

自転車問題の解決に向けて

平成24年9月

東京都自転車対策懇談会

1. はじめに

自転車は、利便性の高い乗り物である。

電車、バス等の公共交通機関が発達している東京にあっても、買物や通勤・通学等の生活の足として、駅へのアクセスの交通手段として、あるいはサイクリングや観光での利用の場面も含め、自転車は多くの都民に活用・愛用されている。

昨今、自転車を取り巻く環境は変化してきており、地球環境負荷の軽減、交通渋滞の緩和、健康増進による医療費削減、昨年の中日本大震災を契機とした緊急災害時の交通手段等、様々な観点から自転車の意義が再認識され、自転車利用者が増加している。また、自転車を公共交通の一つとして活用したコミュニティサイクルシステム（乗り捨て方式の自転車共有システム）は、パリでの成功から世界各地に普及し、日本においても各地にて試みが実施されている。

国においても、これまでの自転車の歩道利用に対する反省から、道路構造の改変を含めた車道利用への方針転換を進めており、平成23年10月の警察庁通達、平成24年4月の国土交通省と警察庁による委員会報告等を受け、車道上への自転車レーン設置を基本に路面への法定外表示を活用するなど、自転車利用の適正化に向けた活発な動きがある。

また、平成24年8月に国土交通省が、自転車ネットワーク計画の策定状況を調査したところ、既に策定されたものを含め全国で229区市町村が自転車ネットワーク計画の策定を行うと回答しており、今後都市部を中心にその数が更に増えることも予想される。東京都においても現時点で5割を超える区市町村が策定を行うと回答しており、都としても区市町村と連携した積極的な取り組みが必要となっている。

こうした中、引き続き自転車利用の進展が見込まれる一方、自転車の利用には、次のような問題が存在する。

第一に、自転車による交通事故の多発である。

都内の交通事故の3分の1以上に自転車に関与しており、これは、全国平均を大きく上回る数字である。自転車乗車中に交通事故で死亡した人の数は、昨年で38人を数える。平成13年の53人からは減少しているが、その間の都内の交通事故死者数が年間359人から215人に大きく減少しており、交通事故死者に占める自転車乗車中の人の割合は増加している状況にある。件数としては、交差点における自動車との事故が最も多いが、歩行者との事故も増加傾向にあり、平成18年からは年間1,000件を超えて発生している。なお、(一社)東京バス協会の調査によると、平成23年中の都内における自転車に関与したバスの事故件数は123件と前年を47件上回り(61.8%増)、このうち重傷事故が11件と前年を6件上回るなど、深刻な状況にある。

第二に、放置自転車の問題である。

放置自転車は、近年、駐輪場の整備等の対策が進んだこともあり、統計的には減少しているが、駅前等の繁華街を中心に、通勤・通学に限らず、買い物客等による放置も後を絶たず、歩行者の安全で快適な通行環境の確保に大きな妨げとなり、歩道の機能を低下させている。特に高齢者や身体障害者にとってのバリアフリー環境の形成を大きく阻害しており、交通事故の危険性を拡大する要因にもなっている。また、区市町村においては、撤去・保管・通知・処分、駐輪場の整備等の自転車駐車対策に年間150億円以上の税金を投入せざるを得ない状況にあり、自転車の利便性を意識しつつも、抜本的な放置自転車対策が必要であると考えられる。

第三に、快適な自転車利用環境の欠如である。

これまで我が国では、自動車利用を中心に据えた道路整備が行われてきたが、今後は自転車の環境エネルギー面等における有用性を踏まえ、道路構造の改変なども含めた自転車の走行空間を確保するよう努めるべきと考えられる。例えば、ドイツ等の都市では、狭い道路であっても自転車レーン等を整備することにより、自転車の利用を促進し、都市の質や魅力を向上させており、都内の道路の狭さを単純な言い訳にすることはできない。

本懇談会では、こうした自転車をめぐる諸問題について、自転車の安全で適正な利用等を更に進めるために、自転車に係わる幅広い関係者がどのような取組を進めるべきかについて議論を重ね、「自転車の安全利用の促進と安全な交通環境の整備」を都の理念とし、その実現のため、東京都に対して提言するものである。

なお、都民の自転車利用に対する意識を高め、安全かつ適正な自転車利用を促すとともに、関係者がそれぞれの責任において必要な対策を実施することを担保するため、都において、自転車の安全で適正な利用に関する条例を制定し、予算措置を講じて実行することが有効であると考えられるので、積極的な検討を進めていただきたい。条例の検討にあたっては、障害者や高齢者を始めとした歩行者の安全を確保するような内容とすべきである。

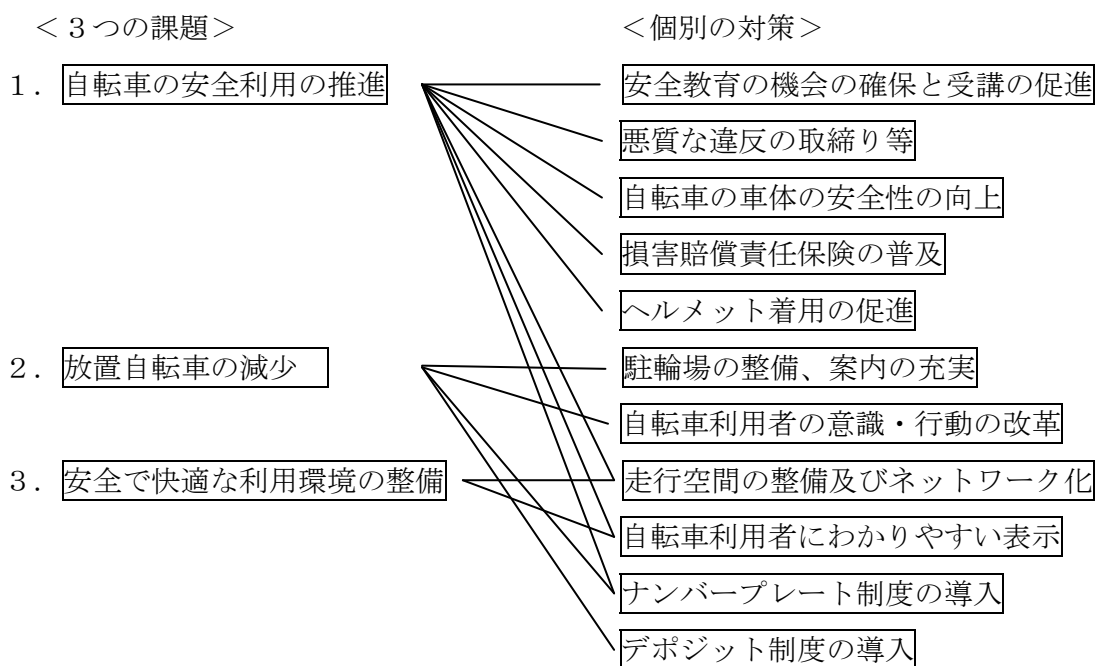
また、自転車利用者が「自転車は車両である」という自覚を持ち、車両の運転者としての責任感を醸成するとともに、事故等の際に周囲から自転車利用者を特定することを目的としたナンバープレート制度や、自転車の購入時に自転車所有者が一定の預け金を支払うことにより、自転車の経済的価値を高め、放置自転車の減少を図ることを目的としたデポジット制度については、それぞれクリアすべき課題も多いが、いずれもその効果が見込まれることから、東京都においては、本懇談会での議論を引き継ぐ形で、積極的に導入に向けて検討すべきである。

提言にあたって、東京都はもちろん、各関係者が一体となって、これらの問題を看過せず、難しい制約等を言い訳にして先送りせず、解決に向けてあらゆる努力をすることを強

く求めたい。特に都においては、本懇談会の提言の内容について、関連の行政計画に反映させる等により、着実に施策として実行することを強く要望する。

2. 解決すべき課題と対策

解決すべき課題は以下の3項目に分類することができ、それに対する個別の対策との関係は、次のとおりである。



1. 安全で適正な利用を推進するために

自転車の安全利用を推進するためには、自転車の安全教育の充実から、悪質な違反の取締り、自転車の車体の安全性の向上、自転車損害賠償責任保険やヘルメット着用の普及など、幅広い観点を踏まえた総合的かつ実効性のある対策が求められる。

(1) 安全教育の機会の確保と受講の促進

自転車利用者に対する安全教育については、これまでも、都、警視庁、各区市町村、関係団体や一部の民間事業者等により様々な取組が行われているが、幼児や高齢者を含む多様な自転車利用者の全体をカバーするに至っていない。

自転車利用者の全体に対し安全教育を的確に行うためには、自転車を利用する幅広い対象に応じて、様々な関係者が自転車の安全教育に取り組むとともに、改めて基本ルールの徹底を図るべきである。

例えば、幼児や児童については、保護者が、家庭において必要な教育を行うべきである。保護者は、自らが交通ルールや安全マナーを守ることを実践するとともに、子に対して、ルールやマナーを守るよう徹底して教えることが重要である。

学齢期に達した児童については、実際に自転車に乗り始める時期とも重なることから、家庭のみならず、学校における自転車安全教育を推進すべきであり、義務化も検討すべきである。学校においては、これまで以上に実践的な教育を実施すべきであるが、その内容は各年代の実態や特性に沿ったものとすべきであり、例えば、中学生・高校生に対しては、不適切な自転車の利用が交通事故等の原因になり得ることを認識させ、自らが被害者にならないことはもとより、自らが加害者になることがないように、ルールを厳守するための教育を実施すべきである。

また、一般成人については、通勤や勤務先の事業活動において自転車を使用する場面があることから、事業者はその責任において、従業員が交通事故の被害者にも加害者にもならないよう、必要な教育を行うべきである。なお、高齢者に対しては、自転車利用者全員に一定期間で安全教育を行う目標を区市町村が設定し、ルールやマナーの教育を徹底するべきであり、都はそのための支援策を早急に構築すべきである。

その他にも、自転車販売店は、自転車利用者に直接接する機会が最も多いことから、自転車の販売時等において、自転車利用者に対する安全利用の啓発活動をこれまで以上に充実すべきである。

一方、都を始めとする行政機関は、まずは自らの職員に対するルールの教育の徹底を図るとともに、都民に範を示すことから始めるべきである。また、家庭や学校、事業者等において、適切に安全教育を行うことができるようにするため、わかりやすい教育マ

ニュアル等を作成すべきである。さらに、都民の各層において自転車利用に関するルール、マナーの徹底がなされるよう、これまで以上に教育や広報啓発の実施に努めるべきであり、特に運転免許を有していない者については、車両の行動特性や交通ルールに関する知識が十分でないと考えられ、制度的に講習を受講する仕組みも存在しないことから、こうした者に対する教育の充実に努めるべきである。

また、自転車利用者の安全教育の受講を促進するためには、受講することに対するインセンティブを付与するなどの方策を検討すべきである。一部の区市町村においては、安全教育の受講者に対し、TS マークの費用助成や定期駐輪場の優先利用を認めるなどの取組を既に行っており、このような取組を広げることが重要である。

(2) 悪質な違反に対する取締り等

悪質な違反をする自転車利用者については、警察において、指導警告にとどめることなく、確実に取締りをすべきであり、また、そうした姿勢で臨むことをあらかじめ都民に周知し、ルールに則った適切な利用が促進されるようにすべきである。

また、自転車利用者全体に対してルール・マナーの遵守を促すためには、警察による指導・警告や取締りだけでなく、学校における児童・生徒に対する教育・指導や、地域の交通安全指導員だけでなく、駐車監視員と同様の制度の導入も含めた民間人による啓発・指導等の総合的な対策が必要である。

(3) 自転車の車体の安全性の向上

自転車には、自動車のような保安基準、車検制度、日常点検の義務がなく、自転車利用者には、自転車を定期的に点検・整備するという意識や習慣は普及していないのが実状であり、まずこの点を改善する必要がある。これに加え、これまで以上に安全性の高い自転車の普及等の取組が必要である。

具体的には、都を始めとした行政機関が、自転車製造業者や自転車販売店と連携し、適切に整備された自転車が利用されるよう、利用者に対して点検・整備をするよう働きかけるなどの取組が必要であり、そのためには、標準的な点検・整備の指針をわかりやすく示す必要がある。

また、自転車製造業者や自転車販売店は、自動点灯機能付き前照灯、ウインカー、バックミラー、後面・側面の発光装置等を装備した自転車など、より安全性の高い自転車の開発、普及に努めるべきであり、また、自転車利用者は、そうした自転車を利用するよう努めるべきである。

なお、自転車の場合、夜間等において前照灯を点灯させる義務はあるが、自動車等と

異なり、前照灯を装備する義務がなく、結果的に前照灯を装備しない一部の自転車が夜間に利用されている実態がある。非点灯自転車を夜間に取り締まることも重要であるが、そもそも装備義務を課すことにより、危険な自転車をなくすべきであり、そうした状態の自転車は販売されるべきではない。

また、自転車は、走行に伴い音が発生しない場合も多いことから、歩行者、特に音で周囲の状況を把握する必要がある視覚障害者はその接近に気付きにくく、接触の危険性が高まると考えられるため、接近を知らせることができるように、自転車に発音装置を装備することも検討すべきである。

(4) 自転車に関する損害賠償責任保険の普及

自転車には、自動車のような強制加入の保険制度はないが、自転車事故であっても高額賠償の例もあり、自転車に関する損害賠償責任保険の普及が必要である。自転車利用者は、事故の可能性を認識し、万が一のために、損害賠償責任保険に加入するよう努めるべきである。

一方、自転車利用者の損害賠償責任保険への加入を促すため、損害保険業者は、自転車利用者に分かりやすい保険商品の普及に努めるべきである。例えば、加入済みの保険の特約で補償できる場合があることや、各学校等の単位で加入できる保険商品があることなどをさらに周知すべきである。また、都を始めとした行政機関は、自転車に関する損害賠償責任保険が普及するよう、損害保険業者と連携し、広報啓発活動等の必要な措置を講ずるべきである。

また、自転車利用者が損害賠償責任保険に加入することが当然という状況を作り出すためには、自転車による通勤・通学、事業者の業務による自転車利用については、保険加入を義務付けることなども検討すべきである。

(5) ヘルメット着用の促進

自転車利用者の交通事故死者数の過半数が頭部損傷を原因としていることから、幼児、高齢者を中心に、自転車利用者はヘルメットの着用に努めるべきである。

都は、ヘルメットの着用率を向上させるために法制化も検討すべきであるが、その際には、ヘルメット着用の効果と必要性について、わかりやすく都民に説明することが重要である。

また、今年8月から警視庁万世橋警察署において、警察官が自転車に乗る際にヘルメットを着用する取組を試行として開始したように、都、警視庁、区市町村等の行政機関が公務で自転車を利用する際には、必ずヘルメットを着用するなどの取組を行うことに

より、自転車利用者のヘルメット着用に対する意識も変わると考えられる。

また、自転車販売店においては、自転車利用者と接する機会が多いことから、安全利用の呼びかけに限らず、保険、ヘルメット、ライトや反射材等、自転車利用者を選択肢を提示して、これらの加入・購入を働きかけるべきである。

2. 放置自転車をなくすために

都内における放置自転車は、区市町村を始めとした関係機関による駐輪場の整備や放置自転車の撤去等の継続した取組により、台数は減少傾向にあるが、未だ問題の解決に至っていない。問題の抜本的な解決のためには、駐輪場の整備等の環境整備に限らず、放置自転車に対する自転車利用者の意識や行動を変える等の取組が必要である。

(1) 駐輪場の整備の促進、案内の充実

駐輪場の整備は進んでいるが、未だ駐輪需要を満たすだけの駐輪場の整備が不十分な地域も多数あることから、区市町村は、鉄道事業者や駐輪需要を生じさせている商業施設等の関係者と連携し、そうした地域における駐輪場の整備を優先して進めるべきである。また、駐輪場の整備を促進するためには、駐輪場を単に自転車の駐車場所として運用するだけでなく、レンタサイクルやシェアサイクルの拠点、自転車販売店との連携による点検・整備や部品等の販売場所、行政機関の出張所等の複合的機能を有する施設として展開することも検討すべきである。また、複合的機能を持った大規模駐輪場の整備を促進するとともに、様々な場所にある有効に活用されていない土地に電磁ロック式ラックを利用した小規模な駐輪場を整備することも必要である。

また、駐輪場の利用を促すためにも、区市町村は放置自転車の撤去により一層努めるとともに、撤去した自転車を引き取りに来ない者に対しても撤去等に要した費用の負担を求めることで、「放置得、廃棄得」を防止すべきである。

民間事業者においては、区市町村の条例により駐輪場の附置が義務付けられている事業者に限らず、施設の利用者が自転車を利用して来訪することが予想される事業者については、来訪者のための必要な駐輪スペースの確保に努めるとともに、来訪者に対して違法駐輪をしないように呼びかける等の取組が行われるべきである。また、従業員の通勤に自転車の利用を認めている事業者は、自ら駐輪場所を確保するか、自転車を利用している従業員が通勤時に駐輪場を確保していることを確認するなどの取組を実施することにより、事業者としての責務を全うすることが求められる。

また、区市町村や民間事業者による駐輪場の整備等を着実に進める一方、駐輪場がど

ここにあるのかわかりにくいという理由から駐輪場の利用につながっていないという問題もあるため、駐輪場の設置者は、公営・民営の駐輪場を含めて、自転車利用者が駐輪場を見つけやすいよう、駐輪場の場所や満空状況・料金等の案内表示を充実させるとともに、インターネットでもこれらの情報を一元的に提供すべきである。

(2) 自転車利用者の意識や行動の改革

放置自転車の問題は、自転車利用者の意識によるところも大きく、駐輪場の整備等の環境整備だけではなく、自転車利用者の意識や行動を変える必要がある。

具体的には、道路上に自転車を放置することは、道路交通法に違反する行為であることを認識し、多少目的地から離れているとしても、駐輪場等の適切な場所に駐輪するようすべきである。このための方策として、区市町村が撤去した自転車について、返還の有無に関わらず撤去料を確実に徴収することや、利用者の責任を明確化し、自転車の放置を許さないための厳格な登録制度やデポジット制度の導入を検討すべきである。

3. 安全で快適な利用空間を実現するために

自動車、自転車、歩行者等、特性の異なる様々な主体が道路上で混合する状況が、交通事故の大きな原因になっていると考えられることから、それぞれの特性に応じて適切に分離して通行できるよう、自転車走行空間の整備による安全な交通環境の実現に努めるべきである。

これまでも各道路管理者や交通管理者において、自転車道や自転車レーンの整備、自転車通行場所の明示など、自転車走行空間の確保に取り組んでいるが、現状においては、それらの区間は接続されておらず、ネットワーク化までは実現されていない。また、それらの通行空間を示すマーク等が設置箇所や設置時期により異なるなど、自転車利用者にはわかりづらい表示となっている。

自転車走行空間の整備には、道路の幅員の問題や、バスやタクシー等の道路利用者、沿道コミュニティ等との調整などの課題が存在するが、これらの課題を踏まえつつも、地域の関係者が連携し、連続した走行空間の確保に取り組むことが求められる。

(1) 自転車走行空間の整備及びネットワーク化

自転車は、道路管理者の別とは無関係に様々な道路を移動することから、自転車の走行空間の確保に関する施策を進めるに当たっては、歩行者の安全を前提とし、歩行者及び自動車から分離されたネットワークとしての自転車走行空間が確保されるよう、都及

び区市町村は近隣の県市も含めた関係者と連携し、自転車走行空間のネットワーク計画を定めて進める必要がある。その際、必要に応じて協議会等を設置して、関係者が道路の幅員や交通量等の実態を踏まえ協議し、道路の整備に限らず、道路空間の再配分や、地域特性に応じた自転車の推奨ルートの作成など、様々な工夫を凝らした対策を講ずることにより、連続した走行空間の確保を実現していくことが必要である。また、走行空間のネットワーク化に当たっては、ネットワーク化による交通上のメリットが大きな地域から優先して進めるなどの工夫も必要である。

(2) 自転車利用者等にわかりやすい表示

自転車の通行は「車道が原則」ではあるが、実際には、様々な場面で歩道の通行も認められているなど、自転車の交通ルールには複雑な面がある。そのため、道路管理者や交通管理者は、例えば、東京都北多摩南部建設事務所と東八道路沿線の4市が、自転車の走行空間について共通のマークや色を路面に表示するなどの取組を行っているように、それぞれ連携して、自転車利用者を始め、歩行者や自動車利用者にとってわかりやすい交通環境の実現に努めるとともに、自転車の通行方法・場所に関するこれまでの自転車利用者等の認識を改めるよう留意する必要がある。

その際、例えば、バス路線となっている幹線道路の自転車通行場所を示す場合にはバス停の手前で注意喚起の表示を行うなど、実際の道路交通状況に対応した表示に努めるべきである。

また、自転車の通行場所を示す「自転車ナビマーク」についても、その設置を進めるべきであるが、歩道に車道と同じマークを表示することにより、指定通行部分とはいえ歩道における歩行者優先の考え方に誤解が生じかねないなどの課題があるから、設置方法は工夫すべきである。

4. ナンバープレート制度・デポジット制度の導入に向けて

(1) ナンバープレート制度

自転車の安全な利用を推進するためには、自転車利用者に対する安全教育の徹底、通行場所の明確化を含めた走行空間の整備等の対策を充実するとともに、そもそも、自転車利用者が「自転車は車両であり自らは車両の運転者である」という自覚と責任を持つことが重要である。そのためには、自転車にナンバープレートを取り付け、周囲からナンバーを容易に識別できるようにすることにより、自転車利用者の責任感を醸成し、ルールの遵守やマナーの

向上を図ることが考えられる。

そこで、自転車のナンバープレート制度について検討したところ、仮に制度を導入する場合には、

- ・ 都内の自転車利用者全員が確実に参加するための厳格な登録制度が必要
- ・ プレートの形状や取付け位置については、視認性と安全性の担保が必要
- ・ 厳格な登録制度を運用するためには、住所変更等の各種手続が必要となり自転車利用者の負担が増加
- ・ 大掛かりな制度を導入・運用することによる社会的コストが発生
- ・ 意図的にナンバープレートを装着しない者への制裁を確実に行える仕組みが必要

といった意見が出された。また、そもそもナンバープレートの表示が、ルールの遵守やマナーの向上につながるのかといった疑問や、自転車の特性である利便性や簡便性を損ないかねない制度であるとの指摘もあった。

なお、自転車の登録制度としては、自転車法に基づく防犯登録制度が長年にわたり運用されているが、未登録に罰則がなく、また、住所変更等の手続も定まっていないため、ナンバープレート制度の前提となる「厳格な登録制度」とは言えず、解決のためには自転車法の改正か、都が条例を制定して新制度を導入する必要がある。ただし、都が新たな登録制度を導入するとしても、防犯登録を発展・改良させるような形にして防犯登録との二重登録といった自転車利用者の過度の負担や社会的な無駄がないようにすることが必要である。

(2) デポジット（預け金）制度

次に、デポジット（預け金）制度についても検討した。区市町村が撤去した放置自転車を返還する際の利用者負担金が3千円程度であるのに対し、新車の価格が1万円を切るような自転車が多く存在することから、自転車の安易な放置・放棄が助長されているという側面があり、撤去された放置自転車の約4割が所有者に引き取られないまま処分されており、自転車が使い捨てのようになってきている。こうした状況を改善するためには、駐輪場の整備等の既存の放置自転車対策を進めるだけでなく、デポジット（預け金）制度を導入することにより自転車の価値を高めて、経済的な誘引によってそもそも自転車を大切に利用する意識を高めることが効果的であると考えられる。

デポジット制度は、購入時に利用者の金銭的負担を求めることとなるが、制度の設計次第では、放置自転車が減少し、撤去自転車の返還率が大幅に向上するなどの効果が見込まれる。他方、預け金の額については、自転車利用者の金銭的負担の重さと、制度として機能するに足りる額とのバランスを考慮する必要がある。また、全ての自転車利用者が必ず預け金を預け、自転車の処分時に確実に預け金が返還されるが、路上に放置するなど不適切に廃棄した

者には返還しないといった厳格な制度設計をする必要がある。

(3) 制度の導入に向けた検討

これらの制度については、自転車が都県境を越えて利用されている実態を踏まえると、本来、国において検討・導入すべきとも考えられるが、現行の防犯登録が実質的に都道府県単位で運用されていることや国においてこうした検討がなされる見込みがないことを考えると、都においてまず検討することには意義がある。(1)の各委員からの意見のように実現にはクリアすべき課題も多いが、自転車対策の切り札となる可能性がある以上、自転車利用者も含む関係者の意見も聴きながら、この懇談会での議論を引き継ぐ形で、決して先送りすることなく、近隣県にも同じ制度を広めるほどの意気込みをもって積極的に導入に向けて検討すべきである。

東京都自転車対策懇談会 委員名簿

区 分	団 体 等	氏 名
学識経験者 (4名)	政策研究大学院大学特別教授	(座 長) 森地 茂
	(公財) 労働科学研究所 主管研究員	(副座長) 岸田 孝弥
	立教大学法学部教授	神橋 一彦
	東京工業大学教授	屋井 鉄雄
その他自転車 利用に関する 関係者 (27名)	東京サイクリング協会 専務理事	北川 常夫
	自転車利用者	佐滝 剛弘
	東京都私立幼稚園PTA連合会 会長	月本 喜久
	東京都自転車商協同組合 理事長	新井 茂
	日本チェーンストア協会関東支部 事務局次長	武内 得真
	(一社) 日本ショッピングセンター協会 情報企画部長	原田 真一
	(一社) 自転車協会 専務理事兼事務局長	高橋 譲
	(一社) 自転車駐車場工業会 代表理事	片岡 大造
	(一社) 日本損害保険協会 生活サービス部長	西村 敏彦
	(一社) 東京バス協会 常務理事	市橋 千秋
	(社) 東京乗用旅客自動車協会 常務理事	稲田 正純
	(社) 東京都トラック協会 常務理事	井出 廣久
	東日本旅客鉄道株式会社東京支社 企画調整課長	植松 繁
	(一社) 日本民営鉄道協会 運輸調整部長	小林 圭治
	東京都商店街振興組合連合会 副理事長	篠 利雄
	東京都町会連合会 常任理事	堀江 毅
	(公社) 東京都盲人福祉協会 会長	笹川 吉彦
	(一社) 日本フランチャイズチェーン協会 CSR推進部長	前田 慎吾
	東京私立中学高等学校協会 文化部長	須藤 勉
	東京都公立小学校長会 対策部長	後藤 良秀
	東京都中学校長会 生徒指導部長	松岡 敬明
	東京都公立高等学校長協会 生徒指導委員長	原田 晴夫
	(財) 東京交通安全協会 常務理事	加納 道朗
	(財) 日本交通安全教育普及協会 専務理事	川口 雄
	(公財) 日本交通管理技術協会 常務理事	川野 修一
	東京商工会議所 総務統括部長	小林 治彦
	(社) 東京都老人クラブ連合会 会長	増田 時枝
行政実務者 (3名)	国土交通省東京国道事務所 所長	渡辺 学
	渋谷区 土木清掃部長	日置 康正
	調布市 都市整備部技術長	常世田 弘

※(公財)は公益財団法人、(一社)は一般社団法人、(公社)は公益社団法人の略。