

表 1 4 : 道路交通法都道府県別施行細則より

自転車への幼児の同乗について、各都道府県の条例からまとめました（各県の警察ごとに管理され、まとめたものがなかったため）

条文中で、「又は」「あるいは」との表現は、二者択一として表しましたが、兵庫県のように、解釈上は東京都などと同様に 2 人乗せが可能な場合もあります。兵庫県以外にも下記表の解釈が異なる場合には、著者までお知らせください。

幼児数	幼児を乗せられる条件	運転者の年齢	幼児の年齢	都道府県
1 人 のみ	幼児用座席に乗せる	16 歳以上	6 歳未満	千葉、神奈川、静岡、大阪、鳥取 佐賀（交通が頻繁な道路以外では大人の同乗も可能）
	幼児用座席に乗せる 又は ひも等で確実に背負う	16 歳以上 16 歳以上	6 歳未満 4 歳未満	北海道、東北 6 県、栃木、群馬、埼玉、長野、富山、石川、福井、岐阜、愛知、三重、滋賀、和歌山、*兵庫、島根、岡山、広島、山口、四国 4 県、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄 茨城（交通が頻繁な道路以外では大人の同乗も可能）
	幼児用座席に乗せる 又は ひも等で確実に背負う	16 歳以上	6 歳未満	京都、奈良、福岡、長崎
	幼児用座席に乗せる 又は ひも等で確実に背負う	16 歳以上	記載なし	山梨
2 人 まで	幼児用座席に乗せる： 1 人のみ ひも等で確実に背負う： 運転者の一部とみなす	16 歳以上	6 歳未満	東京、新潟 （幼児用座席に 1 人背中に 1 人の計 2 人の幼児の同乗が可能）

（2000 年 6 月 20 日作成）

表 15 : 海外事情

海外の事情を知っている方に記入してもらいました。得られた情報は、時期や、その国の都心か地方かなど、不明なことが多いため、記入者の主観的な意見をそのまま記載しました。尚、以下の表には、アンケートの外に海外生活経験者に問い合わせた回答を、合わせて記入しています。

国 名	状 況	法 律
アジア		
中 国	子供を2~3人乗せるのは当たり前。後ろの荷台を長くして二人乗せる。また、後ろの荷台に籠を乗せ、その中に入れる。	
台 湾	子供を2~3人乗せるのは当たり前。後ろの荷台を長くして二人乗せる。	
タ イ	規則がめっちゃめっちゃで安全性などへの配慮はまったくない。教育を受けた知識人は、主に車で移動しているよう。	
	10%自転車 30%バイク 60%車 前後に乗せて走っている。補助椅子なし。 100% ノーヘル。	不明。バイクがノーヘルなので、法律上規定はないと思う。
	あまり自転車は見掛けない。観光地のツーリスト向けレンタサイクルがある。	
インド	規則がめっちゃめっちゃで安全性などへの配慮はまったくない。教育を受けた知識人は、主に車で移動しているよう。	
ネパール	規則がめっちゃめっちゃで安全性などへの配慮はまったくない。教育を受けた知識人は、主に車で移動しているよう。	
ミャンマー	自転車に乗っている人は余り見ない。サイカー（客を乗せる自転車式タクシー）は多いが。サイカードライバーが、自分の家族を乗せたりすることはあるかもしれない。 当然子供乗せ用の補助椅子やヘルメットなど見たこともない	
カザフスタン 共和国 東カザフスタン州 セミパラチンスク 市	1997年 自転車を利用している人たちは極めて少なかった。さらに、自転車を販売している商店なども無かった。 1999年 現地市民にとっては高価であるが、中国製自転車を販売する商店が見受けられる。相当の長距離（10km程度）でも、自転車を所有している人たちは買い物等に使用していると思われる。道路状況はきわめて悪く、また自転車を利用するようなシステムになっていない。自転車を利用できない極寒期が長く、気候も影響していると思われる。 自転車道路などは整備されておらず、また自動車を運転する人たちの交通道徳も低く、特に子供たちの自転車利用には危険が伴うと判断される。 補助椅子等は使用していない。また、補助椅子を必要とする幼児などを自転車に乗せている状況	幼児のヘルメット着用に関する法律などの規制は無い。（ローカルスタッフへの聞き取りによる）

	は見受けられない。子どもが自転車に乗る場合にヘルメットは使用していない。	
ベトナム	20%自転車 70%バイク 10%車 前後に乗せて走っている。補助椅子なし。 100% ノーヘル	バイクがノーヘルなので、法律上規定はないと思う。
フィリピン	自転車の右側にサイドカーが付いたタクシーが庶民の足となっている。これは小学生から大人まで、通勤・通学に使用しています。行動半径は約3kmくらい。自転車では、子供を前後にのせることはないが、単車では子供を3人や5人も前後に乗せているのも見かけた。 子供達はヘルメットをかぶっていない。また、単車の運転手もかぶっていない。	単車の運転手もかぶっていないので、法律はないと思われる。
ネパール	ツーリスト向けのレンタサイクルが多い。 もちろん現地の人も乗っているが、余り多くはない。当然ヘルメットは誰もかぶっていない。道路は、町中は舗装されていますが、ちょっと外に出ると未舗装。	
北米		
アメリカ	ヘルメット着用。椅子が大きくどっしりしたもの。背と足も固定できるものを使っている。	
アメリカ オレゴン州 (リゾート地)	バイクパスが整備されていて、車道とかなりきっちり分けられている。リクリエーションとして認識されているため、車道と交わる場所にもその旨が明記されていて、利用者の注意を促している。自転車の前に子どもを乗せる際には、引き車(馬車で引く Carriage に似ている)のような別個のものを使用するか、ものすごく小さい子ども、赤ちゃんは、リュックサックの形で「おんぶ」している。また、日本の補助席に似ているものでも、背中部分が硬化プラスチックで、首までしっかりとサポートする形の補助イスを自転車の後ろに設置する。でも、これはものすごい少数派。	子供のヘルメット着用が法律で義務づけられている。このリゾートで見る限り、ほぼ100%に着用されていた。
アメリカ バージニア州	自転車に乗っている人はほとんどいない。街へ行き来するのは車のみ。たまに子供が広い庭先で三輪車に乗るくらい。	
アメリカ インディアナポリス	日本のように毎日の足代わりに自転車を利用することはほとんどない。近所でほとんど見なかった。自転車はサイクリングにもっぱら使っているよう。子供が一人で乗る場合は必ずヘルメットを装着している。一台の自転車に子供を二人乗せるということはなく、小さい子供は既製の牽引車に乗せて走っているのを見たことがある。	
アメリカ テキサス州	一般道で2人乗りに限らず大人が自転車に乗っているのはあまり見たことがない。公園では自転車の後ろにカートをつけて走っているのを見たことがある。	
アメリカ ミシガン州	移動の手段として自転車が利用されることがなかった。自転車はヘルシーなファミリースポーツの一つなので、公園やジョギングロードを走る。	

	親も子もヘッドギアをつけて、スポーティーな服装で乗っている。日本でポピュラーなママチャリスタイルはいなかった。	
カナダ バンクーバー	自転車は運動のための道具に近い。マウンテンバイク以外はあまり見かけない。二人のり、補助椅子とも見たことがない。補助カートを公園で見かける。旗をつけなければならないようだ。	ヘルメット着用が義務付けられている 歩道ではなく、車道を走らなければならない。よって、交通法規も自動車のそれに準ずる
ヨーロッパ		
イギリス ダーラム	チャイルドシートのような大きな物が売られている。ベルトは胴回り、両肩サスペンダー、足の甲。39ポンド。ヘルメット15~20ポンド	自転車に子供を同乗させることは許されている。 子供のヘルメット着用義務あり。
ノルウェー	自転車に子供を乗せるときは、必ず後ろにプラスチック製の高い背もたれと足カバーがついている座席を取り付け、ヘルメットを付けて乗せていた。日本ではこのプラスチック製のものは夏蒸し暑くて日本向きではないようである。	
オランダ	自転車に乗る人も多く、道路もきちんと整備されているため、グッズは多いよう。大人用自転車の後にベビーカーのようなものを連結できるようになったものもある。(雨、風をよけるホコ付き)	
アフリカ		
ガーナ	自転車は中国製の Fonnex 号と言う名前の男性用(?)自転車が一般に多く普及している。母親が自転車に子供を乗せるようなことはない。	

< 考察 >

先進国と発展途上国では、全く違う自転車の利用実態が見られました。先進国では生活に利用する移動手段は車であり、自転車はあくまでスポーツです。安全対策面での意識も高く、ヘルメットの着用が義務づけられている国も多いようです。発展途上国では、移動手段としての車は高価で、庶民には手が届かず自転車を利用しています(自転車さえも庶民には高価な国もある)。自転車に対する法整備も遅れているため、野放し状態のようでした。

日本はその間に位置すると考えられます。移動手段としてたくさんの自転車が走っている現在、道路を欧米並みに整備したり、安全対策としての幼児用ヘルメットを法制化することが必要でしょう。