

自転車用ヘルメットの商品情報、事故情報、安全基準及び着用義務等について

| 調査票 | 回答例（日本） | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---------|------|---------|----|---------|--|------|---------|------|---------|----|---------|-----|---|
| <p>1 自転車用ヘルメットの着用の法規制（着用義務・努力義務の有無、罰則等）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>Laws and regulations regarding the wearing of bicycle helmets (obligation to wear, presence or absence of obligation to make efforts, penalties, etc.)</p> <p>*If there are penalties or age restrictions, include that information as well.</p> </div> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">着用義務</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">(有) ・ 無</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">努力義務</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">(有) ・ 無</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">罰則</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">有 ・ (無)</td> </tr> </table> <p style="margin-top: 10px;">韓国でヘルメット及び安全帽の着用は二輪自動車、バイク、原動機</p> | 着用義務 | (有) ・ 無 | 努力義務 | (有) ・ 無 | 罰則 | 有 ・ (無) | <p>1 自転車用ヘルメットの着用の法規制（着用義務・努力義務の有無、罰則等）</p> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">着用義務</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">有 ・ (無)</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">努力義務</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">(有) ・ 無</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">罰則</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">有 ・ (無)</td> </tr> </table> <p style="margin-top: 10px;">改正した道路交通法第 63 条の 11 の施行により、令和 5 年度より自転車利用者のヘルメット着用の努力義務が現在の 13 歳未満から全年齢に拡大した。</p> <p>自転車用ヘルメットの着用の法令等は以下のとおり。</p> <p>なお、ヘルメット未着用者への罰則の規定は無い。</p> <p>(1) 道路交通法*</p> <p style="padding-left: 20px;">（自転車の運転者等の遵守事項）</p> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">改正前</td> <td style="padding: 5px;">（児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項） 第六十三条の十一 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を乗車するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘル</td> </tr> </table> | 着用義務 | 有 ・ (無) | 努力義務 | (有) ・ 無 | 罰則 | 有 ・ (無) | 改正前 | （児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項） 第六十三条の十一 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を乗車するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘル |
| 着用義務 | (有) ・ 無 | | | | | | | | | | | | | | |
| 努力義務 | (有) ・ 無 | | | | | | | | | | | | | | |
| 罰則 | 有 ・ (無) | | | | | | | | | | | | | | |
| 着用義務 | 有 ・ (無) | | | | | | | | | | | | | | |
| 努力義務 | (有) ・ 無 | | | | | | | | | | | | | | |
| 罰則 | 有 ・ (無) | | | | | | | | | | | | | | |
| 改正前 | （児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項） 第六十三条の十一 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を乗車するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘル | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | |
|--|--|--|------------------------|-----|---|
| <p>付自転車、自転車の運転者に対して義務付けられており、法律では次のように定められている。</p> <p><着用義務> 以下、道路交通法*の抜粋 (第50条第3項) 二輪自動車、バイク、原動機付自転車を運転するものは行政安全部令で定める人命保護装具（ヘルメット、安全帽）を着用した上、運転しなければならない。なお、同乗者にもヘルメットを着用させるよう努めなければならない。 (第50条第4項) 自転車の運転者が自転車に本人及び子どもを乗せて運転する場合、当該子どもに行政安全部令で定める人命保護装具（ヘルメット、安全帽）を着用させなければならない。</p> <p><罰則> 二輪自動車及び原動機付自転車の場合、2万ウォン 道路交通法施行令別表28（道路交通法第50条の第3項を違反） 安全帽の未着用に対する処罰は二輪自動車、原動機付自転車の運転者のみ適用。 ※自転車運転者は除外</p> <p>※ 道路交通法 도로교통법 (law.go.kr)</p> | <table border="1"> <tr> <td></td> <td>メットをかぶらせるよう努めなければならない。</td> </tr> <tr> <td>改正後</td> <td> (自転車の運転者等の遵守事項) 第六十三条の十一 自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。 2 自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。 3 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。 </td> </tr> </table> <p>※ e-Gov法令検索 https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC0000000105#Mp-At_63_11</p> | | メットをかぶらせるよう努めなければならない。 | 改正後 | (自転車の運転者等の遵守事項) 第六十三条の十一 自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。 2 自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。 3 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。 |
| | メットをかぶらせるよう努めなければならない。 | | | | |
| 改正後 | (自転車の運転者等の遵守事項) 第六十三条の十一 自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。 2 自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。 3 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。 | | | | |

調査票

回答例（日本）

2 自転車用ヘルメットの着用率（着用率が低い場合、着用しない理由や背景等）

2 自転車用ヘルメットの着用率（着用率が低い場合、着用しない理由や背景等）

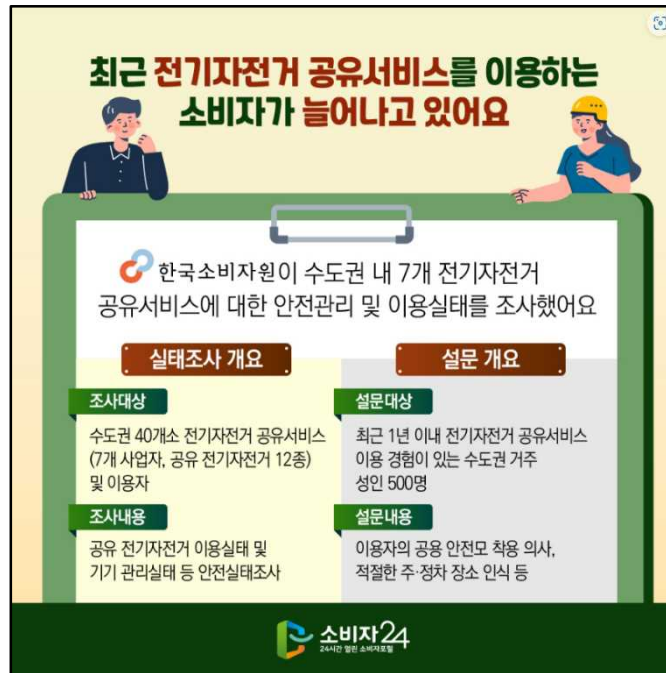
Bicycle helmet usage rate (if the usage rate is low, reasons for non-wearing, background, etc.)

(1) 着用率

韓国消費者院は、2023年3月、首都圏の地下鉄40か所を中心にサービスを提供している業者（電動アシスト自転車シェアリングサービスの事業者7社、電動アシスト自転車12種）及び利用者を対象に実態調査を行った。

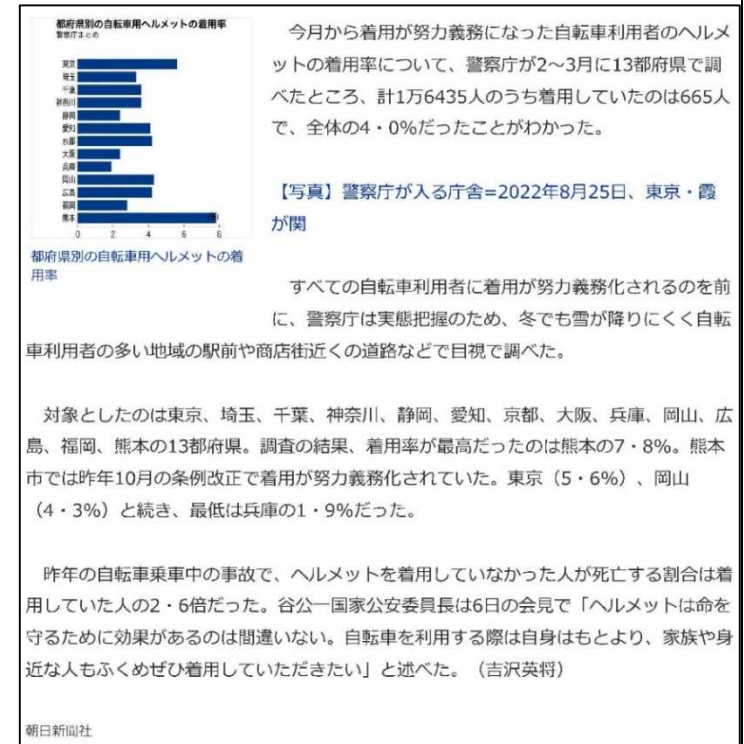
調査内容としては、電動アシスト自転車の利用実態及び機器管理実態など安全実態調査などが含まれた。

結果として、首都圏40か所でシェアリングサービスを利用した115人のうち、114人（99.1%）が「ヘルメットを着用していない」ことがわかった。ヘルメット持参し着用したのはわずか1名



(1) 着用率

警察庁が2023年2月から3月に13都府県で行った自転車利用者のヘルメット着用調査では、16,435人のうちヘルメットを着用していたのは665人であった。着用率は4.0%。（東京都の着用率は5.6%）



(0.9%)だった。

さらに、サービス提供事業者のいずれもヘルメットの貸し出しを行っていない。

一方で、首都圏で電動アシスト自転車シェアリングサービスを利用した経験がある500人を対象に行ったアンケート調査では、361人(72.2%)が「貸し出しヘルメットを着用する意思はある」と答えた。



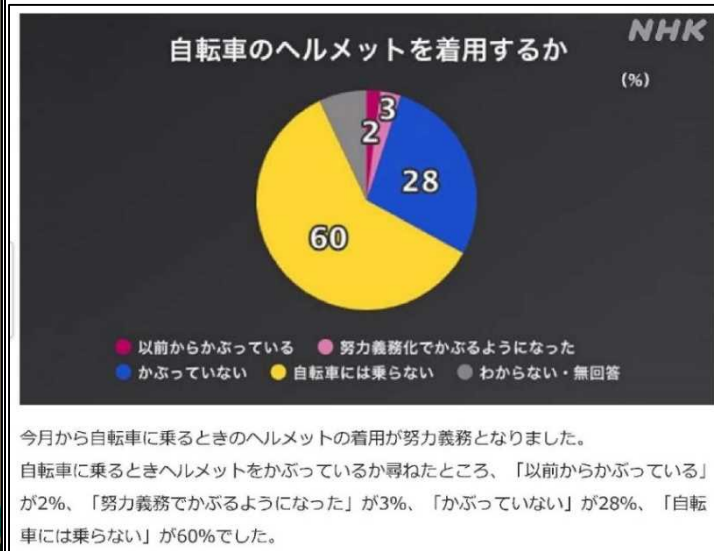
※参考
消費者院

<https://www.consumer.go.kr/user/bbs/consumer/261/731/bbsDataView/3873.do>

京郷新聞 「電動アシスト自転車シェアリングサービスの利用者99%、ヘルメット未着用」

<https://m.khan.co.kr/economy/economy-general/article/202303091206001#c2b>

また、日本放送協会（NHK）が2023年4月に行った世論調査では、「以前からかぶっている」が2%、「努力義務でかぶるようになった」が3%、「かぶっていない」が28%、「自転車には乗らない」が60%であった。



【着用率が低い場合】

(2) 着用しない理由や背景等

慶尚北道チャンウォン市の「チャンウォン競輪公園」は、自転車シェアリングサービス会社「ヌビザ」の利用者436人を対象にヘルメットの着用について尋ねたところ、65%が、「ヘルメットを被らない」という回答を得た。

着用しない理由については、それぞれ、「衛生上、人が使ったものをかぶるのに抵抗がある」が43%、「移動距離が短いためヘルメット着用の必要性を感じない」が30%、「邪魔になる（髪型が崩れる）」が17%、「好みのデザイン・サイズではない」が10%であった。

【着用率が低い場合】

(2) 着用しない理由や背景等

着用しない理由
は、今後
アンケート調査
を行う予
定。

参考として、テレビ局等が行った非着用者への街頭インタビューの抜粋を掲載する。
「髪の毛が乱れるのが嫌」などの理由が挙げられている。

(高校3年 ※着用せず) :
「着けてません。髪の毛ボサボサになるのが嫌。親には着けろと言われるが、あまり着けたくない。周りが着けていないから」 (静岡朝日テレビ)
(高校3年 ※着用せず) :
「してないです、いつも。一番は高校生になってヘルメットは恥ずかしい。抵抗がある。周りも着けていない」 (静岡朝日テレビ)
非着用 (20代) 「(努力義務化を) 知らなかったです。(付けていない理由は) やっぱ買うのが面倒くさい」 (広島ホームテレビ)
30代
「髪の毛が乱れるのが嫌だし、"べちゃんこ"にもなりそう」 (TBS NEWS DIG)
非着用 (50代) 「仕事前とか髪がべちゃんこになるなっていう、これから暑くなるので、嫌だっていうのはあります」 (広島ホームテレビ)
70代女性 :
交通量の少ない道しか走らないし、努力義務なら着けない (テレビ静岡)

【着用率が高い場合】

(3) 外出時に駐輪した際の自転車用ヘルメットの一般的な保管方法、持ち運び方法等

国内における自転車用ヘルメットの着用率は非常に低いため、保管方法は現状不明である。

※参考



小型で持ち運びやすいため、カバンにかけたり、自転車に自由に巻き付けたりできる、スプリングロックが人気。

【着用率が高い場合】

(3) 外出時に駐輪した際の自転車用ヘルメットの一般的な保管方法、持ち運び方法等

日本では、自転車用ヘルメットの着用率が低い。このため、外出時に駐輪した際の自転車用ヘルメットの一般的な保管方法、持ち運び方法は現状不明である。

参考として、ヘルメットを自転車のかごの中に入れて盗難の恐れがあるため、日本では、ワイヤータイプの鍵を使って、自転車と一緒にヘルメットを固定する方法等がニュース等で紹介されている。



SBS静岡放送「衝撃から頭守るため”1個数万円のものも…自転車用ヘルメットを盗難から守れ！対策を学ぶ」より

| 調査票 | 回答例（日本） |
|--|---|
| <p>3 自転車用ヘルメットの商品情報（商品例、生産数、製造事業者、業界団体等）</p> <div data-bbox="199 339 779 727" style="border: 1px solid black; padding: 10px; background-color: #f0f0f0;"> <p>Product information on bicycle helmets (product examples, number of production, manufacturers, industry groups, etc.)</p> </div> <p>※国内の自転車市場は従来の大手メーカー「サムチョンリ(三千里)」、「株式会社アルトンスポーツ」が全体 50%のシェアを持ち、その他は台湾のジャイアント、メリダなど 120 にのぼる海外メーカーが占めている。韓国メーカーはほとんどの自転車を中国で受託生産（OEM）するか、現地で直接製造する形で輸入している。</p> <p>(1) 商品例</p> <p>韓国の場合、輸入品ヘルメットの方が国内品より多く販売されている。</p> <p>海外の自転車用ヘルメット（スポーツ）</p> | <p>3 自転車用ヘルメットの商品情報（商品例、生産数、製造事業者、業界団体等）</p> <p>(1) 商品例</p> <p>次のようなヘルメットが自転車用として販売されている。</p> <div data-bbox="808 533 2078 871" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;">  <p>自転車用ヘルメット（スポーツ） 自転車用ヘルメット（普段使い／通学用）</p> </div> <p>図1 自転車用ヘルメットの例</p> |



海外の自転車用ヘルメット（日常・通学用）

(2) デザイン等が工夫された商品例

帽子に似せたものや、後頭部に空間を設け束ねた髪でも被りやすいものがある。

自転車用ヘルメット（帽子型）



広めのツバで日差しの気になるシーズンも安心。パターンにこだわった立体感のあるデザインとバックのリボンが上品です。夜間の走行にも安心のリフレクター素材も使われています。54～57cm（350g）

オージーケーカプト「シクレ」
9240円（税込） 写真提供=オージーケーカプト



オージーケーカブト「デイズ」
9240円（税込） 写真提供=オージーケーカブト

アウトドアタイプのデザインで、広めのツバが日差し対策にも効果的。フチに仕込んだワイヤーで型のニュアンスを好みに応じて造れます。後ろにリフレクター素材も使用しています。54～57cm未満（325g）

自転車用ヘルメット（後頭部に束ねた髪が収まる空間を設けたもの）



クミカ工業「ドルフィン」 4950円（税込）

・ヘアスタイルを選ばない快適なヘルメット

後頭部にヘア用の空間があり、束ねた髪のゴムのあたりの締め付けを軽減します。通気孔は前後のみに配置し雨の降込を最小限に。額部分は取り外して水洗いできて清潔です。あご紐はワンタッチでサイズ調整可能。S-M（約430g）、M-L（約460g）

(2) デザイン等が工夫された商品例

機能面での違いはあるが、デザインを工夫した例を挙げるのは難しい。

ヘルメットの場合、中国勢の安価な製品、もしくは、海外の輸入品を利用することが多い。

(3) 生産数等

自転車用ヘルメットの実産数・販売数の把握までは難しい状況。

(3) 生産数等

自転車用ヘルメットの実産数・販売数は不明である。ただし、平成 20 年度に実施した商品テスト※でのアンケートで、消費者が持っている幼児用ヘルメットの 88%が SG マーク※付きであった。

現在の販売サイト等でも、ヘルメットの安全を示すものとして SG マークの記載が多いことから、市場に流通している製品の一定数は SG マーク付きであると推測される。

2021 年度の実産表示数は約 143 万個、2022 年度 4 月～12 月は約 63 万個であった※。ただし、SG 基準の対象が、自転車用及びローラースケートなどの走行遊具用ヘルメットであるため、今回の調査対象外のヘルメットも含まれている。

また、市場に出回っている製品数についても同じく不明であるが、業界団体であるヘルメット工業会に所属している企業 HP 等で確認ができた「スポーツ用や幼児・児童用以外と思われるヘルメット」は、6 社 41 製品。その内 SG マーク付きは、36 製品であった。

(4) 国内の製造事業者及び販売事業者

株式会社オージーケーカブト、株式会社サギサカなど。スポーツ用においては、イタリアやアメリカ製など海外メーカーの製品を輸入販売している会社が多い。近年は一般用、スポーツ用共に、日常生活になじむようなデザインや一見帽子に見える製品も販売されている。

| (4) 国内の製造事業者及び販売事業者 | | (5) 業界団体 |
|---|---|---|
| ヘルメットの例 | 製造・販売業者 | <p>一般社団法人 日本ヘルメット工業会 JHMA (http://japan-helmet.com/)</p> <p>ヘルメットに関する業者団体として、各種製品の規格制定等に際しての協力、要望、調査研究、リサイクル等を行っている。国内製造業者、輸入業者が加入しており、会員企業は2023年3月時点で現在27社、うち自転車用ヘルメットを取り扱っているのは14社である。(別添1)</p> <p>分科会の一つに、自転車用ヘルメット技術委員会がある。規格、基準等の制定、改正等の委員として参加、製品のPR及び着用の普及促進、海外の規格・情勢の調査、各関連団体と連携し品質向上等を行っている。</p> <p>※ 東京都生活文化スポーツ局 東京くらし web 平成20年度 商品テスト「自転車用幼児ヘルメット」 https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anzen/test/helmet_press.html</p> <p>※ SGマークは、一般財団法人製品安全協会が定めたSG基準に製品が適合していると協会が認証したことを示している。SGはSafe Goods（安全な製品）を意味する。https://www.sg-mark.org/faq/</p> <p>※ 一般財団法人製品安全協会「四半期間毎の製品安全数量」</p> <p>(別添1) 日本ヘルメット工業会 会員会社一覧</p> |
|  | <p>クランク (CRNK)</p> <p>アナログプラスという国内企業がロンチングしたヘルメットのブランド。2016年設立され、価格に比べてデザインと機能がよく、磁石となっている顎ひもが人気。</p> | |
|  | <p>ホンジン (HJC : honjin crown)</p> <p>バイク専門のヘルメット製造業者であるが、自転車用の</p> | |



ヘルメットも販売しており、人気が高い。

カーモ (CARMOR) 韓国のシマノのロードバイクの流通業者「ナヌックスネットワーク」が2015年に 론칭 した自転車用のヘルメットブランド。

(5) 業界団体
特になし

| Japan Helmet Manufacturers Association JHMA 一般社団法人 日本ヘルメット工業会 | | | |
|--|---|---------|----------|
| 日本ヘルメット工業会のご案内 | 作業における頭部保護の重要性 | 製品紹介 | 会員会社一覧 |
| FAQ (よくある質問と回答) | | リンク集 | |
| トップページ >> 会員会社一覧 | | | |
| (一社)日本ヘルメット工業会会員一覧 | | | |
| 社名 | サイトページ | 取扱いカテゴリ | |
| 株式会社アライヘルメット | http://www.arai.co.jp/ | 産業用 | 乗車用 自転車用 |
| 株式会社イエロー | http://www.yellow-inc.com | 産業用 | |
| イズミ産業株式会社 | | | 乗車用 |
| 株式会社石野商会 | http://www.fs-japan.com | | 乗車用 |
| 株式会社オージーケーカプト | http://www.ogkcbuto.co.jp/ | | 乗車用 自転車用 |
| 株式会社大崎電機製作所 | http://www.oew.co.jp | | 自転車用 |
| 加賀産業株式会社 | http://www.kacasangyo.co.jp | 産業用 | 自転車用 |
| 北川工業株式会社 | | 産業用 | 自転車用 |
| 有限会社貴田商店 | http://www.sanada-yoshi.co.jp | | 乗車用 自転車用 |
| 株式会社シモン | http://www.simon.co.jp/ | 産業用 | |
| 進和化学工業株式会社 | http://www.shinwakagaku.co.jp/ | 産業用 | |
| 株式会社SHOEI | http://www.shoei.com | | 乗車用 |
| 株式会社昭和商会 | http://www.showeshokai.com | 産業用 | |
| スターライト工業株式会社 | https://starlite.co.jp/ | 産業用 | 乗車用 |
| 住ベテックプラスチック株式会社 | http://www.sumibs.co.jp/stp/ | 産業用 | |
| 株式会社セイデン | https://ls2helmets.jp/ | | 乗車用 |
| (株)大洋プラスチック工業所 | http://taiyo-plc.co.jp/ | | 自転車用 |
| 株式会社谷沢製作所 | http://www.tanizawa.co.jp | 産業用 | 乗車用 自転車用 |
| 株式会社デイトナ | http://www.daytona.co.jp | | 乗車用 |
| DICプラスチック株式会社 | http://www.dic-plas.co.jp | 産業用 | 乗車用 自転車用 |
| 東洋物産工業株式会社 | http://www.toyo-safety.co.jp | 産業用 | 自転車用 |
| マルシン工業株式会社 | http://www.marushin-helmet.co.jp/ | | 乗車用 |
| ミドリ安全株式会社 | http://www.midori-anzen.co.jp/ | 産業用 | 自転車用 |
| (株)ブラデックヤマザキ | http://www.yamako-inc.com/ | 産業用 | 自転車用 |
| 山本光学株式会社 | http://www.yamamoto-kogaku.co.jp | | 自転車用 |
| 株式会社リード工業 | http://www.weblead.co.jp | | 乗車用 自転車用 |
| 株式会社フイズギア | http://www.ysgear.co.jp/ | | 乗車用 |


| 調査票 | 回答例（日本） | | | | | | |
|--|---|----|--|----|---|-----|--|
| <p>4 自転車用ヘルメットの安全基準、規格、ガイドラインや認証制度等</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>Bicycle helmet safety standards, standards, guidelines, certification systems, etc.</p> </div> <p>(1) 主な安全規格等</p> <p>道路交通法 施行規則 第32条（人命保護装具）</p> <p>① 道路交通法第50条第3項における「行政安全部令が定める人命保護装具」とは次の各号の基準に適合する乗車用安全帽を指す。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 左右、上下の視野が十分とれること。 2. 風圧によりひさしが垂れて視野を妨げることのない構造であること。 3. 著しく聴力を損ねない構造であること。 4. 衝撃吸収性があり、かつ、帽体が耐貫通性を有すること。 5. 衝撃により容易に脱げないように固定できるものを有すること。 6. 重量が二キログラム以下であること。 7. 人体を傷つける恐れがある構造でないこと。 8. 安全帽の背面には夜間の運転に備えて反射体を付着したものであること。 | <p>4 自転車用ヘルメットの安全基準、規格、ガイドラインや認証制度等</p> <p>(1) 主な安全規格等</p> <p>自転車用ヘルメットの主な安全規格等を表1に示す。</p> <p>表1 自転車用ヘルメットの主な安全規格等</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">国内</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">SG</td> <td> <p>SGマーク制度とは、安全性の高い製品の提供を通じて消費者利益を保護することを目的として、構造・材質・使用方法等からみて生命又は身体に対して危害を与えるおそれがある消費生活用製品を対象として実施している民間の自主的な製品安全性確保制度である。運営主体は、財団法人製品安全協会である。</p> <p>0056 自転車等用ヘルメット（2020年3月改定） https://www.sg-mark.org/product/no-0056/</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">JIS</td> <td> <p>JISマーク制度は、産業標準化法第30条第1項などに基づき、国に登録された機関（登録認証機関）から認証を受けた</p> </td> </tr> </tbody> </table> | 国内 | | SG | <p>SGマーク制度とは、安全性の高い製品の提供を通じて消費者利益を保護することを目的として、構造・材質・使用方法等からみて生命又は身体に対して危害を与えるおそれがある消費生活用製品を対象として実施している民間の自主的な製品安全性確保制度である。運営主体は、財団法人製品安全協会である。</p> <p>0056 自転車等用ヘルメット（2020年3月改定） https://www.sg-mark.org/product/no-0056/</p> | JIS | <p>JISマーク制度は、産業標準化法第30条第1項などに基づき、国に登録された機関（登録認証機関）から認証を受けた</p> |
| 国内 | | | | | | | |
| SG | <p>SGマーク制度とは、安全性の高い製品の提供を通じて消費者利益を保護することを目的として、構造・材質・使用方法等からみて生命又は身体に対して危害を与えるおそれがある消費生活用製品を対象として実施している民間の自主的な製品安全性確保制度である。運営主体は、財団法人製品安全協会である。</p> <p>0056 自転車等用ヘルメット（2020年3月改定） https://www.sg-mark.org/product/no-0056/</p> | | | | | | |
| JIS | <p>JISマーク制度は、産業標準化法第30条第1項などに基づき、国に登録された機関（登録認証機関）から認証を受けた</p> | | | | | | |

(2) 具体的な基準等

○乗車用安全帽

| | |
|----------------|---|
| 乗車用安全帽 | Protective helmets for vehicular users |
| 標準番号 | KSG7001 |
| 適用範囲 | 当規格は交通事故、競走中の事故などの場合、四輪自動車、二輪自動車、原動機付自転車、自転車などの車両搭乗者の頭部に当たる衝撃を和らげるために着用する乗車用安全帽に限る。 |
| 標準名(英語) | Protective helmets for vehicular users |
| 国際標準分類(ICS)コード | 97.220.10：スポーツ用品 |
| 告示機関(告示番号) | 国家技術標準院（第2021-0606号） |
| 対応国際標準 | ISO/R 1511:1970 |

○KCマーク

| | |
|---|--|
| KCマーク | Korea Certification Mark (KC Mark) |
|  | 安全・保健・環境・品質などの法定強制認証制度を単一化した国家統合認証マークのことを指す。 |
| | 認証されていないヘルメットの着用により事故が起きた場合、運転者の安全を確保できないため、国家技術標準院が指定する試験機関（韓国建設生活環境試験研究院、韓国機械電気電子試験研究院）はバイク及び自転車、キックボード用の安全帽の形や素 |

事業者（認証事業者）だけが、認証を受けた鉱工業品等に対して表示することができる制度である。 JIS T 8134:2018 自転車用ヘルメット

[公益財団法人日本自転車競技連盟](#)（以後「JCF」とする。）が、自転車競技の安全と競技としての特質を考慮し、JCFおよび加盟団体の主管する自転車競技大会に使用できるヘルメットの公認と、自転車スポーツの安全な普及振興を図るためのヘルメット推奨制度である。推奨ヘルメットは自転車競技用の公認ヘルメットとはみなされない。JCF競技規則、ヘルメット公認/推奨要領に適合し、かつCEの「ヘルメットの性能およびその試験基準」に適合している必要がある。具体的には、前述の基準に基づく衝撃吸収性能試験、SG、CEマークの表示を持つもの、JIS規格表示の認証工場の製品である。2023年3月時点で公認は153製品、推奨は6製品である。JCF 公認/推奨ヘルメット公認/推奨要領 <https://jcf.or.jp/official/helmet/>



海外

CE CE マーキングとは、欧州連合(EU)地域

| | |
|--|--|
| <p>材、衝撃吸収性などの試験を行い、国家統合認証KCマークを与える。</p> <p>KCマークの認証を受けるためには、国家技術標準院が定めた基準を満たす性能が必要である。</p> <p>当基準は道路交通法により指定されたヘルメットの基準及び世界的に通用されるヘルメットの安全性を参考にして設けられている。韓国でKCマークがないヘルメットの輸入・販売はできない。</p> | <p>に販売される指定製品に貼付を義務付けられる安全マークのことで、「EU(EC)指令」の必須安全要求事項に適合したことを示す。自転車用ヘルメット EN1078</p> <p>CPSC 米国消費者製品安全委員会（Consumer Product Safety Commission）は、米国消費者製品安全法に基づき設立された、法的権限を持つ大統領直属の独立政府機関である。自転車用ヘルメットに添付されている場合「自転車用ヘルメットの安全基準」に適合したことを示す。</p> |
| <p>○参考サイト</p> <p>※国家標準認証 국가표준 상세 e나라 표준인증 (standard.go.kr)</p> <p>※電気用品および生活用品安全管理法 https://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EC%A0%84%EA%B8%B0%EC%9A%A9%ED%92%88%EB%B0%8F%EC%83%9D%ED%99%9C%EC%9A%A9%ED%92%88%EC%95%88%EC%A0%84%EA%B4%80%EB%A6%AC%EB%B2%95</p> <p>※国家技術標準院の製品安全情報センター認証情報の検索 https://www.safetykorea.kr/release/certificationsearch</p> <p>※国家技術標準院の安全基準閲覧 https://kats.go.kr/content.do?cmsid=304</p> | <p>(2) 具体的な基準等</p> <p>SG 基準より、物理的な安全性に関する基準等について記載する(表2・3)。詳細はSG基準※を参照のこと。</p> <p>物理的な安全面での試験は一般財団法人車両検査協会、皮膚に接触する繊維部品の有害性等に関する試験は、一般財団法人ボーケ</p> |

(3) 使用期間について

一部のヘルメット製造業者では、最低3年～5年を目安に買い替えを推奨している。

(例)

TREK・・・3年をめどに交換を推奨

https://www.trekbikes.com/kr/ko_KR/bike-helmet-safety/

SHOEI HELMET・・・ヘルメットの寿命は、自転車競技であればおよそ3年、通常利用の場合はおよそ5年として紹介。

http://shoeishop.cafe24.com/web/upload/SHOEI_HELMET.pdf

品質評価機構等で行っている。

表2 安全性に関する基準

| | |
|----------------|--|
| 外観、構造及び寸法 | <ul style="list-style-type: none"> ・使用時に身体に障害を与えるようなばりや突起部などがないこと ・外表面の素材、あごひもの構造・幅など |
| 衝撃吸収性 | <ul style="list-style-type: none"> ・試験時の人頭模型の重心の衝撃加速度が $2,940\text{m/s}^2(300\text{G})$ 以下かつ、$1,470\text{m/s}^2(150\text{G})$以上の衝撃加速度の継続時間が4ms以下であること 前処理（高温処理/低温処理/浸せき処理）をそれぞれ行ったヘルメットに、頭の重さに近い人頭模型を入れて、決められた高さから落下点であるアンビル（金床/鉄床（かなとこ））鑄鉄または鑄鋼製の作業台へ落下させ、そのときの最大衝撃加速度等を測定する。 |
| 保持装置（あごひもの）の強さ | <ul style="list-style-type: none"> ・試験時の最大伸びが35mm以下であり、かつ、試験後に締結具の乖離が容易にできること。 あごひもの先に付けた4kgのおもりを600mmの高さから落下させたときのあごひもの最大伸びを測定する。 |
| 保持装置 | <ul style="list-style-type: none"> ・試験を行ったとき、ヘルメットが人頭 |

| | |
|------------------|--|
| (あごひも)の性能(外れやすさ) | <p>模型から脱落しないこと。</p> <p>ヘルメットの後頭部を固定してワイヤーでつないだ10 kgのおもりを175m mの高さから落下させることで前側に力を加える。</p> |
| 視野、材料、付属品 | <p>・装着時の視野が左右水平に105°以上、脆化(ぜいか)・耐食・耐光性などの耐久性や皮膚への有害性がない、反射材など。</p> |

表3 表示に関する基準

| | |
|-------|--|
| 表示 | <p>・製品表面の見やすい場所への表示</p> <p>製品名(自転車用ヘルメットなど)、使用年齢範囲、製造業者・輸入業者、製造・輸入年月、大きさ、使用上の注意事項</p> |
| 取扱説明書 | <p>・製品への添付。一般消費者が理解できる大きさの字での明示、(1)の見やすい箇所への掲載や、(3)・(4)は図示などで理解しやすく、かつ、より認知しやすいものであること。</p> <p>(1) 取扱説明書を読み保管する。子供・幼児には保護者が使用上の注意事項を指導する。(2) 用途 (3) 使用上の注意事項 (4) 調節の方法 (5) 手入れ方法 (6) SGマーク賠償制度 (7)</p> |

| | |
|--|---|
| | 製造業者等 |
| | <p>※ 製品安全協会 0056 自転車等用ヘルメット (※一部のみ掲載) https://www.sg-mark.org/product/no-0056/</p> <p>(3) 使用期間について</p> <p>メーカーは使用開始から「3年」を目安に買い換えを推奨している。理由は紫外線や雨・土等の環境及び汗・皮脂等による材質劣化を考慮したものである。*また、業界団体である一般社団法人日本ヘルメット工業会 (以後「ヘルメット工業会」とする。)でも、産業用ヘルメットについての記載のみではあるが、期間が短い製品で、「使用開始より3年以内」との記載がある。この期間は、法的な規制ではなくあくまで目安であり、個々の使用頻度、取扱い状況、保管等が違うためはっきりとした耐用年数を定めることができないとしている。*</p> <p>※ オーケーカブト HP 「ヘルメットをかぶろう！」より引用 https://www.ogkkabuto.co.jp/hg/ind.html</p> <p>※ (一社)日本ヘルメット工業会HP よくある質問と回答 http://www.japan-helmet.com/faq/index.html</p> |

調査票

回答例（日本）

5 行政機関等による自転車用ヘルメットの使用の推奨の有無

Whether the use of bicycle helmets is recommended by administrative agencies, etc.

特になし

○ヘルメットに関する過去のニュース

2018年に自転車の「ヘルメット着用義務化」が施行され、ソウル市共有自転車「タルンイ」が安全帽の無料レンタルサービスを運営したものの、利用率は3%にとどまり、ヘルメット着用義務化反対が88%に至ったというアンケート結果となり、サービスは終了となった。



5 行政機関等による自転車用ヘルメットの使用の推奨の有無

東京都では道路交通法改正以前から、東京都自転車安全利用条例で、全ての自転車利用者の方に、ヘルメット着用の努力規定を設けている。

また、都内の一部区市では自転車用ヘルメットの購入補助制度がある。東京都以外でも、愛知県等で購入補助制度がある。

【東京都条例（抜粋）】

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例*

（十八歳未満の者及び高齢者の技能及び知識の習得など）

第十五条 父母その他の保護者（以下単に「保護者」という。）は、その監護する十八歳未満の者が、自転車を安全で適正に利用することができるよう、指導、助言等を行うことにより、必要な技能及び知識を習得させるとともに、当該十八歳未満の者に反射材を利用させ、乗車用ヘルメットを着用させる等の必要な対策を行うよう努めなければならない。

2 高齢者（六十五歳以上の者をいう。以下この項において同じ。）の親族又は高齢者と同居している者は、当該高齢者が自転車を安全で適正に利用することができるよう、反射材の利用、乗車用ヘルメットの着用その他の必要な事項について助言するよう努めなければならない。

（安全に資する器具の利用）

第十九条 自転車利用者は、反射材、乗車用ヘルメットその他の交通事故を防止し、又は交通事故の被害を軽減する器具を利用するよう努めるものとする。

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例施行規則

（自転車貨物運送事業者の登録に係る基準）

ソウル市が公共自転車「タルンイ」の利用者にヘルメットの無料貸出しを施行したが、4日以内に全体の25%を紛失していることがわかった。

「拙速な立法」の代表事例に挙げられる「自転車安全帽着用義務化」が実効性を収めていないことが分かった。昌原（チャンウォン）市をはじめ公営自転車を運営している全国の地方自治体は、施行1年足らずで安全帽を廃棄処分したり、追加購入はせず、ヘルメットを放置している状態である。

大田（テジョン）市・ソウル市など、公共自転車を運営する他の自治体の事情も同様である。「タシュ」を運営している大田市は、安全帽400個を購入し、200個を貸出し用として設置したが、7月時点で紛失率は9割以上である。

大田市は、残った安全帽を廃棄することはせず、放置する方向を決めた。

「タルンイ」を運営しているソウル市は、昨年7月20日から9月30日まで2回にわたり、試験的にレンタルの安全帽を設置した後、昨年10月にすべてを回収した。安全帽着用義務化により、公用自転車に安全帽を設置したが、実効性が劣る理由は、利用者アンケートでも確認された。チャンウォン競輪公園では、1月26日から2月15日まで「ヌビジャ」の利用者436人を対象にアンケートを実施した。「改正道路交通法施行以降安全帽着用回数」を聞くと、65%は「ほとんど着用していない」と答え、「たまに着用しない」は23%、「よく着用する」は8%、「常に着用する」が4%と低迷した状態である。

※参考

<https://www.idomin.com/news/articleView.html?idxno=701679>

第六条

九 運送用自転車を利用する従業者が、反射材及び乗車用ヘルメットを利用する体制を確保すること

（自転車貸付業者の登録に係る基準）

第十四条

四 顧客に対して、反射材及び乗車用ヘルメットの貸付けを行う体制を確保すること。

【 都内一部区市の購入補助制度の例 】

| 自治体名 | 補助額 | 対象年齢 |
|------|--------|---------------|
| 目黒区 | 2,000円 | 全年齢 |
| 豊島区 | 2,000円 | 満65歳以上、満13歳未満 |
| 港区 | 2,000円 | 13歳未満 |
| 足立区 | 2,000円 | 全年齢 |
| 江東区 | 2,000円 | 全年齢 |
| 八王子市 | 2,000円 | 全年齢 |

※ 東京都生活文化スポーツ局都民安全推進部 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例<https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/kakusyutaisaku/jitensha/seisaku-joyourei/jitensha-jourei/index.html>

| 調査票 | 回答例（日本） |
|--|--|
| <p data-bbox="165 252 943 331">6 自転車乗車中の事故情報 特にヘルメットが関連するもの (死亡・重症事故事例、医療機関受診件数等)</p> <div data-bbox="203 341 1010 632" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p data-bbox="210 373 1010 600">Information on accidents caused by bicycle helmets Info a bicycle Particularly those related to helmets (fatal acci medical institution visits, etc.)</p> </div> <p data-bbox="159 687 271 719">(1) 警察</p> <p data-bbox="185 735 981 863">○警察庁・道路交通公団、自転車交流事故分析結果発表 警察庁と道路交通公団が自転車交通事故を分析した結果、9月に 事故が多いことが分かった。</p> <p data-bbox="159 879 981 1007">ここ10年間(2011~2020年)発生した自転車交通事故は、5万件余 りであり、2020年には5,667件の交通事故で6,233人の死傷者が出 た。</p> <p data-bbox="159 1023 981 1150">月別の自転車交通事故件数は、6月(6097件)に続き、9月(5907 件)に多く発生した。9月の自転車交通事故は全体交通事故の11.5% を占め、特に死亡者数が119人で最も多く発生したと分析された。</p> <p data-bbox="159 1166 981 1246">また、9月の自転車事故の中で土曜日16~18時の事故比率が最も 高いことが分かった。</p> | <p data-bbox="1032 252 2063 331">6 自転車乗車中の事故情報 特にヘルメットが関連するもの (死亡・重症事故事 例、医療機関受診件数等)</p> <p data-bbox="1032 539 1137 571">(1) 警察</p> <p data-bbox="1043 587 1375 619">ア 警察庁 (全国のデータ)</p> <p data-bbox="1050 635 2085 810">警察庁は、全国の交通事故について、政府統計オンラインポータル e-Stat に「交 通事故の発生状況」として、2015 年以降のデータを年単位で掲載している。*また、 警察庁のホームページにて、年ごとにデータを取りまとめた「交通事故の発生状況 等について」を公表している。</p> <p data-bbox="1077 826 2040 858">上記のデータより、自転車事故、特にヘルメットが関係する内容を抜粋する。</p> <p data-bbox="1050 927 2085 1150">別添 2 「交通事故発生状況の推移」(警察庁データ) *より、平成 17 年以降は交 通事故件数、死者数、負傷者数、人口 10 万人当たり (人) の死者数・負傷者数と もに、毎年減少している。一例として、交通事故件数は平成 16 年が最多で 952,720 件、令和 4 年は 301,193 件であり、交通事故死者数は平成 4 年が最多で 11,452 人、 令和 4 年は 2,610 人である。</p> <p data-bbox="1050 1166 2085 1246">自転車乗車中の事故においても、同様に減少しており、令和 4 年の自転車乗車中 の死者数は 339 人である(図 3)。</p> |



過去10年間月別自転車交通事故の現況

年齢層は、65歳以上による交通事故が増加傾向にあり、2020年には1435件で前年比減少したにもかかわらず、全体自転車交通事故の4分の1以上である25.3%と高い割合を占めた。



過去10年間全体自転車運転者交通事故及び65歳以上の比率

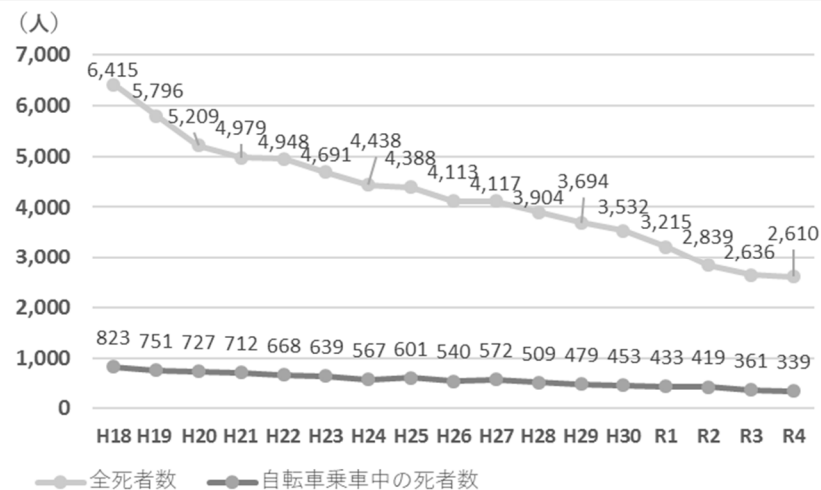


図3 自転車乗車中の事故の死者数の推移 (警視庁データから作成)

警察庁「令和3年における交通事故の発生状況等について」から引用した、自転車乗車中の事故の詳細について図4、5に、「令和4年における交通事故の発生状況等について」を図6・7に示す。*

※ e-Stat「交通事故の発生状況」<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=000001027457&cycle=7&tclass1val=0>

※ e-Stat「令和4年中の交通事故死者について 1 交通事故発生状況の推移」<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=000001032793&cycle=7&year=20220&month=0>

※ 警察庁 HP 令和3年
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bunseki/nenkan/040303R03nenkan.pdf> (P.7)

令和4年 <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bunseki/nenkan/050302R04nenkan.pdf> (P.6)

<http://www.travelnbike.com/news/articleView.html?idxno=90535>

○蔚山警察庁

蔚山警察庁によると、2022年上半期の蔚山の交通事故の死者数は14人で、前年度の21人より33.3%が減少したことが分かった。このうち、自転車事故の死者数は5人に確認された。(前年度は0人)

自転車死亡事故の5件のうち3件が自転車専用道路、2件は一般道路で発生した。自転車と自動車、自転車と自転車間の事故はなく、乗車中転んで事故が発生した。年齢層は50代が2人、65歳以上が3人で、死者は全員自転車ヘルメットを着用していないことが分かった。

<http://www.travelnbike.com/news/articleView.html?idxno=90535>

5

(2) 消防

特になし

(3) その他(警察、消防以外)

○道路交通公団

2022年6月15日道路交通公団によると、過去5年間(2017~2021年)で

事故原因の乗り物等については、対自動車が大半を占めているが、次いで自転車単独での事故が多い(図4)。また、ヘルメット非着用時の事故で、負傷の場合は頭部のけがが全体の11.3%であるのに対し、死亡した場合は58.0%と、頭部のケガが死亡などより重篤な事故につながりやすいと考えられる(図5)。

致死率を比較すると、ヘルメット着用時に比べ非着用時の致死率は令和4年は約2.6倍であった(図6)。

ヘルメット着用の死傷者の年齢別の推移より、全年齢のヘルメット着用率は、令和4年で9.9%と10年前の平成24年の7.9%からあまり変わっていない。令和4年の年齢別の着用率をみると、中学生は39.1%、次いで小学生は25.0%と他の年齢に比べて着用率は高く、年々上がっているが、高校生になると7.5%と、ほとんど着用しなくなっている(図7)。



手当事者別自転車乗用中の死者数(第1・第2乗者)の推移※

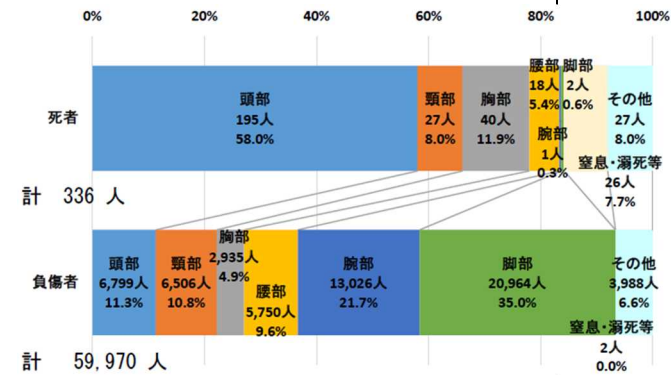


図5 ヘルメット非着用の自転車乗用中死者・負傷者損傷主部位別比較【令和3年】

発生した自転車乗車中の事故は、総計27,239件であった。この事故による死者は449人、負傷者は29,142人に至るなど、人的被害も相当であったことがわかった。

月別に見ると、6月が3,228件と最も多く、続いて、9月(2,965件)、5月(2,894件)、7月(2,848件)、4月(2,524件)の順だった。

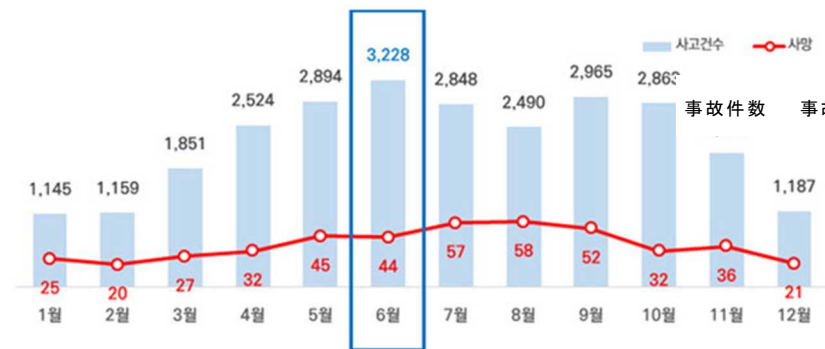
事故致死率(交通事故100件当たりの死者数)は1.65%で、全体交通事故の致死率(1.61%)と似たような水準であったが、年齢が高いほど致死率が高くなる傾向が示された。20歳以下の場合には0.32%、65歳以上の場合には、3.56%であった。

事故を類型別に見ると、40歳以下で自転車と歩行者間事故の比率が高く、50代以上では自転車同士の事故比率が高かった。

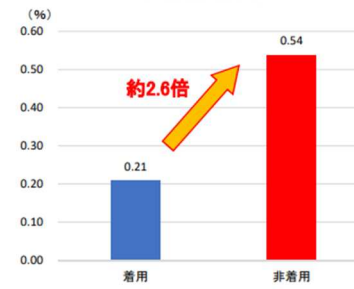
特に、事故時の安全帽の未着用実態は深刻だった。事故当時の安全帽の着用者は20%に過ぎない半面、未着用者の比率は50.9%で半分を超えた。

※参考

<https://www.anjunj.com/news/articleView.html?idxno=33543>

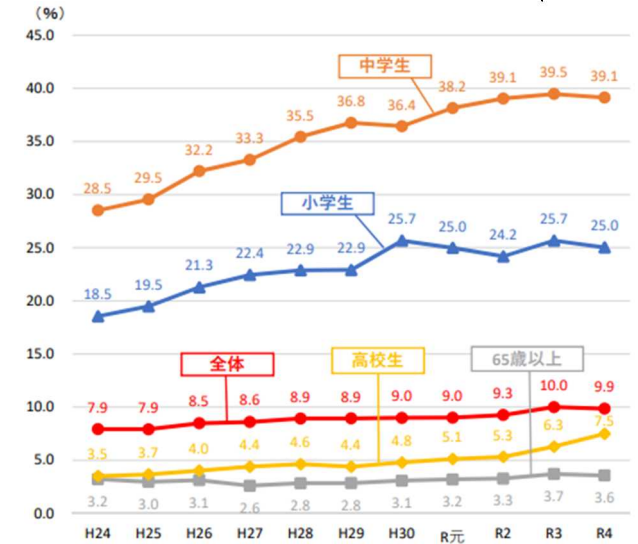


※上記グラフは、過去5年間(2017~2021年)発生した自転車乗車中の事故・死者数の月別推移(道路交通公団)



(注)・「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

図6 ヘルメット着用状況別の致死率比較【令和4年】



(注)・「ヘルメット着用率(死傷者)」とは、自転車乗車中の死傷者のうち、ヘルメット着用者の割合をいう。

図7 ヘルメット非着用者率(死傷者)の推移

※ 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。第1当事者の相手方が「第2当事者」となる。

引用元：警察庁 <https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/yougo.html>

(一財)日本損害保険協会

https://www.sonpo.or.jp/about/useful/kousaten/2007/ruikei_kaisetsu.html

(別添2)

応急室に搬送される自転車事故の患者10人のうち4人は、児童・青少年で、ヘルメットの使用率が5%も満たないため、半分は頭の負傷を受けていることが分かった。

8日に疾病管理本部が発表した「2012~2017年自転車事故で応急室(全国23か所)を来院した患者現況及び損傷発生要因」資料によると、6年間で、自転車事故で応急室を訪れた患者は計46,635人だった。

これは、調査対象となった応急室に搬送された全体交通事故の負傷者の270,828人の17.2%で、男性(36,854人)が女性(9,781人)より4倍ほど多かった。

自転車事故の負傷者のうち19歳以下の小児・青少年は、20,117人で、全体負傷者の43.1%であった。交通事故の中で小児・青少年の自転車事故率(36.2%)は、大人(12.3%)より3倍高く、全体の自転車事故率(17.2%)に比べても2倍高かった。

負傷部位を見ると、外傷性頭部損傷(46.6%)が約半分を占め、次に上肢(21.9%)、下肢(15.7%)の順だった。事故発生時、ヘルメットの着用は4.6%にとどまり、70.3%は未着用、そのほかは着用可否が分からなかった。

※参考

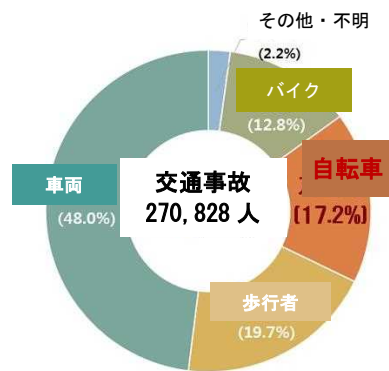
<https://www.yna.co.kr/view/AKR20190508049700017> (2019.5.8)

1 交通事故発生状況の推移

| 年 | 発生件数 | | 負傷者数 | | 死者数 | | 人口10万人当たり | |
|---------|---------|-----|-----------|-----|--------|-----|-----------|-----|
| | (件) | 指数 | (人) | 指数 | (人) | 指数 | 死者数(人) | 指数 |
| 昭和 23 年 | 21,341 | ... | 17,609 | ... | 3,848 | 23 | 4.93 | 30 |
| 24 | 25,113 | ... | 20,242 | ... | 3,790 | 23 | 4.74 | 29 |
| 25 | 33,212 | ... | 25,450 | ... | 4,202 | 25 | 5.14 | 31 |
| 26 | 41,423 | ... | 31,274 | ... | 4,429 | 26 | 5.32 | 33 |
| 27 | 58,487 | ... | 43,321 | ... | 4,696 | 28 | 5.55 | 34 |
| 28 | 80,019 | ... | 59,280 | ... | 5,544 | 33 | 6.46 | 40 |
| 29 | 93,869 | ... | 72,390 | ... | 6,374 | 38 | 7.32 | 45 |
| 30 | 93,981 | ... | 76,501 | ... | 6,379 | 38 | 7.22 | 44 |
| 31 | 122,691 | ... | 102,072 | ... | 6,751 | 40 | 7.56 | 46 |
| 32 | 146,833 | ... | 124,530 | ... | 7,575 | 45 | 8.39 | 51 |
| 33 | 168,799 | ... | 145,432 | ... | 8,248 | 49 | 9.05 | 55 |
| 34 | 201,292 | ... | 175,951 | ... | 10,079 | 60 | 10.95 | 67 |
| 35 | 449,917 | ... | 289,156 | 29 | 12,055 | 72 | 12.97 | 79 |
| 36 | 493,693 | ... | 308,897 | 31 | 12,865 | 77 | 13.77 | 84 |
| 37 | 479,825 | ... | 313,813 | 32 | 11,445 | 68 | 12.14 | 74 |
| 38 | 531,966 | ... | 359,089 | 37 | 12,301 | 73 | 12.92 | 79 |
| 39 | 557,183 | ... | 401,117 | 41 | 13,318 | 79 | 13.85 | 85 |
| 40 | 567,286 | ... | 425,666 | 43 | 12,484 | 74 | 12.85 | 79 |
| 41 | 425,944 | 59 | 517,775 | 53 | 13,904 | 83 | 14.15 | 87 |
| 42 | 521,481 | 73 | 655,377 | 67 | 13,618 | 81 | 13.75 | 84 |
| 43 | 635,056 | 88 | 828,071 | 84 | 14,256 | 85 | 14.22 | 87 |
| 44 | 720,880 | 100 | 967,000 | 99 | 16,257 | 97 | 16.03 | 98 |
| 45 | 718,080 | 100 | 931,096 | 100 | 16,765 | 100 | 16.33 | 100 |
| 46 | 700,290 | 98 | 949,889 | 97 | 16,278 | 97 | 15.67 | 96 |
| 47 | 659,283 | 92 | 889,198 | 91 | 15,918 | 95 | 15.16 | 93 |
| 48 | 586,713 | 82 | 789,948 | 81 | 14,574 | 87 | 13.58 | 83 |
| 49 | 490,452 | 68 | 651,420 | 66 | 11,432 | 68 | 10.52 | 64 |
| 50 | 472,938 | 66 | 622,467 | 63 | 10,792 | 64 | 9.81 | 60 |
| 51 | 471,041 | 66 | 613,957 | 63 | 9,734 | 58 | 8.70 | 53 |
| 52 | 460,649 | 64 | 593,211 | 60 | 8,945 | 53 | 7.91 | 48 |
| 53 | 464,037 | 65 | 594,116 | 61 | 8,783 | 52 | 7.69 | 47 |
| 54 | 471,573 | 66 | 596,282 | 61 | 8,468 | 50 | 7.35 | 45 |
| 55 | 476,677 | 66 | 598,719 | 61 | 8,760 | 52 | 7.54 | 46 |
| 56 | 465,578 | 68 | 607,346 | 62 | 8,719 | 52 | 7.45 | 46 |
| 57 | 502,261 | 70 | 626,192 | 64 | 9,073 | 54 | 7.70 | 47 |
| 58 | 526,362 | 73 | 654,822 | 67 | 9,520 | 57 | 8.02 | 49 |
| 59 | 518,642 | 72 | 644,321 | 66 | 9,262 | 55 | 7.75 | 47 |
| 60 | 562,788 | 77 | 681,346 | 69 | 9,261 | 55 | 7.70 | 47 |
| 61 | 579,190 | 81 | 712,330 | 73 | 9,317 | 56 | 7.70 | 47 |
| 62 | 590,723 | 82 | 722,179 | 74 | 9,347 | 56 | 7.68 | 47 |
| 63 | 614,481 | 86 | 752,845 | 77 | 10,044 | 62 | 8.46 | 52 |
| 平成 元 年 | 661,363 | 92 | 814,832 | 83 | 11,086 | 66 | 9.06 | 55 |
| 2 | 643,097 | 90 | 790,295 | 81 | 11,227 | 67 | 9.11 | 56 |
| 3 | 662,392 | 92 | 810,245 | 83 | 11,109 | 66 | 8.99 | 55 |
| 4 | 695,346 | 97 | 844,003 | 86 | 11,452 | 68 | 9.23 | 57 |
| 5 | 724,678 | 101 | 878,633 | 90 | 10,945 | 65 | 8.79 | 54 |
| 6 | 729,461 | 102 | 881,723 | 90 | 10,653 | 64 | 8.54 | 52 |
| 7 | 761,794 | 106 | 922,677 | 94 | 10,684 | 64 | 8.54 | 52 |
| 8 | 771,085 | 107 | 942,204 | 96 | 9,943 | 59 | 7.92 | 48 |
| 9 | 790,401 | 109 | 958,925 | 98 | 9,642 | 58 | 7.66 | 47 |
| 10 | 803,882 | 112 | 990,676 | 101 | 9,214 | 55 | 7.30 | 45 |
| 11 | 850,371 | 118 | 1,050,399 | 107 | 9,012 | 54 | 7.12 | 44 |
| 12 | 931,950 | 130 | 1,155,707 | 118 | 9,073 | 54 | 7.16 | 44 |
| 13 | 947,253 | 132 | 1,181,039 | 120 | 8,757 | 52 | 6.90 | 42 |
| 14 | 936,950 | 130 | 1,168,029 | 119 | 8,396 | 50 | 6.60 | 40 |
| 15 | 948,281 | 132 | 1,181,681 | 120 | 7,768 | 46 | 6.10 | 37 |
| 16 | 952,720 | 133 | 1,183,617 | 121 | 7,436 | 44 | 5.83 | 36 |
| 17 | 934,346 | 130 | 1,157,113 | 118 | 6,937 | 41 | 5.43 | 33 |
| 18 | 887,267 | 124 | 1,098,564 | 112 | 6,415 | 38 | 5.02 | 31 |
| 19 | 832,704 | 116 | 1,034,652 | 105 | 5,796 | 35 | 4.54 | 28 |
| 20 | 766,394 | 107 | 945,703 | 96 | 5,209 | 31 | 4.08 | 25 |
| 21 | 737,637 | 103 | 911,215 | 93 | 4,979 | 30 | 3.90 | 24 |
| 22 | 725,924 | 101 | 896,297 | 91 | 4,948 | 30 | 3.88 | 24 |
| 23 | 692,084 | 96 | 854,613 | 87 | 4,691 | 28 | 3.66 | 22 |
| 24 | 665,157 | 93 | 825,392 | 84 | 4,438 | 26 | 3.47 | 21 |
| 25 | 629,033 | 88 | 781,492 | 80 | 4,388 | 26 | 3.44 | 21 |
| 26 | 573,842 | 80 | 711,374 | 73 | 4,113 | 25 | 3.23 | 20 |
| 27 | 536,899 | 75 | 666,023 | 65 | 4,117 | 25 | 3.24 | 20 |
| 28 | 499,201 | 70 | 618,853 | 63 | 3,904 | 23 | 3.07 | 19 |
| 29 | 472,165 | 66 | 580,850 | 59 | 3,694 | 22 | 2.91 | 18 |
| 30 | 430,601 | 60 | 525,846 | 54 | 3,532 | 21 | 2.79 | 17 |
| 令和 元 年 | 381,237 | 53 | 461,775 | 47 | 3,215 | 19 | 2.54 | 16 |
| 2 | 309,178 | 43 | 369,476 | 38 | 2,839 | 17 | 2.25 | 14 |
| 3 | 305,196 | 43 | 362,131 | 37 | 2,636 | 16 | 2.09 | 13 |
| 4 | 301,193 | 42 | 356,419 | 36 | 2,610 | 16 | 2.08 | 13 |

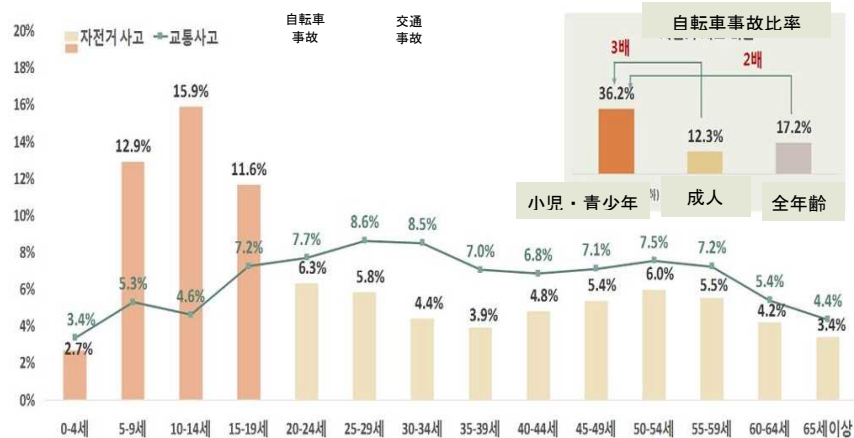
注1 算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。国勢調査実施年は、国勢調査人口による。ただし、昭和23年及び24年は補間補正人口)による。
 2 交通事故件数及び負傷者は、昭和34年以前は経年数(8日未満の負傷、2万円以下の物的損害)事故を含まない。
 3 交通事故件数は、昭和41年以降は物損事故を含まない。
 4 交通事故件数、負傷者数、死者数及び人口は、昭和46年以前は沖繩県を含まない。
 5 指数は、昭和45年を100とした値である。
 6 令和4年の発生件数及び負傷者数は、交通事故日報集計システムにより集計された速報値である(12月末現在)。

元データ掲載先: e-stat(警察庁データ) <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&stoukei=00130002&tstat=000601032793&cycle=7&year=20220&month=0>



〈交通事故 유형별 응급실에 내원한 손상환자 현황, 2012-2017〉

類型別交通事故負傷者の損傷部位現況 (2012-2017)



〈자전거 사고로 응급실에 내원한 연령별 손상환자 현황, 2012-2017〉

自転車事故の年齢別負傷者 (2012-2017)

イ 警視庁 (東京都内のデータ)

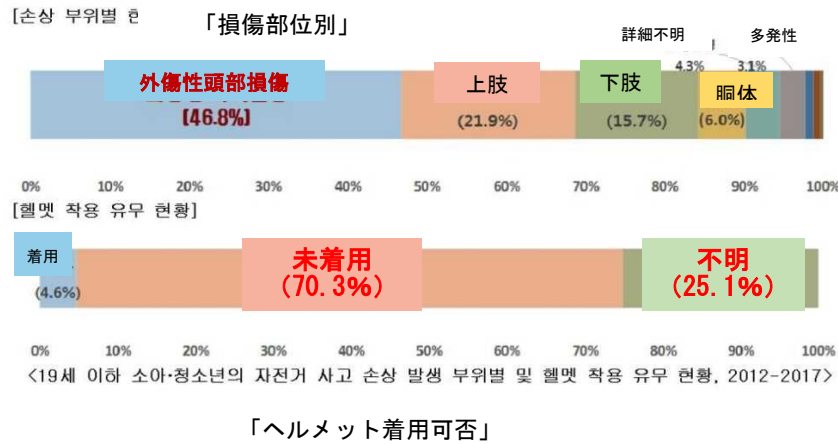
警視庁は、都内の交通事故について、HP 上に「都内自転車の交通事故発生状況」として、過去 5 年分のデータを年単位で掲載している。* また、警視庁のホームページにて、年ごとにデータを取りまとめた「交通事故の発生状況等について」を公表している。

上記のデータほかより、自転車事故、特にヘルメットが関係する内容を抜粋する。

交通事故件数、死者数、負傷者数ともに、毎年減少傾向であるが、年によって若干ばらつきがある (表 4)。令和 4 年の交通事故件数は 30,170 件、うち自転車事故は 15,276 件、死者数は 132 人、自転車による死者 30 人であった。

また、都内の自転車事故の特徴として、「自転車関与率」が全国より高いことが指摘されている。「自転車関与率」とは、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合を示すもので、自転車の関与事故件数とは、自転車乗用者が第 1 又は第 2 当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は 1 件として計上している。自転車関与率は年々増加しており、2022 年は 46.0%であった。

表 4 都内の交通事故の推移



19歳以下の小児・青少年の自転車事故損傷発生部位とヘルメット着用可否 (2012-2017)

(4) 死亡・重症事故事例

| | 交通事故 事故(件) | 自転車 事故(件) | 全死者 (人) | 自転車 死者(人) | 全負傷者 (人) | 自転車 負傷者(人) | 自転車乗車率 (%) 都内 (参考)全国 |
|----------|---------------|--------------|------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------|
| H13 2001 | | 28,080 | | 53 | | | 29.7 |
| H14 2002 | | 28,449 | | 53 | | | 30.4 |
| H15 2003 | | 27,772 | | 53 | | | 30.6 |
| H16 2004 | | 28,378 | | 54 | | | 31.7 |
| H17 2005 | | 27,759 | | 45 | | | 32.5 |
| H18 2006 | 74,287 | 26,059 | 263 | 42 | 84,117 | | 33 |
| H19 2007 | 68,603 | 25,521 | 269 | 52 | 77,652 | | 34.8 |
| H20 2008 | 61,525 | 24,429 | 218 | 44 | 69,666 | | 36.8 |
| H21 2009 | 56,358 | 22,266 | 205 | 45 | 63,596 | | 36.9 |
| H22 2010 | 55,013 | 21,325 | 215 | 41 | 62,128 | | 36.2 |
| H23 2011 | 51,477 | | 215 | | 58,140 | 20.8 | |
| H24 2012 | 47,429 | | 183 | | 54,837 | 19.9 | |
| H25 2013 | 42,041 | 15,550 | 168 | 31 | 48,855 | 14,049 | 34.7 19.2 |
| H26 2014 | 37,184 | 13,515 | 172 | 38 | 43,212 | 12,136 | 34.1 19.0 |
| H27 2015 | 34,274 | 11,817 | 161 | 33 | 39,931 | 10,535 | 32.3 18.4 |
| H28 2016 | 32,412 | 11,218 | 159 | 36 | 37,828 | 9,962 | 32.0 18.2 |
| H29 2017 | 32,763 | 11,901 | 164 | 28 | 37,994 | 10,429 | 33.4 19.1 |
| H30 2018 | 32,590 | 12,865 | 143 | 25 | 37,443 | 11,160 | 36.1 19.9 |
| R1 2019 | 30,467 | 13,094 | 133 | 34 | 34,777 | 11,195 | 39 21.1 |
| R2 2020 | 25,642 | 11,443 | 155 | 34 | 28,888 | 9,703 | 40.6 |
| R3 2021 | 27,598 | 13,332 | 133 | 18 | 30,836 | 11,338 | 43.6 |
| R4 2022 | 30,170 | 15,276 | 132 | 30 | 33,429 | 12,997 | 46.0 |

※警視庁・警察庁ほかデータから作成 (空欄はデータなし)

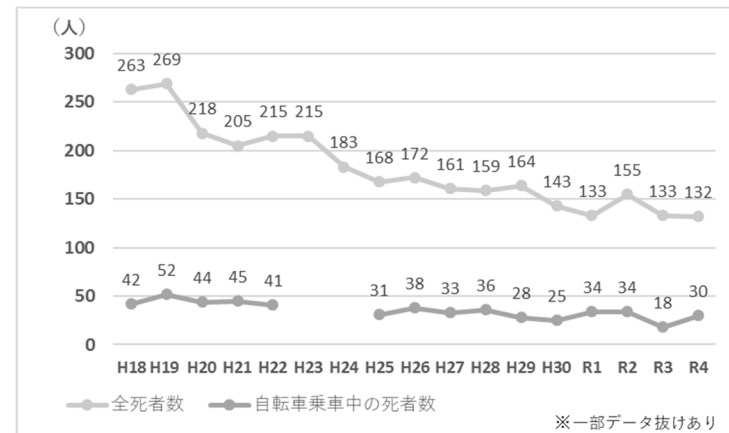


図8 都内の自転車乗車中の事故の死者数の推移 (警視庁データから作成)

※ 警視庁「都内自転車の交通事故発生状況」

https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/about_mpd/jokyo_tokei/tokei_jokyo/bicycle.html

(2) 消防

ア 東京消防庁（東京消防庁管内(≒東京都内)のデータ)

東京消防庁は、HP 上に毎年「救急活動の現況」を掲載※しており、その資料で「交通事故の事故発症時動作別の搬送人員」が報告されている。

直近 5 年の交通事故で、事故発症時動作が「自転車乗車で受傷」の搬送人員は次のとおり。

| 東京消防庁管内の交通事故のうち事故発症時動作が「自転車乗車で受傷」の (東京消防) | | | | | | | | | | | |
|--|--------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| | 年齢層（歳） | | | | | | | | | | |
| | 0-2 | 3-5 | 6-14 | 15-19 | 20-29 | 30-39 | 40-49 | 50-59 | 60-64 | 65-69 | 70 |
| 2017 年 | 353 | 443 | 1,771 | 1,400 | 2,349 | 2,412 | 2,827 | 2,464 | 1,077 | 1,542 | 1,400 |
| 2018 年 | 327 | 454 | 1,571 | 1,355 | 2,199 | 2,370 | 2,652 | 2,516 | 1,038 | 1,432 | 1,400 |
| 2019 年 | 281 | 440 | 1,461 | 1,281 | 1,949 | 2,018 | 2,558 | 2,506 | 997 | 1,224 | 1,400 |
| 2020 年 | 196 | 342 | 1,146 | 1,021 | 1,634 | 1,891 | 2,282 | 2,353 | 897 | 1,059 | 1,400 |
| 2021 年 | 236 | 355 | 1,301 | 1,051 | 1,845 | 1,922 | 2,275 | 2,386 | 902 | 910 | 1,400 |
| 合計 | 1,393 | 2,034 | 7,250 | 6,108 | 9,976 | 10,613 | 12,594 | 12,225 | 4,911 | 6,167 | 6,100 |

また、東京消防庁は、HP 上に毎年「救急搬送データから見る日常生活事故の実態」として、日常生活の事故件数及び分析したデータを掲載している。*

自転車で「ころぶ」事故は、幼児及び成人でそれぞれ事故要因ごとの上位を占めていた。なお、ヘルメットの装着の有無の記載はないため、本報告からは不明である。令和 3 年のデータより「落ちる」、「ころぶ」などの事故種別ごとの事故発生の上位の要因として、自転車の記載があったものは以下のとおりであった。

・「落ちる」事故で、要因が「自転車の補助イス」

1 歳 36 人（1 歳の「落ちる」事故で 3 位）、2 歳 29 人（3 位）、3～5 歳 76 人（2

位)

- ・「ころぶ」事故で、要因が「自転車」
3～5歳 31人（5位）、19～64歳 332人（3位）、65歳～572人（3位）
- ・（参考）「はさむ・はさまれる」事故で要因が「自転車」
6～12歳 21人（1位）、13～18歳 3人（3位）

※ 東京消防庁「救急活動の現況 平成29年、平成30年、令和元年、令和2年、令和3年」
<https://www.tfd.metro.tokyo.lg.jp/hp-kyuukanka/katudojitai/>

※ 東京消防庁「救急搬送データから見る日常生活事故の実態 令和3年」
<https://www.tfd.metro.tokyo.lg.jp/lfe/topics/nichijou/kkhdata/data/r3all.pdf#page=1>

(3) その他（警察、消防以外）

ア 事故情報データベースシステム

事故情報データベースシステムでは、消費者庁や消費生活センター、国民生活センターなど、行政機関や地方公共団体、その他の関係機関が保有している消費生活において生じた事故等の情報を蓄積している。

自転車（スポーツタイプも含む）用のヘルメットの記載がある事故事例は計38件
※（このうち都内での発生は7件※）確認できた。

小さな子供やスポーツタイプの自転車での事例が多かったため、多くの事例ではヘルメットを装着していた。また、ヘルメットを装着していたケースでは頭には大きなけががなかったとの報告が多く見られたが、未着用の事例の中には大きなケガと思われるケースも見られた。また相談の主訴がヘルメットの安全性に関するものは計9件、うち3件はひもの安全性に関するものであった。

相談内容からわかる範囲で、事故内容を分類したものを下に示す。

*子供/スポーツタイプのヘルメット製品、親子で乗車中子供

のみ着用も含む。

| | | |
|--------|---------|---------------------------|
| ヘルメットの | ヘルメット本体 | ・転倒時に子供がヘルメットのふちで頭を切った 3件 |
|--------|---------|---------------------------|

| | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----|
| | 安全性に関する 相談 9件 | 6件 | ・着用して走行中に転倒、脳挫傷の後遺症が残った | 1件 |
| | | | ・ヘルメットの内側の緩衝材が短期間の使用で外れた | 1件 |
| | | | ・一度道路に落としたら破損した | 1件 |
| | ヘルメットのひも 3件 | ・走行中に転倒し、ヘルメットのひもが破断 | 1件 | |
| | | ・ひもの接触による皮膚の炎症 | 1件 | |
| | | ・ひもの摩擦による消耗 | 1件 ※ 国民生活センター調査済※ | |
| | それ以外の相談 (自転車等) 29件 | ヘルメット着用* | ・走行中の部品破断により転倒。 | 9件 |
| | | | ・走行中の制御不能により転倒。 | 7件 |
| | | | ・走行中の部品外れにより転倒。 | 2件 |
| | | | ・走行中に転倒。 | 1件 |
| ・補助座席ごと子供が落下。 | | | 4件 | |
| | | ・(子供のみ乗せたまま) 停止時に子供ごと転倒。 | 1件 | |
| <p>※ https://www.jikojoho.caa.go.jp/ai-national/ (※行政用ページで令和4年2月3日に検索) 検索条件「フリーワード =ヘルメット」で検索し、この中から自転車のヘルメットである旨の記載ある事故事例を抽出した。</p> <p>※ 発生場所が東京都の記載があった事例。</p> <p>※ 国民生活センターHP 2013年10月公表：相談解決のためのテスト > 自転車用ヘルメット(子ども用)</p> | | | | |

(4) 死
亡・重
症事故
事例

事故事例に関しては、今後、東京消防庁等へ救急搬送事例等を照会予定。

参考事例として、努力義務化後に発生した自転車同士の衝突事故によるヘルメット未着用者の死亡事故を掲載する。

4/10(月) 19:32 配信 22

KBS京都

1 / 2



(写真: KBS京都)

京田辺市のサイクリングロードで自転車同士の衝突事故があり、62歳の男性が死亡しました。

9日午後1時20分ごろ、京田辺市の自転車道「木津川サイクリングロード」で、ロードバイク型の自転車同士が正面衝突する事故がありました。この事故で、奈良市大安寺の62歳の無職の男性が頭を強く打ち、病院に運ばれましたが、10日午前、死亡が確認されました。衝突した相手の44歳の女性は、頭や肩を打ちましたが、命に別状はないということです。現場は坂道に続くカーブで、女性はヘルメットをかぶっていましたが、亡くなった男性は着用していませんでした。4月に施行された改正道路交通法によって年齢を問わず自転車に乗るすべての人にヘルメットの着用が努力義務化されていて、京都府警によりますと、改正以降、ヘルメットを着けずに自転車を運転していた人の死亡事故は、京都市内で初めてだということです。

| 調査票 | 回答例（日本） |
|---|--|
| <p>7 自転車乗車中の事故防止（特にヘルメットが関連するもの）のための、各国の取組、啓発活動等</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>Prevention of accidents caused by bicycle helmets Efforts of each country activities, etc. to prevent accidents while riding a bicycle (especially those wearing helmets)</p> </div> <p>(1) 調査、商品テスト</p> <p>特になし</p> <p>(2) ヘルメット着用推進の注意喚起や取組</p> <p><u>ア 行政・相談機関等</u></p> <p>○消防庁 「安全のために自転車ヘルメットを必ず着用してください!」というメッセージを発信 ※自転車安全事故の増加による注意喚起 https://blog.naver.com/safeppy/221019993172</p> <p>○韓国交通研究院 自転車ヘルメットはなぜ必ずかぶらなければならないのか?「自転車ヘルメットの正しい着用法」</p> | <p>7 自転車乗車中の事故防止（特にヘルメットが関連するもの）のための、各国の取組、啓発活動等</p> <p>(1) 調査、商品テスト</p> <p>○独立行政法人 国民生活センター 2013年に公表した、消費相談に対応したテスト概要を公表している。*</p> <p>約1カ月前に購入した自転車用ヘルメットのアゴひもが損傷した原因を調べてほしいという相談に対し、苦情品は面ファスナーのフック面の一部が露出しやすいうえ、アゴひもの織密度が低かったために、面ファスナーのフック面に引っかかりやすく、アゴひもが繰り返しフック面に引っかかることにより、縁がほつれていったものと考えられた。</p> <p>○東京都生活文化スポーツ局 平成16年度の商品等の安全対策に関する協議会（現商品等安全対策協議会）で「自転車の安全性確保について」を取り上げている。* この時に東京都消費生活調査員に対するアンケート調査を行っており、「幼児用ヘルメット」を家族で使用したり、親戚、知人で使用している者がいるのは合わせて12.6%、使用しているのを見たことがあるを含めても42.6%という状況であった。</p> |

※2018年9月28日「自転車ヘルメット着用義務化」改正案の施行による注意喚起や正しいヘルメット着用法などの紹介

<https://m.blog.naver.com/koti10/221394863616>

○ソウル特別市・恩平区

自転車安全・整備教室などの無料プログラム運営。

※「安全教室」では、事故事例・関連交通法・安全規則などの理論、自転車の構造・機能を理解しながら正しい走行法などを実習する。

「整備教室」では、利用者の体にあう自転車の選び方をはじめ、自転車事故の主な原因のタイヤパンク、ブレーキ故障を無償修理する。

普段の簡単な整備法も学べるプログラムで、地域祭りなど区民参加行事と連携して運営する。教育用自転車とヘルメットなどの保護具を基本的に提供する。

<http://www.shinailbo.co.kr/news/articleView.html?idxno=1682850>

○済州東部警察署

愛の安全ヘルメット贈呈行事

※館内5か所の学校と協力団体に自転車安全ヘルメット 150 個を贈呈し、交通事故予防を強調した。

<https://www.gukjenews.com/news/articleView.html?idxno=752079>

○安養市・仁徳院中学校

「学生と保護者が共にする安全な自転車乗りキャンペーン」を開催。保護者会が主管したこの日のキャンペーンは「ヘルメットは安全そのもの」を旗印に学生の安全な自転車利用を喚起するために開かれた。

参加者は、直接安全ベストとヘルメットを着用したり、キャラクターの仮面を着用し、通学中の生徒たちに自転車安全利用文句が書かれているチラシを配りながら安全な自転車利用を呼びかけた。

また、平成 20 年度の商品テストで「幼児用自転車ヘルメット」を調査している。* 平成 20 年 6 月からは、道交法改正により児童・幼児に対する自転車乗車時（同乗時を含む）のヘルメットの着用努力義務が導入されるタイミングで行ったものである。

アンケート調査でヘルメットの着用実態や幼児の自転車事故の経験等を把握し、ヘルメットの SG 基準に準拠した性能テストや表示調査を実施した。さらに、ヘルメットの有無による転倒衝撃の違いを調べるため自転車転倒テストを行った。報告書の結果を抜粋して示す。

・アンケート調査結果

幼児座席乗車時の子供が「ケガをしたことがある」のは回答者の 12%、自転車に単独で乗車した子供が「ケガをしたことがある」のは 28%であった。着用努力義務は 86%が知っており、77%は「幼児ヘルメットを持っている」が、乗車時に「必ずかぶせる」のは 55%であった。持っている幼児ヘルメットは、SG 規格品が 88%、海外規格品（CE）が 9%、安全規格表示なしの商品が約 6%であった。

・ヘルメットの性能、表示調査

海外規格品は、ほとんどが性能面で SG マーク付商品と変わりなかったが、使用上の注意事項が日本語で記載されておらず、わかりにくいものがあつた。また、多くの製品には遊び場ではヘルメットを着用してはいけないとの警告表示（英語）があつた。

安全規格表示のないヘルメットの中には、衝撃吸収性やあごひもの性能が劣り、頭部の保護効果が低いものがあつた。

<http://www.kihoilbo.co.kr/news/articleView.html?idxno=1028611> (2023.05.01)

○大静中学校「安全な自転車通学のための安全帽着用キャンペーン」

安全な学校づくりのために、自転車で登校する生徒たちに自転車安全運行に対する注意を喚起させるとともに、安全帽がない生徒たちに安全帽を貸与し着用させるキャンペーンを行った。

生徒自治会が実施したこのキャンペーンで、自転車安全帽を着用することで生徒たちに安全意識をより一層高め、不注意事故による負傷などを予防する傍ら、学生たちが安全帽を着用している様子を通じて周りの住民も自然と安全意識を高める良い機会になると期待される。

<http://www.jejukyeongje.com/news/articleView.html?idxno=9693> (2020.10.22)

イ 民間

○韓国自転車団体協議会・自転車市民団体のキャンペーン

「車死角による脆弱階層の交通事故を減らすための全国自転車キャンペーン行列～ソウル到着行事～」に参加し、自転車ヘルメット着用の重要性を強調した。大型車両の死角による子供や老人など、脆弱階層の交通事故を減らすために全国各地を巡回しながら進めているキャンペーンである。

<https://www.news1.kr/photos/view/?6018952> (2023/05/29)

※ 国民生活センターHP 2013年10月公表：相談解決のためのテスト > 自転車用ヘルメット（子ども用）

https://www.kokusen.go.jp/kujo/data/k-201310_20.html

※ 東京都生活文化スポーツ局 東京くらし web 東京都商品等安全対策協議会「自転車の安全性について」

<https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anzen/kyougikai/h16/>

※ 東京都生活文化スポーツ局 東京くらし web 商品テスト「幼児用自転車ヘルメット」

https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anzen/test/helmet_press.html

・自転車の転倒テスト

子供が幼児座席に乗った停車時の自転車が転倒した場合、ヘルメット着用により頭部に生ずる衝撃は緩和されるが、帽子では緩和されなかった。

○NPO 法人・Safe Kids Japan

2016年5月に今年同年5月、東京都国分寺市での自転車事故（乳児をおんぶした保護者が自転車で車道を横断中に車と衝突し、頭を強打した乳児が死亡）を受けて実験を行った。*

実験では、6カ月児ダミーをおんぶひもで背負った大人の女性ダミーがまたがった自転車を、止まった状態から少し前に押し出すようにして横に倒し、頭部損傷基準値（HIC[※]）を計測した。

その結果、6カ月児が骨折するとされる衝撃の基準値を約7～17倍上回る結果となった。また、前抱っこ状態でも同様の実験を行い、別の数値を使ったところ、おんぶ状態とほぼ同じ力が頭に加わることがわかった、とのことであった。

○国立研究開発法人 産業技術総合研究所[※]

（詳細時期不明であるが、2013年あたりと思われる）金沢大学と共同で、ヘルメットの有効性を検証する実験を行い、子供ダ

○予備広告人たちの「ヘルメット着用キャンペーン」

自転車ヘルメット着用義務化制度が施行された中で、「外見より安全を実践する真の美しさ」というメッセージを伝え、自発的なヘルメット着用を促すキャンペーンを展開した。

<#Not Beauty But Safety(NBBS)>キャンペーンは、広告人を狙っている大学生たちが企画したもので、自転車ヘルメットを着用した後、髪型が壊れたり化粧が落とされたりした自分の姿を撮影してインスタグラムにアップするソーシャルメディア中心のキャンペーンである。

<http://news.heraldcorp.com/view.php?ud=20181012000651> (2018.10.14)

○自転車・スポーツ用品メーカーの注意喚起

・サムチョンリ自転車

ヘルメットの正しい着用法、安全な乗り方についての注意喚起

<https://m.blog.naver.com/samchulybike/221359048635>

・シマノ

自転車通勤のためのヘルメットの正しい着用法

<https://bike.shimano.com/ko-KR/information/news/Life-helmet-2020-07-23.html>

・アルトンスポーツ

ヘルメットの正しい着用法

<https://m.blog.naver.com/PostView.naver?isHttpsRedirect=true&blogId=altonbicycle&logNo=221370897538>

ミーが自転車用チャイルドシートに座った状態で、自転車が転倒した場合の頭部傷害基準値の測定等を行った。

①ヘルメット非着用でヘッドレストなしの自転車用チャイルドシート(一般軽快車+チャイルドシートハイバック無)の場合は、転倒時に頭部が直接打撃しており、また頭部傷害基準値は、全て骨折基準(3歳児 HIC>1000)を大幅に超え、おおきなケガを負う可能性が想定された。一方、②ヘルメット着用でヘッドレストありの自転車用チャイルドシート(幼児2人同乗専用自転車(チャイルドシートハイバック付))の場合は、全て骨折基準を下回り、チャイルドシートのヘッドレストおよびヘルメットによる衝撃の吸収効果が確認できた。

さらに、転倒実験で得られた衝突速度・角度などのデータをもとにして、頭蓋骨骨折の予防効果をシミュレーションで検証したところ、①の場合の場合、頭蓋骨骨折を起こすに十分な衝撃力が広い範囲にわたって作用しているが、②の場合には、比較的軽微な衝撃力が、接触した部分を中心とした限られたエリアで作用したことからヘルメットの有用性が確認された。

※ With news (朝日新聞社が運営するニュースサイト) 2016年12月7日「超危険! おんぶ自転車、衝撃の実験結果「無いと困る…」悩む保護者」
<https://withnews.jp/article/f0161207002qq0000000000000000W04z10701qq000014367A>

朝日新聞デジタル 2017年12月27日「おんぶ自転車「超危険」判定 転倒の衝撃、恐ろしい数値」
<https://www.asahi.com/articles/ASKDP42VXKDPUI002.html>

※ HIC: 頭部損傷基準値。衝突や転倒による衝撃が脳に及ぼす影響度を示す目安。幼児ではHICが570以上の場合、頭蓋骨骨折となる可能性がある。HICが700~2,500になると死亡する可能性がある。

※ Hug Kum(はぐくむ) 小学館 2018年6月20日「子供の安全をヘルメットで守ろう! 事故死を防ぐデザイン、サイズなど選び方の基準は?」
<https://hugkum.sho.jp/10109>

プレスリリースサイト 共同通信 PR Wire 「自転車事故から子どもを救う
 チャイルドメット」2014年4月1日 株式会社 オージーケーカブト
https://kyodonewsprwire.jp/prwfile/release/M102520/201404019574/_prw_OA1fl_gwo8WqV8.pdf
 200125-SKJ リーダー養成講座-交通安全-西田-配布用.pptx <https://jimdo-storage.global.ssl.fastly.net/file/9183d8c6-8b50-47d8-86d8-9f43726edf83/%E4%BA%A4%E9%80%9A%E4%BA%8B%E6%95%85.pdf>

○一般社団法人日本自動車連盟 (JAF)

2016年8月に自転車の単独・転倒事故の危険性、自転車同士の出会い頭衝突について試験を行い、結果公表及び実験動画等での注意喚起を行っている (表5)。※

表5 JAF ユーザーテスト自転車試験結果

| テーマ | 試験内容・方法 | 結果 |
|-----------------|--|---|
| 自転車の単独・転倒事故の危険性 | <p>学生がヘルメットのあごひもを締めない誤った着用で走行中に障害物を乗り越えて転倒した時の頭部への衝撃</p> <p>方法：自転車を台車に設置し、時速20kmで牽引。高さ10cmの縁石の直前で台車から切り離して縁石を乗り越えさせる</p> | <p>ヘルメットのあごひもを締めない状態で転倒した際、前輪が縁石を乗り越え、身体を自転車の座席に落下した。</p> |
| | <p>子供が停止状態で転倒した際の頭部損傷基準値 (HIC※) をヘルメットの有無で比較</p> <p>方法：子供ダミーを乗せた自転車を停止状態から転倒させ、HICを計測</p> | <p>「ヘルメットあり」と「ヘルメットなし」を比較すると、ヘルメットありの方が衝撃が小さくなった。ヘルメットを着用していないと危険な結果となった。</p> |

| | | | | |
|---|--|---|--|---|
| | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1220 140 1370 630"> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">自転車同士の出会い頭衝突</p> </td> <td data-bbox="1370 140 1908 630"> <p>母子3人が乗る自転車(幼児2人同乗基準適合車)と男性が乗る自転車が出会い頭衝突した際のHICをヘルメットの有無で比較</p> <p>方法:2台の自転車を各台車に設置し、時速20kmで牽引し、衝突ポイントの直前で台車から切り離して衝突させる</p> <p>後席子供ダミーと母親ダミーの頭部にセンサーを設置し、HICを計測</p> </td> <td data-bbox="1908 140 2237 630"> <p>後席子供ダミーの「ヘルメットあり」の状態では、HICは15,000を超え、ヘルメットありの状態で衝突した際のHICは、ヘルメットありの状態で衝突した際のHICよりも高い数値になった。衝突した際の揺動は、逆側への揺動が大きくなり、地面に頭部が叩きつけられた状態になったと思われる。</p> <p>※母親ダミーはヘルメットの着用状況によって異なるため、結果が変わることがある。</p> </td> </tr> </table> <p>○特定非営利活動法人自転車活用推進研究会</p> <p>「自転車ヘルメット委員会 プレスリリース (2020年8月3日)」の中で、R2年7月に自転車ヘルメット委員会が行ったインターネットアンケート調査を公表している。</p> <p>ヘルメット着用状況は全年齢で11.2%であった。2008年の改正による、道路交通法による着用義務である13歳未満については63.1%(1~6歳67.3%、7~12歳61.3%)と高い割合であった。一方で着用義務の認知は、全年齢で29%、13歳未満の保護者は32%と低い値であった。</p> <p>※ 一般社団法人日本自動車連盟 JAF ユーザーテスト 「自転車の単独・転倒事故の危険性」https://jaf.or.jp/common/safety-drive/car-learning/user-test/bicycle/falling 「自転車同士の出会い頭衝突」https://jaf.or.jp/common/safety-drive/car-learning/user-test/bicycle/head-on-collision</p> | <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">自転車同士の出会い頭衝突</p> | <p>母子3人が乗る自転車(幼児2人同乗基準適合車)と男性が乗る自転車が出会い頭衝突した際のHICをヘルメットの有無で比較</p> <p>方法:2台の自転車を各台車に設置し、時速20kmで牽引し、衝突ポイントの直前で台車から切り離して衝突させる</p> <p>後席子供ダミーと母親ダミーの頭部にセンサーを設置し、HICを計測</p> | <p>後席子供ダミーの「ヘルメットあり」の状態では、HICは15,000を超え、ヘルメットありの状態で衝突した際のHICは、ヘルメットありの状態で衝突した際のHICよりも高い数値になった。衝突した際の揺動は、逆側への揺動が大きくなり、地面に頭部が叩きつけられた状態になったと思われる。</p> <p>※母親ダミーはヘルメットの着用状況によって異なるため、結果が変わることがある。</p> |
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">自転車同士の出会い頭衝突</p> | <p>母子3人が乗る自転車(幼児2人同乗基準適合車)と男性が乗る自転車が出会い頭衝突した際のHICをヘルメットの有無で比較</p> <p>方法:2台の自転車を各台車に設置し、時速20kmで牽引し、衝突ポイントの直前で台車から切り離して衝突させる</p> <p>後席子供ダミーと母親ダミーの頭部にセンサーを設置し、HICを計測</p> | <p>後席子供ダミーの「ヘルメットあり」の状態では、HICは15,000を超え、ヘルメットありの状態で衝突した際のHICは、ヘルメットありの状態で衝突した際のHICよりも高い数値になった。衝突した際の揺動は、逆側への揺動が大きくなり、地面に頭部が叩きつけられた状態になったと思われる。</p> <p>※母親ダミーはヘルメットの着用状況によって異なるため、結果が変わることがある。</p> | | |

※ HIC：頭部損傷基準値。衝突や転倒による衝撃が脳に及ぼす影響度を示す目安。幼児では HIC が 570 以上の場合、頭蓋骨骨折となる可能性がある。HIC が 700～2,500 になると死亡する可能性がある。

(2) ヘルメット着用推進の注意喚起や取組

ア 行政・相談機関等

○消費者庁

子どもを乗せた幼児用座席付自転車の転倒注意喚起は「子ども安全メール from 消費者庁」等で年五回程度は行っているが、自身が運転する際のヘルメット着用等についての消費者向けの注意喚起は確認できなかった。

○国民生活センター

2019年4月23日:公表「子どもサポート情報 第141号」自転車に乗るときは必ずヘルメットを！

https://www.kokusen.go.jp/mimamori/kmj_mailmag/kmj-support141.html

○東京都生活文化スポーツ局消費生活部

2009年3月26日「子供を自転車に乗せるときは、必ずヘルメットをかぶらせましょう！」

※商品テスト「幼児用自転車ヘルメット」公表時の注意喚起

https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anken/test/helmet_press.html

○東京都生活文化スポーツ局都民安全推進部

東京都では、生活文化スポーツ局都民安全推進部（旧 青少年・

治安対策本部／都民安全推進本部)が、交通安全等の管轄である。自転車総合対策として、外部会議や対外的なイベントなどをはじめ、自転車安全利用の促進を行い、継続して自転車用ヘルメット普及啓発にも取り組んでいる。

自転車用ヘルメット普及啓発

◇注意喚起リーフレット・動画等

- ・リーフレット

R4年度(着用努力義務)、H29年度(児童・保護者、高齢者、スポーツタイプ利用者向けの3種)、

平成28年度(高校生用、高齢者用)

- ・動画(H30年度)
- ・コンテンツ(H28年度、配信終了)

◇ヘルメット着用推進の取組※

- ・自転車用ヘルメット贈呈

(一社)日本ヘルメット工業会からヘルメット着用モニター校への自転車用ヘルメットの無償提供

H27年度 東京都立松が谷高等学校、H28年度 東京都立田無工業高等学校 200個

・知事と学ぶ自転車安全利用教室の開催・ヘルメット贈呈(H29年度)

杉並区の方南隣保館保育園(モデル保育園)、au損害保険株式会社からヘルメットを寄贈

- ・モデルセンターの指定

会員に通勤時や移動時に、ヘルメットの着用をお願いしている。

自転車シミュレータを活用した交通安全教室を行うなど、高齢

者の自転車安全利用やヘルメット着用に向けた取組を実施
H28年度 小平市シルバー人材センター、H29年度 北区シル
バー人材センター

※ 東京都生活文化スポーツ局都民安全推進部 自転車用ヘルメット普及啓発
<https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/kakusyutaisaku/jitensha/anzennriyousokushin/jitensyahelmet/index.html>

また、都の自転車政策・条例として「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を所管している。* 同条例の第十九条で「自転車利用者は、反射材、乗車用ヘルメットその他の交通事故を防止し、又は交通事故の被害を軽減する器具を利用するよう努めるものとする。」との記載がある。条例施行規則では、消費者についてではないが、自転車貨物運送事業者の登録に係る基準として、「九 運送用自転車を利用する従業者が、反射材及び乗車用ヘルメットを利用する体制を確保すること。」との記載がある。

対事業者への取り組み

◇自転車関連事業者の登録制度※

上記の条例に基づき、自転車の安全利用に関する基準に適合している事業者の登録を行っている。

登録対象事業者は、メッセージャー・自転車便（自転車貨物運送事業者）、自転車タクシー（自転車旅客運送事業者）、レンタサイクル（自転車貸付事業者）である。

登録時の提出書類の記載事項に「従業者が反射材及び乗車用ヘルメットを利用する体制を確保するために講じている措置」がある。

◇自転車安全利用推進事業者制度※

令和2年2月に施行した改正後の条例により、事業者の責務として、自転車安全利用に向けた従業員の研修等を行う「自転車安全利用推進者」を選任することが新たな努力義務となったため、自転車安全利用推進者を選任して安全利用の取組を推進する事業者を「自転車安全利用推進事業者」とし、HPへの事業者名掲載ほか様々な支援を実施している。対象事業者は、自転車を事業で使用している事業者、従業員の通勤に自転車使用を認めている事業者である。

届出にあたってヘルメットについて直接の記載はないが、実施要項の中で優良推進事業者を表彰する際の条件に、「自転車を利用する従業者に対し、自転車用ヘルメットの着用及び損害賠償保険への加入を働きかけていること、事業用自転車に自転車用ヘルメットを備え付けること」がある。

※ 都民安全推進部 自転車用ヘルメット普及啓発「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」について <https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/kakusyutaisaku/jitensha/seisaku-jyourei/jitensha-jourei/index.html>

※ 都民安全推進部 自転車関連事業者の登録制度 <https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/kakusyutaisaku/jitensha/seisaku-jyourei/jitensha-touroku/index.html>

※ 都民安全推進部 自転車安全利用推進事業者制度 <https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/kakusyutaisaku/jitensha/anzennriyousokushin/jitensha-jigyosha/index.html>

イ 民間

○au 損害保険株式会社

自転車の安全利用を促進するための啓発活動、安全教育を行っている。自転車保険収益の一部を拠出し、都内の高校に自転車用ヘルメットを贈呈するなどしている。*

また、自転車向け保険の「ヘルメット着用中補償」について、SG基準など、所定の安全基準に適合している自転車用ヘルメットを正規の方法で着用している場合に限るなどしている。*

○株式会社オーケーカブト

自転車ヘルメットのメーカーである、オーケーカブトはHPで消費者向けにヘルメットの重要性や選び方・使い方などを示している。製品の安全基準認証品リストの提示や、調査・商品テスト・注意喚起の協力等も行っている。

<https://www.ogkkabuto.co.jp/hg/ind.html>

※ au 損保 東京都との協定に基づき都立高等学校の生徒にヘルメットを贈呈
<https://www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-322.html>

※ au損保FAQ
https://faq.au-sonpo.co.jp/faq_detail.html?id=10444&category=24&page=1

調査票

8 その他

others

(1～7の調査内容以外で、自転車用ヘルメットについてお気づきの点等ありましたらご記入ください)

特になし

【参考資料】

1 構造、材質等¹

ヘルメットの基本構造には、シェル（外殻）、ライナー（発泡スチロール）、あごひもの3つがある（図9）。

シェル：

ヘルメットの外殻。衝撃を受け際、一次外力を分散させる役目を果たす。材質は、ポリカーボネイト樹脂、ABS樹脂、カーボンなど（表6）。

ライナー：

衝撃力を吸収する役目を果たす。材質は発泡スチロールなど。

あごひも：

転倒時などヘルメットをしっかりと保持するための役目を果たす。

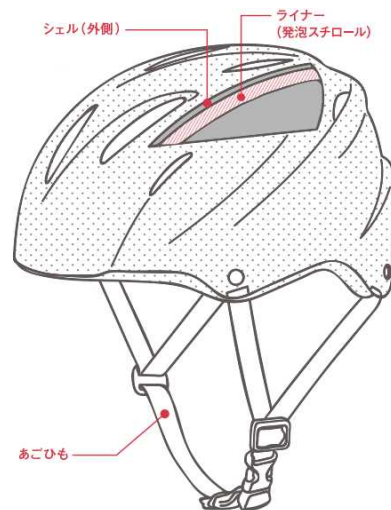
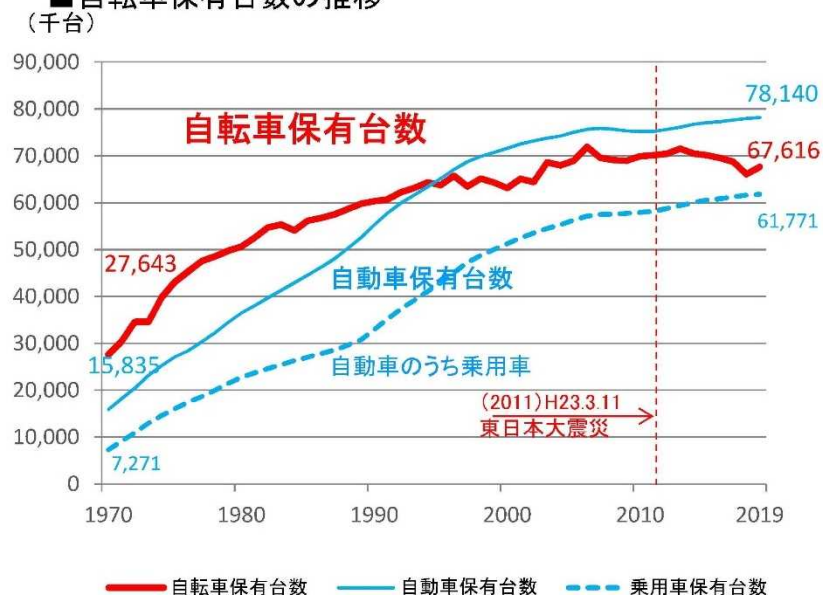


図9 自転車用ヘルメットの構造

2 自転車所有台数²

■自転車保有台数の推移



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

【出典：自転車(S45～H20)(社)自転車協会
(H21～H25)(財)自転車産業振興協会
(H26～H29)自転車保有台数推計報告書 (財)自転車産業振興協会
自動車:(財)自動車検査登録情報協会】

¹ オーケージャーカブト HP「ヘルメットをかぶろう!」より引用 <https://www.ogkkabuto.co.jp/hg/ind.html>

² 国土交通省 令和2年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議「自転車の活用に関する現状について」 <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle-up/06pdf/02.pdf>

表6 自転車用ヘルメットのシェルの材質

| ポリカーボネイト樹脂 | ABS樹脂 | カーボン |
|---|---|--|
|  |  |  |
| 軽量で首への負担が少ない | 若干重量はかさむがしっかり頑丈 | 軽量であると同時に高い剛性がある |

■ 自転車保有台数(国際比較)

自転車保有台数(千台)



■ 人口当たり自転車保有台数(国際比較)

人口当たり自転車保有台数(推計値)(台/人)

