

第二回自転車の安全で適正な利用に関する専門家会議

日時：平成28年7月4日（月）
午後0時30分から
場所：東京都庁第二本庁舎
31階 特別会議室24

次 第

- 1 開会
- 2 事務局からの説明
 - (1) 参考資料について
 - (2) 今後の施策展開の方向性等について
- 3 条例改正に関する項目等について意見交換

【会議資料】

(資料1) 今後の施策展開の方向性等について（案）

【参考資料】

(参考資料1) 都内自転車利用者の自転車の利用状況

(参考資料2) ヘルメット着用実態レポート（株オージーケーカブト）

今後の施策展開の方向性等について（案）

～条例化（条例改正を含む）の意義について～

- 推進計画に盛り込まれた新たな取組を効果的に進めるには、都民の権利・自由に対する制約という性質が認められるものについては、条例改正という方法も必要である。
- 条例上に根拠を定めることで、義務の内容が明確になり、都民の注意喚起を促すことができ、各事業者が推進計画に協力しやすい環境が整う。
- 都議会の議決を経て条例に明記されることで、都民や事業者において、推進計画の意義がより理解され、積極的な協力が得られやすくなる。

1 成人層への広報・啓発の強化

（1）自転車関連事業者による教育（自転車小売業者等による啓発）

《主な意見》

（義務化について）

- 自転車には免許制度がなく、学校等では交通安全教室等である程度実施されているが、成人については、制度的、定期的な教育の機会がない。自転車の販売や整備の際に事業者からの協力を得ることで、一定の効果が得られるのではないかと。
- 現行規定がやや抽象的に定めている啓発義務について、いつ、どのように行うかを明確化した上で、努力義務を義務化することでより効果が上がるのではないかと。

（制裁措置について）

- 必ずしも啓発に協力的ではない事業者への対策として、努力義務から義務へ法的に強化することも検討されてしかるべき。具体的には、義務を果たさない事業者を勧告・公表の対象とすることが考えられる。そのための課題としては、義務内容の明確化や、強制調査など執行体制整備がある。
- 義務化は良いが、義務違反に罰則を付すことには違和感がある。
- 罰則まで入った義務化まで、一気に進むのはなかなか難しいが、努力義務と義務の間には差がある。兵庫県の保険加入義務化のように、ある種の義務化ということは、罰則なしでも検討してよいのではないかと。

（チェック様式について）

- 都が、小売店等から、お客様に最低限提供すべき情報を示すことが必要。
- 全ての販売店に一定水準の啓発活動を維持させるうえで有効であり賛成。
- 量販店などにいかに浸透させるかが課題。

- 自転車安全利用五則と、ヘルメット着用と保険加入については、必ず伝える必要がある。

(販売員教育について)

- 販売員向けのコンパクトで要点が絞られているマニュアルやDVDがあるとよい。

《施策展開の方向性》

【施策の実施に関する事項】

- ・販売店等での啓発手段として、内容のミニマムレベルの均一化、事業者の負担軽減が図れるよう、ポイントを絞ったチェック様式を提供すべきである。
- ・様式の活用を広げるため、量販店にも浸透するよう調整が必要である。
- ・販売店等での従業員教育に活用可能な教材の普及を図ることも必要である。

【条例化が望ましい事項】

- ・啓発の実施を確実にするため、自転車小売業者など自転車関連事業者について、販売等の機会に顧客への啓発を実施することを義務化してはどうか。

(2) 自転車関連事業者による教育（自転車貸付事業者による啓発）

《主な意見》

- シェアサイクル等の広がりを見据えれば、関係事業者についても、自転車の登録・貸出時に、啓発について協力を得ることが重要。
- 事業者からのメールマガジンによる事故情報の提供は、利用者の意識啓発に役立つ。

《施策展開の方向性》

【施策の実施に関する事項】

- ・メールマガジンによる事故情報の提供などの好事例を広げる取組も有効である。

【条例化が望ましい事項】

- ・シェアサイクル等の広がりを見据え、啓発の実施主体に自転車貸付事業者を加えてはどうか。

(3) 事業者による教育

《主な意見》

(自転車安全利用管理者について)

- 自転車使用事業者や一般事業者への努力義務は、抽象的には規定されているが、実際

にどこまで行われているかという問題がある。自動車の場合（安全運転管理者や運行管理者）と同じように、事業所内で安全利用に関する責任者を置くことで、実効性を担保することは意味がある。

- 成人層は事故件数が多く、かつ、法令違反も多いため、従業員にターゲットを定めて対策を行うことは有効。
- 安全利用管理者を選任し、従業員に対し啓発してもらうというのは大変すばらしいことである。
- 計画で記載しただけでは拘束力がなく、中々進まない。条例で規定することは有効。

（事業者の教育について）

- 管理者の選任の有無や研修の開催状況等、自己評価でもいいが、どのような実情にあるのかを把握することが必要。
- 管理者を置いた事業所には、置いた甲斐があるように行政として支援したり、賞揚したりする仕組みの検討も必要。

《施策展開の方向性》

【施策の実施に関する事項】

- ・自転車の安全利用に取り組む事業者の拡大を図るためには、事業者側にメリットを与えることも必要である。
- ・自転車の安全利用に係る責任者の選任を促すためには、自転車の安全利用に積極的に取り組み、他の模範となるような事業者を認証する仕組みを検討すべきである。
- ・事業者の取組の実情を把握すべきである。

【条例化が望ましい事項】

- ・自転車使用事業者や一般事業者の自転車の安全利用の取組を一層促すため、自転車の安全利用に係る責任者の選任に関する規定を設けてはどうか。

（４）スポーツタイプの自転車の利用者に対する啓発

《主な意見》

- 経験豊富なスポーツタイプ利用者はスポーツ自転車専門媒体から情報を得ている場合が多いが、初心者の方は、そうでない場合が多いため、一般メディアへの働きかけが重要。
- スポーツタイプを乗る人は、走行距離が長いため、事故に遭う確率も高くなる。かつ、速く走りたいという人が多くスピードが速いので、事故が起きた場合、大事故になりやすい。

- スポーツタイプの利用者が、ヘルメットを着用して正しい走り方をすると、一般の自転車利用者のモデルとなる注目されるグループであるため、啓発するターゲットとして非常に大事。
- 我々が見本になって、いかに安全に乗るかということ、他の人に見てもらいたいという気持ちを持つ方も多い。スポーツタイプの方々が誇りに感じるような場をつくり、一般の方々が走り方を理解するような仕掛けがあればよい。
- スポーツタイプと言っても千差万別。ロードバイク販売店ではヘルメット購入率は高いが、クロスバイクを初めて購入する方はヘルメット着用への抵抗が強いと感じている。

《施策展開の方向性》

【施策の実施に関する事項】

- ・スポーツタイプの自転車の経験豊富な利用者に対しては、自転車専門誌等を通じた啓発も有効である。
- ・スポーツタイプの自転車を初めて買うような初心者に対しては、主要な新聞やテレビ等のマスメディアを活用した啓発が有効である。
- ・ヘルメット着用など、自転車利用者のモデルとなってもらいたい仕掛けづくりも有効である。

2 特に危険な違反行為等に対する取締り、指導等の強化

(1) 自転車安全利用指導員の設置

《主な意見》

- 指導、啓発の効果を高めるためには、何らかの形で条例への位置づけが必要。
- 街頭以外での活動、例えば安全教室での指導も視野に入れるのであれば、幅広い表現にすべき。
- 指導員の導入には賛成だが、指導員の活動として、街頭での指導と、交通安全教室での指導、両方併用の形が望ましい。
- 自転車に絞った、三世代交流の交通安全教育が有効。高齢者が子供たちにヘルメット着用を教育することで、自身の安全利用の動機づけにもなる。指導員の方には、三世代交流の核になっていただきたい。
- 教育手法として、10分程度でも一緒に交通状況を観察しながら、具体例を示しつつ「こうだから危ない」と指導することも有効。
- つくば市では、高齢者のシルバーリーダーの方が、ワッペンをつけて散歩をしながら指導するという取組があった。指導員の方が核になって、ボランティアが広まってく展開があるとよい。

- 指導に従っていただいた方に商品購入のサービス券を渡すなど、ある種のメリット性を利用しながらやると、ますます指導員の制度が生きてくる。
- 議会の議決を経て、条例に明記されることで、都民の積極的な協力が得られやすくなる。

《施策展開の方向性》

【施策の実施に関する事項】

- ・自転車安全利用指導員の活動内容として、街頭での指導と交通安全教室での指導の双方を視野に入れるべきである。
- ・自転車安全利用指導員の活動により、ボランティアが広がっていく展開が望ましい。

【条例化が望ましい事項】

- ・指導員の活動に対する都民の理解や協力等を得るために、指導員の設置や活動内容について、根拠規定を設けてはどうか。

3 ヘルメット等の普及啓発の強化

《主な意見》

(ヘルメット着用等について)

- 幼児、児童に対すると同様、高齢者に対しては、被害の軽減に関して、より周囲からの配慮が必要。
- 高齢者への同居家族等によるヘルメット着用等の働きかけや、児童への保護者による取組など、周囲からの取組をより強化してもらうのであれば、条例上の根拠が必要。
- ヘルメット着用や保険加入に関し、中高生などの保護者について規定があってもよい。
- 高齢者の致死率の高さや、ヘルメット着用率など、データに基づいた広報啓発が重要。
- 保護者への調査では、ヘルメット着用で頭部の怪我を防げることは9割以上に認識があるが、着用は6割に満たないという現象がある。データに基づいた簡単で分かりやすい説明が必要。
- 自転車に絞った、三世代交流の交通安全教育が有効。高齢者が子供たちにヘルメット着用を教育することで、自身の安全利用の動機づけにもなる。(再掲)
- 保護者層には、お子さんや、おじいちゃん、おばあちゃんに向けた教育の役割を担ってもらうことで、自身の安全利用の動機づけにもなる。
- 敬老の日に孫からヘルメットをプレゼント、という啓発活動も重要。
- ヘルメットデザインコンテストなど、着用のきっかけをつくる場も重要。
- 側面を照らす反射材なども有効である。ヘルメットを含む安全器具の啓発の中に取り入れていただきたい。

(保険加入促進について)

- 台東区では補助金制度がある。保険加入のための援助制度も検討の余地はある。
- 神戸での1億の賠償額が請求された事例を伝えることは、保護者などに効果大きい。
- 現状で義務化というのは難しい。まずは、保険の加入率の向上に向けて幅広く促進策を検討すべきである。

(1) 同居家族等による高齢者への働き掛け

≪施策展開の方向性≫

【施策の実施に関する事項】

- ・高齢者のヘルメットや反射材の着用を促進するため、客観的なデータに基づく情報発信や、自転車事故の危険性を視覚に訴える広報・啓発を行うべきである。
- ・子供と親、高齢者の三世代が交流を通じて、互いに動機づけが進むような交通安全教育や啓発イベントを検討すべきである。

【条例化が望ましい事項】

- ・特に自転車事故死者数が多い高齢者のヘルメット着用を促すため、同居家族等によるヘルメット着用の働き掛け等に関する規定を設けてはどうか。

(2) 保護者による児童への措置

≪施策展開の方向性≫

【施策の実施に関する事項】

- ・子供のヘルメットや反射材の着用を促進するため、客観的なデータに基づく情報発信や、自転車事故の危険性を視覚に訴える広報・啓発を行うべきである。
- ・保険への更なる加入促進を図るために、実際の高額賠償の裁判事例を紹介するなど、身近な出来事でインパクトがあり、保護者の動機づけになる内容を盛り込んだ効果的な広報・啓発を行うべきである。
- ・保険加入のインセンティブなど、幅広く加入促進策について検討する必要がある。

【条例化が望ましい事項】

- ・児童が自転車を安全で適正に利用できるよう、保護者による児童のヘルメット着用や保険加入などの対応に関する規定を設けてはどうか。

4 事業者や学校等の多様な主体による教育

《主な意見》

(都の責務について)

- 安全利用管理者になった方々に対する教育は非常に重要。
- 貸付事業者のような、自転車を使って営業されている事業者に対しても、指導者や管理者といった方への教育が重要。
- 学校での安全教育の手法など、都も支援していく必要がある。

(交通安全教育について)

- 自転車シミュレータは有効。運用台数を増やし、活用してもらうことが一般化してくれば交通安全教育が広がっていく。
- 文部科学省はかなり良いDVDを作成しているので、活用を広げたい。
- 自転車だけのドライブレコーダー事故データを見せる効果は大きい。
- 地域事故マップの作成活用も有効。
- 静岡での取組などを参考にして、マスコミとの連携により一緒に実施すると盛り上がると思う。

《施策展開の方向性》

【施策の実施に関する事項】

- ・自転車シミュレータを活用した交通安全教育の拡充を図るべきである。
- ・教育や啓発にあたり、ドライブレコーダーの事故映像やスマートフォンの活用など、新しい技術の活用を検討すべきである。

【条例化が望ましい事項】

- ・事業者の自転車の安全利用の取組を進めるため、事業者の取組に対する支援や協力を都の責務として規定してはどうか。
- ・学校等で交通安全教育がより効果的に推進されるよう、学校等との連携を都の責務として規定してはどうか。

平成 28 年 7 月 4 日
 青少年・治安対策本部

都内自転車利用者の自転車の利用状況

| | 調査対象 人数 (人) | 一人当たり 年間乗車日数 (日) (A) (※1) | ワンライドの 平均時間 (分) (B) (※2) | 一人当たり 年間乗車時間 (分) (C=A×B) | 事故件数 (件) (1 当 + 2 当) | 都内人口 (人) |
|-------|----------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------|----------------|
| 10 歳代 | 6 | 138.0 | 15.6 | 2152.8 | 1,797 (※3) | 1,045,348 |
| 20 歳代 | 83 | 107.1 | 17.8 | 1906.3 | 1,934 | 1,636,509 |
| 30 歳代 | 267 | 103.8 | 13.8 | 1432.4 | 2,204 | 2,069,816 |
| 40 歳代 | 495 | 89.2 | 14.9 | 1329.1 | 2,041 | 2,241,681 |
| 50 歳代 | 406 | 73.9 | 14.6 | 1079.0 | 1,354 | 1,637,589 |
| 60 歳代 | 243 | 76.9 | 17.2 | 1322.7 | 1,820 (※4) | 2,276,167 (※4) |
| | 1500 | | | | | |

(出典) 東京都自転車・歩行者の利用実態 Web アンケート (平成 27 年 11 月 20 日東京都都市整備局)、
 住民基本台帳による東京都の世帯と人口 平成 28 年 1 月 第 7 表 (東京都総務局)、
 平成 27 年東京の交通事故 (警視庁交通部) より青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課作成

※1 平均乗車日数

上述の Web アンケート、Q5「あなたは自転車をどのくらいの頻度で利用しますか。」から作成
 「ほとんど毎日」は、週 5 日 (年 260 日計算)、「週 2~3 日」は、週 2.5 日 (年 130 日計算)、
 「月に 3~4 回」は、月 3.5 日 (年 42 日計算)、「年に数回」は、年 3 日計算

※2 ワンライド平均時間

上述の Web アンケート、Q16.1~16.9「目的地までの自転車の平均的な利用時間はどれ位ですか。」から作成
 「5分未満」は、2.5分、「5分~10分未満」は、7.5分、「10分~15分未満」は、12.5分
 「15分~30分未満」は、22.5分、「30分以上」は、45分

※3 10歳未満の小学生を含む。

※4 70歳~74歳を含む。

子どもの自転車ヘルメット、事故などや転倒の際に 「頭部の怪我を防げる」(92.3%)と認識しながらも、 未だ6割近くは「未着用」が浮き彫りに。 ～着用義務化施行後8年を経て、増加基調ながら着用率は32～45%～

株式会社オージーケーカブト(本社:大阪府東大阪市、CEO:木村秀仁)は、3月28日(月)～30日(水)までの「春の全国交通安全運動」を前に、3歳から小学校低学年の子どもを持つ1,238人の親を対象に、子どもの自転車ヘルメット着用と交通安全に関する意識について調査を実施しました。

2008年6月1日の道路交通法改正により、保護者が児童または幼児を自転車に同乗させる場合や、13歳未満の子どもが自身で自転車を運転する際にヘルメットの着用にも努めることが明言化されています。

今回の調査では、2年前に実施した同様の調査との比較も行いましたが、義務化施行後8年を経てヘルメット着用率は僅かに増加基調ながら、「必ず着用させている」子ども乗せ自転車ユーザーは44.5%、子どもが自ら自転車に乗る親の32.4%に留まっていることがわかりました。さらに「ヘルメットを持っていない」非保有率はむしろ増加する、という傾向も認められています。

また関西については、関東より依然低いものの、「ヘルメットを必ず着用させる」が顕著に増加するなど、意識の改善を示す結果も認められました。

調査結果の主なトピックスは以下の通りです。

トピック
1

子ども乗せ自転車で危ないと感じたことは、他自転車との接触(42.7%)がトップ。バランスを崩す危険も半数以上が経験。

トピック
2

ヘルメット「必ず着用」率は、子どもを乗せた親で4割台半ば、子ども自身で3割ほどと徐々に浸透。しかし、ヘルメットを持たない者も増加。

トピック
3

年代別にみると、ヘルメット「必ず着用」の割合は、未就学児>小学校低学年>小学校高学年と、年齢が上がるにしたがって低くなることが判明。

トピック
4

自転車に乗せた子どものヘルメット着用率は、関東(51%)に比べ、関西は(38%)と低め。しかし、関西は2年前より着用割合増加が顕著。

トピック
5

子ども乗せ自転車を利用する親の4人に1人(27.7%)、子ども自身が自転車に乗る親の半数近く(43.1%)が、ヘルメット着用の義務を知らない。

トピック
6

自転車が車道を走る義務は8割以上が知っているが、実際は、7割弱が主に歩道を走行。また、子どもの5.7%は、主に車道を走行。

【調査概要】 方法:インターネット調査 期間:2016年3月28日～30日

対象:3歳から小学校低学年の子どもを持つ親 計1,238人

①子ども乗せ自転車を所有し、週に3日以上利用している親310人

②子どもが自分で自転車に乗る親928人

目次

- Q. 自転車に乗せていて(乗っていて)危ないと感じた経験** **P3**
- 約4人に3人(73.6%)の親が自転車に乗せていて(乗っていて)「危ない！」と感じた経験がある。
- Q. 危ないと感じた経験の内容** **P4**
- 子ども乗せ自転車に子どもを乗せていて危ないと感じたことは、他の自転車との接触(42.7%)が最多。また、バランスを崩して倒れそうになったケースも半数以上が経験。
- Q. 子ども用ヘルメットの着用実態** **P5・6**
- 子ども乗せ自転車に子どもを乗せている時、必ず子ども用のヘルメットを着用させる親は4割半(44.5%)と半数以下。
 - 子ども自身が自転車に乗る際に、ヘルメットを着用させていない(持っていない含む)親は約6割(58.8%)で、必ず子ども用ヘルメットを着用させている親の3割強(32.4%)の倍近くを占める。
 - 関西では子ども乗せ自転車で、必ず子ども用のヘルメットを着用させる親が4割以下(38.1%)と関東に比べ約13ポイント低い。
 - 「必ず着用」割合は、関東・関西の両方で、子どもの年齢が高くなるほど低下している。
- Q. 子ども用ヘルメットの着用理由** **P7**
- 着用理由は、ほとんど(92.3%)が事故などにあった際に頭部の怪我を防げると思うからと回答。
- Q. 子ども用ヘルメットの選び方についての認知** **P8**
- 子どもの頭にフィットしたヘルメットが選べる(選んでいる)と認識している親は4割弱(37.6%)。
 - ヘルメット選びで考慮すべきポイント、日本人(を含むアジア人)と、欧米人の頭の形の違いについては約4割(40.8%)が知らないと回答。
- Q. 自転車の走行で気をつけて(気をつけさせて)いること** **P9**
- 子ども乗せ自転車を運転する際に気をつけていること、子ども自身が自転車に乗る際に気をつけさせていることは「信号を必ず守ること」、「スピードを出しすぎないこと」が上位。
 - 自転車に乗る子どもを持つ親では、「ヘルメットを必ずかぶらせる」が3割強(31.7%)に留まる。
- Q. 子どもの自転車ヘルメット着用の努力義務についての認知** **P10**
- 子ども乗せ自転車を運転する親の3割弱(27.7%)が、乗せている子どもにヘルメット着用の努力義務があることを知らない。
 - 一方、子どもが自分で自転車に乗る親については、さらに認知が低く、4割強(43.1%)が子どもが自転車を運転する際に、ヘルメット着用の努力義務があることを知らない。
- Q. 自転車は車道を走る必要がある義務についての認知** **P11**
- 8割以上(81.9%)が、自転車は車道を走る必要がある義務について認知。
 - しかし、実際には子ども乗せ自転車に子どもを乗せて運転する際に7割弱(67.1%)が歩道を走行。
 - 一方、子ども自身が自転車に乗っている際に5.7%が、主に車道を走行。
- Q. (2014→2016年)ヘルメット着用率の推移** **P12・13**
- 「必ず着用」は2年間で2~4ポイント増加。一方で「ヘルメットを持っていない」も増加しており、安全重視層と未対策層の両極が増加。
 - 但し、関西では「必ず着用」割合の伸びが顕著。
- Q. (2014→2016年)頭の形の差異の認知** **P14**
- 「頭の形の違い認知+考慮必要」は2年間で18ポイントの大幅増。

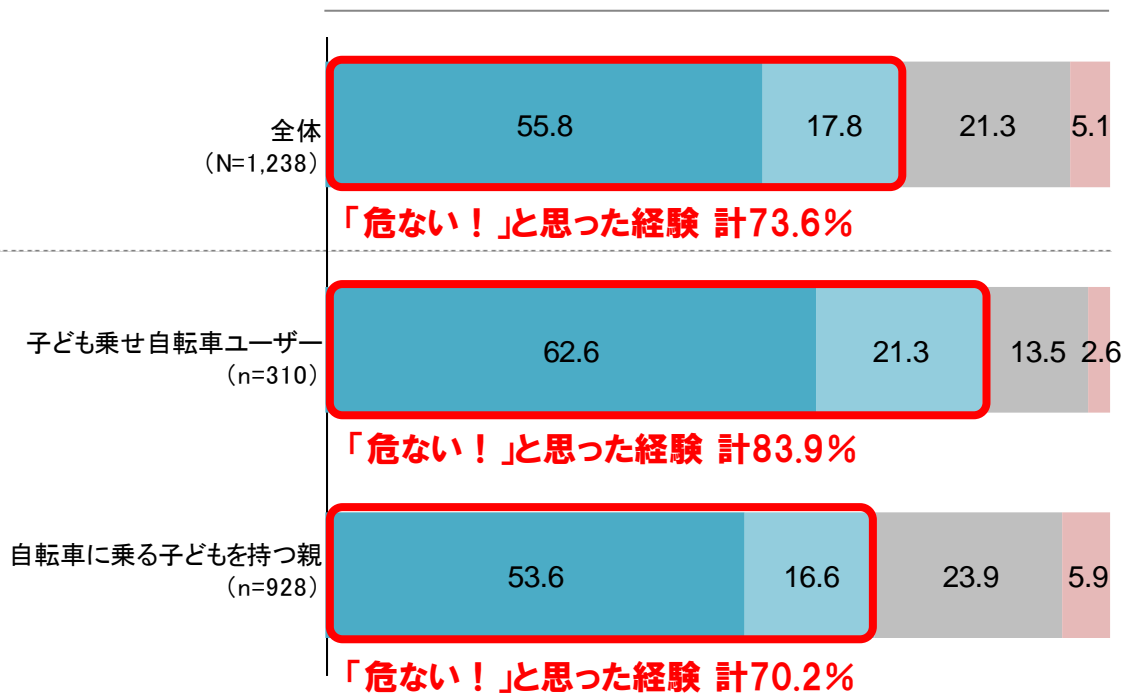
自転車に乗せていて(乗っていて)危ないと感じた経験

■ 約4人に3人(73.6%)の親が自転車に乗せていて(乗っていて)「危ない！」と感じた経験がある。

自転車に乗っていて危ないと感じた経験を聞いたところ、子ども乗せ自転車に子どもを乗せて運転する親(83.9%)、自転車に乗る子どもを持つ親(70.2%)と、全体で約4人に3人(73.6%)が危ないと思ったことがあると回答。【グラフ1】

【グラフ1】 自転車に乗せていて(乗っていて)「危ない！」と感じた経験の有無 <N=1,238> 単一回答

■ 「危ない！」と思った経験が何度かある ■ 「危ない！」と思った経験が一度ある ■ 「危ない！」と思った経験はない ■ 覚えていない

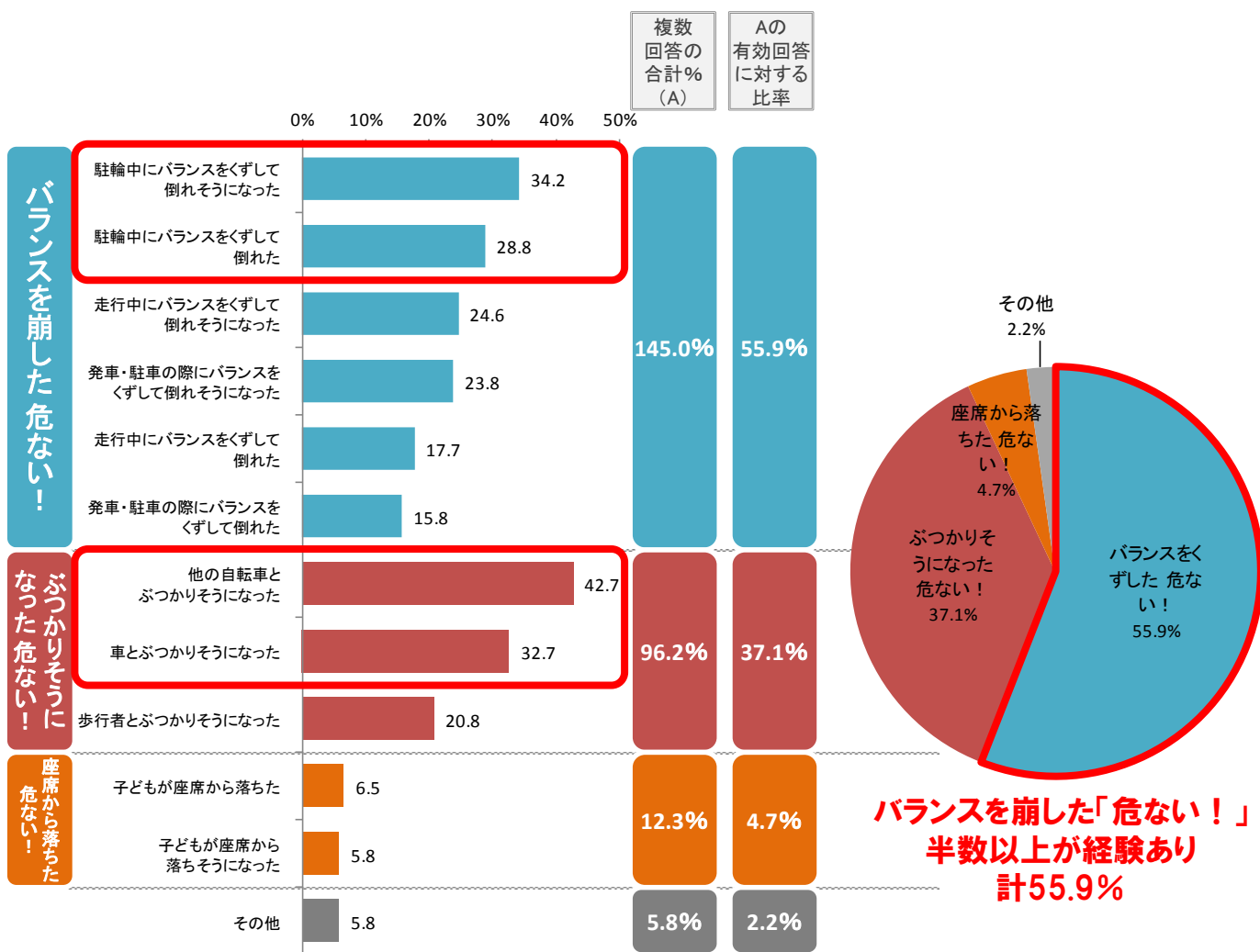


危ないと感じた経験の内容

■ 子ども乗せ自転車に子どもを乗せていて危ないと感じたことは、他の自転車との接触(42.7%)が最多。また、バランスを崩して倒れそうになったケースも半数以上が経験。

危ないと感じたことは、「他の自転車とぶつかりそうになった」(42.7%)が最も多く、「駐輪中にバランスをくずして倒れそうになった」(34.2%)、「車とぶつかりそうになった」(32.7%)などが続く。全体のボリュームではバランスを崩して危ないと感じた経験が半数以上を占める結果となった。【グラフ2】

【グラフ2】「危ない！」と感じた経験の内容 <n=260> 複数回答



子ども乗せ自転車に子どもを乗せた状態で、自転車が横に倒れることは子どもにとって大変危険な状態。この危険から子どもを守るために、ヘルメット着用が努力目標とされている。

子ども用ヘルメットの着用実態

* 2年前からの推移はP12～13をご参照ください。

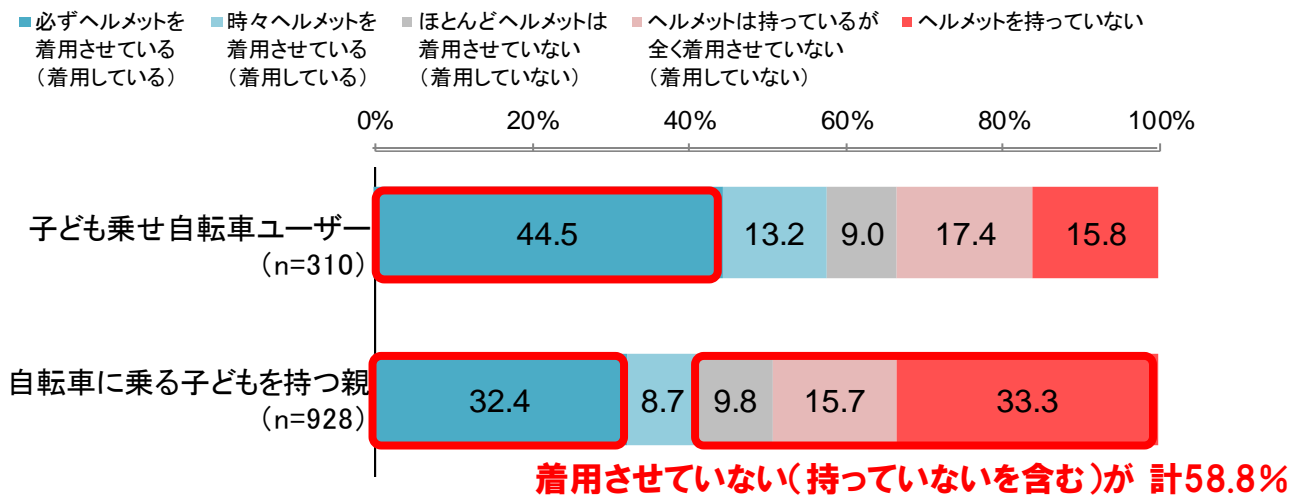
- 子ども乗せ自転車に子どもを乗せている時、必ず子ども用のヘルメットを着用させる親は4割半(44.5%)と半数以下。
- 子ども自身が自転車に乗る際に、ヘルメットを着用させていない(持っていない含む)親は約6割(58.8%)で、必ず子ども用ヘルメットを着用させている親の3割強(32.4%)の倍近くを占める。
- 関西では子ども乗せ自転車で、必ず子ども用のヘルメットを着用させる親が4割以下(38.1%)と関東に比べ約13ポイント低い。

子ども乗せ自転車に子どもを乗せて運転する親のうち、「必ずヘルメットを着用させている」は4割半(44.5%)に留まった。

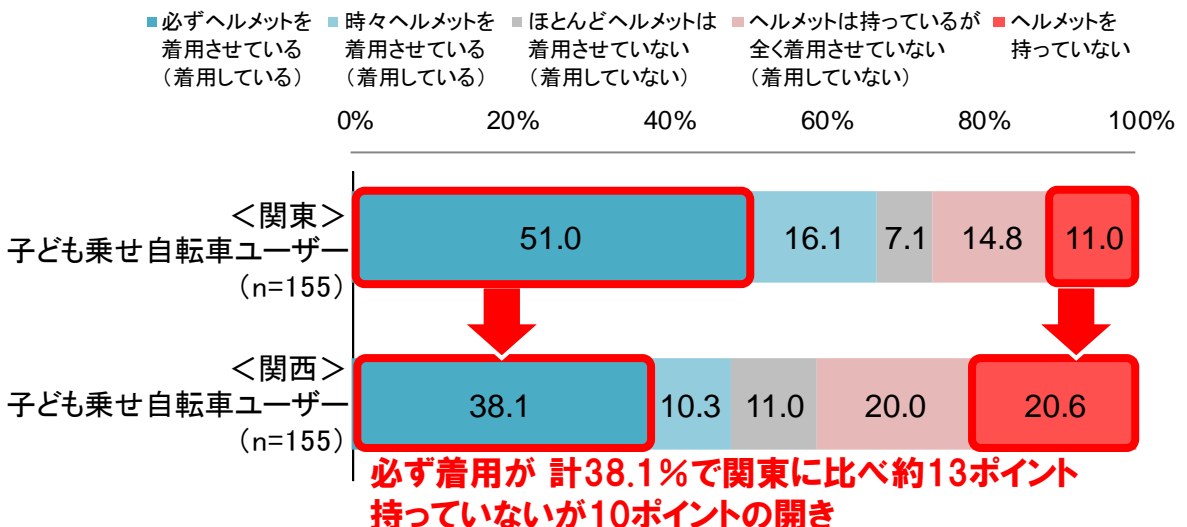
自転車に乗る子どもを持つ親では「必ず着用」は3割強(32.4%)に留まる。その反対に、「ほとんど着用させていない」(9.8%)、「全く着用させていない」(15.7%)、「ヘルメットを持っていない」(33.3%)を合計すると、約6割(58.8%)となり、「必ず着用」の2倍近くと大幅に上回る結果となった。【グラフ3】

関西では、子ども乗せ自転車で必ず子どもにヘルメット着用させているのは4割以下(38.1%)と、関東(同51.0%)と比べ13ポイント下回り、関西でのヘルメット着用率の低さがうかがえる結果となった。また、子ども用ヘルメットを持っていない親も20.6%と関東(11.0%)より約10ポイント上回った。【グラフ4】

【グラフ3】 子ども用ヘルメット着用実態 <N=1,238> 単一回答



【グラフ4】 子ども乗せ自転車ユーザーのヘルメット着用状況 関東関西別 <n=310> 単一回答



子ども用ヘルメットの着用実態(年代別)

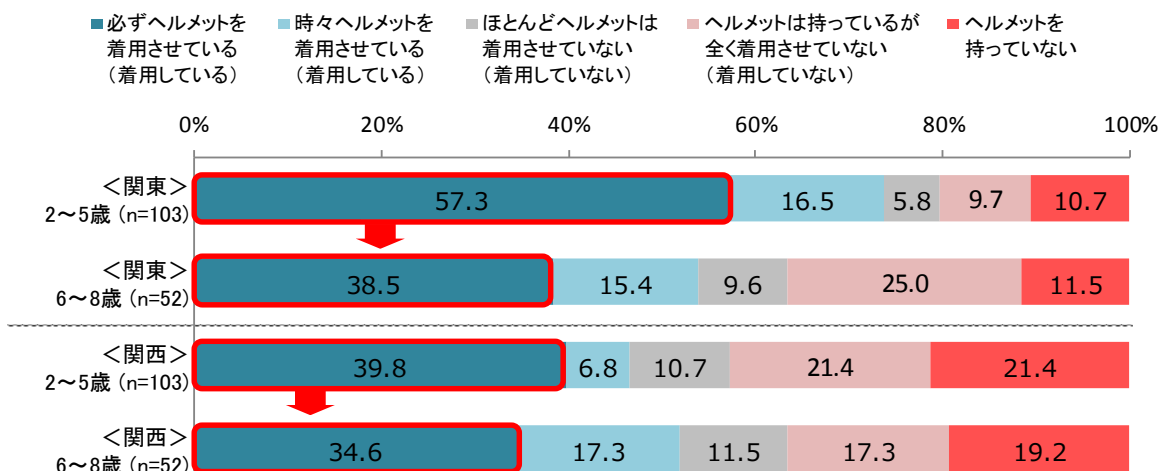
■必ず着用の割合は、子ども乗せ自転車ユーザー、子ども自身のどちらも、年齢が高くなるほど低下。特に子ども自身の必ず着用割合は、9～12歳では関東20.4%、関西13.1%と低い。

子ども乗せ自転車に子どもを乗せて運転する親のうち、「必ずヘルメットを着用させている」割合は、関東では2～5歳が57.3%と半数以上になるが、6～8歳では38.5%と、低下が顕著。関西は2～5歳が39.8%ともともと低いが、6～8歳では34.6%とさらに低下する。【グラフ5】

自転車に乗る子ども自身の「必ずヘルメットを着用」割合も、関東・関西のどちらも、年齢が高くなると低下し、特に9～12歳の必ず着用割合は、関東20.4%、関西では13.1%と低い。【グラフ6】

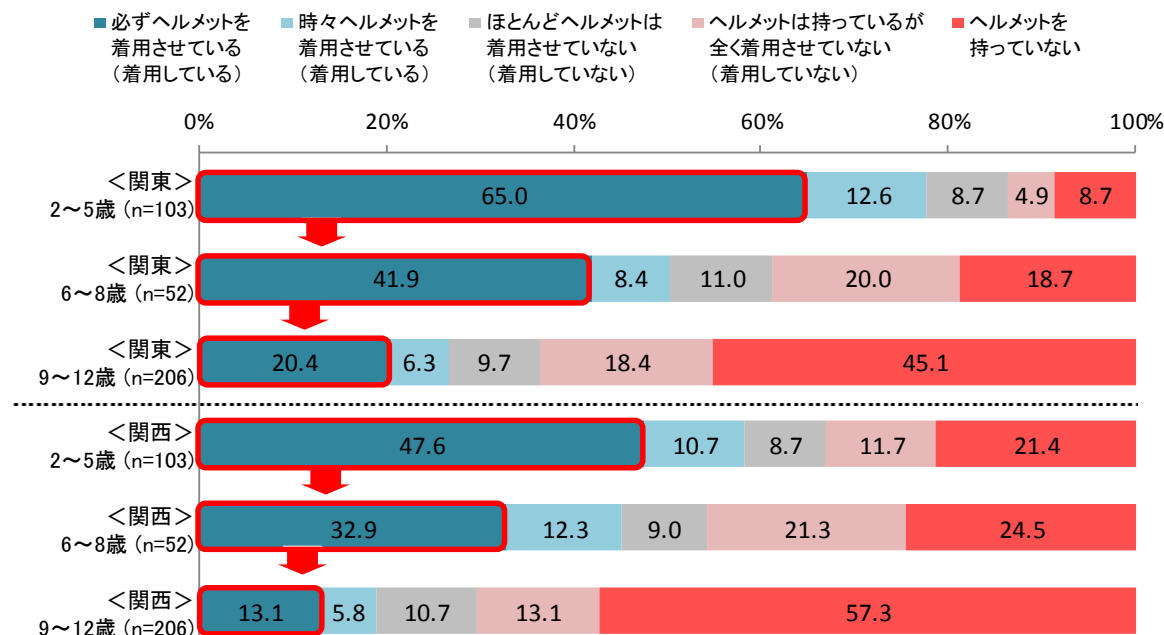
[参考]大阪府におけるヘルメット「必ず着用」割合は、子ども乗せ自転車に子どもを乗せている親で、2～5歳27.9%・6～8歳25.0%。自転車に乗る子ども自身では2～5歳36.4%・6～8歳29.3%・9～12歳4.0%と、関西全体と比べても顕著に低い。

【グラフ5】 子ども乗せ自転車ユーザーのヘルメット着用状況 年代別 <N=310> 単一回答



関東・関西とも年齢が高くなるほど低下するが、特に関東で顕著

【グラフ6】 自転車に乗る子どもを持つ親の子どもへのヘルメット着用状況 年代別 <n=928> 単一回答



関東・関西とも年齢が高くなるほど低下、関西9～12歳は13.1%と低い

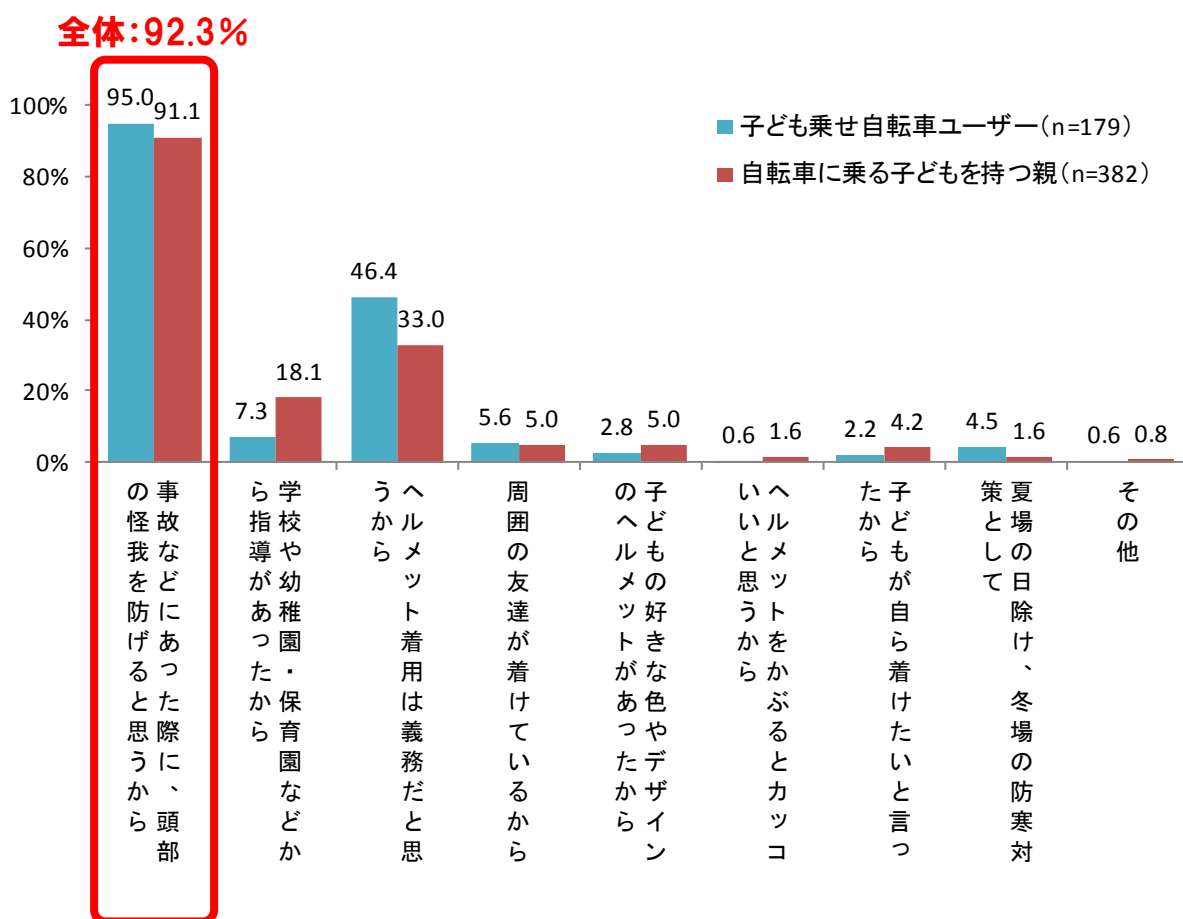
子ども用ヘルメットの着用理由

■ 着用理由は、ほとんど(92.3%)が事故などにあつた際に頭部の怪我を防げると思うからと回答。

子どもにヘルメットを着用させている理由としては、子ども乗せ自転車を利用する親(95.0%)、自転車に乗る子どもを持つ親(91.1%)ともに、「事故などにあつた際に頭部の怪我を防げると思うから」が圧倒的に多い。(全体:92.3%)。また、ヘルメット着用を義務だと思っている割合は、子ども乗せ自転車を利用する親で5割弱(46.4%)、自転車に乗る子どもを持つ親では3割強(33.0%)に留まる。

学校などからの指導があつたのは、自転車に乗る子どもを持つ親で2割弱(18.1%)だったが、子ども乗せ自転車ユーザーでは1割弱(7.3%)に留まる。【グラフ7】

【グラフ7】 子ども用ヘルメットを着用させている理由<n=561> 複数回答



自転車事故による死傷の原因として最も多い「頭部」の損傷を心配している。

子ども用ヘルメットの選び方についての認知

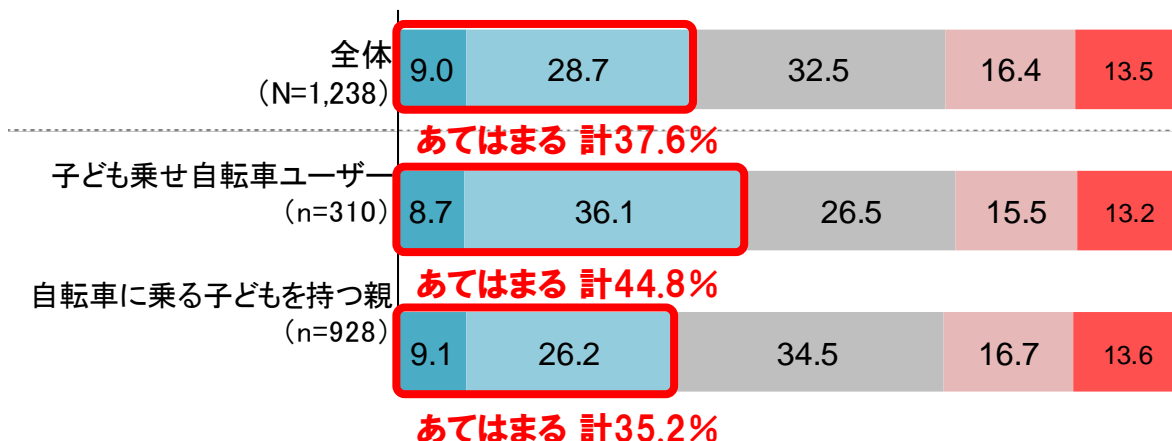
- 子どもの頭にフィットしたヘルメットが選べる(選んでいる)と認識している親は4割弱(37.6%)。
- ヘルメット選びで考慮すべきポイント、日本人(を含むアジア人)と、欧米人の頭の形の違いについては約4割(40.8%)が知らないと回答。

子ども乗せ自転車に子どもを乗せて運転する親の約半数(44.8%)、自転車に乗る子どもを持つ親の4割(35.2%)が「子どもの頭にフィットしたものが選べる・現在フィットしていると思う」と回答(全体:37.6%)しており、子どもの頭にヘルメットがフィットしていると認識している。【グラフ8】

しかしながら、ヘルメット選びに考慮すべきポイントである、「日本人(を含むアジア人)と欧米人の頭の形の違い」については、半数以上(40.8%)が知らないという結果になった。【グラフ9】

【グラフ8】 頭にフィットした子ども用ヘルメットが選べていると思うか <N=1,238> 単一回答

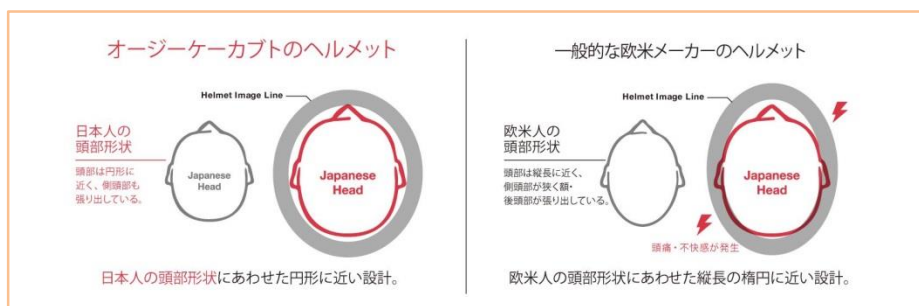
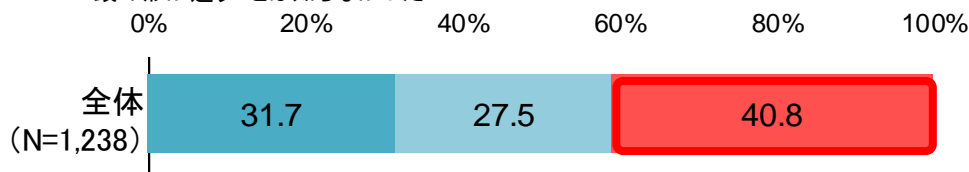
- あてはまる
- ややあてはまる
- どちらとも言えない
- あまりあてはまらない
- あてはまらない



【グラフ9】 日本人と欧米人の頭のの違いの認知・ヘルメット選びへの考慮 <N=1,238> 単一回答

* 2年前からの推移はP14をご参照ください。

- 頭の形が違うことを知っていて、ヘルメット選びの時には考慮が必要だと思っていた
- 頭の形が違うことは知っていたが、ヘルメット選びには関係ないと思っていた
- 頭の形が違うことは知らなかった



自転車の走行で気をつけて(気をつけさせて)いること

■子ども乗せ自転車を運転する際に気をつけていること、子ども自身が自転車に乗る際に気をつけさせていることは、「信号を必ず守ること」、「スピードを出しすぎないこと」が上位。

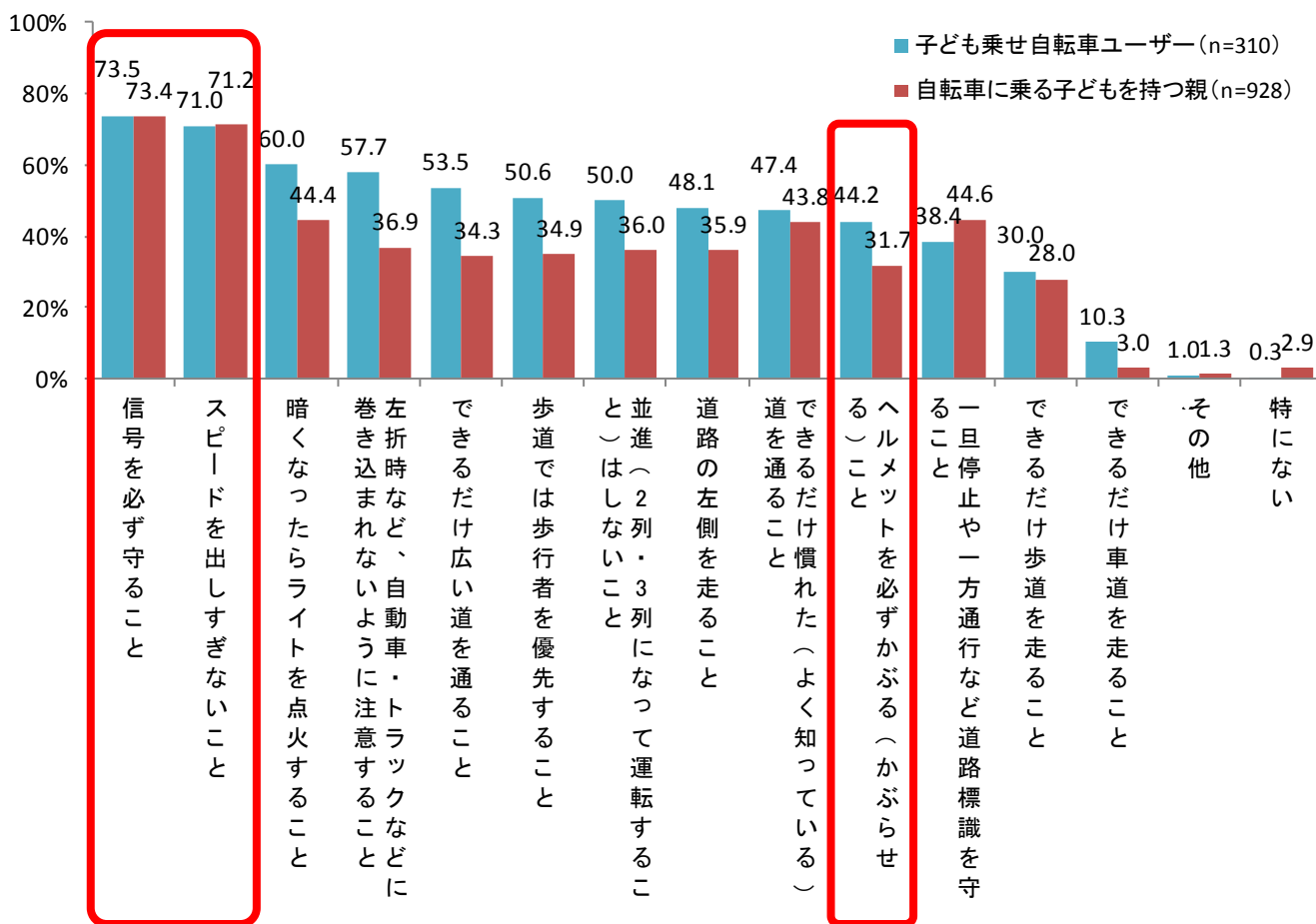
■自転車に乗る子どもを持つ親では、「ヘルメットを必ずかぶらせる」が3割強(31.7%)に留まる。

自転車の走行で気をつけている(気をつけさせている)ことを聞いたところ、「信号を必ず守ること」が子ども乗せ自転車を運転する親(73.5%)、自転車に乗る子どもを持つ親(73.4%)ともにトップであった。次いで「スピードを出しすぎないこと」が挙がり、子ども乗せ自転車を運転する親の約7割(71.0%)、自転車に乗る子どもを持つ親の7割強(71.2%)となった。

「ヘルメットを必ずかぶる(かぶらせる)こと」については、子ども乗せ自転車を運転する親(44.2%)自転車に乗る子どもを持つ親(31.7%)ともに半数以下であり、優先度が低いことがうかがえる。

【グラフ10】

【グラフ10】 自転車の走行で気をつけて(気をつけさせて)いること<N=1,238> 複数回答

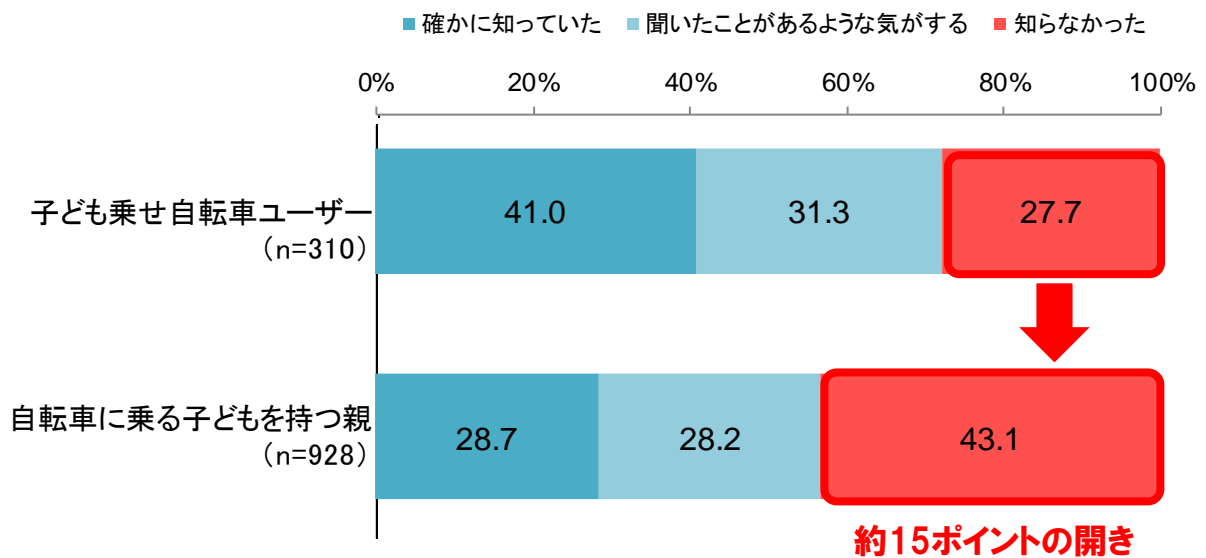


子どもの自転車ヘルメット着用の努力義務についての認知

- 子どもませ自転車を運転する親の3割弱(27.7%)が、乗せている子どもにヘルメット着用の努力義務があることを知らない。
- 一方、子どもが自分で自転車に乗る親については、さらに認知が低く、4割強(43.1%)が子どもが自転車を運転する際に、ヘルメット着用の努力義務があることを知らない。

子どもませ自転車を運転する親は、ヘルメットの着用についての努力義務を「確かに知っていた」(41.0%)が約4割を占める。しかし、「知らなかった」も3割弱(27.7%)も存在している。また、自転車に乗る子どもを持つ親では「知らなかった」が4割強(43.1%)となっており、両者で認知に約15ポイントの開きが見られた。【グラフ11】

【グラフ11】 自転車に乗る際、子どものヘルメット着用についての努力義務について<N=1,238> 単一回答



自転車は車道を走る必要がある義務についての認知

- 8割以上(81.9%)が、自転車は車道を走る必要がある義務について認知。
- しかし、実際は子ども乗せ自転車に子どもを乗せて運転する際に7割弱(67.1%)が歩道を走行。
- 一方、子ども自身が自転車に乗っている際に5.7%が、主に車道を走行。

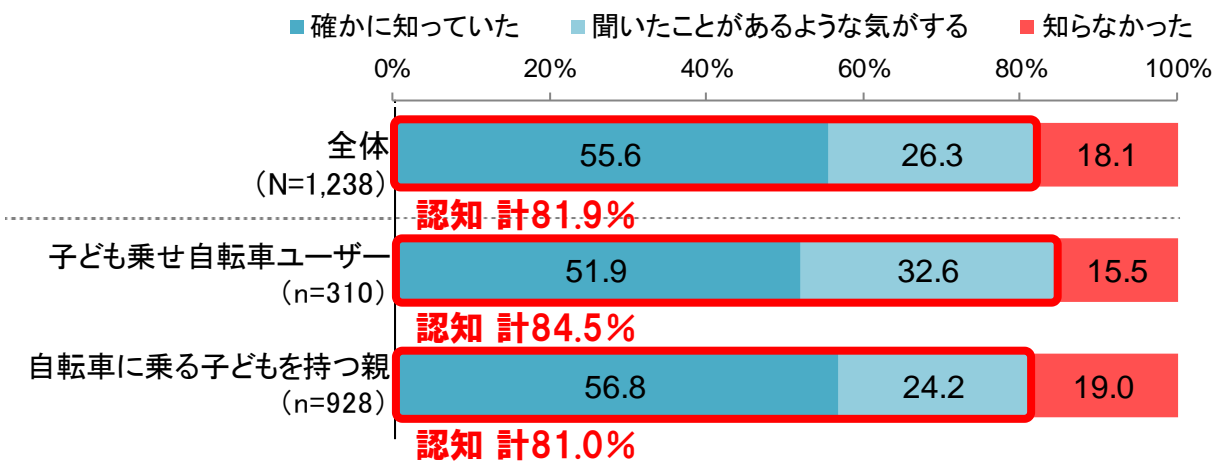
自転車は車道を走る必要がある義務についての認知を聞いたところ、子ども乗せ自転車を運転する親(84.5%)、自転車に乗る子どもを持つ親(81.0%)、また全体では8割以上(81.9%)が知っていると回答。【グラフ12】

しかし、普段自転車に乗る時に車道を走るか、歩道を走るか聞いたところ、子ども乗せ自転車を運転する親の67.1%が主に歩道を走っている。一方、法的には13歳未満の子どもは歩道通行が認められているが、自転車に乗る子ども自身の5.7%は、主に車道を走っていた。【グラフ13】

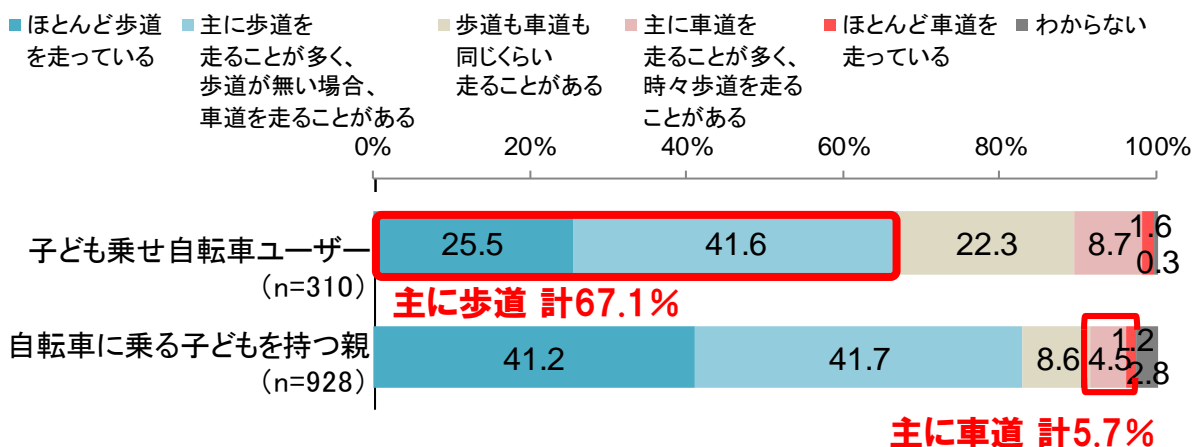
【自転車の車道通行義務について】

道路交通法の規定では、自転車は、歩道と車道の区別があるところでは**車道を通行するのが原則**です。但し、(1)道路標識や道路標示で指定された場合、(2)**運転者が13歳未満の子ども/70歳以上の高齢者/身体の不自由な方**の場合、(3)車道や交通の状況からみてもやむを得ない場合などは、例外的に**歩道を通行**することができます。

【グラフ12】 自転車は車道を走る必要がある義務についての認知 <N=1,238> 単一回答



【グラフ13】 自転車に乗っている際、歩道、車道どちらを走らせることが多いか <N=1,238> 単一回答



子ども用ヘルメットの着用実態(2014→2016年の比較)

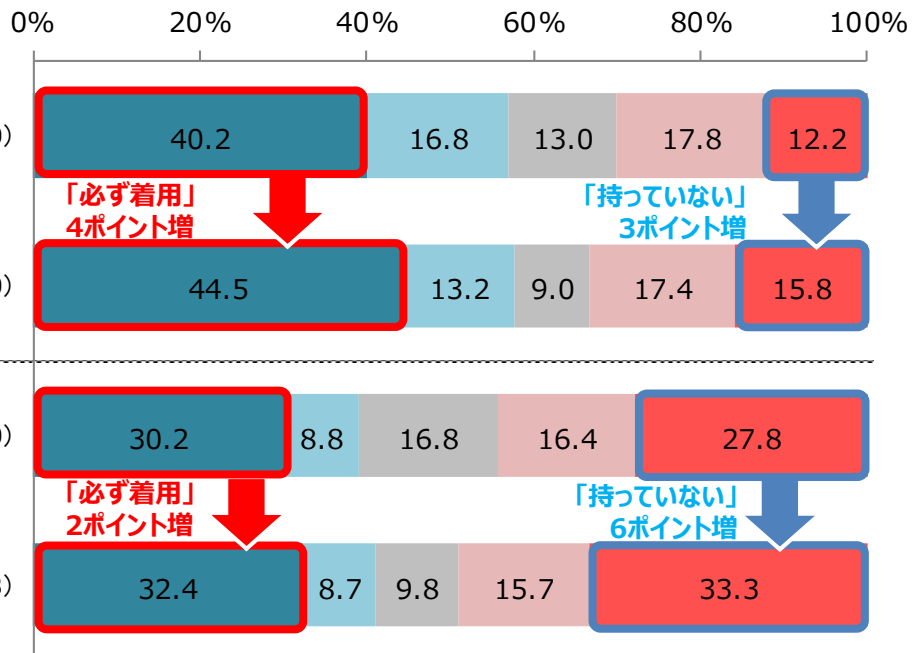
■「必ず着用」は2年間で2～4ポイント増加。一方で「ヘルメットを持っていない」も増加しており安全重視層と未対策層の両極が増加。

ヘルメットの着用状況について、2014年と2016年の結果を比較したところ、「必ず着用」の割合は、子ども乗せ自転車運転する親(40.2%→44.5%)では4ポイント増、自転車に乗る子どもを持つ親(30.2%→32.4%)でも2ポイント増加で推移した。

一方で、「ヘルメットを持っていない」との回答も、子ども乗せ自転車運転する親で12.2%→15.8%(3ポイント増)、自転車に乗る子どもを持つ親で27.8%→33.3%(6ポイント増)となっており、安全重視の「必ず着用」層と、未対策の「ヘルメットを持っていない」層の両極が増加する形となった。【グラフ14】

【グラフ14】 子ども用ヘルメットの着用実態(2014→2016年の比較)

- 必ずヘルメットを着用させている(着用している)
- 時々ヘルメットを着用させている(着用している)
- ほとんどヘルメットは着用させていない(着用していない)
- ヘルメットは持っているが全く着用させていない(着用していない)
- ヘルメットを持っていない



子ども用ヘルメットの着用実態(2014→2016年 関東・関西の比較)

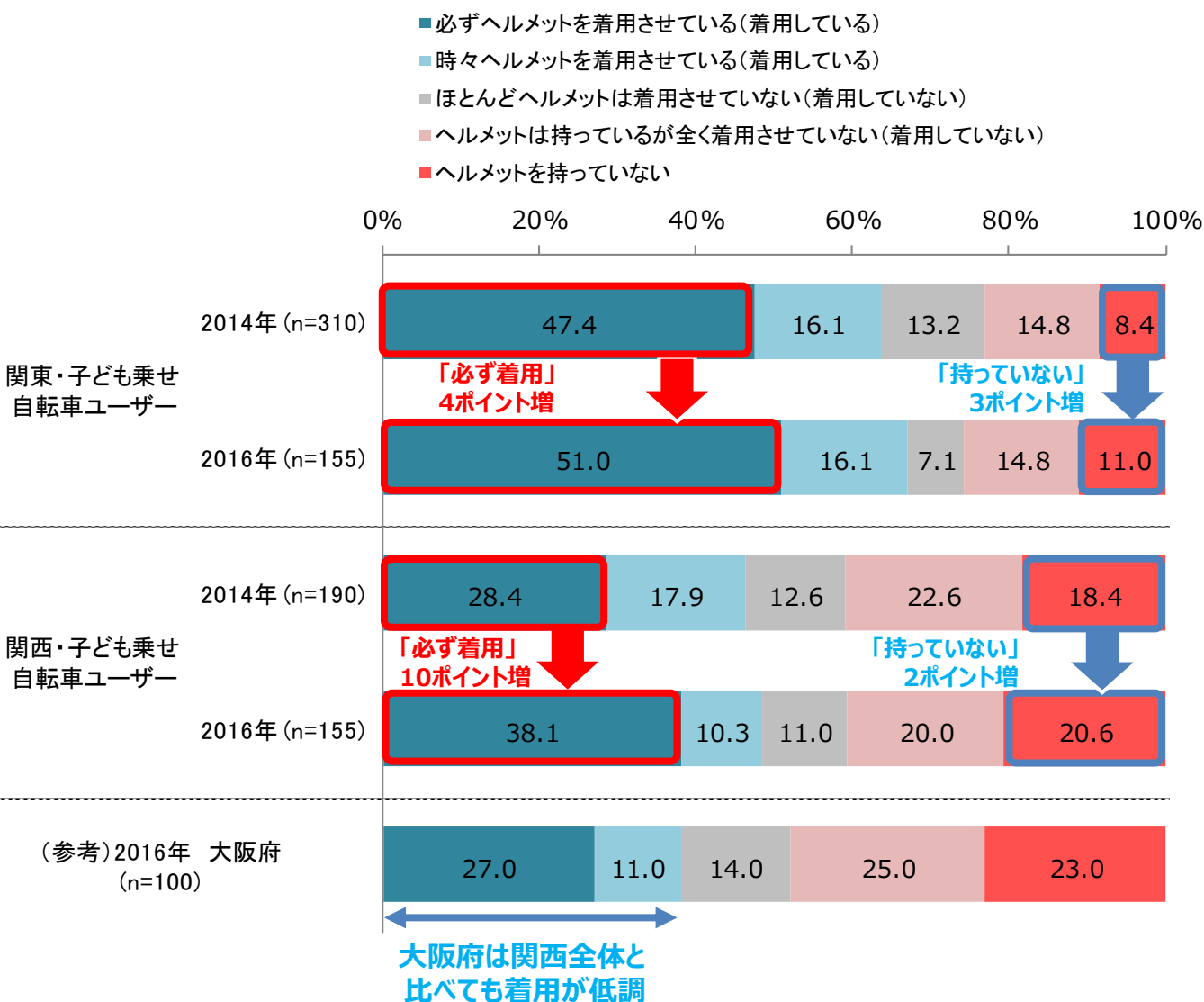
- 「必ず着用」は関東＞関西だが、推移では関西の伸びが顕著。但し、両地域とも「ヘルメットを持っていない」も増加。
- 大阪府では、関西全体と比べても着用状況は低調。

ヘルメットの着用状況の2014年→2016年の推移を、関東と関西に分けて比較した。子ども乗せ自転車を運転する親では、「必ず着用」は関東が47.4%→51.0%の4ポイント増。これに対して、関西は関東と比べて「必ず着用」割合は低いものの、その伸び率は2014年28.4%→2016年38.1%と10ポイントも増加した。

しかし、両層ともに「ヘルメットを持っていない」は2~3ポイントの増加となっており、前項で指摘した“両極への集中”が両地域とも進んでいる様子がうかがえる結果となった。

なお、大阪府のヘルメット着用率は、「時々」を含めても、関西全体よりかなり低い。【グラフ15】

【グラフ15】 子ども用ヘルメットの着用実態(2014→2016年の比較) <関東/関西/大阪府>



頭の形の違いについての認識(2014→2016年の比較)

■「頭の形の違い認識+考慮必要」は2年間で18ポイントの大幅増。

日本人(を含むアジア人)と欧米人の頭の形の違い、及びヘルメット選択時の考慮については、この2年間で「頭の形が違うことを知っていて、ヘルメット選びの時に考慮が必要だと思っていた」が13.9%→31.7%、17.8ポイントの大幅増となっており、浸透が急速に進んだことが示された。【グラフ16】

【グラフ16】日本人と欧米人の頭の形の違いの認知・ヘルメット選びへの考慮(2014→2016年の比較)

- 頭の形が違うことを知っていて、ヘルメット選びの時に考慮が必要だと思っていた
- 頭の形が違うことは知っていたが、ヘルメット選びには関係ないと思っていた
- 頭の形が違うことは知らなかった

