

## 海外における自転車乗車時のヘルメット着用に関する状況等<sup>1</sup>

- 調査対象 9 か国（対象国は下記のとおり）のうち、自転車乗車時のヘルメット着用は、シンガポール・オーストラリア・ニュージーランドにおいて全年齢を対象に義務付けられている。アメリカ・ニューヨーク州では 14 歳未満、フランスでは 12 歳未満を対象に着用が義務付けられている。
- 自転車用ヘルメットの主要規格として、欧州では EN1078、アメリカでは CPSC 1203 が制定されており、他にもオーストラリア・ニュージーランドでは AS/NZS 2063 が定められている。
- 自転車用ヘルメットの着用推奨や事故防止に向けた取組として、アメリカ・フランスなどでは、ヘルメットの配布やタイトルコピーを工夫したポスターを用いたキャンペーン等が行われている。

### <調査対象国>

アメリカ（ニューヨーク州※）、イギリス、ドイツ、オランダ、デンマーク、フランス、シンガポール、オーストラリア、ニュージーランド（計 9 か国）

※アメリカでは州毎に状況が異なるため、主にニューヨーク州を対象としている。

<sup>1</sup> 本資料は、自転車乗車時に着用するヘルメットを対象に、一般社団法人自治体国際化協会が行った調査結果（令和 5 年 6 月）をもとに、補足し、まとめたものである

## 第1 自転車乗車時のヘルメットの着用義務等の有無

調査対象国における自転車乗車時のヘルメット着用義務等の有無などを表1にまとめた。

表1 調査対象国における自転車乗車時のヘルメット着用義務等に関する状況

国	着用義務等	対象	罰則	備考
日本	有（努力義務）	全年齢	無	2023年4月より努力義務化
アメリカ ニューヨーク州	有	14歳未満	有（罰金）	
イギリス	無	無	無	2004年、英国医師会は全年齢層へのヘルメット着用を義務付ける法律の導入を勧告したが、導入に至らなかった <sup>2</sup>
ドイツ	無	無	無	
オランダ	無	無	無	
デンマーク	無	無	無	
フランス	有	12歳未満	有（罰金）	
シンガポール	有（歩道走行を除く）	全年齢	有（罰金、禁錮）	
オーストラリア	有	全年齢	有（罰金）	
ニュージーランド	有	全年齢	有（罰金）	

以下、着用義務等がある国について、法令や罰則等について記載する。

### 1 アメリカ・ニューヨーク州における着用義務等

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。

なお、ニューヨーク州のロックランド郡やエリー郡は、地域内では年齢に関わらずヘルメットを着用するよう求める条例を、独自に制定している。

<ニューヨーク州車両及び道路交通法（抜粋）>

セクション 1238

（自転車及び遊具の操作）

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。

（中略）

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。

<sup>2</sup> 英国医師会 ヘルメット着用を義務付ける法律の導入の勧告 <https://helmets.org/bmareport.htm>

- (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。
- (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ドル以下の民事罰金を支払わなければならない。  
(中略)
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。

## 2 フランスにおける着用義務等

フランスでは、デクレ（政令）第2016-1800号第1条により、2017年3月22日から12歳未満の児童が自転車に乗る場合には、その者は安全基準に適合した自転車用ヘルメットを着用しなければならないと定められた。12歳未満の児童がヘルメットを着用せず自転車に乗った場合、135ユーロの定額反則金が課される（ただし反則金が45日以内に支払われない場合には375ユーロ、また60日以内に支払われない場合には750ユーロ）。

12歳以上の者については、自転車用ヘルメット着用の義務、着用の努力義務のいずれも定められていない。2016年1月と2021年7月に自転車用ヘルメットの着用を全ての自転車利用者に義務付ける法案が上院議員から議会に提出されたが、いずれも制定には至らなかった。

<12歳未満の自転車利用者及び自転車同乗者のヘルメット着用義務に関する2016年12月21日のデクレ（政令）第2016-1800号（抜粋）>

### 第1条

道路法典第R.431-1-2条の次に、次の第R.431-1-3条を加える。

### 第R.431-1-3条

- I. 12歳未満の児童は、自転車の運転者あるいは同乗者として通行するときは、個人用保護具の規格に適合したヘルメットを着用すること。ヘルメットのアゴ紐は締めなければならない。
- II. 18歳以上の者は、12歳未満の児童を自転車に同乗させるときは、I.に定める条件により同乗者の児童がヘルメットをかぶっていることを確認しなければならない。

また自転車を運転する1名以上の12歳未満の児童に同行する18歳以上の者が当然に、あるいは事実上当該児童に対する監督責任を負う場合は、その者はすべての当該児童がI.に定める条件によりヘルメットをかぶっていることを確認しなければならない。

III. I.の規定に違反したときには、第4級交通違反の反則金が課される。

IV. I.に定めるヘルメットの特徴については、交通安全を所管する大臣のアレテ（省令）がこれを定める。

### 3 シンガポールにおける着用義務等

シンガポールにおいては、2019年2月1日に道路交通法（Road Traffic Act）の補助法令である「自転車に係る道路交通規則（Road Traffic (Bicycles) Rules）<sup>3</sup>」が改正施行され、同規則において車道上における自転車の運転者及びその同乗者の自転車用ヘルメットの着用を義務付ける条項が追加された。ただし、同規則は歩道を走行する場合には適用されず、ヘルメット着用義務は歩道から別の歩道への移動に車道を横断する自転車にも適用されない。なお、歩道における自転車乗車時のヘルメット着用は強制ではないが、安全のためヘルメット着用が強く推奨されている。

ヘルメット非着用者への罰則として、初犯の場合は1,000S\$（シンガポールドル、1シンガポールドル=約103円）以下の罰金又は3か月以下の禁錮、あるいはその両方が科せられる。

#### <自転車に係る道路交通規則 第14条>

次に掲げる者は適切に頭部を保護できる自転車用ヘルメットを安全な形で着用すること。

(a) 車道において自転車又は電動アシスト自転車に乗る者

(b) 車道において自転車又は電動アシスト自転車に同乗者として乗る者

### 4 オーストラリアにおける着用義務等

オーストラリアでは州政府により Road Rules（交通規則）が定められており、すべての州、準州においてヘルメットの着用義務がある。

表2 オーストラリア各州における交通規則とヘルメット着用義務違反に対する罰則金

地域名	法令名	罰則金
ニューサウスウェールズ州	Road Rules 2014, 256 Bicycle helmets	352ドル
ビクトリア州	ROAD SAFETY ROAD RULES 2017, 256 Bicycle helmets	231ドル
クイーンズランド州	Queensland Road Rules—Section 256(1)	143ドル
オーストラリア首都特別地域	Road Transport (Road Rules) Regulation 2017, 256 Bicycle helmets	156ドル
西オーストラリア州	Road Traffic Code 2000 222. Riders of bicycles to wear and ensure passengers wear protective helmets	50ドル

<sup>3</sup> シンガポール司法長官会議所 Singapore Status Online、自転車に係る道路交通規則 <https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-R3>

南オーストラリア州	Australian Road Rules, 256 Bicycle helmets_	115ドル
北部準州特別地域	Traffic Regulations 1999, 86 Helmets for cyclists ※17歳以上の者については、自転車道等認められた場所ではヘルメット着用義務がない。	25ドル
タスマニア州	Road Rules 2019, 256 Bicycle helmets	135.75ドル

※1 オーストラリアドル=約 94 円 (2023 年 8 月 23 日時点)

## 5 ニュージーランドにおける着用義務等

ニュージーランドではニュージーランド政府により Land Transport Rules (交通規則) が定められており、ヘルメットの着用義務がある。

表 3 ニュージーランドにおける交通規則とヘルメット着用義務違反時の罰則金

法令名、参考URL	罰則
Land Transport (Road User) Rules 11.8 Safety helmets for cyclists	55ドル

※1 ニュージーランドドル=約 87 円 (2023 年 8 月 23 日時点)

## 第2 自転車乗車時のヘルメット着用状況

調査対象国における自転車乗車時のヘルメット着用率について、調査機関及び調査時期とともに表 4 にまとめた。

表 4 調査対象国における自転車乗車時のヘルメット着用率

国	着用率	調査時期	調査機関
日本	4.0%	2023 年	警察庁 <sup>4</sup>
アメリカ	成人 29%、子供 42%	2012 年	アメリカ疾病予防管理センター (CDC)
ドイツ	31.7%	2021 年	連邦道路研究所 (BASt)
デンマーク	49.8%	2022 年	デンマーク安全交通評議会
フランス	32%	2021 年	省庁間全国道路交通安全観測所

### 1 アメリカにおける着用状況

Journal of Safety Research の論文<sup>5</sup>より、2012 年のアメリカ疾病予防管理センター (CDC) の調査によると、18 歳以上の成人の回答者 4,170 人のうち過去 30 日以内に自転車に乗ったことがあるのは 21%であった。このうちヘルメットを常に着用しているのは 29%のみで、56%は着用したことがないと回答した。ヘルメットを着用しない成人の年齢層別の割合は、18～29 歳では 62%、30～44 歳で 59%、45～59 歳で 55%、60 歳以上で 66%であった。5 歳～17 歳の子供の回答者 1,220 人のうち過去 30 日以内に自転車に乗ったことがあるのは 61%であった。このうちヘルメットを常に着用しているのは 42%で、31%は着用したことがないと回答した。

### 2 ドイツにおける着用状況

連邦道路研究所 (BASt) が 2021 年にドイツ国内で行った観測調査<sup>6</sup>によると、自転車利用者 16,199 人におけるヘルメット着用率は 31.7%。年齢層別の着用率は、表 5 のとおりである。

表 5 ドイツにおける年齢別のヘルメット着用率 (2021 年)

年齢	着用率
6 歳～10 歳	76.6%
11 歳～16 歳	38.5%
17 歳～21 歳	20.8%
22 歳～30 歳	18.3%
31 歳～40 歳	30.4%
41 歳～60 歳	34.0%
61 歳以上	40.5%

<sup>4</sup> 警察庁が 2023 年 2 月～3 月に 13 都府県で自転車利用者のヘルメット着用調査を実施した結果、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。

<sup>5</sup> Journal of Safety Research Vol.59,December 2016, Pages 1-7  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S002243751630278X?via%3Dihub>

<sup>6</sup> BASt Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2021  
<https://www.bast.de/DE/Publikationen/DaFa/2022-2021/2022-02.html>

### 3 デンマークにおける着用状況

デンマーク安全交通評議会（Rådet for Sikker Trafik）が2022年に行った自転車利用者のヘルメット着用調査<sup>7</sup>では、着用率は49.8%であった。また、学校通学における子供の着用率の平均は78.5%（6～9歳：95%、10～12歳：87%、12歳以上：57%）であった。

### 4 フランスにおける着用状況

省庁間全国道路交通安全観測所の報告書「行動観測所（フランス本土）調査結果」<sup>8</sup>より、2021年のヘルメット着用率は32%であった。着用率調査（2016～2021年）の結果を表6に示す。

表6 フランスにおける自転車利用者のヘルメット着用率

年	平日	週末	週全体（合計）
2016	202人中35人（17%）	126人中35人（28%）	328人中70人（21%）
2017	187人中36人（19%）	207人中60人（29%）	394人中96人（24%）
2018	263人中58人（22%）	232人中62人（27%）	495人中120人（24%）
2019	227人中60人（26%）	95人中34人（36%）	322人中94人（29%）
2020	320人中87人（27%）	171人中63人（37%）	491人中150人（31%）
2021	215人中57人（27%）	273人中98人（36%）	488人中155人（32%）

#### 【参考】 欧州の首都における着用状況

ドイツに本国を置くDEKRA<sup>9</sup>は、2019年に欧州の9か国の首都で、自転車・電動アシスト自転車・キックボード（電動含む）の利用者を対象としたヘルメット着用状況の調査を行った<sup>10</sup>。調査対象国に関する結果を表7に示す。

表7 欧州の首都における自転車等利用者のヘルメット着用率（抜粋）

都市名（国名）	着用率
ロンドン（イギリス）	60.9%
ベルリン（ドイツ）	24.3%
パリ（フランス）	19.9%
コペンハーゲン（デンマーク）	19.9%
アムステルダム（オランダ）	1.1%

<sup>7</sup> デンマーク安全交通評議会「Cykelhjælmsrapport 2022」

<https://sikkertrafik.dk/media/rydillxag/cykelhjælmsrapport-2022.pdf>

<sup>8</sup> フランス省庁間全国道路交通安全観測所、「Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Observatoire des comportements (France métropolitaine) Résultats de l'année 2021」

[https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2022-09/Obs\\_comportements\\_2021\\_v0.pdf](https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2022-09/Obs_comportements_2021_v0.pdf)

<sup>9</sup> DEKRAは、1925年にドイツ・ベルリンで設立された、車両検査によって交通安全を確保するための試験・検査・認証に係る独立系の非上場専門機関。

<sup>10</sup> DEKRA「道路安全レポート2020 二輪モビリティ（ROAD SAFETY REPORT 2020 Mobility on Two Wheels）」  
<https://www.dekra.us/media/dekra-evs-report-2020-en-1.pdf>

### 第3 自転車用ヘルメットの規格・基準等

#### 1 自転車用ヘルメットの主な規格等

調査対象国の中で確認できた自転車用ヘルメットの主な規格等を表 8 に示す。

表 8 調査対象国における自転車用ヘルメットの規格等

国／地域	規格等番号	規格等名称
EU (ドイツ、オランダ、デンマーク、フランス) イギリス	EN 1078 (CE マーキング)	Helmets for pedal cyclists and for users of skateboards and roller skates 自転車乗員並びにスケートボード及びローラースケート使用者のためのヘルメット (以下「自転車乗員等のためのヘルメット」とする。)
アメリカ	CPSC 1203	Bicycle helmets 自転車用ヘルメット
オーストラリア ニュージーランド	AS/NZS 2063	Bicycle helmets 自転車用ヘルメット

##### (1) EN1078

EN 規格は、欧州標準化委員会 (CEN; European Committee for Standardization) や欧州電気標準化委員会 (CENELEC; European Committee for Electrotechnical Standardization)、欧州電気通信標準化機構 (ETSI; European Telecommunications Standards Institute) が発行する、欧州の統一規格である。EN 規格のうち、電気・通信以外の分野の制定は CEN が担当している。自転車用ヘルメットは電気・通信以外の分野の個人用保護具 (Personal Protective Equipment; PPE) に該当する。

##### ・ CE マーキング

EU で販売される指定製品が EU の基準に適合していることを表示するマーク。CE マーキングによってその製品が分野別の EU 指令や規則に定められる必須要求事項に適合したことを示す。

##### (2) CPSC 1203

米国消費者製品安全委員会 (CPSC; Consumer Product Safety Commission) が制定した規格で、1999 年に発効した。米国で自転車用ヘルメットを製造、輸入するには、CPSC の規格に適合していなければならない。自転車用ヘルメットの規格は、連邦行政命令集 (CFR) タイトル 16 パート 1203 で規定されている。

##### (3) その他

EN 1078、CPSC 1203 以外では、オーストラリア規格協会 (Standards Australia) とニュージーランド規格協会 (Standards New Zealand) が共同で発行する規格「AS/NZS 2063」が確認できた。



## 2 SG 基準との比較





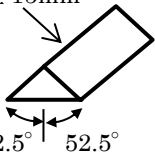
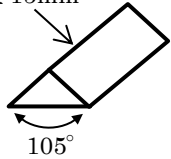
自転車用ヘルメットの SG 基準と主な海外規格 (EN、CPSC) について、規定内容を比較する。

### (1) 衝撃吸収性

「衝撃吸収性」に関する規定内容の比較を、表 9 に示す。

衝撃吸収性は、「要求基準」や「前処理」、「鋼製アンビルの形状」等で内容に違いがある。

表 9 SG 基準と主な海外規格の「衝撃吸収性」に関する規定内容の比較

		SG CPSA0056 製品安全協会	EN 1078 欧州標準化委員会	CPSC 1203 米国消費者製品安全協会	
衝撃吸収性	試験概要	人頭模型に装着したヘルメットを鋼製アンビル (鉄床) 上に落下させ、そのときの衝撃加速度を測定する。			
	要求基準	衝撃加速度が 300 G 以下	衝撃加速度が 250G 以下	衝撃加速度が 300 G 以下	
		150 G 以上の衝撃加速度の継続時間が 4 ms 以下	/		
	前処理	/		常温	
		高温	高温	高温	
		低温	低温	低温	
		水中浸せき	/		
	鋼製アンビル形状	平面形： 直径 130 mm 	平面形： 直径 130 mm 	平面形： 最小直径 125 mm 	
		半球形： 半径 50 mm 	/		
		/		縁石形： 端部半径 15mm 	縁石形： 端部半径 15mm 
	衝撃点	4点/前処理した各試料 平面形アンビル上：2点 半球形アンビル上：2点	2点/前処理した各試料 平面形アンビル上：1点 縁石形アンビル上：1点	4点/前処理した各試料 平面形アンビル上：2点 半球形アンビル上：2点	
		/		1点/前処理した各試料 縁石形アンビル上：1点 ※平面形及び半球形アンビル上に落下させる試料とは別の試料	
衝撃時の落下速度	平面形アンビル上： 5.42 m/s	平面形アンビル上： 5.42 m/s	平面形アンビル上： 6.2 m/s		
	半球形アンビル上： 4.57 m/s	/		半球形アンビル上： 4.8 m/s	
	/		縁石形アンビル上： 4.57 m/s	縁石形アンビル上： 4.8 m/s	

### (2) 保持装置の強さ等

「保持装置の強さ」及び「保持性（ロールオフ）」に関する規定内容の比較を、表 10 に示す。保持装置の強さは、「落下重すい（おもり）の質量」や「落下高さ」が共通している一方で、「要求基準」や「前処理」の内容に違いがある。保持性は、SG 基準と EN 規格は同内容の規定であるが、CPSC 規格は「落下重すい（おもり）及び誘導装置の質量」と「落下高さ」が異なる。

表 10 SG 基準と主な海外規格の「保持装置の強さ等」に関する規定内容の比較

		SG CPSA0056 製品安全協会	EN 1078 欧州標準化委員会	CPSC 1203 米国消費者製品安全協会
保持装置の強さ	試験概要	人頭模型に装着したヘルメットのおごひもに負荷装置を取り付けた状態で、重すい（おもり）を落下させ、そのときの保持装置の最大伸びを測定する。		
	要求基準	動的伸び：35mm 以下 ※試験後に締結具が容易に外せる	動的伸び：35mm 以下 残留伸び：25mm 以下 ※試験後に片手で締結具を外せる	動的伸び：30mm 以下
	前処理	常温	常温	常温
				高温
				低温
				水中浸せき
	質量	落下重すい（おもり）： 4 kg	落下重すい（おもり）： 4 kg	落下重すい（おもり）： 4 kg
負荷装置： 11 kg （落下重すい含む）		負荷装置： 5 kg （落下重すい含まず）	負荷装置： 11 kg （落下重すい含む）	
落下高さ	600 mm	600 mm	600 mm	
保持性（ロールオフ）	試験概要	人頭模型に装着したヘルメットの後部下端に落下重すい誘導装置のワイヤー等を接続した状態で、重すい（おもり）を落下させ、ヘルメットが人頭模型から脱落したかどうか確認する。		
	要求基準	ヘルメットが人頭模型から脱落しない	ヘルメットが人頭模型から脱落しない	ヘルメットが人頭模型から脱落しない
	前処理	常温	常温	常温
	質量	落下重すい（おもり）： 10 kg	落下重すい（おもり）： 10 kg	落下重すい（おもり）： 4 kg
		誘導装置： 3 kg （落下重すい含まず）	誘導装置： 3 kg （落下重すい含まず）	誘導装置： 5 kg 以下 （落下重すい含む）
	落下高さ	175 mm	175 mm	600 mm

### (3) 視野

「視野」に関する規定内容の比較を、表 11 に示す。視野は、ほぼ同内容の規定であるが、EN 規格のみ「上方」と「下方」の視野角度が規定されている。

表 11 SG 基準と主な海外規格の「視野」に関する規定内容の比較

	SG CPSA0056 製品安全協会	EN 1078 欧州標準化委員会	CPSC 1203 米国消費者製品安全協会
視野	左右水平：105°以上	左右水平：105°以上 上方：25°以上 下方：45°以上	左右水平：105°以上

#### (4) 表示

「表示（マーキング、ラベリング）」に関する規定内容の比較を、表 12 に示す。

表示は、「用途（自転車用、スケートボード用など）」や「製造業者の名称」等で共通する内容がある一方、注意・警告の文章等は内容に違いがある。

表 12 SG 基準と主な海外規格の「表示」に関する規定内容の比較

	SG CPSA0056 製品安全協会	EN 1078 欧州標準化委員会	CPSC 1203 米国消費者製品安全協会
表示 (マーキング、ラベリング)	<p>製品には、容易に消えない方法で次の事項をヘルメットの内表面又は外表面の見やすい箇所に表示すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車用ヘルメット又は走行遊具用ヘルメットである旨の表示</li> <li>・「使用年齢範囲」又は「6歳未満の幼児の使用の可否」</li> <li>・申請者（製造業者、輸入業者等）の名称又はその略号</li> <li>・製造年月若しくは輸入年月又はその略号</li> <li>・大きさ（着装体の内側円周の寸法を cm 単位で示すこと。なお、調整式のものはその範囲を示すこと。）</li> <li>・使用上の注意事項</li> </ul> <p>(1) 頭によく合ったヘルメットを着用すること。（大きさを調整できるものであっては、頭によく合わせた状態に調整して使用すべきであることについて記載すること。）</p> <p>(2) あごひもは、正しく締めること。</p> <p>(3) ヘルメットは正しくかぶり、あみだ、斜めにかぶったりしないこと。</p> <p>(4) 一度でも大きな衝撃を受けたヘルメットは、外観に損傷がなくても使用しないこと。</p>	<p>ヘルメットには、使用者が以下の情報を容易に読み取ることができ、かつヘルメットの寿命が尽きるまで読み取れる可能性が高い方法でマークを付けなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本欧州規格の番号</li> <li>・製造業者の名称又は商標</li> <li>・モデル名</li> <li>・次の1つ以上の指定 自転車用ヘルメット スケートボード用ヘルメット ローラースケート用ヘルメット</li> <li>・サイズ又はサイズ範囲</li> <li>・ヘルメットの質量 (g)</li> <li>・製造年と製造四半期</li> <li>・次の文章 警告！子供がヘルメットとともに引っかかり首が締まる危険性がある場合、クライミングやその他の活動中に、このヘルメットを子供に使用しないでください。 (Warning! This helmet should not be used by children while climbing or doing other activities when there is a risk of strangulation/hanging if the child gets trapped with the helmet.)</li> </ul>	<p>ヘルメットには、以下の情報が読みやすく、使用者に容易に見えるように、耐久性のあるラベルを貼らなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モデル名</li> <li>・次の警告</li> </ul> <p>(1) いかなるヘルメットも起こりうるすべての衝撃を防ぐことはできず、重傷を負ったり死亡したりする可能性があること</p> <p>(2) ヘルメットによる最大限の保護のためには、メーカーの装着説明書に従い、着用者の頭に正しくフィットし、装着されていないなければならない。</p> <p>(3) 衝撃を受けたヘルメットは、更なる衝撃から頭部を保護するのに十分ではないほど損傷している可能性があること。この損傷は使用者には見えない可能性があること。衝撃を受けたヘルメットは点検のために製造者に返却するか、破棄して交換すべきであること。</p> <p>(4) 一般的な物質（例：アンモニア、漂白剤など）との接触によりヘルメットが損傷する可能性があること。この損傷は使用者には見えない可能性があること。推奨される洗浄剤、手順など。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>・ 認証ラベルの記載内容</p> <p>(1) 「5歳以上用自転車ヘルメットに関する米国 CPSC 安全基準に準拠」又は「1歳以上用自転車ヘルメットに関する米国 CPSC 安全基準に準拠（頭部保護範囲拡大）」</p> <p>(2) 製造業者、輸入業者等の名称、住所等</p> <p>(3) 製造ロット</p> <p>(4) 製造年月            など</p> </div>

### 3 自転車用以外のヘルメットの規格等

自転車用以外に、産業用やスキー用など、様々な用途向けのヘルメットの規格が存在する。

「自転車用ヘルメットの規定内容に類似している規格（EN1080）」及び「日本の一部 EC サイトで自転車ヘルメット等の商品情報で販売されている規格（EN812）」の概要を示す。

#### (1) 自転車用ヘルメットの規定内容に類似している規格

- ・ EN1080 (幼児のための衝撃保護ヘルメット : Impact protection helmets for young children)  
EN1078 (自転車乗員等のためのヘルメット) と同等の衝撃吸収性能を持つ一方で、保持装置が 90~160N の荷重で開放されるように設計された「セルフリリースシステム」が装備されている。  
なお、EN1080 ではマーキングの項目で、次の文章を表示することが規定されている。

警告！このヘルメットには、首が締まる可能性を避けるため、一定の荷重条件下で外れるように設計されたセルフリリースシステムが装備されています。激しい衝突の際には外れる可能性があります。

(WARNING — This helmet is fitted with self-release system designed to release under certain loading conditions in order to avoid possible strangulation/hanging. It may come off in a severe crash.)

#### (2) 日本の一部 EC サイトで自転車用ヘルメット等の商品情報で販売されている規格

- ・ EN812 (工業用バンブキャップ : Industrial bump caps)  
バンブキャップとは軽作業時などにかぶるもので、EN1078 (自転車乗員等のためのヘルメット) と比較すると、衝撃吸収性の要求基準や試験方法が異なる。

表 13 EN1078 と EN812 の比較

	EN1078 自転車乗員等のためのヘルメット	EN812 工業用バンブキャップ
要求基準	衝撃加速度が 250G 以下	衝撃力が 15 kN 以下
衝撃吸収性の試験方法概要	人頭模型 (質量約 3~6 kg) に装着したヘルメットを鋼製アンビル上に落下させ、そのときの衝撃加速度を測定する。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">             衝撃時の落下速度 :              ・ 平面形アンビル上                5.42 m/s (落下高さ 約 1.5 m に相当)              ・ 縁石形アンビル上                4.57 m/s (落下高さ 約 1.1 m に相当)           </div>	ストライカ (質量 5 kg、直径 100mm 平面形衝撃面) をバンブキャップ上に落下させ、そのときに人頭模型に伝達される衝撃力を測定する。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">             ストライカの落下高さ :                250mm           </div>

EN812 (工業用バンブキャップ) で要求される衝撃吸収性能は、EN1078 (自転車乗員等のためのヘルメット) と比べるとかなり低い。

#### 4 交換を推奨する使用期間

各国のヘルメット交換に関する期間を表 14 に示す。ドイツの関連業界団体などが 3～5 年を推奨や目安としている。また、アメリカの CPSC は、製造業者のガイダンスに従うよう案内していて、そのようなガイダンスが無い場合は 5～10 年以内の交換が賢明としている。

表 14 各国のヘルメット交換に関する推奨期間

国	交換期間	推奨元等
アメリカ	製造業者のガイダンスに従う そのようなガイダンスがない場合は 5～10 年以内が賢明	CPSC <sup>11</sup>
ドイツ	5 年での廃棄を推奨	関連業界団体 <sup>12</sup>
デンマーク	3～5 年を推奨	販売事業者 <sup>13</sup>
オーストラリア	3～5 年を目安	製造事業者 <sup>14</sup>

<sup>11</sup> CPSC、「Which Helmet for Which Activity?」 <https://www.cpsc.gov/safety-education/safety-guides/sports-fitness-and-recreation-bicycles/which-helmet-which-activity>

<sup>12</sup> ADAC、「Helmpflicht für Radfahrer: Was spricht dafür, was dagegen」 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/vorschriften-verhalten/helmpflicht-fahrrad/>

<sup>13</sup> デンマーク販売事業者 HP (Cykelhjem.dk) <https://www.cykelhjem.dk/shop/frontpage.html>

<sup>14</sup> BikeExchange、「The Ultimate Bicycle Helmet Buyer's Guide」  
<https://www.bikeexchange.com.au/blog/bicycle-helmet-buyers-guide>

## 第4 自転車乗車中の事故件数等

### 1 アメリカ・ニューヨーク州

ニューヨーク市運輸局の報告書<sup>15</sup>によると、2022年のニューヨーク市内における自転車事故の死傷者数は以下のとおり。

表 15 ニューヨーク市内における自転車事故の死傷者数

年	死亡者数	負傷者数
2022	18	5,018

### 2 イギリス

英国政府の統計<sup>16</sup>によると、2021年の自転車事故での死者数は111人、重傷者数は4,353人であった。死傷者数の推移は以下のとおり。

表 16 イギリスにおける自転車事故の死傷者数

年	死亡者数	重傷者数
2017	101	4,434
2018	99	4,420
2019	100	4,247
2020	141	4,335
2021	111	4,353

### 3 ドイツ

ドイツ連邦統計局の統計<sup>17</sup>によると、2022年の交通事故に関与した自転車（電動アシスト自転車含まず）の当事者数は82,453人であった。過去4年間の推移は以下のとおり。

表 17 ドイツにおける交通人身事故の当事者数

年	自転車（電動アシスト自転車含まず）乗車者数
2019	83,689
2020	84,150
2021	73,167
2022	82,453

<sup>15</sup> ニューヨーク市運輸局、「Bicycle Crash Data Report 2022」

<https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicycle-crash-data-report-2022.pdf>

<sup>16</sup> 英国政府、「Reported road casualties in Great Britain: pedal cycle factsheet, 2021」

<https://www.gov.uk/government/statistics/reported-road-casualties-great-britain-pedal-cyclist-factsheet-2021/reported-road-casualties-in-great-britain-pedal-cycle-factsheet-2021>

<sup>17</sup> ドイツ連邦統計局、「Persons involved in accidents causing personal injury, by type of traffic participation」 <https://www.destatis.de/EN/Themes/Society-Environment/Traffic-Accidents/Tables/drivers-pedestrians.html>

#### 4 オランダ

オランダ統計局のまとめ<sup>18</sup>によると、2022年の事故発生状況は以下のとおり。

- ・ 2022年に交通事故で死亡した人は737人で、対2021年（582人）比で25%以上増加した。うち、自転車事故で死亡した人は291人で、1996年に統計を取り始めて以来最多となった。
- ・ 交通事故死亡率は75歳以上で急激に上昇し、2022年は2021年比で59%増加。これは主に、この年齢層のサイクリストの交通事故死が増えたことに起因。

#### 5 デンマーク

デンマーク道路局の報告書「死亡事故 2021」<sup>19</sup>によれば、2021年に自転車乗車中に死亡した人数は25人で、そのうち17人はヘルメット非着用、4名は着用、4名は非公開であった。

同局の報告書「交通事故 2021」<sup>20</sup>によると、2021年の自転車事故による負傷者は828人であった。特に交差点での事故が多く、自転車事故の死傷者の半数以上が交差点での事故に巻き込まれている。

また、同局は、自転車追突事故に関する報告書<sup>21</sup>を作成している。これによれば、2010年から2015年にかけて発生した死亡事故25件において、事故件数が最も多い年齢層は62歳以上の高齢者で、25件中15件にのぼった。また、25件中18件の事故において、自転車利用者がヘルメットを着用していなかった。

#### 6 フランス

省庁間全国道路交通安全観測所（Observatoire national interministériel de la sécurité routière）<sup>22</sup>の報告書「フランスにおける2022年交通事故」<sup>23</sup>によると、過去6年間の自転車事故による死傷者数の推移は以下のとおりである。

2022年の自転車事故による死亡者は245人で、うち男性は213人である。また死亡者の年齢をみると、65歳以上の者が47%を占めている。

<sup>18</sup> オランダ統計局、「More traffic deaths in 2022, particularly among cyclists over 75」

<https://www.cbs.nl/en-gb/news/2023/16/more-traffic-deaths-in-2022-particularly-among-cyclists-over-75>

<sup>19</sup> デンマーク道路局、「死亡事故 2021（Dødsulykker 2021）」

[https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2022-11/DUS2021\\_WCAG.pdf](https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2022-11/DUS2021_WCAG.pdf)

<sup>20</sup> デンマーク道路局、「交通事故 2021（Trafikulykker for året 2021）」

[https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2022-06/Trafikulykker\\_2021.pdf](https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2022-06/Trafikulykker_2021.pdf)

<sup>21</sup> デンマーク道路局、「Ulykker med cyklister påkørt bagfra」

[https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2022-03/ulykker\\_med\\_cyklister\\_pkr\\_t\\_bagfra.pdf](https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2022-03/ulykker_med_cyklister_pkr_t_bagfra.pdf)

<sup>22</sup> 省庁間道路交通安全委員会の長の直轄の組織で、交通事故に関するデータの収集・統合及び道路安全についての分析を行う。交通事故に関する情報は、警察や憲兵隊によりデータ登録された後、省庁間全国道路交通安全観測所に転送される。

<sup>23</sup> 省庁間全国道路交通安全観測所、「フランスにおける2022年交通事故（Accidentalité routière 2022 en France）」（2023年3月）  
[https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2023-06/2023%2005%2031\\_ONISR\\_Accidentalit%C3%A9\\_Bilan\\_d%C3%A9finitif\\_2022\\_vMS\\_vOM\\_31%20mai%2018h00.pdf](https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2023-06/2023%2005%2031_ONISR_Accidentalit%C3%A9_Bilan_d%C3%A9finitif_2022_vMS_vOM_31%20mai%2018h00.pdf)

表 18 フランスにおける自転車事故の死傷者数

年	死亡者数 <sup>24</sup>	重傷者数（推定値）
2017	173	2,259
2018	175	2,302
2019	187	2,314
2020	178	2,314
2021	227	2,709
2022	245	2,628

## 7 シンガポール

シンガポール警察（Singapore Police Force）の統計<sup>25</sup>によると、自転車及び電動アシスト自転車による事故の死傷者数の推移は以下のとおり。

表 19 シンガポールの自転車（電動アシスト自転車含む）事故の死傷者数

年	死傷者数	死亡者数	負傷者数
2017	604	15	589
2018	508	9	499
2019	460	8	452
2020	570	7	563
2021	774	11	763

## 8 オーストラリア

Bicycle Network（自転車利用者によって構成されている非営利団体）の報告書<sup>26</sup>によると、自転車事故による死亡者数の推移は以下のとおり。

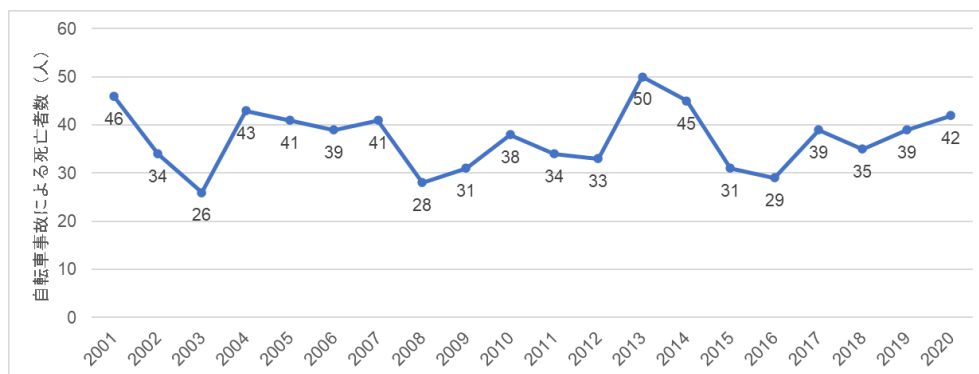


図 1 オーストラリアにおける自転車事故の死亡者数（2001～2020年）

<sup>24</sup> 事故発生日から 30 日以内に死亡した者。

<sup>25</sup> シンガポール警察、「Annual Traffic Statistics 2021」 <https://www.police.gov.sg/-/media/1F7F9460FD8F48928B6DEF096414975.ashx>

<sup>26</sup> Bicycle Network、「BIKE RIDER FATALITY REPORT 2001-2020 MARCH 2021」  
[https://s23705.pcdn.co/wp-content/uploads/2021/05/Bicycle-Network-Bike-rider-fatality-report\\_2020.pdf](https://s23705.pcdn.co/wp-content/uploads/2021/05/Bicycle-Network-Bike-rider-fatality-report_2020.pdf)



## 9 ニュージーランド

ニュージーランド運輸省の統計<sup>27</sup>によると、自転車事故による死亡者数の推移は以下のとおり。

表 20 ニュージーランドにおける自転車事故の死亡者数

年	2019	2020	2021	2022
死亡者数	13	11	7	19

---

<sup>27</sup> ニュージーランド運輸省、<https://www.transport.govt.nz/statistics-and-insights/safety-road-deaths/>

## 第5 行政機関等による自転車乗車時のヘルメット着用推奨や事故防止に向けた取組等

### 1 アメリカ

NY州保健局では、「予防アジェンダ 2019-2024 健康で安全な環境の推進行動計画<sup>28</sup>」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 人をめざす」ことを目標に掲げており、そのための取組内容において、「ヘルメット配布を含む自転車安全事業を確立など」としている。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<sup>29</sup>。

NY市運輸局では自転車用ヘルメットの贈呈を行っており、これまで 30 万個以上を贈呈してきた。また、ヘルメットの無料試着イベントを実施している<sup>30</sup>。

アメリカ疾病予防管理センター（CDC）では、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している<sup>31</sup>。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している<sup>32</sup>。

### 2 イギリス

英国交通研究所では、自転車用ヘルメットのテストの報告書<sup>33</sup>などを公開している。

運転規則や交通標識のマニュアル「ハイウェイ・コード<sup>34</sup>」には、適切なサイズの自転車用ヘルメットを着用する必要があることなどについて記載されている。

### 3 ドイツ

連邦デジタル・運輸省及びドイツ交通安全協会は、2019 年に交通安全情報キャンペーンにて、ヘルメット着用を推奨するキャンペーンを実施した<sup>35</sup>。キャンペーンでは、テレビ番組有名モデルがヘルメットをかぶっているポスターが使用され、「Looks terrible but saves my life（見た目は悪いが命を守る）」というタイトルが付けられた。

全ドイツ自動車クラブは、会員数 1,900 万人を有する日本の JAF にあたるロードサービス組織であり、ウェブサイトにてヘルメット着用の必要性などに関し情報発信を行っている<sup>36</sup>。

<sup>28</sup> NY州保健局、「Prevention Agenda 2019-2024: New York State's Health Improvement Plan」

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

<sup>29</sup> New York Connects “Program Bike Safety & Helmet Distribution”

<https://www.nyconnects.ny.gov/services/bike-safety-helmet-distribution-266>

<sup>30</sup> <https://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/biketips.shtml>

<sup>31</sup> CDC、「Get a Heads Up on Bike Helmet Safety」

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

<sup>32</sup> CDC、HEADS UP App <https://www.cdc.gov/headsup/resources/app.html>

<sup>33</sup> 英国交通研究所 テストレポート <https://trl.co.uk/publications/advanced-cycle-helmet-testing-protocols--effects-of-linear-impact-energy-and-compound-impacts-on-cycle-helmet-safety>

<sup>34</sup> ハイウェイ・コード <https://www.highwaycodeuk.co.uk/rules-for-cyclists.html#:~:text=You%20should%20wear%20a%20cycle,head%20injury%20in%20certain%20circumstances>

<sup>35</sup> 国際運輸フォーラム <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/germany-road-safety.pdf>

<sup>36</sup> ADAC、「Helmpflicht für Radfahrer: Was spricht dafür, was dagegen」 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/vorschriften-verhalten/helmpflicht-fahrrad/#:~:text=Die%20Rechtslage%20%E2%80%93%20gibt%20es%20eine%20Helmpflicht%3F,-Renntfahrenden%20ist%20ein&text=Derzeit%20besteht%20in%20Deutschland%20keine,kein%20Mitverschulden%20an%20einer%20Kopfverletzung>

#### 4 フランス

フランス政府は交通安全に関するサイトのページで、自転車用ヘルメットに関する情報を提供し、ヘルメットの着用を奨励している<sup>37</sup>。

2017年3月22日からの12歳未満の子供に対する自転車用ヘルメット着用の義務付けに伴い、政府は、保護者向けにヘルメット着用が義務であるだけでなく、子供達の安全のために必要なものであることを啓発するために、「自転車用ヘルメットがないと、あなたのお子さんはちょっとしたケガだけではすまないかもしれない」とのコピーを用いて、新聞雑誌で自転車事故防止の広告キャンペーンを実施した<sup>38</sup>。

また政府は自転車の安全に関する啓発のため、定期的に国民向けの広報キャンペーンを実施している。2023年のキャンペーンでは、道路交通安全委員会（交通事故を減らすための国の道路交通安全政策を実施する、内務省の付属機関）がSNS上でキャンペーンに参加してくれる自転車利用者を募集した。応募者の中から選ばれた自転車利用者の写真に、自転車利用の安全のためのメッセージを加えた広告ポスター8点が作成された<sup>39</sup>。8点の内の1点のポスターに「どんな状況でもヘルメットはかぶる」とのメッセージが書かれた。ポスターは約70都市で掲示された。

---

<sup>37</sup> フランス内務省 <https://www.securite-routiere.gouv.fr/casque-et-protections-velo>

<sup>38</sup> フランス内務省、2017年3月18日付 <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-medias/nos-campagnes-de-communication/sans-casque-velo-votre-enfant-risque-plus-quun-bobo>

<sup>39</sup> フランス内務省、2023年5月18日付 <https://www.securite-routiere.gouv.fr/8-conseils-de-cyclistes-chevrons-decouvrir-dans-la-nouvelle-campagne-de-l>