

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><b>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）</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <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="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">着用義務</td> <td style="text-align: center;">(有) ・ 無</td> </tr> <tr> <td>努力義務</td> <td style="text-align: center;">有 ・ 無</td> </tr> <tr> <td>罰則</td> <td style="text-align: center;">(有) ・ 無</td> </tr> </table> <p>州毎に異なるため、ニューヨーク州に限り回答。</p> <p>ニューヨーク州車両及び道路交通法第 34 条セクション 1238 において、14 歳未満の自転車利用者が、自転車の運転者又は同乗者である場合、安全認証のある自転車用ヘルメットの着用が義務づけられている。1 歳から 4 歳の子どもは、自転車用ヘルメット及び特別仕様のチャイルドシートを着用しなければならない。1 歳未満の子供を自転車に乗せることは禁止されている。親または保護者として、自分の子供がこの法に違反することを許容する場合は、50 ドル以下の罰金に処せられる。</p> <p>なお、ニューヨーク州中のロックランド郡やエリー郡は、独自に、地域内では、年齢に関わらず、認可されたヘルメットを着用するよう求める条例を制定しているところもある。</p> <p>※ 他の州の規制については、①米国道路安全保険協会（IIHS）道路交通事故データ研究所（HLDI）及び②州知事高速道路安全協会（GHSA）サイトを参照。</p> <p>①<a href="https://www.iihs.org/topics/pedestrians-and-bicyclists/bicycle-helmet-use-laws-table">https://www.iihs.org/topics/pedestrians-and-bicyclists/bicycle-helmet-use-laws-table</a></p> <p>②<a href="https://www.ghsa.org/state-laws/issues/bicyclists%20and%20pedestrians">https://www.ghsa.org/state-laws/issues/bicyclists%20and%20pedestrians</a></p> <p>&lt;ニューヨーク州車両及び道路交通法 抄&gt;</p> <p>セクション 1238</p> <p>（自転車及び遊具の操作）</p> <p>1 歳未満の自転車への同乗は禁止、14 歳未満の同乗者および運転者は保護用ヘッドギアを着用、電動アシスト付き第 3 種自転車の運転者は保護用ヘッドギアを着用。</p> <p>1. 自転車を運転する者は、1 歳未満の者を自転車に同乗させてはならず、また、運転者に固定されたかごに同乗させてはならない。本細則の規定に初めて違反した場合、罰金は科せられない。二度目の違反は、50 ドルを超えない民事罰に処される。</p> <p>2. 自転車を運転する者は、以下の場合を除き、1 歳以上 5 歳未満の者を自転車の同乗者として乗車させてはならない：</p> <p>(a) 当該同乗者は、委員の定める基準を満たすヘルメットを着用している。本項目において、ヘルメットを着用するとは、フィット感のあるヘルメットをヘルメットストラップでしっかりと頭に固定することを意味する 及び</p>	着用義務	(有) ・ 無	努力義務	有 ・ 無	罰則	(有) ・ 無	<p><b>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）</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">着用義務</td> <td style="text-align: center;">有 ・ (無)</td> </tr> <tr> <td>努力義務</td> <td style="text-align: center;">(有) ・ 無</td> </tr> <tr> <td>罰則</td> <td style="text-align: center;">有 ・ (無)</td> </tr> </table> <p>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="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">改正前</td> <td>（児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>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）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>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 <a href="https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC000000105#Mp-At_63_11">https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335AC000000105#Mp-At_63_11</a></p>	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。
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。																								

(b) 当該乗客が自転車に取り付けられた別の座席に座らされ、当該座席には、乗客を所定の位置に保持し、自転車の可動部分から乗客を保護するための適切な備えがなければならない。

2-a. 委員は、自転車、イン・ラインスケート、またはスケートボードの運転中に着用することが求められるヘルメットの基準を定める規則および規定を公布するものとする。この基準は、可能な限り、スネル記念財団、安全装備協会、または米国消費者製品安全委員会が推奨する基準を反映したものでなければならない。

3. 本条第2項の規定に違反した者は、50ドルを超えない民事罰金を支払わなければならない。

(略)

5. (a) 自転車を運転する者は、同乗者が委員の定める基準を満たすヘルメットを着用している場合を除き5歳以上14歳未満の者を同乗させることはできない。

(b) 年齢が1歳以上14歳未満の者は、委員の定める基準を満たすヘルメットを着用している場合を除き自転車を運転してはならない。

(c) 本項目の目的において、ヘルメットを着用とは、ヘルメットストラップで頭にしっかりと固定されているヘルメットを着用することを意味する。

5-a. 年齢が1歳以上14歳未満の者は、委員が定めた基準を満たすヘルメットを着用している場合を除き、インラインスケートまたはスケートボードでスケートをしたり滑ったりしてはならない。本項目の目的において、ヘルメットの着用とは、着用者の頭部にしっかりと固定された適合性の高いヘルメットを着用することを意味する。

5-b. 14歳未満の者は、委員が定めた基準を満たすヘルメットを着用している場合を除き、一般的にスクーターと呼ばれる二輪の乗り物に乗り、動かし、またはその他の方法で操作してはならない。本項目におけるヘルメットの着用とは、着用者の頭部にしっかりと固定された適合性の高いヘルメットを着用することを意味する。

5-c. 何人も、委員が定めた基準を満たすヘルメットを着用している場合を除き、クラス3の電動アシスト自転車に乗り、動かし、またはその他の方法で操作してはならない。本項目におけるヘルメットの着用とは、着用者の頭部にしっかりと固定された適合性の高いヘルメットを着用することを意味する。

6. (a) 本セッションの5-a、5-bまたは5-cの規定に違反した者は、50ドル未満の民事罰金を支払わなければならない。

※ The NYS Legislature検索 : <http://public.leginfo.state.ny.us/lawssrch.cgi?NVLWO>

調査票

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

○ 公的な統計ではないが、2023年3月のGitnuxの調査によると下記のとおり。  
アメリカ国内の成人の34%、子どもの61%が自転車用ヘルメットを所有していると報告しているが、使用しているのは、それぞれ18%、38%にすぎない。

※参考URL : <https://blog.gitnux.com/bike-helmet-statistics/>

34% of adults and 61% of children in the US report owning bike helmets, but only 18% and 38% use them, respectively.

This statistic is a stark reminder of the importance of bike helmet usage. Despite the fact that a majority of adults and children in the US own bike helmets, far fewer are actually using them. This highlights the need for increased education and awareness about the importance of wearing a helmet while biking.

○ Journal of Safety Researchより

(元データは2012年のアメリカ疾病予防管理センター (CDC) レポート)

過去30日以内に自転車に乗ったと回答したのは、成人回答者4,170人のうち21%。このうちヘルメットを常に着用していると回答したのは29%のみで、56%は着用したことがないと回答。ヘルメットを着用しない成人の割合は、18~29歳では62%、0-44歳で59%、45-59歳で55%、60歳以上で66%であった。

過去30日以内に自転車に乗ったと回答したのは、5歳から17歳の子供の回答者1,220人のうち61%。このうちヘルメットを常に着用していると回答したのは42%、31%は着用したことがないと回答。

※参考URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S002243751630278X?via%3Dihub>

Within the preceding 30 days, 21% of the 4170 adult respondents reported riding a bicycle. Of the 863 adult bicycle riders, 5% rode a bicycle every day, 25% rode several times per week, 15% rode once a week, 27% rode a few times per month, and 27% rode once per month. Only 29% reported always wearing a helmet while 56% reported never wearing one. The proportion of adults never wearing a helmet was 62% among those aged 18-29 years, 59% aged 30-44 years, 55% aged 45-59 years, and 66% aged 60+ years. The bicyclist death rates per 100,000 population were 0.2 among adults aged 18-29 years, 0.3 aged 30-44 years, 0.5 aged 45-59 years, and 0.4 aged 60+ years (Fig. 1).

Among the 1220 children aged 5 to 17 years, respondents reported that 61% rode a bicycle in the past 30 days. Among those child bicycle riders, 11% rode every day, 38% rode several times per week, 15% rode once per week, 24% rode a few times per month, and 13% rode once per month. Respondents reported that 42% of the children always wore a helmet and 31% never wore a helmet while riding a bicycle.

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）

(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%）

今月から着用が努力義務になった自転車利用者のヘルメットの着用率について、警察庁が2~3月に13都府県で調べたところ、計1万6435人のうち着用していたのは665人で、全体の4.0%だったことがわかった。

【写真】警察庁が入る庁舎=2022年8月25日、東京・霞が関

すべての自転車利用者に着用が努力義務化されるのを前に、警察庁は実態把握のため、冬でも雪が降りにくく自転車利用者の多い地域の駅前や商店街近くの道路などで自視で調べた。

対象としたのは東京、埼玉、千葉、神奈川、静岡、愛知、京都、大阪、兵庫、岡山、広島、福岡、熊本の13都府県。調査の結果、着用率が最高だったのは熊本の7.8%。熊本市では昨年10月の条例改正で着用が努力義務化されていた。東京（5.6%）、岡山（4.3%）と続き、最低は兵庫の1.9%だった。

昨年の自転車乗車中の事故で、ヘルメットを着用していなかった人が死亡する割合は着用していた人の2.6倍だった。谷公一国家公安委員長は6日の会見で「ヘルメットは命を守るために効果があるのは間違いない。自転車を利用する際は自身はもとより、家族や身近な人もふくめ着用していただきたい」と述べた。（吉沢英将）

朝日新聞社

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。

今月から自転車に乗るときのヘルメットの着用が努力義務となりました。自転車に乗るときヘルメットをかぶっているか尋ねたところ、「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%でした。

着用率の高低については判断できないが、着用しない理由については、以下のとおり。

## (2) 着用しない理由や背景等

○ Journal of Safety Researchより

(元データは2012年のアメリカ疾病予防管理センター (CDC) レポート)

1995年の米国消費者製品安全委員会 (CPSC) の研究によると、子供がヘルメットを着用しない理由は、見た目が必要な理由。

2013年のSchroeder & Wilburの研究によると、大人がヘルメットを着用しないと答えた理由は、短期間の旅行である、ヘルメットを持っていない、着心地がよくない、熱すぎる、虚栄心から、忘れてしまう、保護効果があると思えない、コスト、視界を妨げる、必要ないなどが挙げられている。

※参考URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S002243751630278X?via%3Dihub>

Barriers to helmet use, such as individual perceptions and external influences, need to be addressed. The last study on reasons children did not wear helmets was conducted in 1995 and found that esthetics were the main reason they did not wear helmets (Consumer Product Safety Commission, 1995). This research needs to be updated given the wide variety of helmets now available for children. Recent reasons adults stated that they do not wear helmets included: only on a short trip (55%), don't have a helmet (50%), uncomfortable (43%), too hot (39%), vanity (27%), forget (25%), don't think they provide protection (15%), cost (13%), obstruct vision (11%), and don't need one (5%) (Schroeder & Wilbur, 2013).

## 【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」などの理由が挙がっている。

※2023年4月の記事より

(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。親には着けると言われるが、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) 「仕事前とか髪がべっちゃんこになるなっていう、これから蓄くなるので、嫌だな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

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

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）

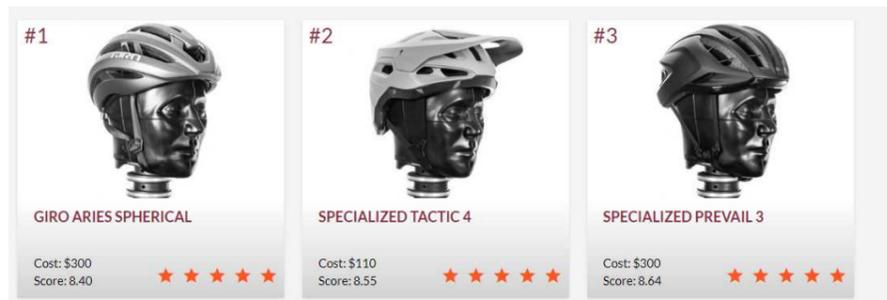
Product information on bicycle helmets (product examples, number of production, manufacturers, industry groups, etc.)

(1) 商品例

○ バージニア工科大学（Virginia Tech）ヘルメット評価

バージニア工科大学は、米国道路安全保険協会（IIHS）と共同で、193 個の自転車用ヘルメットを STAR 評価システムに基づき評価している。衝撃テストにより、自転車利用者が経験する可能性のあるさまざまな頭部衝突から生じる頭部の直線加速度および回転速度を低減するヘルメットの能力を評価。星が多いヘルメットは、少ないヘルメットに比べ、これらの衝撃に対する脳震盪のリスクを低減することができる。

（一例）



※参考 URL : <https://www.helmet.beam.vt.edu/bicycle-helmet-ratings.html>

○ 自転車ヘルメット安全協会（BHSA）

消費者レポート（Consumer Reports）による衝撃テストとバージニア工科大学の脳震盪に関する評価を組み合わせた評価ページを用意している。

※参考 URL : <https://helmets.org/bikehelmetratings.htm>

※消費者レポート : <https://www.consumerreports.org/products/bike-helmets-30711/bike-helmets-30731/view2/>

回答例（日本）

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）

(1) 商品例

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。



図1 自転車用ヘルメットの例

## (2) デザイン等が工夫された商品例

Bold：シーク教徒のライダーの髪を入れるスペースがあるヘルメット

Giro：Tyrant MIPSというボールアンドソケット構造の二重フォームレイヤーモデルの第2弾となるヘルメット

Bontrage：回転エネルギーを低減するWaveCelインサートを搭載した4モデルのヘルメット

318：リモートまたは電話によって制御されるモジュール式で交換可能な電子機器と、ライダーの耳を塞がない骨伝導スピーカーを備えたヘルメット

Suomi：ストラップの不自由さに対処するための新しい「スマートストラップ」ストレッチャー

Zhonzhou：頭を傾けると方向指示器を点灯させるヘルメット

Nutcase：二重密度フォームライナーを一部採用したスケートスタイルのヘルメット

IKI：42cmの小さな頭にもフィットするXXSサイズのヘルメット

※参考URL（自転車ヘルメット安全協会のSome Interesting New Models）<https://helmets.org/helmet23.htm#new>

## (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）

オージーケーカブト「シクレ」  
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）

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

### 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）



・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）

クミカ工業「ドルフィン」4950円（税込）

図2 デザイン等が工夫された自転車用ヘルメットの例

### (3) 生産数等

自転車用ヘルメットの年間の生産数・販売数は不明である。

### (4) 国内の製造事業者及び販売事業者

Bell、Giro、Bontrager（現在はトレック・バイシクルの傘下）、Specialized、Bern、Nutchase、Schwinn、Smith、Kali Protectivesなど。

国外では、大手自転車メーカーである台湾のGiantやベルギーのLazer、スウェーデンのPOC、フランスのZefal、イタリアのMETやKaskなど。

※参考UR（自転車ヘルメット安全協会のConcurrence）：<https://helmets.org/bikehelmetratings.htm>

### (5) 業界団体

ヘルメットに関する業界団体ではなく、自転車全般に関する業界団体としてPeopleForBikes（PFB）（<https://www.peopleforbikes.org/mission>）がある。PFBとBicycle Product Suppliers Association（BPSA）は統合されている。

### (3) 生産数等

自転車用ヘルメットの年間の生産数・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SGマーク表示数は約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。

### (5) 業界団体

一般社団法人 日本ヘルメット工業会 JHMA（<http://japan-helmet.com/>）

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）

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。

※ 東京都生活文化スポーツ局 東京暮らし 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/anken/test/helmet\\_press.html](https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anken/test/helmet_press.html)

※ 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/>

※ 一般財団法人製品安全協会「四半期間毎の製品安全数量」

(別添1) 日本ヘルメット工業会 会員会社一覧

Japan Helmet Manufacturers Association JHMA 一般社団法人 日本ヘルメット工業会		サイトマップ	お問い合わせ
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	<a href="http://www.arai.co.jp/">http://www.arai.co.jp/</a>	産業用	乗車用 自転車用
株式会社イエロー	<a href="http://www.yellow-inc.com">http://www.yellow-inc.com</a>	産業用	
イズミ産業株式会社			乗車用
株式会社石野商会	<a href="http://www.fs-japan.com">http://www.fs-japan.com</a>		乗車用
株式会社オージーケーカブト	<a href="http://www.ogkkabuto.co.jp/">http://www.ogkkabuto.co.jp/</a>		乗車用 自転車用
株式会社大嶋電機製作所	<a href="http://www.oew.co.jp">http://www.oew.co.jp</a>		自転車用
加賀産業株式会社	<a href="http://www.kagasangyo.co.jp">http://www.kagasangyo.co.jp</a>	産業用	自転車用
北川工業株式会社		産業用	自転車用
有限会社真田嘉商店	<a href="http://www.sanada-yoshi.co.jp">http://www.sanada-yoshi.co.jp</a>		乗車用 自転車用
株式会社シモン	<a href="http://www.simon.co.jp/">http://www.simon.co.jp/</a>	産業用	
進和化学工業株式会社	<a href="http://www.shinwakagaku.co.jp/">http://www.shinwakagaku.co.jp/</a>	産業用	
株式会社SHOEI	<a href="http://www.shoei.com">http://www.shoei.com</a>		乗車用
株式会社昭和商会	<a href="http://www.showashokai.com">http://www.showashokai.com</a>	産業用	
スターライト工業株式会社	<a href="https://stardite.co.jp/">https://stardite.co.jp/</a>	産業用	乗車用
住ベテクノプラスチック株式会社	<a href="http://www.sumibe.co.jp/stp/">http://www.sumibe.co.jp/stp/</a>	産業用	
株式会社セイデン	<a href="https://ls2helmets.jp/">https://ls2helmets.jp/</a>		乗車用
(株)大洋プラスチック工業所	<a href="http://taivo-pc.co.jp/">http://taivo-pc.co.jp/</a>		自転車用
株式会社谷沢製作所	<a href="http://www.tanizawa.co.jp">http://www.tanizawa.co.jp</a>	産業用	乗車用 自転車用
株式会社デイトナ	<a href="http://www.daytona.co.jp">http://www.daytona.co.jp</a>		乗車用
DICプラスチック株式会社	<a href="http://www.dic-plas.co.jp">http://www.dic-plas.co.jp</a>	産業用	乗車用 自転車用
東洋物産工業株式会社	<a href="http://www.toyo-safety.co.jp">http://www.toyo-safety.co.jp</a>	産業用	自転車用
マルシン工業株式会社	<a href="http://www.marushin-helmet.co.jp/">http://www.marushin-helmet.co.jp/</a>		乗車用
ミドリ安全株式会社	<a href="http://www.midori-anzen.co.jp/">http://www.midori-anzen.co.jp/</a>	産業用	自転車用
(株)フラテックヤマザキ	<a href="http://www.yamako-inc.com/">http://www.yamako-inc.com/</a>	産業用	自転車用
山本光学株式会社	<a href="http://www.yamamoto-kogaku.co.jp">http://www.yamamoto-kogaku.co.jp</a>		自転車用
株式会社リード工業	<a href="http://www.weblead.co.jp">http://www.weblead.co.jp</a>		乗車用 自転車用
株式会社ワイズギア	<a href="http://www.ysgear.co.jp/">http://www.ysgear.co.jp/</a>		乗車用

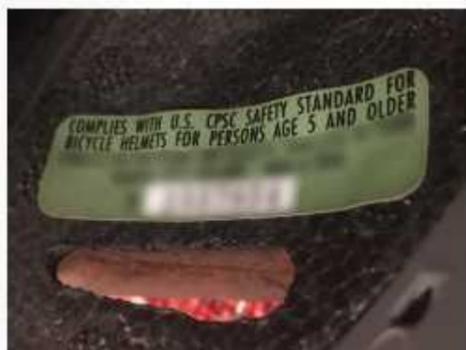
調査票

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

Bicycle helmet safety standards, standards, guidelines, certification systems, etc.

(1) 主な安全規格等

米国消費者製品安全委員会（CPSC）の連邦安全規格を満たしているものであること。



※参考 URL : [https://www.cpsc.gov/s3fs-public/BikeHelmets\\_SaferProducts\\_NSN-15-062021\\_0.pdf](https://www.cpsc.gov/s3fs-public/BikeHelmets_SaferProducts_NSN-15-062021_0.pdf)

回答例（日本）

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

(1) 主な安全規格等

自転車用ヘルメットの主な安全規格等を表1に示す。

表1 自転車用ヘルメットの主な安全規格等

国内	
 SG	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。 0056 自転車等用ヘルメット（2020年3月改定） <a href="https://www.sg-mark.org/product/no-0056/">https://www.sg-mark.org/product/no-0056/</a>
JIS	JISマーク制度は、産業標準化法第30条第1項などにに基づき、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
JCF 公認 / 推奨  	<a href="#">公益財団法人日本自転車競技連盟</a> （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 <a href="https://jcf.or.jp/official/helmet/">https://jcf.or.jp/official/helmet/</a>
海外	
CE	CE マーキングとは、欧州連合(EU)地域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
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。

## (2) 具体的な基準等

連邦行政命令集 (C.F.R) タイトル 16 のパート 1203 で規定。

### 【定義】

自転車用ヘルメットとは、自転車乗車中に頭部損傷しないよう保護することを目的とした装置として販売されている、または販売もしくは宣伝を通じてそのように暗示されている、あらゆるヘッドギアを指す。(※)

※スケートボード、ローラーブレード、野球、ローラーホッケーなど、特定の活動でのみ使用するために特別に販売されているヘルメットは、その販売の特殊性から、そのヘルメットが指定された用途以外のために購入されることはまずないため、この定義から除外される。しかしながら、多目的ヘルメットは、一般的な使用時もしくは自転車に乗る以外のさまざまな特定の活動において保護を提供するものとして販売または表示されており、合理的な消費者が、ヘルメットの販売または表示に基づいて、そのヘルメットが使用される予定の活動の中に自転車利用があると結論づけることができれば、自転車ヘルメットの定義に含まれる。この判断を下すにあたり、委員会は、ヘルメットが販売されている特定の活動の種類（もしあれば）、自転車用ヘルメットとして販売または認識されている他のヘルメットとの外観、デザイン、構造の類似性、ヘルメットやその包装、広告の中の、自転車用ヘルメットとしての使用に対する警告の存在、顕著性、明確性を考慮する。ヘルメットが使用される活動への具体的な言及なしに販売されている多目的ヘルメットは、自転車用ヘルメットと推定される。自転車走行中の多目的ヘルメットの使用に関して、警告や免責事項があることは、多目的ヘルメットが自転車用ヘルメットであるかどうかの判断において、関連性はあるが、必ずしも影響を与えるわけではない。

### <安全性に関する規格>

#### 【一般要件】

ヘルメットの外側 7 mm (0.28 インチ) 以上の不当な突起とは、この規格のセクション 1203.17 に該当する衝撃吸収試験によって生成される力と同等の力で衝撃を受けると、破損するかつぶれるものである。ヘルメットの内側には、2 mm を超えて突出する固定具があってはならない。

#### 【試験用のサンプル】

##### (a) 一般

ヘルメットは販売される状態で試験されるものとする。規格を満たすために、ヘルメットは、ヘルメットメーカーが提供する付属品の有無、付属品のすべての可能な組み合わせを考慮した、試験すべてに合格できなければならない。

##### (b) サンプルの数

この規格への適合性を試験するには、販売されている各ヘルメットモデルのヘルメットサイズそれぞれについて、8つのサンプルが必要となる。

具体的な、試験内容は下記のとおり。

- ・自転車利用者の頭部を模した形や鋳物（「ヘッドフォーム」）にテスト対象のヘルメットを装着させる。
- ・メーカーが試験用に設定した位置にヘルメットを装着したヘッドフォームを設置。
- ・ヘルメットに11ポンド（5 kg）の重りを載せ、内部のパッドを圧縮する。
- ・ヘルメットの外側に衝撃試験線を引く。
- ・通常の室温と湿度に2個、4～24時間、1° F～9° F (-17°C～-13°C) の低温2個、117° F～127° F (47°C～53°C) の高温に2個、水中に2個設置。衝撃減衰または保持強度を試験する場合、加熱、冷却または水に浸したヘルメットは、取り出してから2分以内に試験する必要がある。

## (2) 具体的な基準等

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 S G 基準\*を参照のこと。

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ン品質評価機構](#)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	・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	・試験時の人頭模型の重心の衝撃加速度が 2,940m/s <sup>2</sup> (300G) 以下かつ、1,470m/s <sup>2</sup> (150G)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(かなど) 鋳鉄または鋳鋼製の作業台)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(あごひもの強さ)	・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 600 mm 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(あごひもの性能(外れやすさ))	・試験を行ったとき、ヘルメットが人頭模型から脱落しないこと。 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 175mm の高さから落下させることで前側に力を加える。
視野、材料、付属品	・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。

表 3 表示に関する基準

表示	・製品表面の見やすい場所への表示 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
取扱説明書	・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。 (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) S G マーク賠償制度(7) 製造業者等

※ 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/>

- ・あご部分のないヘッドフォームにヘルメットを取り付け、ヘッドフォームをしっかりと保つ固定具に固定させる。
- ・ヘルメットのストラップを留め、ストラップに試験用固定具をぶら下げる。試験中に、ストラップがヘルメットから離れたり、外れたりしない場合及びストラップが1.2インチ（30mm）以上伸びなければ合格。
- ・試験は、水平、半球形、縁石鉄床に落とし試験される。300g以上のピーク加速度を示した場合、試験合格としない。
- ・ヘルメットが自転車利用者の両側の視界を遮らないことを確認するために、自転車利用者の顔の中心から少なくとも左右105の範囲を支障なく見ることができるか確認の試験を実施する。

#### <表示に関する規格>

1. ヘルメットの正しく装着できているか確認する方法及び正しい装着方法を示す説明書が必要。説明書には、ヘルメットの正しい装着方法を示す絵が含まれていなければならない。
2. すべての自転車用ヘルメットには、以下の情報を読みやすく、はっきりと見えるように表示しなければならない。
  1. モデル番号または名称。
  2. ヘルメットは起こりうるすべての衝撃から保護することはできず、死亡または重大な傷害が発生する可能性があるという警告。
  3. 最大限の保護のためには、ヘルメットが利用者の頭に正しくフィットしていなければならないこと、利用者はメーカーの指示に従ってヘルメットを正しくかぶり、ストラップを留めなければならないという警告。この警告は、ヘルメットの包装にも記載されていなければならない。
  4. 衝撃を受けたヘルメットは、もはや利用者を保護できないほど損傷している可能性があり、そのような損傷は目に見えない可能性があるという警告。そのような衝撃を受けたヘルメットをメーカーに返却するか、取り壊し交換するよう使用者に伝えられなければならない。
  5. アンモニア、漂白剤などの一般的な洗浄剤はヘルメットを損傷する可能性があり、そのような損傷は目に見えないかもしれないという警告。ヘルメットを損傷する可能性のある最も一般的なクリーナーやその他の製品を列挙し、それらのクリーナーを使用しないように警告されなければならない。  
また、消費者にヘルメットの洗浄方法と使用されるクリーナーを全般的に伝え、より詳細については取扱説明書を参照させる必要がある。

上記の警告はすべて、大文字と太文字で「Warning」という単語を冒頭に記載しなければならない。

1. 各自転車用ヘルメットには、そのヘルメットがこの規格の要求事項を満たしていることを証明する表示が必要であり、表示には以下が含まれていなければならない。
  1. そのヘルメットがこの規格に適合していることを示す具体的な記述。
  2. 証明書を発行したメーカー、輸入業者、もしくはヘルメットの民間ラベル付与者の名前、住所、電話番号。
  3. ヘルメットが米国外で製造された場合は、外国メーカーの名前と住所。
  4. ヘルメットの製造ロット、製造された月と年を特定できるシリアル番号などの情報。

※参考URL（米国消費者製品安全委員会）：<https://www.cpsc.gov/FAQ/Bicycle-Helmets>

#### (3) 使用期間について

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。\*

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

※（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>

※セクション 1203.1 範囲、一般条項、発効日。

(a) 範囲。このサブパートの規格は、セクション 1203.4(b)で定義されているように、試験方法を示し、すべての自転車用ヘルメットの最低限の性能基準を規定。

(b) 一般要件—(1)突起。自転車ヘルメットのすべての突起は、セクション 1203.5 の構造要件を満たさなければならない。

(2) 表示及び指示。すべての自転車用ヘルメットには、セクション 1203.6 で要求される表示と指示が付いている必要がある。

(3) 性能試験。すべての自転車ヘルメットは、セクション 1203.7 から 1203.17 に記載されている周辺視野、位置安定性、保持システムの動的強度、及び衝撃吸収試験を満たすことができなければならない。

(4) 単位。国際単位系（「SI」）の測定値とされている値が標準である。括弧内に記載されているインチポンド値は情報提供のみを目的としています。

(c) 発効日。この規格は 1999 年 3 月 10 日に効力が発生し、その日以降に製造されたすべての自転車用ヘルメットに適用されます。1995 年 3 月 17 日から 1999 年 3 月 10 日までに製造された自転車用ヘルメットは、このサブパート A ではなくサブパート D の要件の対象となる。

### **(3) 使用期間について**

米国消費者製品安全委員会（CPSC）はメーカーの推奨年がない限り、5 年から10年を目安に買い替えを推奨しているが、スネル記念財団（ヘルメットの安全性について厳格な基準を設けている）によると、一般的な磨耗により、5 年を目安に買い替えることを推奨しているが、あくまで判断基準であり、良好な状態で保存されている未使用のヘルメットには適用されるものではない。消費者レポート株式会社の専門家は、よく使っているヘルメットは、警戒心から余裕をもって5年おきに買い替えることが推奨するとのこと。一方で、自転車安全擁護者によると、お気に入りのヘルメットが良好な状態であるならば、5 年よりも長い年月使用しても、必ずしも重大なリスクをもたらすとは限らないとのこと。

※参考URL：<https://www.consumerreports.org/health/bike-helmets/when-you-really-need-to-replace-your-bike-helmet-a5593905789/#:-:text=CR%20experts%20recommend%20replacing%20your,put%20you%20at%20significant%20risk>

調査票

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.

○ ニューヨーク州

「予防アジェンダ 2019-2024 健康で安全な環境の推進行動計画」(ニューヨーク州保健局)の目標 1.4.b において、「自転車事故に関連した救急外来受診を年間 10%減少させ、人口 10 万人あたり 26.09 人を目指す」ことを目標に掲げており、取組内容については、「ヘルメット配布を含む自転車安全事業を確立。自転車ヘルメットは適切に利用すれば、頭部損傷のリスクを 88%減らす。ヘルメット配布プログラムには、自転車安全教育及び試着が含まれること。」とされている。なお、ワシントン郡では、ヘルメットの配布が行われている。

※「予防アジェンダ 2019-2024」(ニューヨーク州保健局)：予防アジェンダ 2019-2024 は、ニューヨーク州の健康改善計画であり、すべてのニューヨーカーの健康と幸福を改善し、格差を経験するすべての集団の健康の公平性を促進するための州および地域の行動の設計図である。2008 年に始まったこの全州的な取り組みは、3 サイクル目。この 2019-2024 年のサイクルでは、2017 年に開始された Health Across All Policies の手法を取り入れており、すべての州機関に対し、政策や事業が健康にプラスの影響を与えることができる方法を特定し強化するよう呼びかけています。これは、第 1 のエイジフレンドリーな州としてのニューヨークの取組を支援するためのヘルシーエイジングを包含している。

参考 URL : [https://www.health.ny.gov/prevention/prevention\\_agenda/2019-2024/index.htm](https://www.health.ny.gov/prevention/prevention_agenda/2019-2024/index.htm)

[https://www.health.ny.gov/prevention/prevention\\_agenda/2019-2024/env.htm](https://www.health.ny.gov/prevention/prevention_agenda/2019-2024/env.htm)

※参考 URL (ニューヨーク州保健局・自転車の安全及びヘルメット配布事業) : <https://www.nyconnects.ny.gov/services/bike-safety-helmet-distribution-266>

○ 知事交通安全委員会 (GTSC)

自転車の試乗とヘルメットの試着イベントを実施。

また、GTSC は 5 月の第 1 週目の全国自転車通学日 (Bike to School Day) におけるイベントを推進。

その他、GTSC はニューヨークバイシクリング連合 (NYBC) 等と連携し、ニューヨーク自転車安全法について、法執行機関を支援。

※参考 URL : <https://trafficsafety.ny.gov/efforts-improve-bicycle-wheel-sport-safety>

○ 米国運輸省 (NHTSA)

2023 年 5 月の自転車安全月間において、地方団体と協力し、人々の自転車利用、かつ安全な乗車及びヘルメットの着用を推奨。

※ 参 考 URL ( Fact Sheet ) : <https://www.trafficsafetymarketing.gov/get-materials/bicycle-safety/bicycle-safety-month#:~:text=May%202023%20is%20National%20Bicycle%20Safety%20Month&text=Unfortunately%2C%20bicycling%20can%20be%20a,in%20bicyclist%20fatalities%20in%202021.>

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

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)

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-jyourei/jitensha-jourei/index.html>

○ ニューヨーク州運輸局 (NYS DOT)

自転車安全月間を推奨するとともに、ニューヨーク中心部 (オノンダガ郡、オスウェゴ郡、コートランド郡、トンプキンス郡、セネカ、カユガ郡) のトレイルの利用推奨とともにヘルメットの着用を呼びかけた。

※参考 URL : <https://www.dot.ny.gov/news/press-releases/2023/2023-05-22>

○ アメリカ自動車連盟

アメリカ自動車連盟の提唱により、5月は全米自転車月間となっている。

ニューヨーク州のロックランド郡は、本月間推奨とともにヘルメット着用も促している。

ニューヨーク市運輸局 (NYC DOT) は、ニューヨーカーに対して、5月19日の全米自転車通勤デーを推奨。

※参考URL (アメリカ自動車連盟) : <https://bikeleague.org/events/bike-month/>

※参考URL (アメリカ合衆国国勢調査局) : <https://www.census.gov/newsroom/stories/bike-month.html>

※参考URL (ロックランド郡) : <https://rocklandgov.com/departments/county-executive/press-releases/2023-press-releases/may-is-national-bike-month/>

※参考URL (ニューヨーク市運輸局) : <https://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2023/bike-to-work-day.shtml>

調査票

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）

Information on accidents caused by bicycle helmets Information on accidents while riding a bicycle Particularly those related to helmets (fatal accidents, serious accident cases, medical institution visits, etc.)

(1) 警察

○ ニューヨーク市警察（NY PD）のデータを基にニューヨーク市運輸局（NYS DOT）が加工した、2022年1月から12月までの死亡率データベースは以下のとおり。

自転車に関連した(自動車やその他の原動機付きが関与していない)衝突事故において、ニューヨーク市全体で自転車利用者の負傷事故は294件、自転車利用者の死亡事故は3件。

Crashes Involving Motor Vehicles (Traffic Injuries & Fatalities)										
Borough	Pedestrian Injuries	Pedestrian Fatalities	Bicyclist Injuries	Bicyclist Fatalities	Occupant Injuries	Occupant Fatalities	Other Motorized Injuries	Other Motorized Fatalities	Total Traffic Injuries	Total Traffic Fatalities
Manhattan	1,584	18	1,394	3	4,110	12	366	3	7,454	36
Bronx	1,486	19	521	4	7,190	29	942	4	9,509	56
Brooklyn	2,940	41	1,879	6	11,311	22	920	8	17,090	77
Queens	2,126	31	811	2	10,850	31	554	1	14,141	65
Staten Island	888	7	71	0	2,113	6	20	0	2,522	13
Citywide	8,514	116	4,676	15	35,334	100	2,202	16	50,726	247

Crashes Involving Bicyclists (not involving Motor Vehicles or Other Motorized)				
Borough	Pedestrian Injuries	Pedestrian Fatalities	Bicyclist Injuries	Bicyclist Fatalities
Manhattan	158	1	154	1
Bronx	21	0	11	0
Brooklyn	87	2	84	0
Queens	37	0	30	2
Staten Island	0	0	1	0
Citywide	313	3	294	3

Crashes Involving Other Motorized (not involving Motor Vehicles)									
Borough	Pedestrian Injuries	Pedestrian Fatalities	Bicyclist Injuries	Bicyclist Fatalities	Other Motorized Injuries	Other Motorized Fatalities	Total Injuries	Total Fatalities	
Manhattan	78	1	20	0	57	1	156	2	
Bronx	38	0	2	0	18	1	59	2	
Brooklyn	69	0	17	0	10	1	97	2	
Queens	52	0	9	0	17	1	80	2	
Staten Island	2	0	0	0	0	0	2	0	
Citywide	239	1	48	0	181	3	470	7	

All Crashes Involving Motor Vehicles, Bicyclists, or Other Motorized										
Borough	Pedestrian Injuries	Pedestrian Fatalities	Bicyclist Injuries	Bicyclist Fatalities	Occupant Injuries	Occupant Fatalities	Other Motorized Injuries	Other Motorized Fatalities	Total Injuries	Total Fatalities
Manhattan	1,830	20	1,578	4	4,110	12	433	4	7,951	40
Bronx	1,555	19	538	4	7,190	29	360	5	9,603	57
Brooklyn	3,096	43	1,880	6	11,311	22	929	9	17,366	81
Queens	2,215	31	850	4	10,850	31	591	2	14,336	68
Staten Island	870	7	72	0	2,113	6	20	0	2,575	13
Citywide	8,064	120	5,018	18	35,334	100	2,383	21	51,801	259

※参考URL（ニューヨーク市運輸局）：<https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicycle-crash-data-report-2022.pdf>

回答例（日本）

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）

(1) 警察

ア 警察庁（全国のデータ）

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、年ごとにデータをとりまとめた「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。

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。

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）。

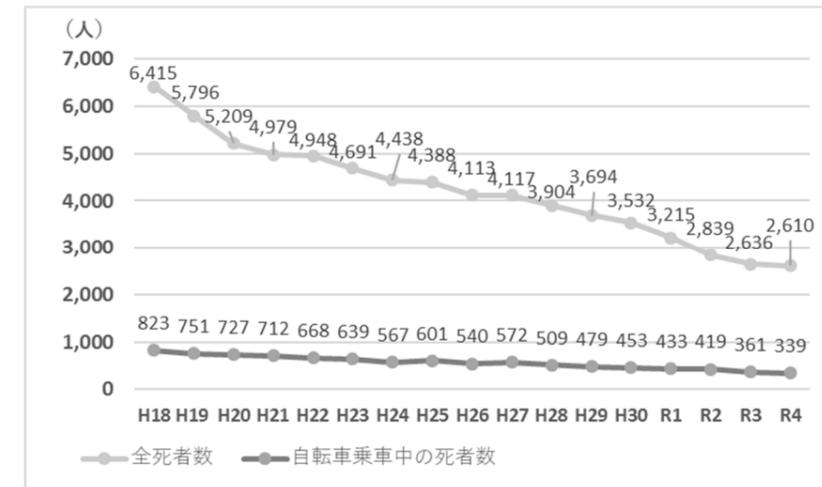


図 3 自転車乗車中の事故の死者数の推移（警視庁データから作成）

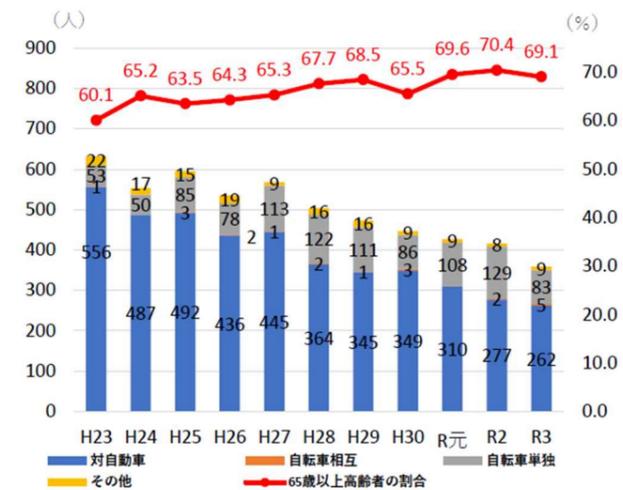
警察庁「令和 3 年における交通事故の発生状況等について」から引用した、自転車乗車中の事故の詳細について図 4、5 に、「令和 4 年における交通事故の発生状況等について」を図 6・7 に示す。\*

- ※ 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)

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)。



(注)・自転車が第1当事者又は第2当事者で死亡した人数を計上した。

図4 相手当事者別自転車乗用中の死者数(第1・第2当事者)の推移※

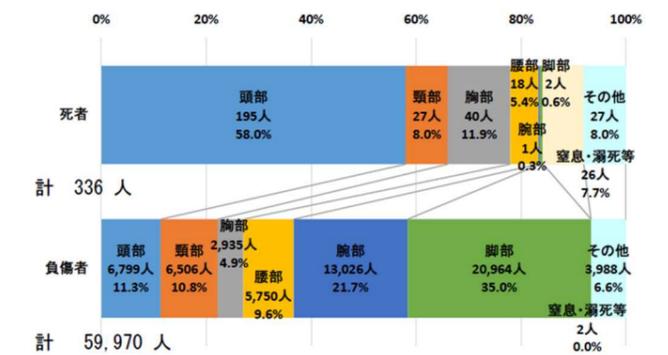
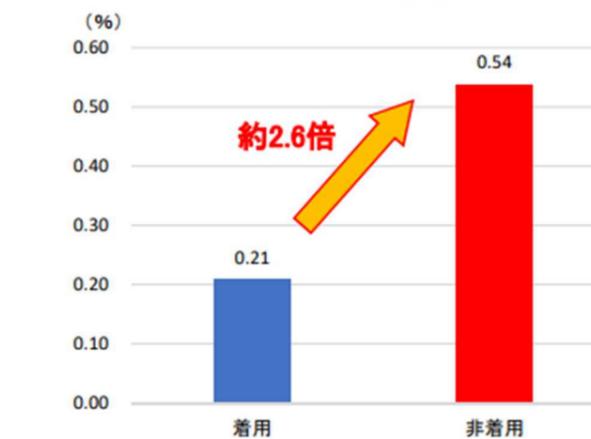
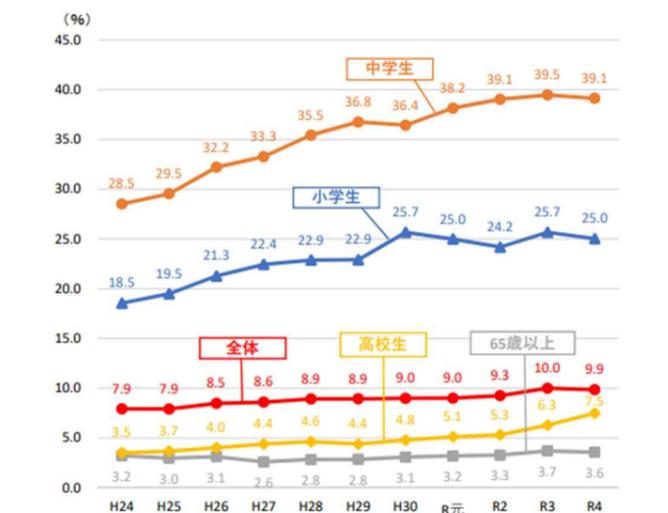


図5 ヘルメット非着用の自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位別比較【令和3年】



(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、自転車乗用中の死傷者のうち、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>

(別添2)

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	...	308,697	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	981,096	100	16,765	100	16.33	100
46	700,290	98	949,689	97	16,278	97	15.69	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	8,466	50	7.35	45
55	476,677	66	598,719	61	8,760	52	7.54	46
56	485,578	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	552,788	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	10,344	62	8.46	52
平成 元 年	661,363	92	814,832	83	11,086	66	9.03	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	780,401	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	68	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数は、昭和34年以前は軽微な被害(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年以前は沖縄県を含まない。  
 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)。

**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

	交通事故 (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)	自転車関与率 (%) 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）

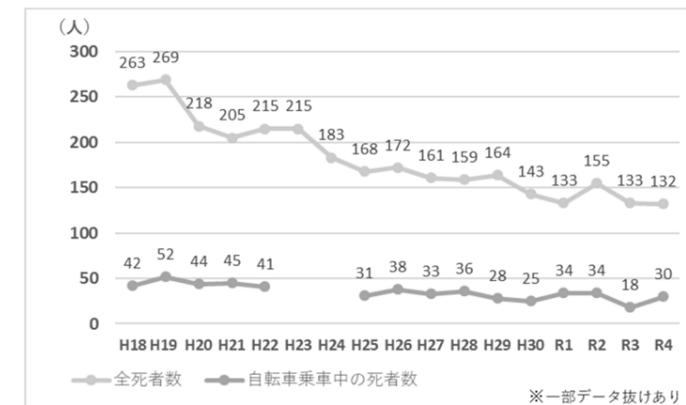


図 8 都内の自転車乗車中の事故の死者数の推移（警視庁データから作成）

※ 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](https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/about_mpd/jokyo_tokei/tokei_jokyo/bicycle.html)

## (2) 消防

特になし。

## (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<sup>※</sup>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」の搬送人員数 (東京消防庁データから作成)													
	年齢層（歳）												合計
	0-2	3-5	6-14	15-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65-69	70-74	75-	
2017 年	353	443	1,771	1,400	2,349	2,412	2,827	2,464	1,077	1,542	1,300	2,816	20,754
2018 年	327	454	1,571	1,355	2,199	2,370	2,652	2,516	1,038	1,432	1,422	2,955	20,291
2019 年	281	440	1,461	1,281	1,949	2,018	2,558	2,506	997	1,224	1,461	3,031	19,207
2020 年	196	342	1,146	1,021	1,634	1,891	2,282	2,353	897	1,059	1,300	2,783	16,904
2021 年	236	355	1,301	1,051	1,845	1,922	2,275	2,386	902	910	1,328	2,788	17,299
合計	1,393	2,034	7,250	6,108	9,976	10,613	12,594	12,225	4,911	6,167	6,811	14,373	94,455

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。<sup>※</sup>

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）

#### ○ 米国運輸省（NHTSA）

死亡率分析報告システムに基づき 2023 年 4 月に更新された資料によると、2021 年は 42,939 件の死亡事故のうちペダルサイクリスト（※）の死亡事故件数は 966 件（全体の 2%）であった。

※ペダルサイクリストとは、自転車利用者及びペダルだけを動力源とする 2 輪車、非電動車、3 輪車、1 輪車の利用者を含めたその他サイクリストのこと。

※参考 URL : [https://explore.dot.gov/views/DV\\_FARS\\_PC/Home?%3Aiid=3&%3AisGuestRedirectFromVizportal=y&%3Aembed=y](https://explore.dot.gov/views/DV_FARS_PC/Home?%3Aiid=3&%3AisGuestRedirectFromVizportal=y&%3Aembed=y)

2008年1月の古いデータだが、米国運輸省（NHTSA）のレポートによると、ヘルメットの着用は、頭と脳の損傷を85%から88%まで軽減するのに効果があると述べられている。

※参考URL : [file:///C:/Users/saito/Downloads/810886%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/saito/Downloads/810886%20(1).pdf)

#### ○ アメリカ疾病予防管理センター（CDC）

2021年5月に、2009年～2018年の米国における小児および成人の自転車関連外傷性脳損傷の救急外来受診をとりまとめているが、それによると外傷性脳損傷（TBI）のために救急科（ED）外来受診は推定596,972件発生。自転車関連TBIのED受診は、この間、17歳以下の小児および青年では約半分に減少し、成人では5.5%減少していた。

※参考URL : <https://www.cdc.gov/mmwr/volumes/70/wr/mm7019a1.htm#References>

#### ○ 交通安全管理研究所（ITSMR）

ニューヨーク州の自転車事故サマリーを発表しており、警察の発表によると、2021年にヘルメットを着用していた場合の自転車事故は1,457件、このうち7件が死亡事故、121件が重傷事故であった。ヘルメットを着用していた場合の自転車事故は3,952件、このうち32件が死亡事故、381件が重症事故であった。

なお、2023年の速報値については、ヘルメットを着用していた場合の自転車事故は97件、このうち3件が死亡事故、18件が重傷事故であった。ヘルメットを着用していなかった場合の自転車事故は277件、このうち7件が死亡事故、27件が重症事故であった。

※参考URL（Bicycle Safety Equipment Use by Injury Severity） : <https://www.itsmr.org/sas-guest-portal/>

### (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けが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。

ヘルメットの安全性に関する相談 9件	ヘルメット本体 6件	・転倒時に子供がヘルメットのふちで頭を切った 3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
	ヘルメットのひも 3件	・一度道路に落としたら破損した 1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	・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

※ <https://www.jikojocho.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。

※ 発生場所が東京都の記載があった事例。

※ 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](https://www.kokusen.go.jp/kujo/data/k-201310_20.html)

#### (4) 死亡・重症事故事例

参考として、ヘルメット未着用者の死亡事故事例は下記のとおり。

・「ニューヨーク州北部で自転車に乗っていた10代がフォード・マスタングと衝突し負傷」(2023年3月31日 HUDSON VALLEY POST)

<https://hudsonvalleypost.com/teen-saugerties-ulster-mustang-hudson-valley-upstate-new-york/>

・「ブロンクスでひき逃げされた自転車利用者が重体」(2023年3月5日 EYEWITNESS NEWS abc7NY)

<https://abc7ny.com/bronx-bicyclist-crash-mott-haven-hits-two-cars/12916771/>

・「ウェイン郡のダートバイク事故で男性死亡」(2022年5月29日 13 WHAM ABC)

<https://13wham.com/news/local/man-killed-in-wayne-county-dirt-bike-crash>

#### (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、京都府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 data-bbox="189 226 1418 361" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Prevention of accidents caused by bicycle helmets Efforts of each country, educational activities, etc. to prevent accidents while riding a bicycle (especially those related to helmets)</p> </div> <p>(1) 調査、商品テスト</p> <p>○ 米国道路安全保険協会（IIHS）とバージニア工科大学の共同テスト</p> <p>3（1）参照。</p> <p>※参考 URL（米国道路安全保険協会）：<a href="https://www.iihs.org/news/detail/for-5-star-head-protection-cyclists-have-dozens-of-options">https://www.iihs.org/news/detail/for-5-star-head-protection-cyclists-have-dozens-of-options</a></p> <p>○ コロナ感染後の自転車用ヘルメット</p> <p>2023 年、高校生のアスリートを対象とした研究によると、新型コロナウイルス感染症に感染した者は、感染していない者に比べて、試合復帰後 60 日以内に脳震盪を起こす確率が 3 倍高いことが判明。理由は不明だが、自分にあう丸みを帯びた滑らかな仕様のヘルメットの着用が推奨される。</p> <p>※参考 URL（自転車ヘルメット安全協会）：<a href="https://helmets.org/covid.htm">https://helmets.org/covid.htm</a></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>○ <a href="#">独立行政法人 国民生活センター</a></p> <p>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あご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、あご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、あご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</p> <p>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> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>・アンケート調査結果</p> <p>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。</p> <p>・ヘルメットの性能、表示調査</p> <p>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った。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）があった。</p> <p>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った。</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 &gt; 自転車用ヘルメット（子ども用）  <a href="https://www.kokusen.go.jp/kujo/data/k-201310_20.html">https://www.kokusen.go.jp/kujo/data/k-201310_20.html</a></p> <p>※ 東京都生活文化スポーツ局 東京暮らし 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」  <a href="https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anzen/kyougikai/h16/">https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anzen/kyougikai/h16/</a></p> <p>※ 東京都生活文化スポーツ局 東京暮らし web 商品テスト「幼児用自転車ヘルメット」  <a href="https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anzen/test/helmet_press.html">https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anzen/test/helmet_press.html</a></p>

・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](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アゴ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>ヘルメットのアゴひもを締めない誤った着用では、前輪が縁石を乗り越える衝撃でヘルメットが脱落し、身体を自転車に打ちつけたあと、頭部から地面に落下した。</p>
	<p>子供が停止状態で転倒した際の頭部損傷基準値（HIC<sup>※</sup>）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」のHICが300以下だったのに対し、「ヘルメットなし」では、生命に危険を及ぼす900近くになった。停止時の転倒でも、ヘルメットを着用していないと約3倍もHICが高くなる。</p>
自転車同士の出会い頭衝突	<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「ヘルメットなし」のHICが15,000を超え、「ヘルメットあり」と比べて約17倍もの高い数値になった。衝突された際に進行方向右側に振られた後、逆側への揺り戻しで勢いがつき、地面に頭部が叩きつけられたことで衝撃が大きくなったと思われる。</p> <p>※母親ダミーはヘルメットの有無にかかわらず、HICは200台だったが、自転車の事故や転倒の形態は状況によって異なるため、受傷部位や衝突対象で結果が変わることがある。</p>

○特定非営利活動法人自転車活用推進研究会

「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。

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。

\* 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>

\* 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

#### ○ ニューヨーク州消費者保護局

消費者に製品の安全性に関する資料や教材を提供するとともに、消費者と事業者の間の任意の調停サービスを実施。具体的には次のとおり。州の祝日を除いた月曜日から金曜日の 8 時半から 4 時半の間で消費者支援ヘルプラインの実施、いつでも <[www.dos.ny.gov/consumer-protection](http://www.dos.ny.gov/consumer-protection)> にて消費者の苦情の受け付けを実施。

※参考 URL : <https://dos.ny.gov/news/nys-division-consumer-protection-reminds-new-yorkers-wear-their-bike-helmets>  
<https://dos.ny.gov/consumer-protection>

#### ○ アメリカ自転車連盟

米国におけるサイクリングスポーツの全国統括団体。  
アメリカ自転車連盟の「レッツライド」キャンプでは、小学生を対象として、夏のデイキャンプ、体育の事業、放課後プログラムにおいて、自転車の安全性と基本的な自転車スキルの教育カリキュラムが提供される。

※参考 URL : <https://usacycling.org/lets-ride-camps>

#### ○ 子ども安全ネットワーク (CSN)

地域団体が子供や青少年の自動車安全プログラムを開発・実施する際に利用できる戦略やリソースを提供する冊子を作成。

※参考 URL : [https://www.childrendefsafetynetwork.org/sites/default/files/CSNBikeSafety\\_brochure.pdf](https://www.childrendefsafetynetwork.org/sites/default/files/CSNBikeSafety_brochure.pdf)

#### ○ アメリカ疾病予防管理センター (CDC)

ヘルメットを選ぶ際の基準について記載した資料を提供。  
その他、適切なヘルメットの装着、安全性、ケア方法について学ぶ 3D ヘルメットフィット機能が含まれた無料のアプリを提供。

※参考 URL : [https://www.cdc.gov/headsup/pdfs/helmets/HeadsUp\\_HelmetFactSheet\\_Bike\\_508.pdf](https://www.cdc.gov/headsup/pdfs/helmets/HeadsUp_HelmetFactSheet_Bike_508.pdf)

※参考 URL (アプリ) : <https://www.cdc.gov/headsup/resources/app.html>

#### ○ ニューヨーク市運輸局 (NYC DOT)

- ・自転車用ヘルメット贈呈 (これまで 260,000 個以上)
- ・無料のヘルメット試着イベント実施。
- ・ニューズレターの発信 (イベントに関する情報などを提供)

※参考 URL : <https://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/biketips.shtml>

## (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](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/anzen/test/helmet\\_press.html](https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/anzen/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/anzennriyou-sokushin/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、メッセンジャー・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/anzennriyou-sokushin/jitensha-jigyosha/index.html>

## イ 民間

### ○ Safe Kids Worldwide

家庭や地域社会が子供の安全を守る手助けを行う非営利団体。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。

※参考URL：<https://www.safekids.org/tip/bike-safety-tips>

### ○ Rad Rider

カリフォルニアのHMOがスポンサーとなっている子供に自転車の安全性について啓発するサイト。漫画及びビデオから構成される。

※参考URL：<https://www.iehp.org/en/community/superheroes?target=rad-rider>

### ○ SafetyLit

毎週何百もの雑誌記事を抜粋したダイジェストが配信される。ヘルメット分野の学术论文の情報を得ることができる。

※参考URL：<https://www.safetylit.org/archive.php>

### ○ Snell Memorial Foundation

規格や出版物に関する情報が掲載されている。ヘルメット規格を開発し、自社の研究所でテストし、合格したものに認定証を発行している。

※参考URL：<https://smf.org/>

## 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。\*

### ○株式会社オージーケーカブト

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](https://faq.au-sonpo.co.jp/faq_detail.html?id=10444&category=24&page=1)

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)

【参考資料】

1 構造、材質等<sup>1</sup>

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。

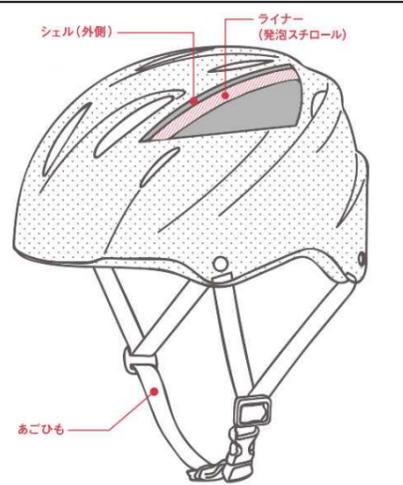
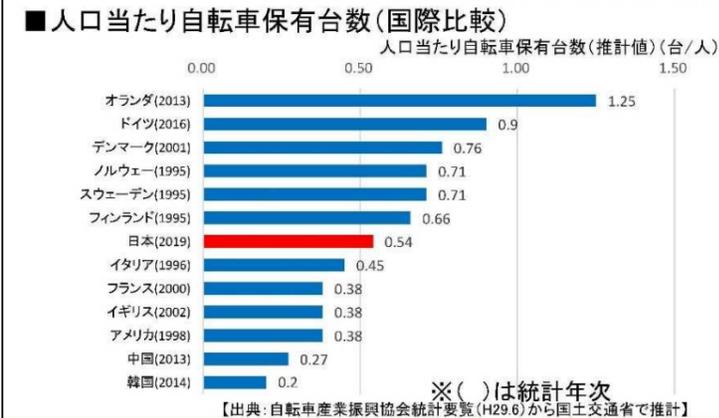
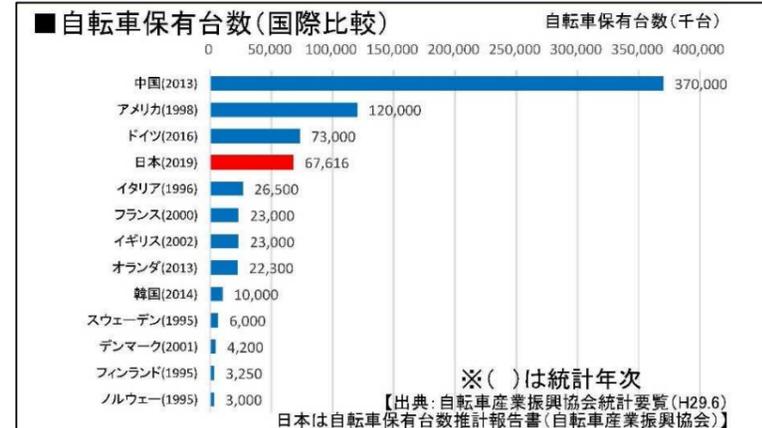
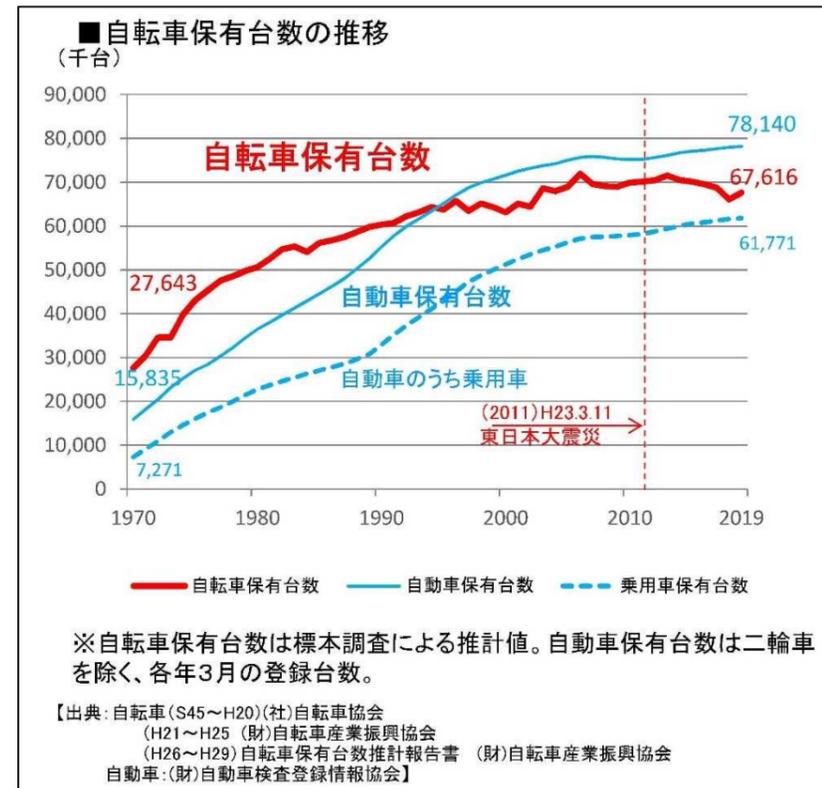


図9 自転車用ヘルメットの構造

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

2 自転車所有台数<sup>2</sup>



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

<sup>2</sup> 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>