

「自転車の活用推進に向けた有識者会議」ヒアリング資料

平成29年11月 9日

(一財) 自転車産業振興協会

自転車活用推進計画の基本方針のひとつである「高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備」(自転車活用推進法第八条五項)を推進するために、下記の課題に対応する必要があると考えます。

1. 定期的な試買テストの実施

(1) 電動アシスト自転車

当協会や国民生活センターが実施した市販品のアシスト比率検査では、型式認定の有無にかかわらず、多くの製品が道路交通法の基準に不適合という結果となり、中にはアシスト比率が基準値を大幅に超えて急発進や急加速による事故の危険性を含むものもあった。(参考資料1及び2)

電動アシスト自転車の需要は、近年その利便性や性能の向上により幅広い年齢層で増加し、今後も拡大が予想されるが、一方で道交法の基準に違反した製品による事故の発生で消費者の安全が脅かされることが懸念されている。

このため、市販品のアシスト比率の基準適合状況を確認するために、国及び関係機関による定期的な試買テストを実施し、その結果を公表するとともに、不適合製品の製造・輸入事業者に対する指導を行うことが必要である。

(2) その他の自転車

自転車の製造関係の基準は、JIS規格(日本工業規格)、SG基準(製品安全基準)、BAA基準(自転車協会の団体規格)があり、適合製品にはそれぞれのマークが表示されている。マーク表示制度とマーク貼付車の基準適合検査を充実することにより、安全な自転車供給のための業界活動を強化する必要がある。(参考資料3)

2. 自転車販売時の有資格者による最終的な組立・調整実施の表示

「自転車の供給体制」の最終段階を担うのは、消費者との接点に当たる小売事業者である。当該事業者は、自転車を販売する際に最終組立や購入者の身体等に合わせた調整を行うほか、使用上の注意事項(交通ルールやマナーを含む)や日常的な点検・整備の必要性等について説明を行うなど、重要な役割を果たしている。

NITEが取りまとめた自転車製品事故報告によると、初期の部品組み付け不備や誤使用等を原因として自転車購入後1年以内に発生した事故が全体の半数を占めていることから、自転車技士や自転車安全整備士の有資格者による最終組立・調整を行うとともに、自転車使用に係る情報の提供を行うことが必要である。(参考資料4)

このため、現行の各マーク表示制度を活用して、有資格者による最終組立・調整を
着実に実施する体制作りの強化を行うことが製品事故を防止する上で有効と考えられ
る。

以上

一般財団法人 自転車産業振興協会
(Japan Bicycle Promotion Institute)

◇代表者

会長 野澤隆寛

◇所在地

本部

〒141-0021 東京都品川区上大崎3-3-1

Tel (03)6409-6920 Fax (03)6409-6868

URL <http://www.jbpi.or.jp>

技術研究所

〒590-0948 大阪府堺市堺区戎之町西1丁3-3

Tel (072)238-8731 Fax (072)238-8271

URL <http://www.jbtc.or.jp>

◇設立

昭和33年9月15日（平成25年4月1日，一般財団法人に移行。）

◇目的

自転車及び車いす並びにこれらの部品，附属品の生産，貿易，流通及び消費の増進並びに改善を図り，もって我が国自転車産業の振興と国民生活の向上に寄与する。

◇事業

- (1) 技術及び製品の開発，評価，試験，検査
- (2) 国内外における規格標準化の推進
- (3) 組立整備に係る技術の向上，普及
- (4) 国内外の展示会への出展支援
- (5) 国内外情報の収集及び整備並びに提供
- (6) 国内外の調査及び研究
- (7) 講演会，講習会及びイベント等の開催
- (8) 広報及び出版物の発行
- (9) 資金の融資及び助成
- (10) 前号に掲げるもののほか，この法人の目的を達成するために必要な事業

平成 28 年 10 月 27 日

**道交法の基準に適合しない電動アシスト自転車に乗るのはやめましょう！
まずは、お持ちの自転車の型式について確認をしましょう！**

1 アシスト比率が道路交通法上の基準を超えていると判明した電動アシスト自転車に乗るのはやめましょう

駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」といいます。）のアシスト比率が道路交通法上の基準を超えていると、基準を超えたアシスト力が不意に加わることにより、バランスを崩すなど危険です。基準に適合しない電動アシスト自転車で道路を通行すると法令違反となり、また、事故につながるおそれもあります。

2 道路交通法上の基準に適合しない電動アシスト自転車

警察庁は、7 製品の電動アシスト自転車のうち少なくとも一部に、道路交通法上のアシスト比率の基準を超えているものがあると公表しました。

(http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/281027motor_assisted_bicycle.pdf)

なお、そのうちの 1 製品については、(独)国民生活センターの商品テストでも、アシスト比率が道路交通法上の基準を超えていることが判明しています。

(http://www.kokusen.go.jp/news/data/n-20161027_2.html)

【道路交通法上の電動アシスト自転車のアシスト比率の基準】

人がペダルを踏む力とモーターによる補助力の比(アシスト比率)が

- ・ 走行速度時速 10km 未満では最大で 1 : 2
- ・ 時速 10km 以上時速 24km 未満では走行速度が上がるほどアシスト比率が徐々に減少
- ・ 時速 24km 以上では補助力が 0

になることとされています。（道路交通法施行規則第一条の三）

3 該当する型式の電動アシスト自転車を持っていると思われる場合は、 購入先や別紙1の事業者を確認しましょう

別紙1の表を参照し、お持ちの電動アシスト自転車の型式が該当するのではないかと
と思われる場合は、購入先や別紙1の事業者を確認しましょう。型式が該当する場合で
も、製造ロットによってはアシスト比率の基準を超えない場合もありますが、必ず確認
しましょう。

お持ちの自転車の型式が分からない場合や点検・修理等を相談したい場合も、購入先
や別紙1の事業者を確認しましょう。

この度、アシスト比率が道路交通法上の基準を越えていることが判明した製品のう
ち、「消費者庁リコール情報サイト」にリコール情報が掲載されているものは、別紙2
のとおりです。消費者庁が把握したリコール情報は、全て同サイトに掲載しています。
同サイトは随時更新しますので、御参照ください。

<本件に関する問合せ先>

消費者庁消費者安全課 岡崎、鈴木

TEL : 03 (3507) 9137 (直通)

FAX : 03 (3507) 9290

URL : <http://www.caa.go.jp/>

<別紙1>

表. アシスト比率が道路交通法の基準を超える電動アシスト自転車の製品の名称及び型式一覧

<p>株式会社アイジュ 製品名称・型式： ・パステル (P A S T E L) X M 2 6 - 0 0 0 1 ・パスピエ (P A S S E P I E D) T H 2 6 - 0 0 0 2 (※) お問合せ先：お客様相談係 電話番号：0763-55-6981 ウェブサイト： ・http://www.recall.go.jp/new/detail.php?rcI=00000016481 ・http://www.recall.go.jp/new/detail.php?rcI=00000016482</p>
<p>株式会社永山 製品名称・型式：G a l a x y P o w e r C E S 2 6 お問合せ先：お客様相談窓口 電話番号：03-5809-2080 ウェブサイト：http://eisanbike.com/notice/</p>
<p>株式会社カイホウジャパン 製品名称： ・折りたたみ電動アシスト自転車 20 インチ K H - D C Y 0 3 ・電動アシスト自転車 K H - D C Y 0 9 お問合せ先：サポートセンター 電話番号：042-631-5357 ウェブサイト：http://www.kaihou.com/news/3171.html</p>
<p>神田無線電機株式会社 製品名称：電動アシスト自転車 T A S K A L - M お問合せ先：コールセンター 電話番号：0120-95-6613 ウェブサイト：http://www.kandamusen.co.jp/release/news_kanda_20160926.pdf</p>
<p>株式会社サン・リンクル 製品名称：C i t y G r e e n l i g h t m i n i *本製品は「C i t y G r e e n l i t t l e m i n i」の名称で インターネット上で販売されている場合があります。 お問合せ先：電子メールアドレス sun.linkl@nike.eonet.ne.jp</p>
<p>日本タイガー電器株式会社 製品名称：B i c y c l e - 4 5 2 a s s i s t お問合せ先：専用ダイヤル 電話番号：050-2018-2477</p>

(※) 警察庁の公表した基準に適合しない製品には含まれていないが、道路交通法上のアシスト比率の基準を超える可能性があることを、事業者が消費者に呼び掛けている製品。

<別紙2>

消費者庁リコール情報サイト (<http://www.recall.go.jp/>)

以下の電動アシスト自転車について、消費者庁リコール情報サイトに情報を掲載しています（平成28年10月27日午前現在）。随時更新していますので、御参照ください。

- ・株式会社アイジュ 型式：XM26-0001、TH26-0002
<http://www.recall.go.jp/new/detail.php?rcI=00000016481>
<http://www.recall.go.jp/new/detail.php?rcI=00000016482>
- ・株式会社永山 型式：CES26
<http://www.recall.go.jp/new/detail.php?rcI=00000016494>
- ・神田無線電機株式会社 型式：TASKAL-M
<http://www.recall.go.jp/new/detail.php?rcI=00000016483>

消費者庁リコールサイトには、電動アシスト自転車の特集ページがあります。上記の製品以外にも、電動アシスト機能やバッテリー等に関するリコールを行っている電動アシスト自転車の情報を掲載しています。御参照ください。

- ・電動アシスト自転車特集ページ
<http://www.recall.go.jp/result/detail.php?rcI=00000013081>

<参考：消費者庁リコール情報サービスは御存じですか？>

- 消費者庁では、メール配信サービス「リコール情報メールサービス」により、担当省庁等が公表したリコール情報を一元的に集約して提供いたします。
- メールに掲載されているリコール対象商品が、身の回りにある場合は、すぐにリコールを実施する事業者の案内を確認の上、必要な対応を行ってください。
- 本サービスは無料(通信料金は除く。)で御利用になれます。
- 詳しくは下記のサイトを御参照ください。

<http://www.recall.go.jp/service/register.html>



もくじ

現在の位置：[トップページ](#) > [注目情報](#) > [発表情報](#) > アシスト比率が道路交通法の基準を超える電動アシスト自転車に注意—公道を走行すると法令違反となるおそれも—

[2017年8月2日:更新]

[2017年6月29日:公表]

アシスト比率が道路交通法の基準を超える電動アシスト自転車に注意—公道を走行すると法令違反となるおそれも—

*詳細な内容につきましては、本ページの最後にある「報告書本文(PDF)」をご覧ください。

電動アシスト自転車は、走行中にペダルをこぐ力を電動モーターが補助(アシスト)する仕組みの自転車です。道路交通法施行規則では「人の力を補うため原動機を用いる自転車」として基準があり、搭乗者がペダルをこがないと走行しない構造であることや、時速24キロメートルまでアシスト機能が働き、時速24キロメートルを超えると補助がなくなることなどが定められています。

2016年10月27日、警察庁から道路交通法の基準に適合していない「電動アシスト自転車」と称する7製品が公表されました。同日、国民生活センターと消費者庁も合同で公表を行い、国民生活センターからは、アシスト比率と充電コードに不具合がみられた電動アシスト自転車1事業者3銘柄について、消費者庁からは同銘柄の一部を含め、アシスト比率が基準の上限値を超えている電動アシスト自転車8製品(注1)の公表を行いました。

PIO-NET(注2)には2012年度以降の5年間に、電動アシスト自転車類(注3)の法規や品質に関する相談が、1,362件(注4)寄せられています。2016年10月27日以降も消費生活センターには電動アシスト自転車類の法規や品質に関する相談が141件寄せられており、国民生活センターへアシスト比率に関するテスト依頼が2件ありました。

そこで、現在販売されている比較的安価な電動アシスト自転車のアシスト比率に問題がないかを調査し、消費者に情報提供することとしました。

(注1)警察庁の公表した基準に適合しない製品7製品及び警察庁の公表には含まれていないが、道路交通法上のアシスト比率の基準を超える可能性があることを、事業者が消費者に呼び掛けている1製品。

(注2)PIO-NET(パイオネット:全国消費生活情報ネットワークシステム)とは、国民生活センターと全国の消費生活センター等をオンラインネットワークで結び、消費生活に関する相談情報を蓄積しているデータベースのこと。

(注3)ペダル付電動2輪車なども含む。

(注4)2017年4月末日までの登録分。2015年度以降は、消費生活センター等からの経由相談は含まれていません。

テスト結果

インターネット通信販売や実店舗で販売されている、メーカー希望小売価格(注5)が10万円以下の電動アシスト自転車9銘柄をテスト対象としました。

アシスト比率の調査

- ・ 9銘柄中2銘柄で道路交通法の定める基準の上限値を超えていました。
- ・ 1銘柄はアシスト比率が道路交通法の基準を大きく超えており、速度などの条件によっては人の力をほとんど要さずに走りだしてしまいました。
- ・ 1銘柄は型式認定を受けているにもかかわらず、アシスト比率が道路交通法の基準をわずかに超えていました。

表示の調査

- ・ 自転車本体や購入した販売サイト、取扱説明書の表示を確認したところ、8銘柄でTSマークの表示がありました。
- ・ 取扱説明書に電動アシストに関する説明、注意表示があるものは9銘柄中8銘柄で、アシスト比率やアシストによる走行特性に関する説明、注意表示があるものは5銘柄のみでした。

(注5)メーカー希望小売価格10万円以下は税抜価格で算出しています。また、対象銘柄の一部はメーカー希望小売価格がオープン価格のため、実勢価格において判断しています。

消費者へのアドバイス

- ・アシスト比率が道路交通法の基準を超えていた銘柄に該当する電動アシスト自転車をお持ちの方は使用を中止し、購入先や事業者へ確認しましょう。
- ・購入の際は今回のテスト結果を参考にするほか、型式認定のTSマークを目安にするとういでしょう。

事業者への要望

- ・基準を大きく超えていた銘柄について、消費者への周知、当該商品の回収、消費者からの問い合わせに対応する窓口の設置など、消費者へ適切に対応するよう要望します。
- ・型式認定を受けているにもかかわらず、基準を超えていた銘柄について、品質管理の改善、消費者からの問い合わせに対応する窓口の設置など、消費者へ適切に対応するよう要望します。

行政への要望

- ・今回のテストでアシスト比率が道路交通法の基準を大きく超え、条件によっては人の力をほとんど要さずに走りだしてしまう銘柄がありました。アシスト比率が基準を大きく超えている電動アシスト自転車について、消費者や関係機関へ周知するよう要望します。
- ・型式認定を受けているにもかかわらず、アシスト比率が道路交通法の基準をわずかに超えていた銘柄を製造または販売している事業者に対し、品質管理の改善、消費者への適切な対応について指導等を要望します。

要望先

- ・消費者庁 消費者安全課(法人番号5000012010024)
- ・警察庁 交通局 交通企画課(法人番号8000012130001)
- ・経済産業省 製造産業局 車両室(法人番号4000012090001)

情報提供先

- ・内閣府 消費者委員会事務局(法人番号2000012010019)
- ・経済産業省 商務情報政策局 製品安全課(法人番号4000012090001)
- ・公益財団法人日本交通管理技術協会(法人番号6011105004854)
- ・公益社団法人日本通商販売協会(法人番号9010005018680)
- ・一般財団法人自転車産業振興協会(法人番号3010405000277)
- ・一般財団法人日本車両検査協会(法人番号4011505000802)
- ・一般財団法人日本自転車普及協会(法人番号8010405001023)
- ・一般社団法人自転車協会(法人番号6010405010595)
- ・電動アシスト自転車安全普及協議会(法人番号なし)

自転車の認証マークについて

品質・安全性についての基準に適合した自転車は認証マーク（BAAマーク、SGマーク、JISマークなど）が貼付されています。購入の際には参考にしましょう。

◇ BAAマークとは

- ・一般社団法人自転車協会が制定した自転車安全基準に適合した自転車に貼付することができるマークのこと。
- ・自転車安全基準は、JISをベースとし、加えてJISにない要件（例えば、ライトに関しては自動点灯または手元操作可能なライトに限定）やJISより厳しい基準値（例えば、雨天時ブレーキをかけて停止するまでの制動距離の短縮化）等安全性を高めている基準である。
- ・シティ車（2型式）、スポーツ車（MTB類形車除く）、MTB類形車、折り畳み車、幼児車、電動アシスト自転車、幼児2人同乗用自転車の8型式を対象とした自転車安全基準である。
- ・代表的なシティ車の場合、安全性に影響の高い16項目（ブレーキ制動性能、フレームの強度、駆動部の強度、前照灯の光度、リフレクターの反射性能等）については、自転車協会が認定した検査機関で適合性検査を受け合格する必要がある。残りの検査項目については、必ずしも自転車協会が認定している検査機関で検査を受ける必要はないが、自社の責任で自転車安全基準に適合していることを確認する義務があり、その旨自転車協会に書類を提出する必要がある。
- ・製造上の欠陥で事故が発生した場合には、事業者の責任で補償される。
- ・BAAマーク制度は、平成16年9月からスタートしている。



BAAマーク

◇ スポーツBAAマークとは

- ・一般社団法人自転車協会が制定したスポーツ用自転車安全基準に適合した自転車に貼付することができるマークのこと。
- ・スポーツ用自転車安全基準は、ヨーロッパのEN規格をベースに、日本の道路事情、日本人との体格差等を考慮して制定されたものである。
- ・タウンスポーツ車、MTB、レーシング車の3型式についてスポーツ用自転車安全基準がある。
- ・タウンスポーツ車の場合は、安全性に影響の高い15項目（ブレーキ制動性能、フレームの強度、ハンドルの強度、ペダルの強度等）については、自転車協会が認定した検査機関で適合性検査を受け合格する必要がある。残りの検査項目については、必ずしも自転車協会が認定している検査機関で検査を受ける必要はないが、自社の責任でスポーツ用自転車安全基準に適合していることを確認する義務があり、その旨自転車協会に書類を提出する必要がある。
- ・製造上の欠陥で事故が発生した場合には、事業者の責任で補償される。
- ・スポーツBAAマーク制度は、平成19年10月からスタートしている。



スポーツBAAマーク

◇ SGマークとは

- ・ 一般財団法人製品安全協会と同協会に委託された検査機関で認証を受けた製品に事業者が貼付できるマークのこと。
- ・ 認証には、一般財団法人製品安全協会が定める方法（検査又は審査＋試験）でSG基準に適合することを確認する必要がある。
- ・ SGマークの認定基準及び基準確認方法は、JISマーク基準に合致する。
- ・ 自転車（一般用自転車、電動アシスト自転車、幼児2人同乗用自転車等）、自転車用幼児用座席等についてSGマーク基準が定められている。
- ・ 製造上の欠陥で事故が発生した場合には、一般財団法人製品安全協会の責任で補償される。
- ・ SGマーク制度は、昭和48年10月からスタートしている。



SGマーク

◇ JISマークとは

- ・ 国に登録された機関から認証を受けた製品に事業者が貼付できるマークのこと。
- ・ 自転車のJISマーク認証機関としては、一般財団法人日本車両検査協会がある。
- ・ 新JISマーク制度は、平成16年6月からスタートしている。



JISマーク

春に自転車の事故が多く発生しています ～正しい乗り方と乗車前確認・定期点検で事故を防ぎましょう～

自転車^{*1}で通勤、通学を始める人も多いこれからの季節、使用する機会が増えるとともに、自転車による事故が多く発生しています。

NITE (ナイト) が収集した自転車に関する製品事故件数^{*2}は平成23年度から平成27年度までの5年間に合計405件ありました。このうち約8割 (316件) は、前歯の折損や手足の骨折などの重傷^{*3} (151件) やすり傷などの軽傷^{*3} (165件) を伴っています。被害者を年代別にみると、10歳代が最も多く、次いで30歳代・40歳代となっており、重軽傷事故の約半数 (154件) は使用を開始してから1年未満に発生している状況です。なお、405件の中には電動アシスト自転車のバッテリー火災が13件^{*4}含まれています。

自転車は、誤った乗り方や部品組み付けの不具合が走行中の転倒事故につながりやすく、事故が発生するとけがをする割合の高い製品です。今一度、自転車の正しい乗り方や乗車前の確認項目などの気をつけるポイントを確認して、事故を未然に防ぎましょう。

■ 主な事故事例と注意事項

- 自転車で通学途中、前輪に異物を挟み込み前輪がロックしたため、バランスを崩して前方に転倒し、前歯を折った。 (平成27年6月、長野県、10歳代・男性、重傷)
⇒ ハンドルに買い物袋や傘などをぶら下げて自転車に乗らないでください。 買い物袋や傘が前輪に巻き込まれると、前輪がロックするおそれがあります。
- 通信販売で購入した自転車 (スポーツ車) の前輪を固定する際に、クイックリリース (クイックリリース) レバーを使用せず、調整ナットの締め付けのみで行ったため、走行中に固定が緩み前輪が脱落して転倒し、右肩にけがを負った。
(平成27年4月、大阪府、30歳代・男性、軽傷)
- 自転車のペダル締め付けが不十分であったため、走行中に右ペダルがクランクから外れバランスを崩して転倒し、鎖骨を折った。
(平成26年9月、岡山県、30歳代・男性、重傷)
⇒ 乗車前には必ず、車輪やペダルが正しく取り付けられているか、緩みやがたつきがないか確認してください。
- 使用者が、自転車 (変速機なし) のチェーンが著しくたるんだ状態で立ちこぎ走行をしたため、チェーンが外れバランスを崩して転倒し、左手指を切断した。
(平成26年7月、東京都、30歳代・男性、重傷)
⇒ 自転車に乗車する前に、チェーンにたるみがないか確認してください。 たるんだまま乗車すると、走行中にチェーンが外れ、バランスを崩して転倒するおそれがあります。
- 使用者が、前ホークが変形した状態で自転車に乗り続けたため、走行中に前ホークが折れ、バランスを崩して転倒し、軽傷を負った。
(平成26年7月、広島県、10歳代・男性、軽傷)
⇒ 自転車で電柱やブロック塀などに前方からぶつかった場合は、そのまま乗車せず、購入した販売店などで異常がないか点検を受けてください。 また、定期的に、自転車整備士 (自転車技士、自転車安全整備士) に点検をしてもらいましょう。



(写真) クイックリリースレバー



安全とあなたの未来を支えます

- (※1) 一般用自転車（シティ車及びスポーツ車）、子ども用自転車、折り畳み自転車、電動アシスト自転車を含む。
- (※2) 平成29年2月28日現在、重複、対象外情報を除いた製品事故発生件数。
- (※3) 本資料では、「治療に要する期間が30日以上の負傷」を「重傷」と定義し、「治療に要する期間が30日未満の負傷」を「軽傷」と定義する。
- (※4) (別紙3)「電動アシスト自転車のバッテリー火災について」参照。

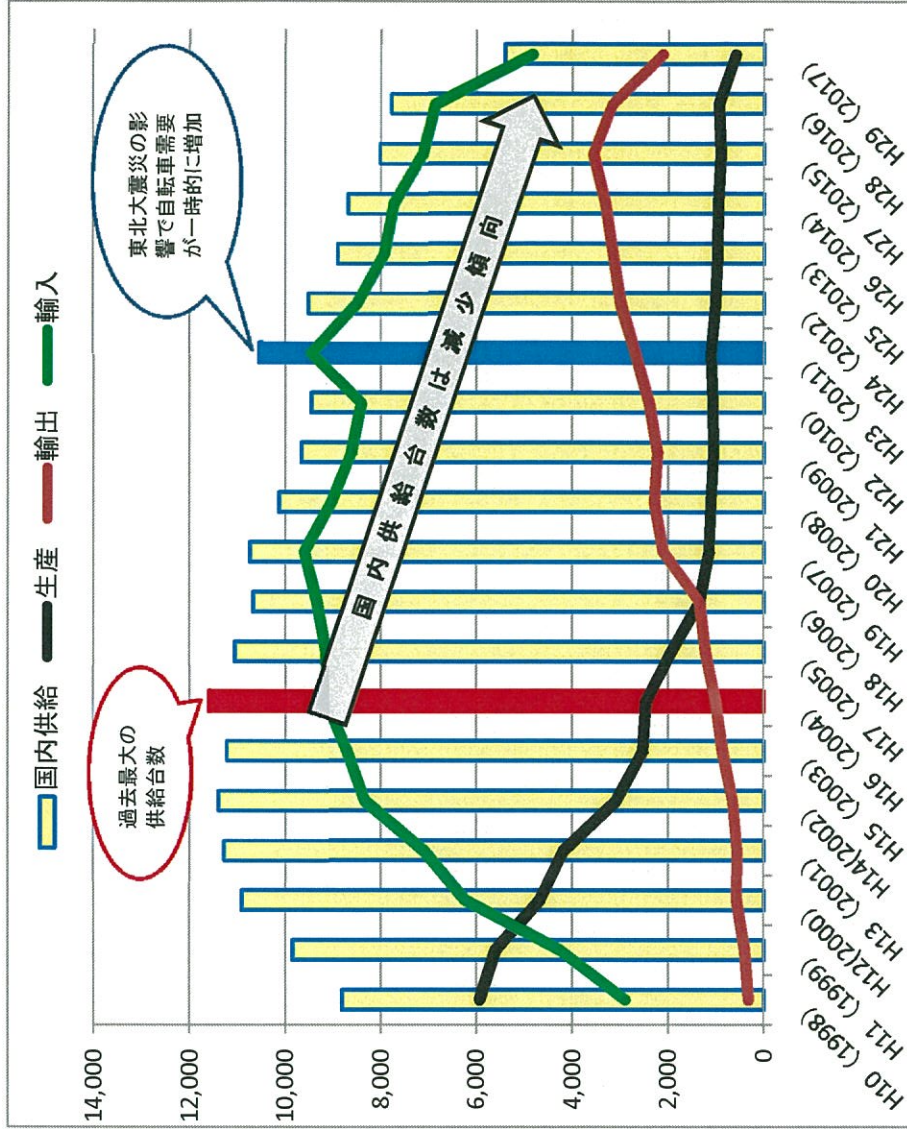
追加資料1

自転車生産・輸出入・国内供給台数の推移

一般財団法人 自転車産業振興協会 作成

年	生産	輸出	輸入	国内供給
H10(1998)	5,928	317	2,893	8,821
H11(1999)	5,591	393	4,263	9,854
H12(2000)	4,679	562	6,234	10,913
H13(2001)	4,184	560	7,092	11,276
H14(2002)	3,076	647	8,326	11,402
H15(2003)	2,520	865	8,703	11,223
H16(2004)	2,455	1,009	9,138	11,593
H17(2005)	1,926	1,222	9,144	11,070
H18(2006)	1,335	1,340	9,339	10,674
H19(2007)	1,136	2,096	9,603	10,739
H20(2008)	1,095	2,283	9,034	10,129
H21(2009)	1,049	2,215	8,622	9,671
H22(2010)	1,057	2,393	8,402	9,459
H23(2011)	1,102	2,677	9,451	10,553
H24(2012)	1,012	2,981	8,499	9,511
H25(2013)	966	3,142	7,932	8,898
H26(2014)	952	3,301	7,734	8,686
H27(2015)	898	3,558	7,122	8,020
H28(2016)	939	3,161	6,849	7,788
H29(2017)	582	2,112	4,824	5,406

(単位=千台)



H29(2017)年は1~8月累計

統計出所：生産＝経済産業省・生産動態統計、輸出及び輸入＝財務省・貿易統計、国内供給＝生産と輸入の合計(輸出は99%が中古車のためカウントせず)

追加資料2

タンデムの一般公道走行可能な16府県とその概要(2017年4月現在)

(一財)自転車産業振興協会 作成

	府県名	解禁日	自転車の構造及び乗車人員数等
1	山形県	2009年7月17日	タンデム車の乗車装置に応じた人員の乗車が可能。
2	群馬県	2015年8月1日	タンデム車の乗車装置に応じた人員の乗車が可能。
3	新潟県	2014年4月1日	タンデム車のうち、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に運転者以外の者1人を乗車させている場合には一般公道を走行できる。また、運転者以外の者を並列に乗車させる構造を有する乗車装置に1人又は2人を乗車させている場合にも一般公道を走行できる(並列に乗車する構造であれば運転者及び運転者以外の者2人の計3人まで利用可能)。
4	富山県	2016年4月1日	2人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。(3人用以上の構造のものは対象外)
5	長野県	1960年12月19日	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人の乗車が可能。
6	静岡県	2016年12月1日	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。
7	愛知県	2015年4月1日	運転者以外の者の用に供する乗車装置を一つ有する二輪の自転車。
8	京都府	2015年11月20日	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。
9	大阪府	2016年8月1日	運転者以外の者1人をタンデム車(運転者及び運転者以外の者1人のための乗車装置を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた2輪の自転車をいう。)に乗車可能。
10	兵庫県	2008年7月1日	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人を乗車させることが可能。
11	島根県	2017年4月1日	二人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダルが縦列に設けられた自転車。
12	広島県	2010年10月1日	運転者以外の者1人をタンデム車(運転者及び運転者以外の者1人のための乗車装置を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた2輪の自転車をいう。)に乗車可能。
13	愛媛県	2010年8月1日	運転者以外の者1人をタンデム車(運転者及び運転者以外の者1人のための乗車装置を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた2輪の自転車をいう。)に乗車可能。
14	佐賀県	2013年12月1日	ハンドル、サドル、ペダルが縦列にそれぞれ2つ設けられた自転車。
15	大分県	2017年3月14日	ハンドル、サドル、ペダルが縦列にそれぞれ2つ設けられた自転車。
16	宮崎県	2012年11月12日	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。