタの一部として開催するため、どの程度タンデム自転車をアピール出来るかわからない。参加者数も期待に反することも考えられる。
- ・愛媛県警察本部に対する聞き取り調査はどのように行うか。事前に調査項目を精査し報告書に生かせる内容とすべきである。
- ・兵庫県警への調査と同様に改訂までのプロセスを聞き取るつもりである。
- ・視覚障がい者を被験者にする実験的なデータ収集のためのイベントを、香田委員の筑波技術大学のスタッフを中心に 10 月に開催したい。そのためのタンデム自転車を用意して頂きたい。
- ・その他として、最近の愛媛県をはじめとするタンデム自転車の公道利用が五月雨的に解禁されてくると、歩道を堂々と走る事態や事故が多発するなど、社会的問題になることが想定される。
- ・無制限な解禁ではなく、様々な段階を経て解禁させることや認定を受けた範囲で解禁させることを JCA は主張すべきである。
- ・この機会にタンデム自転車の車検制度や、自賠責保険、搭乗者保険などの保険制度を JCA が中心となって整備しては如何だろうか。
- ・本年度の委員会は 3 回を予定していたが、さらに協議すべき議題が出てきたため委員会を 4 回にしたい。
- ・次回の委員会は 11 月 19 日（金）13：30 から、最終回は 1 月末から 2 月に開催する。

平成 22 年度タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業 第 3 回調査研究委員会

【日時】平成 22 年 11 月 19 日（金）午後 13 時 30 分～15 時 30 分

【場所】自転車会館 3 号館 4 階 会議室

【出席】吉田章委員長、香田泰子委員、小林成基委員、木原勇委員、渋谷良二委員、長澤憲一委員（事務局長）

【開会の挨拶】長澤憲一委員（事務局長）

【配布資料の説明】長薄暮一委員（事務局長）

【議題】

- 1 タンデム自転車安全走行のためのパイロット検定について（カリキュラム・修了証）
- 2 タンデム自転車アピールのためのサイクリング大会の開催報告と課題
- 3 タンデム自転車一般道走行について（規制緩和方策）
- 4 本年度事業の調査報告書作成について
- 5 その他タンデム自転車安全走行のためのパイロット検定用カリキュラム・テキストについて

【協議内容】

本日の委員による意見（フリートーク形式）

- ・主たる議題は「本年度事業の調査報告書作成について」だが、下記の各委員の担当と各章の内容を確認する。
- ・2011 年度以降日本政府が「スポーツ立国戦略」を打ち出しているため、社会的なニーズを踏まえて自転車及びタンデム自転車を位置づけ、していきたい。
- ・観光庁が打ち出している「観光立国基本法」に基づく推進計画の中のスポーツツーリズムで、タンデム自転車を用いたスポーツと観光性を愛媛県、広島県のしまなみ海道で強く打ち出してゆくべきである。
- ・タンデム自転車が走行可能の県が急に増えたため、他県へも波及効果を促すような視点で報告書を作成する。
- ・タンデムパイロット講習システムと検定の要領及び今年度実績を報告する。
- ・作成されたタンデムパイロット講習修了証を追認したい。
- ・観光目的だけでは社会性が低い。タンデム自転車が高齢化社会に向けて、社会福祉や健康にとっても有効という点でも社会に認知させるべきである。
- ・障がい者は単独では自転車に乗らないが、タンデム自転車ならば乗れるため、障がい者福祉、ノーマライゼーションの観点からタンデム自転車をとらえてみたい。
- ・タンデム自転車により高齢者の健康が保たれるならば医療費削減にも繋がることをアピールしたい。
- ・タンデム自転車の走行に関する交通法規が複雑すぎて一般利用者の誤解を招くため、分かりやすく伝達する方法を探りたい。また個々のケースで規則の不一致が見られるため、各県条例の不整合を抽出する。
- ・高齢者の生き甲斐、健康問題からタンデム自転車利用について考察してみたい。

平成 22 年度タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業 第 4 回調査研究委員会

【日時】平成 23 年 2 月 28 日（月）午後 13 時 30 分～ 15 時 30 分

【場所】自転車会館 3 号館 4 階 会議室

【出席】吉田章委員長、香田泰子委員、小林成基委員、木原勇委員、北川常夫委員、渋谷良二委員、長澤恵一委員（事務局長）

【開会の挨拶】長澤恵一委員（事務局長）

【配布資料の説明】長澤恵一委員（事務局長）

【議題】

- 1 事業の進捗状況について
- 2 調査報告書の作成について
- 3 その他

【協議内容】

本日の委員による意見（フリートーク形式）

・主たる議題は「本年度事業の調査報告書作成について」だが、下記の各委員の担当と各章の内容を確認する。

はじめに

【内容項目】

第 1 章 調査研究委員会としての活動概要

- 1) 委員会開催
- 2) 取材調査
- 3) 講習会開催

第 2 章 タンデム・パイロット育成講習

- 1) 講習システムと検定の要領
- 2) 平成 22 年度実績報告
- 3) タンデム自転車に関する将来的課題

第 3 章 タンデム自転車の普及と各都道府県の交通規則

- 1) 観光利用から健康維持のツールとしての活用へ
- 2) 法的な面でのタンデム自転車の利用の可否

第 4 章 バリアフリーとタンデム自転車

- 1) 障がい者福祉の観点から
- 2) ノーマライゼーションの観点から

第 5 章 福祉社会におけるタンデム自転車の活用

- 1) 高齢者 QOL 向上の観点から
- 2) タンデム自転車に対する期待と課題

第 6 章 タンデム自転車の安全・快適な走行環境

- 1) 選択走行の観点から
- 2) タンデム自転車の提供と整備の観点から

第 7 章 我が国におけるタンデム自転車走行の実情と課題

- 1) タンデム自転車の走行に関する実情調査から
- 2) 健全なサイクリング活動としての将来的課題

第 8 章 タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業総括

以上

巻末資料

「自転車に乗車人員について質問 調査レポート」

平成 21 年にタンデム自転車交流協会が、
全国の警察に対して
「自転車に乗車人員について質問」
といった調査を行いました。
以下は、そのレポートです。

・2009年春をめどに、幼児二名を同乗させるいわゆる三人乗り自転車（以下三人乗り）の運用が認められるようになるとの報道がありました。

・〇〇県では公安委員会規則により2輪のタンデム自転車（以下タンデム車）が一般道を通行できないことになっています。

この二点に関して自転車の乗車人員についての質問です。

〇〇県において、三人乗りを運用可能にするために、規則の改正が必要であるが、
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか？

(質問2) どのように改正するつもりか？

(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか？

三人乗りよりも安全とされるチャイルドトレーラー（子供を乗せるためのリアカー）の運用について、

(質問4) 当局の見解。

たとえば、規制対象では無いと明言したり、より安全な方法として使用を推奨するなどといったことはないか。

規則ではタンデム車が一般道を通行できないことになっているが、

(質問5) 規則はタンデム車の一般道の通行制限を意図したものか否か？

タンデム車の一般道の通行制限を意図したものである場合：

(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か？

タンデム車の一般道の通行制限を意図したもので無い場合：

(質問7) 規則改正の予定はあるか？

以上、質問1-7への回答をお願いします。

(参考)

- ・タンデム車が一般の自転車に比べ、安全性で劣ることはなく、むしろ安全面で有利な面が多い。
- ・タンデム車の運用を制限している国は日本以外に例が無い。
- ・長野県においてはタンデム車の一般道における運用が可能である。
- ・2008年7月より兵庫県においてはタンデム車の一般道における運用が可能になった。
- ・タンデム車とは、複数名乗車のために作られた自転車であり、複数のサドルと複数組のペダルを装備している。一般に二名乗車用。

問い合わせるときの注意点

- ・道交法55条・57条、当該公安委員会規則を手元に置く
- ・規則の理由と根拠を知りたいのであって、妥当性を論じるつもりは無い。
- ・チャイルドトレーラーはもっとも安全であるという試験結果が出ている。ADACのページ。
- ・公安委員会規則といえど、規則の原案は警察内部で作ったものはず。
- ・乗り物は乗り手依存の部分が大きい。誰かにとって危険であることを理由に、安全に使える人を制限すべきではない。
- ・タンデム車の一般道の通行制限を意図したもので無い場合、改正しないと三人乗りを許可する理由と矛盾が生じる。

都道府県名	北海道	秋田県	山形県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	警察庁の通達待ち。	現在、警察庁において安全な利用・普及に必要な事項等を検討しています。この検討結果の通知を受けて秋田県道路交通法施行細則の改正が必要と認められた場合に改正作業に入る予定です。	現在、警察庁において、自転車の幼児二人乗りを検討しているとのことであり、山形県道路交通規則改正については、今後示される内容をみて検討したいと考えております。
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか		改正の必要性が判明した時点で検討します。	改正作業の際、その実施を含めて検討致します。
(質問4) 当局の見解	明確な規定はない。取り締まり対象にはならない。いいとも悪いともいえない。	けん引される軽車両について、乗車装置(設備)を備付け、乗車人員が定員以内、重量が120キログラム以下で自転車に確実につないでいる場合は、軽車両1台のみをけん引することができます。	軽車両と認められます。山形県では、乗車装置に応じた人員を超えて乗車させないことと規定しております。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものでしょうか	制限を意図したわけではないが、安全かどうかわからないので許可していない。	秋田県道路交通法施行細則第9条第1号の規定は、自転車の2人乗りについて原則禁止するとともに、その例外を定めた規定で、道路における危険を防止し、交通の安全を図るため、自転車全般について規定したものです。	自転車で軽車両をけん引した場合、車道を通行することになります。二輪のタンデム自転車は、山形県道路交通規則では、自転車専用道路においては、運転者以外の者を乗車させて通行することができますが、それ以外の道路については運転者以外の者を乗車させることはできません。
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か	判らない。安全のためは必ずです。		道路における危険を防止し、交通の安全を図るためです。
(質問7) 規則改正の予定はあるか	無し。	現時点では、改正の予定はありませんが、交通情勢は年々変化し、多種多様な車両等が制作販売されていることから、それら車両等の普及状況や道路環境等から、改正の必要性が認められた場合には、改正について検討します。	

* 青森県、無回答。

都道府県名	岩手県	宮城県	福島県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	警察庁から規制緩和の内容が示されてから検討することとしております。	3人乗り自転車については、警察庁において検討中ですが、その結果に基づいて、宮城県道路交通規則(以下「規則」という。)の改正等の必要性について検討することとしているため、現時点において規則改正等の作業は行っておりません。	警察庁が示す内容を見てから検討することいたします。
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか	また、改正に伴うパブリックコメントにつきましても同様であります。	現時点で県内における利用実態及び利用ニーズが確認できない状況であり、かつ、具体的な構造等についても承知していないことから、県警察として具体的なコメントをいたしかねます。	改正作業に着手してから、実施するかどうかを含めて検討いたします。
(質問4) 当局の見解	チャイルドトレーラーにつきましては、その具体的な構造、使用方法等について承知していないため回答しかねます。	規則は、自転車の乗車人員について制限しているもので、直接タンDEM自転車の一般道通行制限を意図したものではありません。したがって、タンDEM自転車であっても運転者1名のみ乗車であれば、軽車両として車道を通行することは可能であります。	チャイルドトレーラーは、道交法上軽車両と認められます。福島県道路交通規則の規定を満たせばけん引することができます。なお歩道通行はできず、車道を走行していただくこととなります。
(質問5) 規則は、タンDEM車の一般道の通行制限を意図したものの可否か	岩手県道路交通法施行細則の規定により、自転車専用道路では、利用することができます。しかし、一般道では、運転者だけが乗って利用すること自体は違反となりませんが、運転者以外の者を乗車させて利用することはできません。なお、本規定は、タンDEM車の一般道の通行制限を意図したものではありません。		二輪のタンDEM自転車は、規定では自転車専用道路においては運転者以外の者を乗車させて通行することができますが、それ以外の道路については運転者以外の者を乗車させることはできません。
(質問6) タンDEM車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か			道路における危険を防止し、交通の安全を図るためです。規制の意図について明言を避けている。
(質問7) 規則改正の予定はあるか	現在のところ、改正の予定はありません。		

都道府県名	群馬県	栃木県	茨城県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	警察庁が「幼児2人同乗用自転車」についての見解を示す予定であり、これを踏まえ県規則の改正を行う予定です。	三人乗り可能な自転車が提示されてから検討する。	幼児二名を同乗させる三人乗り自転車の関係につきましては、警察庁において、未だ検討中でありますので、その結果を踏まえて改正等の検討を進めて行くこととなります。
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか	現時点では決定していません。	内容次第	改正するとなればパブリックコメントにより意見を募集することとなります。
(質問4) 当局の見解	道路交通法第2条 第1項第11号で、「チャイルドトレーラーを牽引した自転車」は、チャイルドトレーラーと一体の「自転車以外の軽車両」として取り扱われず。	自転車で牽引できるとされているのはリアカーのみで、人員(幼児)の乗車は想定されていない。	規程から、乗車装置のあるチャイルドトレーラーに乗車装置に応じた人員を乗車させ、一般道路を走行することは可能と解釈されます。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものの可否か	「2人乗り用としての構造を有する自転車に運転者以外の者1人を乗せ、別表第3に掲げる道路を運転する場合」とし、自転車専用道等以外の2人乗り用自転車の特徴(内輪差、車長等)を考え、一般道通行を制限しています。	規制する意図はある	自転車の交通事故が大幅に増加(特に自転車の二人乗りの危険性)したため、乗車人員の制限に関する規定を整備したものです。
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か	普通自転車の規定以外の自転車の一般道における通行を制限し、自転車の関係する交通事故防止を図ることを目的としています。	道交法 57 条 2 にあるとおり	道路交通法の規定を受けて定めたものであり、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るために必要と認められるため規定されたものであります。
(質問7) 規則改正の予定はあるか		無い。	現在のところ、タンデム車にかかる茨城県道路交通法施行細則の改正予定はありません。

都道府県名	埼玉県	千葉県	神奈川県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	自転車の乗車定員については、国における取組み、県内における交通実態を踏まえ、交通の安全と円滑を確保する観点から適切に対応してまいります。	本庁からの指導を待っているところです。	警察庁から何の連絡もない。準備もできない。
(質問2) どのように改正するつもりか		やるつもりです。	警察庁の通達の内容次第。
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか			
(質問4) 当局の見解		見てみないとわからない。自転車の乗車装置とみなすので、幼児一名まで。	普通自転車でなくなる(歩道を走れない)ことを承知していれば問題はない。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものか否か		意図したもの。タンデム車を一般道で使ってほしくない。	二輪のタンデム車の規制を意図したものです。三輪はペロタクシーを許可するため。(ペロタクシー認可には3年くらいかかっていたとのこと。)
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か		安定性を失うおそれがある。普及していないので安全かどうかわからない。	事故防止(速度が出すぎる、長くなるなど)。利用者歩行者の保護。
(質問7) 規則改正の予定はあるか		要望がないので改正の予定はない。	ない。

*東京都、無回答。

都道府県名	山梨県	新潟県	静岡県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	警察庁等において、安全性に配慮した三人乗り用自転車の検討(開発)をしていることは承知しています。したがって、三人乗り用自転車の基準等が示された後に、その内容を考慮しながら必要な改正を行うこととなります。	幼児2名を同乗させるいわゆる3人乗り自転車については、警察庁等で検討中であることは承知しておりますが、具体的なことについては不明であるため、明らかになった時点で、速やかに対応したいと考えております。	警察庁の通達待ち。
(質問2) どのように改正するつもりか	今後、法改正等により示されることとなる三人乗り用自転車の基準等を検討し、必要な改正を進めます。		
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか	改正案が未定であるため、回答を差し控えます。		通達の内容次第。
(質問4) 当局の見解	山梨県道路交通法施行細則の要件を満たす限り、一般道を通行することは可能であると解釈されます。	タンDEM自転車等については、本県における自転車が関与する交通事故実態等を考慮した上、交通の安全と円滑を確保する観点に立ち、慎重に、かつ適切に対応してまいります。規制の意図について明言を避けている。	自転車は軽車両を牽引でき、軽車両には乗車装置の数だけ乗車してもよい。規則上問題はないが歩道通行が不可能になることに注意していただきたい。
(質問5) 規則は、タンDEM車の一般道の通行制限を意図したものか否か	山梨県道路交通法施行細則では、自転車専用道路でのタンDEM自転車の走行を認めております。その一方、一般道においては道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため、その通行を制限しています。		規則制定時にタンDEM車が一般的ではなかったため、考慮しなかったのではないかと。タンDEM車の利用者がいないので、変える必要の無い規則は変えられない。
(質問6) タンDEM車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か	道路交通法施行細則の規定は、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るために定められたものですので、法益は自転車が関係する交通事故の抑止となります。		(タンDEM車が一般的ではないので、様子がわからず、許可すべきか判断ができません。)
(質問7) 規則改正の予定はあるか			要望がないので検討もされない。

*長野県、無回答。

都道府県名	愛知県	岐阜県	三重県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	その後本庁から連絡もなく、進展が無い。他の県にも聞いているが判らない。	警察庁の検討委員会の結果を受けて改正する。	検討委員会の結論を待って改正を行う。
(質問2) どのように改正するつもりか	おそらく、本庁からの通達で全国的に同等の規制になると思う。		
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか	改正の予定日まで時間が無いのでパブリックコメントはできないと思う。	内容次第	内容次第だが、パブリックコメントは必須という規則ではない。
(質問4) 当局の見解	見た事もないし、使っているという話も聞かないので特に推奨するといったことは考えていません。規則にそって(歩道を走れない)使用するのには問題は無いと思います。	特に推奨するという事はない。軽車両として通行すること。けん引の要件を満たすこと。	軽車両として運用可能(歩道は通行できない)。しかし、三重県の道路事情では推奨できない。自転車通行帯の整備が十分ではなく二段階右折時の滞留場所も確保されていないため。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものか否か	規則を決めた当時、タンデム車に乗っている人が少なかったため、考慮していなかったのではないかと。	規則がタンデムを意図していないと思われる。	タンデムの規制を意図したものではないが、許可していない。
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か	<警察内部でもこの規制を決めた経緯や根拠はすぐにはわからないようだ>	57条2に基づくとおり。	安全のため。
(質問7) 規則改正の予定はあるか	流行すれば対応すると思います。<許可されていないから乗る人が居ないんですが。>県民からの要望が議員さんを通して上がってくれば検討します。	要望(県民の声)がないので改正の予定はない。	無い。

都道府県名	富山県	石川県	滋賀県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	幼児2人同乗自転車につきましては、現在、警察庁において、「幼児2人同乗自転車検討委員会」が設置され、その強度や駐輪時の安定性、操縦・操作性などの要件が検討されているところであり、結果が出されれば、その内容を踏まえて、富山県道路交通法施行細則の改正を行うこととなるものと考えられます。	平成20年4月3日に警察庁は「幼児2人同乗自転車検討委員会」を立ち上げ幼児2人同乗自転車に求められる要件について検討しています。この検討委員会の議論や自転車関係業界の開発状況を踏まえ自転車の乗車人員制限規定の改正等について検討を行うこととしています。	進んでいない。本庁の通達次第。
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか	パブリックコメントに関しては、現段階での回答はいたしかねます。	改正することとなった場合には改正内容等を踏まえて検討します。	
(質問4) 当局の見解	基準に合致する乗車装置を設けたりアカーを自転車で牽引して公道を走行することに関し、富山県道路交通法施行細則第16条を満たせば制限はありません。	けん引装置を有する自転車がけん引装置を有する車両1台をけん引できます。	違法ではない。普通自転車ではなくなるので歩道通行はできない。道路運送車両の保安基準によると、軽車両に人を乗せる場合は制動装置が必要。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものか否か	富山県道路交通法施行細則第15条の規定はタンデム車の通行制限のみを意図したものではありません。	石川県道路交通法施行細則第10条の2には「タンデム車」との記載はありません。一般的に自転車の運転者以外の者の乗車を禁止する規定です。	通行禁止を意図している。
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か		タンデム車に限定して意図したものではありません。	57条2に基づくとおり。速度が出る、バランスを失う、自転車道整備されていないため。
(質問7) 規則改正の予定はあるか	また、この規定を改正する予定は、現在のところありません。	予定はありません。現行規定で「道路法に規定する自転車専用道路において、その乗車装置に応じた人員を乗車させている場合」を除外規定として定めています。	予定は無い。

*福井県、無回答。

都道府県名	京都府	大阪府	奈良県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	本庁の通達待ち。改正はこの春には無いと思われる。歩道通行のために、普通自転車の要件変更も必要と考えるし、本庁もそう考えているはず。そうなると府警だけでは対応できない。	本庁からの方針が示されたら検討する。	「幼児2人同乗用自転車」検討委員会の最終報告および警察庁からの幼児2人同乗用自転車の基準が示された段階で、必要があれば、奈良県道路交通法施行細則の改正を検討したいと考えています。
(質問2) どのように改正するつもりか	通達次第		
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか	未定		他府県の動向を参考に、必要に応じて検討したいと考えています。
(質問4) 当局の見解	リアカー扱いであり、普通自転車ではなくなることに注意すれば特に問題は無い。むしろ規格を定めて普通自転車扱いするくらいの措置は必要かもしれない。	自転車ではリアカーのみ牽引可能。リアカーに乗車してはいけない。	奈良県道路交通法施行細則13条は、乗車人員を制限したものであり、タンDEM車に運転者1名のみが乗車している場合は、一般道路を走行できます。
(質問5) 規則は、タンDEM車の一般道の通行制限を意図したものか否か	タンDEMは当時から一般的ではなかったため、禁止する意図は無かったかもしれない。各都道府県の規制の元となった、通達が自転車は一人乗りと想定しており、タンDEMを意図していなかったようだ。	3輪タンDEMであればよい。大阪の道路事情を考慮し、2輪のタンDEMは危険であると判断した。	
(質問6) タンDEM車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か	しかし、いまだに少数派であり、危険性が無いことも確認できていないため規則は変えていない。(当時タンDEMを意図していなかったということは、タンDEMの安全性を検討していないということだから。)	57条2に基づくとおり。	
(質問7) 規則改正の予定はあるか	視覚障害の方から要望が出ている。公園やサイクリングロードで運用実績を積み安全であることを示せば改正は考えられる。ペロタクシーは3年ほどかけて安全性を示し解禁にこぎつけた経緯がある。京都議定書がらみで攻められると弱い。	改正が必要になったときに改正する。	現在のところ、規則改正は考えていません。

都道府県名	和歌山県	岡山県	山口県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	現在、国では「幼児二人同乗用自転車」検討委員会を設置して検討中でありますので、その結果や全国の実況を見ながら対応したいと考えています。	現在、警察庁において「幼児2人同乗用自転車検討委員会」を設置し、幼児2人を乗せても安全に走行できる自転車の開発・普及の可能性等についての検討がなされていると承知しており、自転車に幼児2人を同乗させるいわゆる3人乗り自転車の運用につきましては、上記検討委員会の検討結果によって示される警察庁案を踏まえて善処したいと考えております。	自転車の3人乗りに関しては、現在警察庁において、安全性などを「検討中」であります。その結論は示されておりません。県警察では、警察庁の検討結果などを踏まえて、所要の検討をすることとしております。
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか		実施予定はありません。	現時点で当県におけるパブリックコメントの募集は予定いたしておりません。
(質問4) 当局の見解	他府県の実況を参考にしたいと考えています。	「チャイルドトレーラーの運用」につきましては、質問1、2の回答と同様であります。	「普通自転車」とは認められないことから、歩道の通行ができないために、交通量の多い道路等での使用には、十分注意をする必要があります。こうしたことから、現時点での使用の推奨は考えておりません。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものでか	和歌山県道路交通法施行細則では、タンデム車を通行制限するものではなく、乗車人員を制限したものであります。	二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させて一般道を走行することを原則禁止とした上で、同条の例外の一形態として、2つ以上の乗車装置を有する二輪又は三輪の自転車に運転者以外の者を乗車させて運転できる場合を規定したもので、タンデム車のみ通行制限を課したものではありません。	山口県交通規則第9条は、一般に公道での通行を制限している、自転車の複数乗車に関して、一定の安全基準を満たした複数の乗車装置が備わった自転車については、通行の安全性を検証した道路においての複数乗車の制限を解除したものです。
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か			
(質問7) 規則改正の予定はあるか	規則改正等につきましては、全国の実況を見ながら対応したいと考えています。	現在のところ予定はありません。	

*兵庫県、広島県、無回答。

都道府県名	鳥取県	島根県	香川県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	幼児二人を乗車させることができる三人乗り自転車については、国において現在検討段階であり、方針が示され次第検討を行います。	現在、警察庁における「幼児2人同乗用自転車」検討委員会において検討中であり、今後、警察庁の検討結果を受けて対応方針を検討することとなります。	自転車の3人乗りについては、現在、警察庁において検討中です。その検討結果等を踏まえて、必要に応じて検討します。なお、本県では、平成20年9月1日から、自転車の乗車人員の制限について「運転者以外の者のための乗車装置が設けられた三輪の自転車にその乗車装置に応じた人員を乗車させている場合」も、運転者以外の者を乗車させることができます。
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか			
(質問4) 当局の見解	軽車両については、その乗車装置に応じた人数を乗車させることができます。また、堅ろうなロープ等で確実につながなければなりません。チャイルドトレーラーが、道路運送車両法に規定する保安基準に適合している軽車両かどうかについては、国土交通省にお問合せください。	乗車装置が設備されていれば人員についての問題はありません。また軽車両のけん引についての規定を遵守したものであれば、本県における運行は可能です。しかし、軽車両として扱われ、車道を走行することとなりますので、走行は注意が必要です。この他、道路運送車両法においても軽車両についてのさまざまな規定がありますので、所管の国土交通省においてご確認ください。	推奨することは考えていません。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものであろうか	鳥取県道路交通法施行細則第8条は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものではありません。	交通の危険を防止するため、二輪の自転車の複数乗車を原則禁止しており、タンデム車についても二人乗りとなり、通行を制限しているものです。	タンデム自転車の通行制限を意図したものです。
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か			本県の交通事故発生状況等に鑑み制限しているものです。
(質問7) 規則改正の予定はあるか	現在のところ規則改正の予定はありません。今後、鳥取県の情勢に合わせ、必要があれば検討を行うこととなります。	現在のところ規則改正の予定はありませんが、今後、必要があれば検討を行うこととなります。	

都道府県名	徳島県	愛媛県	高知県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	警察庁で「幼児2人乗用自転車検討委員会」を立ち上げ検討中でありますので、その結果を待って検討することとします。	現在、警察庁において、「幼児2人同乗用自転車検討委員会」により検討中ですので、その検討結果を踏まえ、必要があれば規則を改正することとなります。	現在、警察庁で「幼児2人同乗自転車」検討委員会を立ち上げ検討中でありますので、その結果を待って、本県でも検討することとなります。
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか			
(質問4) 当局の見解	推奨することは考えておりません。	現在のところ、推奨することはありません。	細則第10条第4号が遵守されれば法的に問題は認められませんが、チャイルドトレーラーを推奨することはありません。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものか否か	自転車の2人乗り乗車については6歳未満の幼児を乗車させることを除いて禁止しているもので、タンデム車の通行を制限することを意図するものではありません。	タンデム車そのものを規制しているのではなく、自転車の二人乗りの危険性に鑑み、乗車定員等を規定しているものです。	細則第9条は、タンデム車そのものを規制しているのではなく、自転車の乗車人員等を規定したものです。
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か			
(質問7) 規則改正の予定はあるか	現時点では細則改正の必要はないものと考えています。今後、タンデム車の普及状況如何によっては、本県の道路事情等交通環境を踏まえ改正の可否について検討したいと思います。	本県の道路事情や交通環境を踏まえ、改正について検討したいと考えております。	同細則を改正する予定はありません。

都道府県名	福岡県	佐賀県	長崎県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	警察庁の通達待ち。	改正作業には着手していない。警察庁の基準次第。	現在のところ、改正作業は実施していません。
(質問2) どのように改正するつもりか			警察庁から示される基準に基づき検討します。
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか	行政手続法に基づき、特段の要件がない場合実施する。	パブリックコメントを募る規則がないので実施しない。	改正する場合は意見を募ります。
(質問4) 当局の見解	けん引車両としての要件を満たせば可。 軽車両とみなされるので、乗車装置の数だけ乗車可。	牽引の装置があればよい。軽車両としての基準に適合すれば良い。	1 チャイルドトレーラーは、道交法上「軽車両」に区分されるものと解されます。細則16条では、乗車人員は、その乗車装置に応じた人員になります。 2 細則17条により、人を乗せるために用いるのであれば「リヤカー」とは言い難く、交通頻繁な道路において自転車でけん引することについては消極的に解します。
(質問5) 規則は、タンDEM車の一般道の通行制限を意図したのか否か	制限する意図はある。 自転車は一般に一人乗りとし、タンDEMは専用道で許可している。 また、かつて北九州港湾地区のイベントで、旅客業務としてタンDEMの運用を許可したことがある。	一般道で不可。規制を意図している。専用道で可。	意図したものです。
(質問6) タンDEM車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か	57条2に基づくとおり危険防止。	57条2に基づくとおり。	道路における危険を防止し、交通の安全を図ることです。
(質問7) 規則改正の予定はあるか	予定なし。	予定なし。	改正の予定はありません。

都道府県名	熊本県	大分県	宮崎県
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	自転車の乗車定員については、国における取組み、県内における交通実態を踏まえ、交通の安全と円滑を確保する観点から適切に対応してまいります。	自転車の乗車定員については、大分県道路交通法施行細則に規定しており、国における取組み、県内における交通実態等を踏まえ、交通の安全と円滑を確保する観点から適切に対応していくこととしています。	現在進んでいない。本庁の通達待ち。
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか			未定。全国的な状況を見ながら。
(質問4) 当局の見解			軽車両として通行可。保安基準を満たす乗車装置を有する事、牽引装置が備えられている事が条件。
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したものか否か			意図したもの。 (タンデム車の通行制限の理由は不明との回答。)
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か			57条2のとおり。
(質問7) 規則改正の予定はあるか			なし。

都道府県名	鹿児島県	沖縄県	
(質問1) 規則改正の準備は進んでいるか	未検討。本庁からの通達も無い。	本庁の通達待ち。	
(質問2) どのように改正するつもりか			
(質問3) 改正前にパブリックコメントを募る予定があるか		通達の内容次第。	
(質問4) 当局の見解	利用が無いのでなんともいえないが、規則に従っていれば問題ない。	沖縄県では見ないが、沖縄県道路交通法施行細則11条に沿っていればよい。	
(質問5) 規則は、タンデム車の一般道の通行制限を意図したもののか否か	意図ははっきりしない。制定当時にタンデム車を想定していなかったと思う。	制限を意図したもの。	
(質問6) タンデム車に通行制限を課すことにより期待する法益は何か	(建前として)57条2の目的のとおり。	57条2の目的のとおり。	
(質問7) 規則改正の予定はあるか	無い。	無い。	

「世界のタンデム自転車 ア・ラ・カ・ル・ト」



街中での走行にもマッチした、おしゃれで実用的なタンデム自転車。

平成 22 年度

タンデム用自転車の普及に関する調査研究事業

「乗用環境の拡大を目指して」

調査研究委員会報告書

財団法人 日本サイクリング協会

〒 107-0052 東京都港区赤坂 1-9-3

URL : <http://j-cycling.org/>

Mail : jea@j-cycling.org

Tel : 03-3583-5628 Fax : 03-3583-5987

2011 年 3 月
