

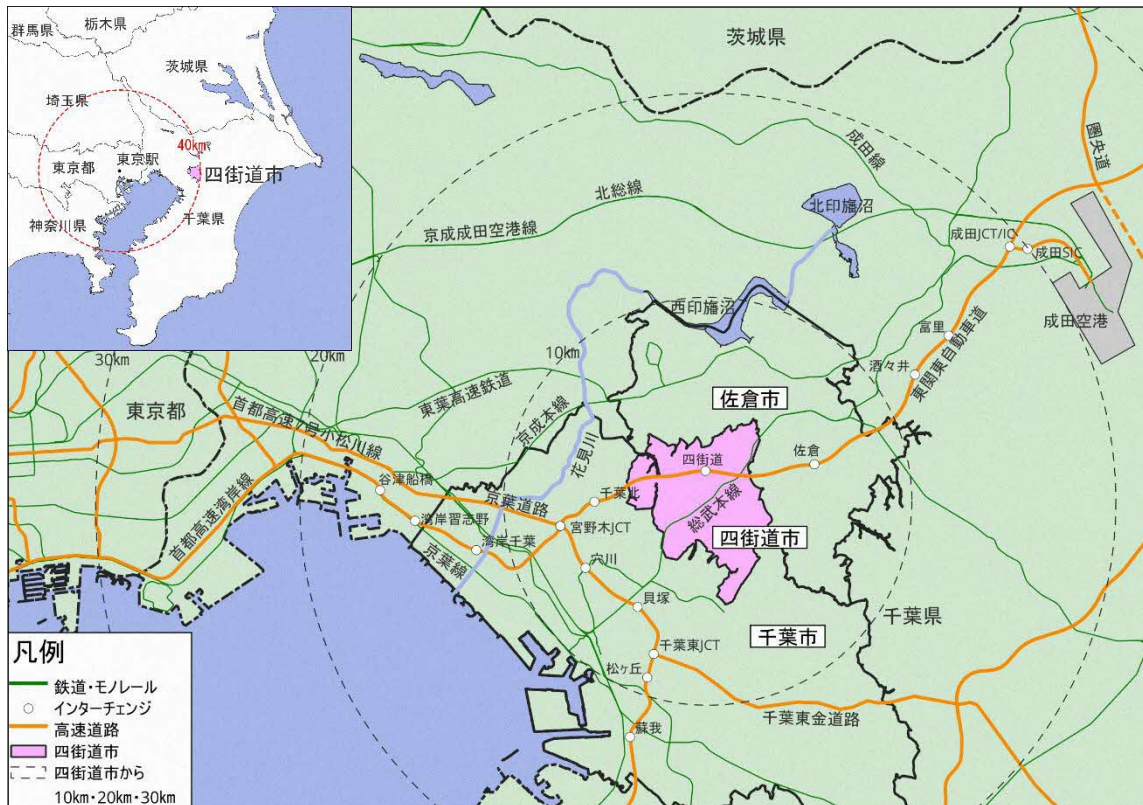
2 自転車利用に関する現状

(1) 市の概況

1) 市の位置

本市は、千葉県北部に位置し、都心からのアクセスは東京駅から電車で約 50 分と良好で、成田空港や東京ディズニーリゾートからも近く、通勤やレジャーに便利です。また、都心から近い立地でありながら、ホテルが住む里山など緑豊かな自然があふれるまちで、首都東京へは 40 km 圏内にあり、広域幹線道路の東関東自動車道、国道 51 号が市域を横断し、千葉市、佐倉市に隣接しています。

市域は東西 7 km、南北 9 km、面積 34.52 km²です。



出典：国土数値情報（行政区域）（令和5年8月取得）

図2-1 四街道市の位置

都心(東京駅)	へ	・・・	約 50 分
成田空港	へ	・・・	約 35 分
千葉駅	へ	・・・	約 10 分
千葉港	へ	・・・	約 25 分

2) 地形及び主要道路の現状

本市の地形は、概ね平坦な台地状である西部地域と印旛沼流域で谷津の浸食がみられる起伏のある東部地域で成り立っています。

標高最高地域：市の南端部 35～36m 程度（吉岡新開 春日神社付近）

標高最低地域：市の北東端部 4m 程度（亀崎地域 県道佐倉停車場千代田線 羽鳥橋付近）

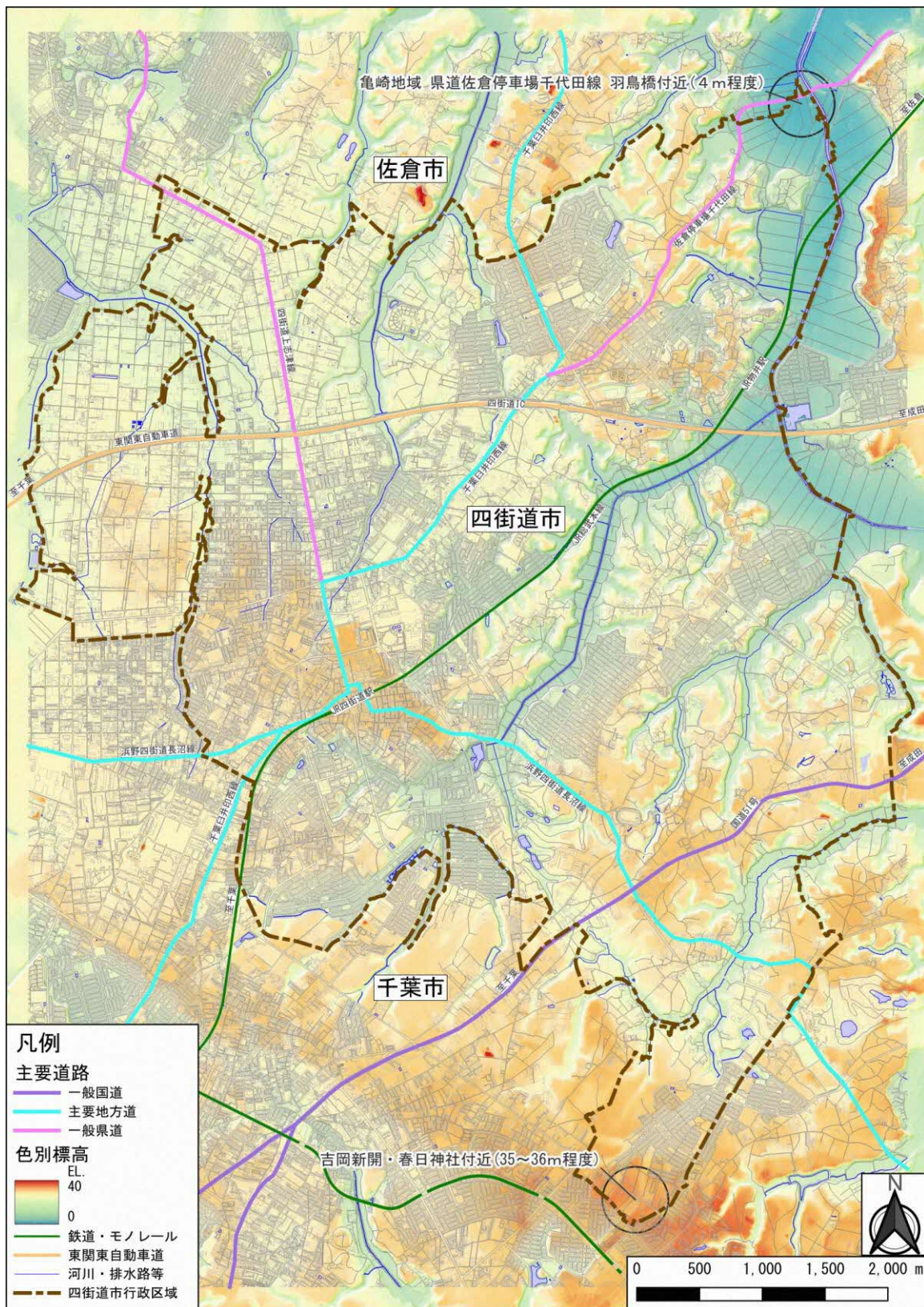
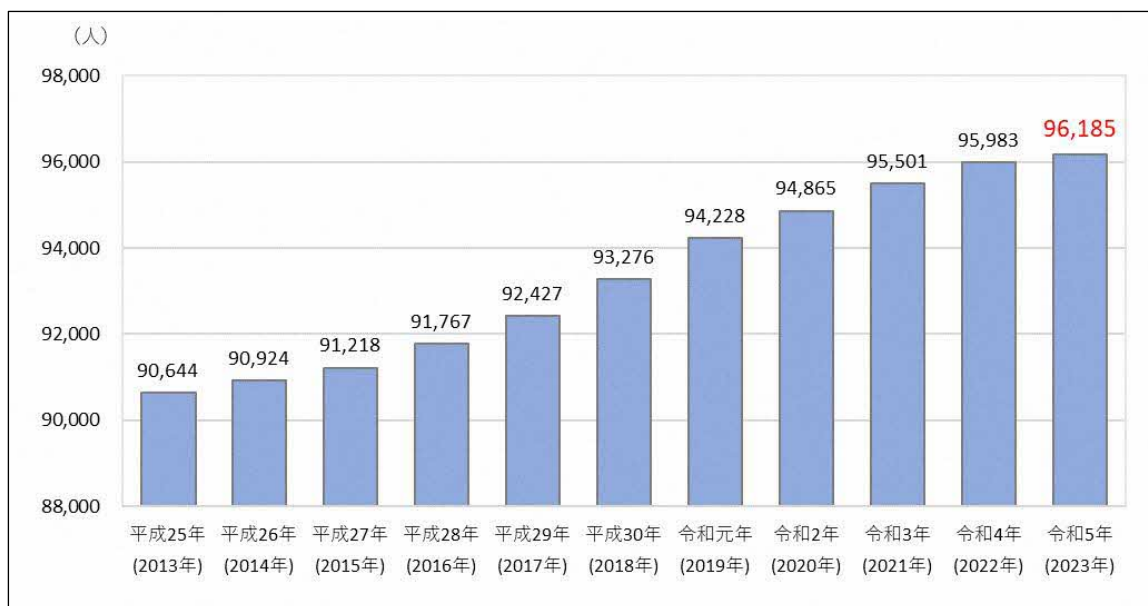


図 2-2 地形及び主要道路の現状

3) 人口の推移

本市の人口は増加を続けており、平成 25 年から令和 5 年の 10 年間で約 6 % の増加と なっています。

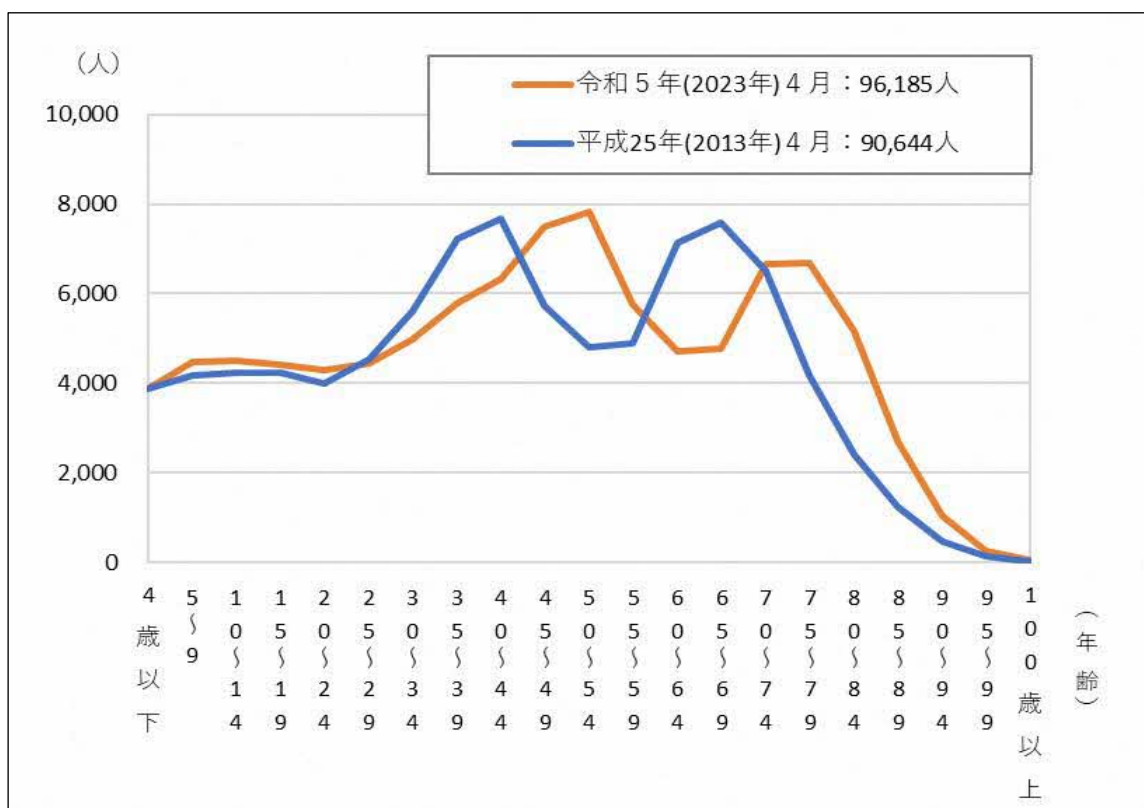


出典：四街道市住民基本台帳（各年 4 月 1 日時点）

図 2－3 人口の推移

4) 年齢構成の変化

令和 5 年と平成 25 年での年齢別人口を比べてみると、子どもの人口が若干の増加を示す一方で、高齢化も進んでいます。



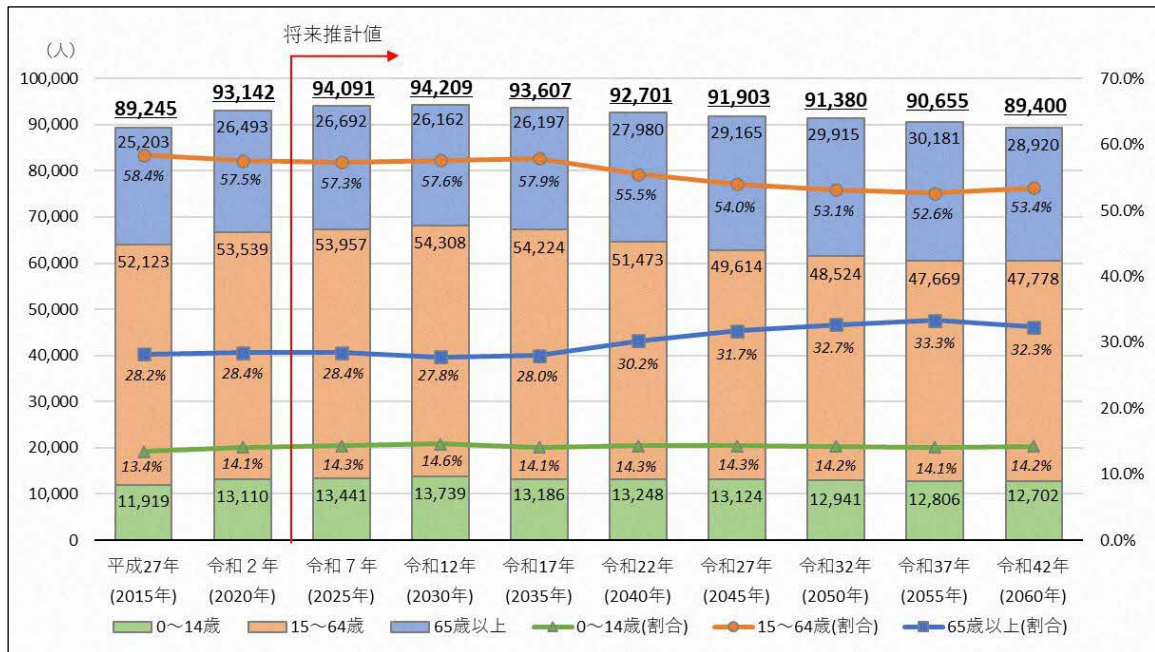
出典：四街道市住民基本台帳（各年 4 月 1 日時点）

※ 子ども・・・18歳に達する日以後の最初の3月31日までの間にある者（子ども・子育て支援法）

図 2－4 年齢構成の変化

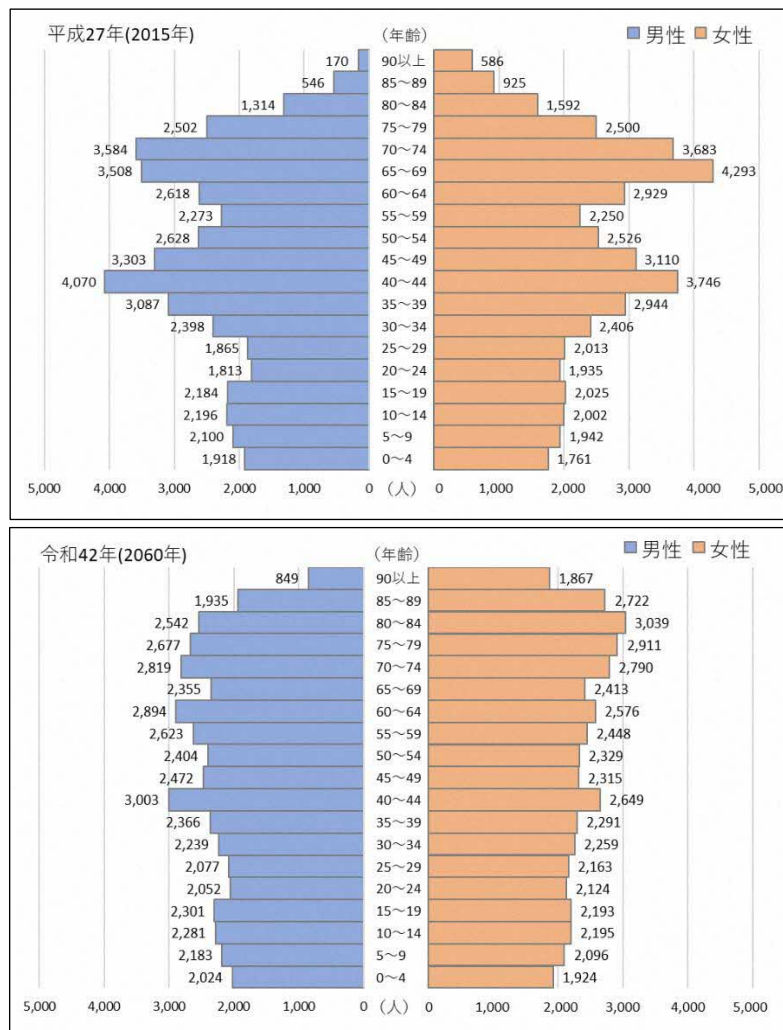
5) 将来人口

将来の人口は、「四街道市人口ビジョン」によると緩やかに増加を続けますが、令和12年(2030年)をピークに減少し、高齢者の増加や生産年齢人口の減少が進むと予想されています。



出典：四街道市人口ビジョン（令和2年2月時点）

図2-5 年齢3階層別人口の将来推移

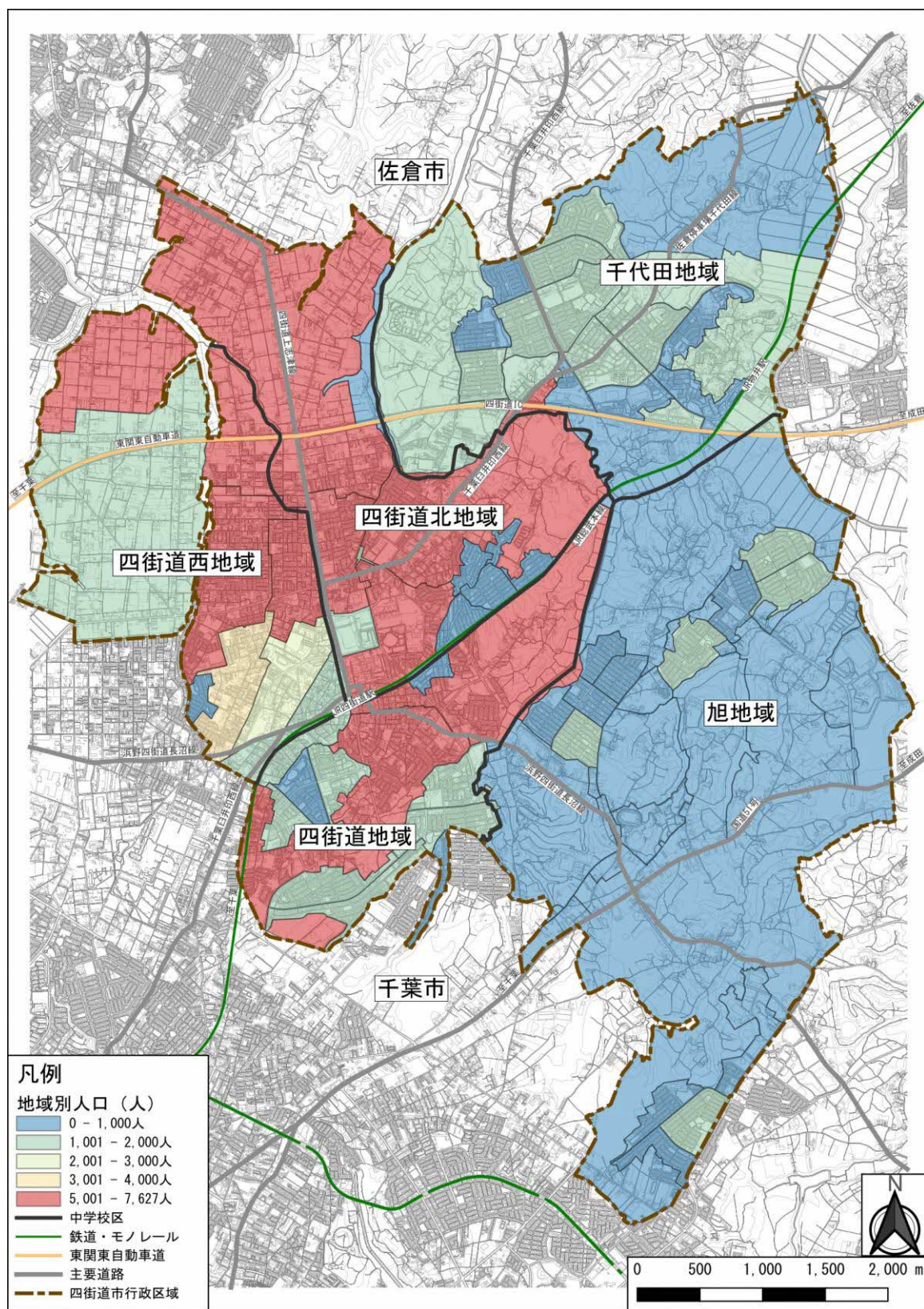


出典：四街道市人口ビジョン（令和2年2月時点）

図2-6 人口ピラミッド推移（上：平成27年(2015年)、下：令和42年(2060年)）

6) 地域別人口

市域を各中学校区に分類して、人口を地域別にみると、住宅地の集積度合に応じて、四街道地域・四街道北地域・四街道西地域が多くなっています。



出典：「国勢調査」小地域集計（2. 男女別人口、外国人人口及び世帯数一町丁・字等）（令和2年時点）

※ 図中データは町丁別で分類。

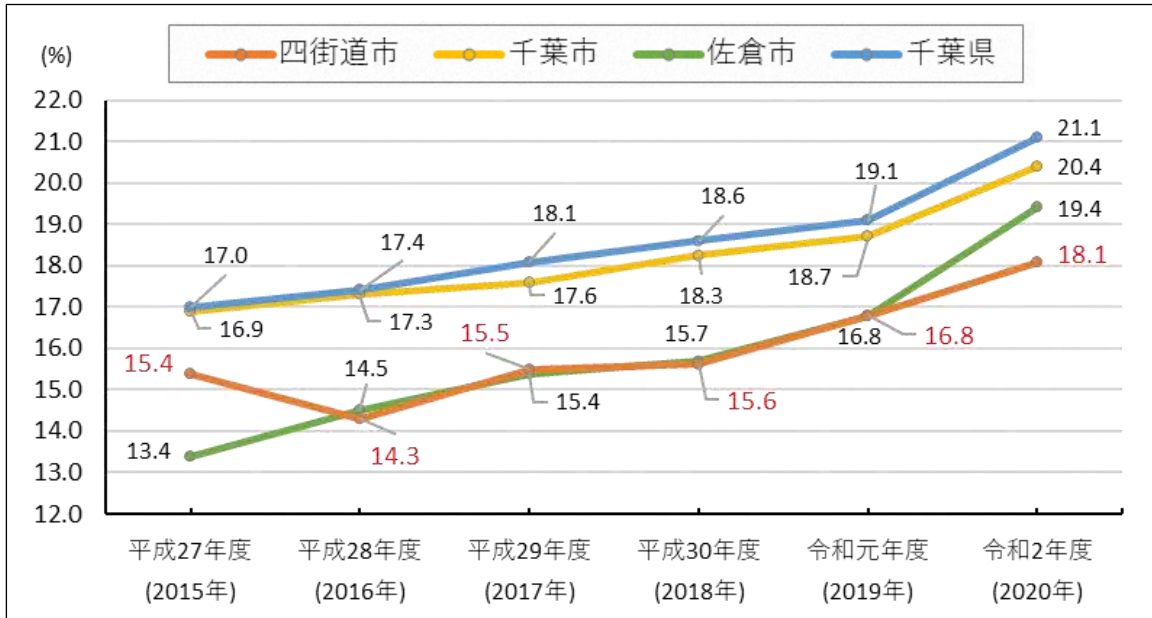
図2-7 地域別人口

7) 市民の健康状況

① メタボリックシンドロームの状況

国民健康保険被保険者のメタボリックシンドローム該当者の割合は、本市及び隣接市、千葉県とも平成28年度から令和2年度にかけて、増加傾向にあります。

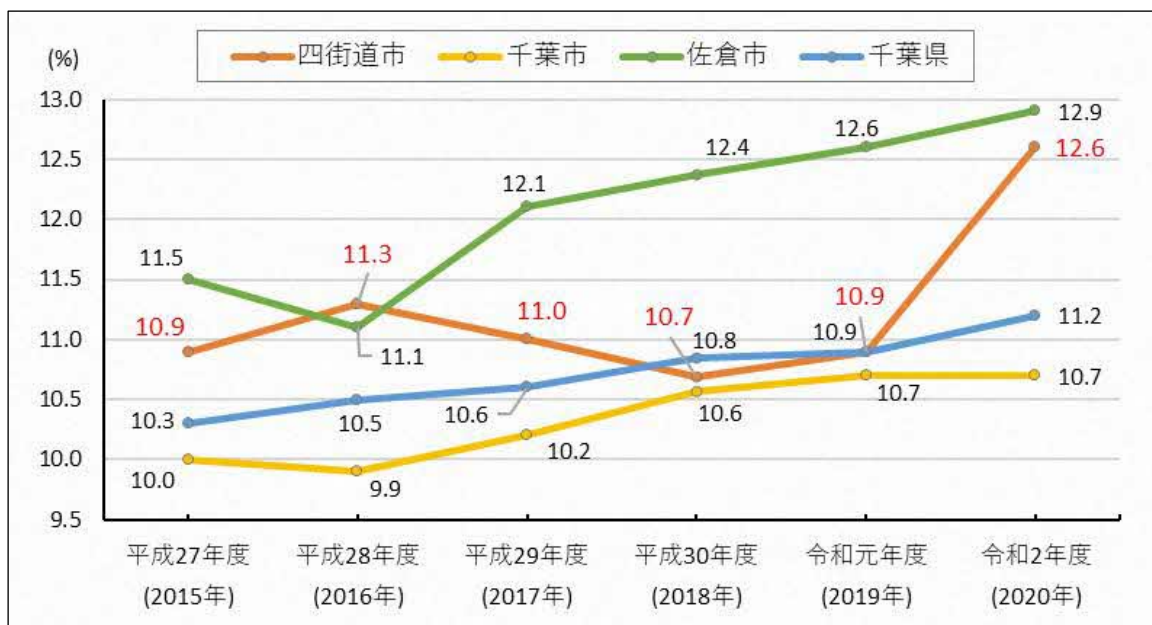
また、本市のメタボリックシンドローム予備群該当者の割合は、平成28年度から平成30年度にかけて減少していましたが、令和元年度から増加しています。



出典：平成27年度～令和2年度 特定健診・特定保健指導に係るデータ収集、評価・分析事業について

※ メタボリックシンドローム・・・内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態を指します。

図2-8 メタボリックシンドローム該当者の割合の推移



出典：平成27年度～令和2年度 特定健診・特定保健指導に係るデータ収集、評価・分析事業について

図2-9 メタボリックシンドローム予備群該当者の割合の推移

② 主な死因の割合

本市における主要な死因割合は、下表のとおり隣接市及び千葉県とほぼ同様な比率となっています。悪性新生物（がん）・腎不全・糖尿病は、生活習慣と密接に関連しています。

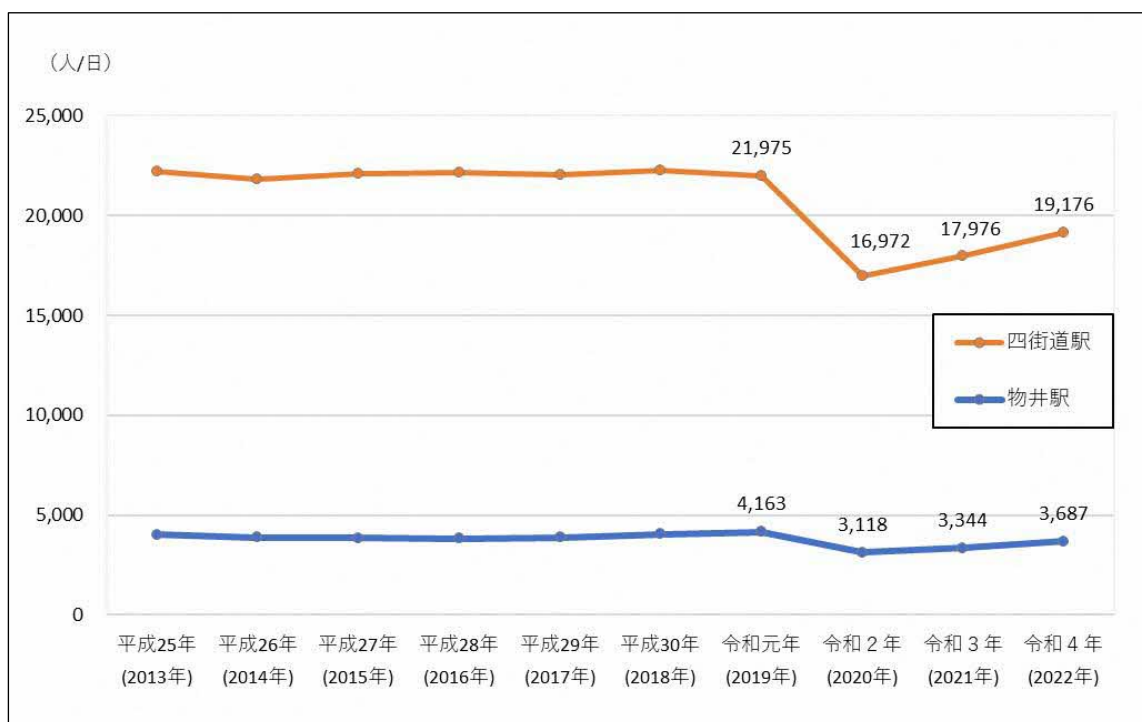
		四街道市	千葉市	佐倉市	千葉県
死 因 （ ％ ）	悪性新生物＜腫瘍＞	28.4%	27.9%	31.2%	27.3%
	心疾患（高血圧性を除く）	14.9%	14.9%	16.4%	15.6%
	肺炎	9.0%	5.5%	6.7%	5.6%
	老衰	7.0%	9.6%	7.4%	9.8%
	脳血管疾患	6.7%	7.1%	7.3%	7.2%
	誤嚥性肺炎	3.2%	3.2%	2.6%	3.2%
	腎不全	1.8%	2.0%	1.5%	1.7%
	不慮の事故	1.7%	2.0%	1.8%	2.2%
	糖尿病	1.1%	1.0%	1.4%	1.2%
	その他	26.1%	26.8%	23.7%	26.4%
全体死亡数（人）		925	9,566	1,838	65,244

出典：令和3年千葉県衛生統計年報（人口動態調査） 死因分類、性・年齢（5歳階級）

表 2－1 主な死因割合（令和3年）

8）鉄道駅の年間乗車人員の推移

鉄道駅の年間乗車数は、横ばい状態が続いていましたが、新型コロナウイルスにおける自粛により一時は低下したと想定されますが、回復傾向にあります。



出典：四街道市オープンデータ（各年3月31日時点）

図 2－10 鉄道駅の年間乗車人員の推移

コラム1

● 自転車が及ぼす健康増進効果

自転車に乗ること（自転車運動）は、有酸素運動としての身体的効果をはじめ、メンタル面への働きかけについても近年解明が続いています。

自転車運動の機能と特徴として、次の3つの効果が期待されます。

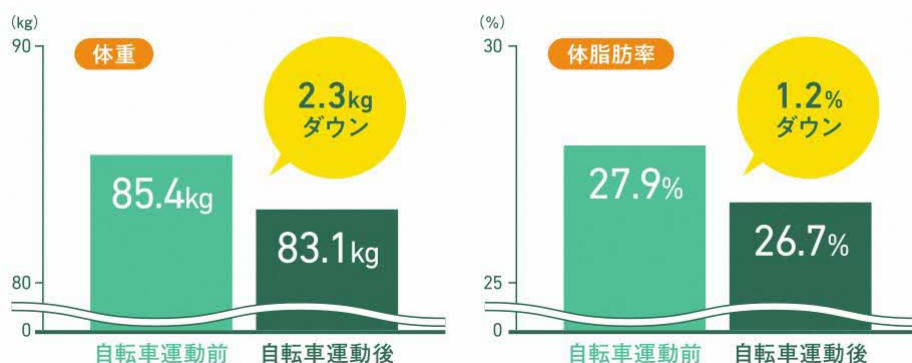
① 有酸素運動による「生活習慣病」の予防

自転車運動はウォーキングや水泳などと同じ有酸素運動で、長時間継続して行うことで体脂肪率と体重を減少させます。その結果、高血糖、脂質異常、高血圧など、さまざまな生活習慣病の原因を改善する効果があります。

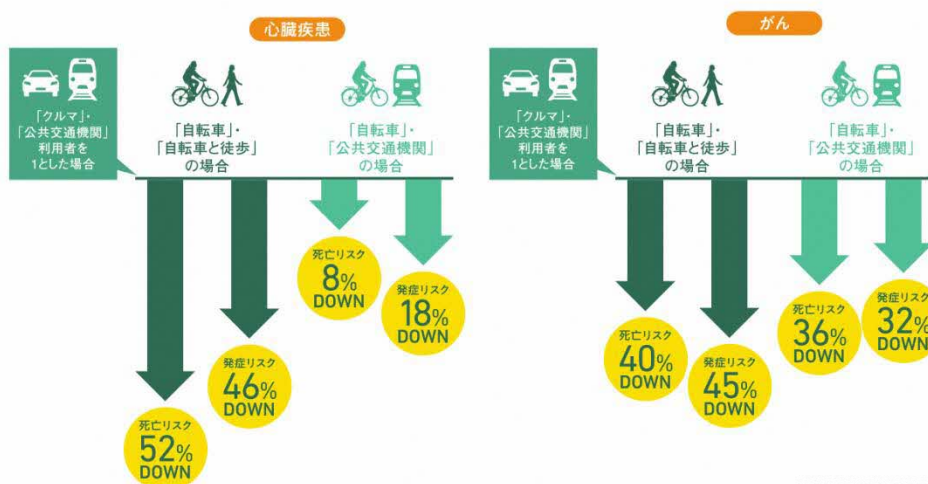
株式会社シマノのデータによると自転車に乗る習慣のないメタボ、メタボ予備軍の人が3ヵ月間、自由に自転車運動を行ったところ体脂肪率と体重はゆるやかに減少した結果が出ています。

また、通勤時に公共交通機関のみ利用するよりも自転車や徒歩で通勤することで、生活習慣病による死亡・発症リスクを低減でき、活動的に身体を動かす習慣が予防に繋がるとされています。

Data M-03 体重／体脂肪率の変化(6名平均)



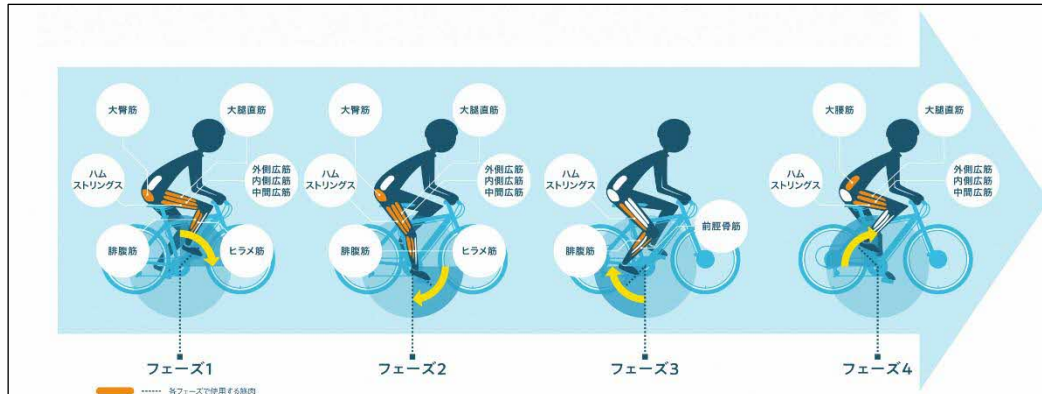
Data M-09 通勤時に「クルマや公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の心臓疾患・がんによる死亡／発症リスク



出典：シマノ cyclingood Health Data File メタボ編（令和5年9月取得）

② ペダリングによる「ロコモ※」対策

両足をクルクルと回すペダリングでは、腸腰筋から太もも、ふくらはぎまで主に下肢の筋肉をたくさん使います。このペダリング運動は、わずか1回転で体幹と下半身の筋肉を刺激することで、転倒予防につながり、ロコモティブシンドローム※の対策として効果的です。



出典：シマノ cyclingood Health Data File ロコモ編（令和5年9月取得）

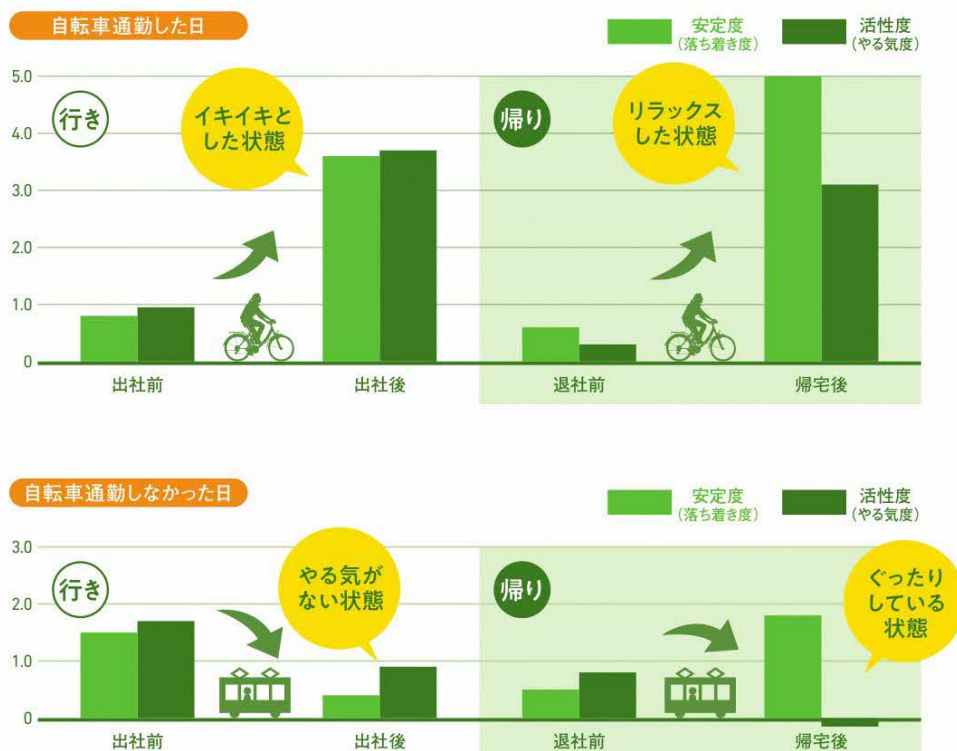
※ ロコモティブシンドローム・・・骨や関節、筋肉など運動器の衰えが原因で、立つ・歩くといった基本的な移動機能が（ロコモ）低下している状態をいいます。

③ ストレス解消や認知機能向上などの「メンタル」への効果

スマートフォンなどから離れて自転車走行に集中する状態は、脳の働きを活性化させ、気持ちを平常心にさせる効果が期待されます。

また、自転車で通勤することで、他の通勤形態よりも、出社後・帰宅後共に前向きな気持ちになる傾向にあり、良い精神状態を保ちやすいです。

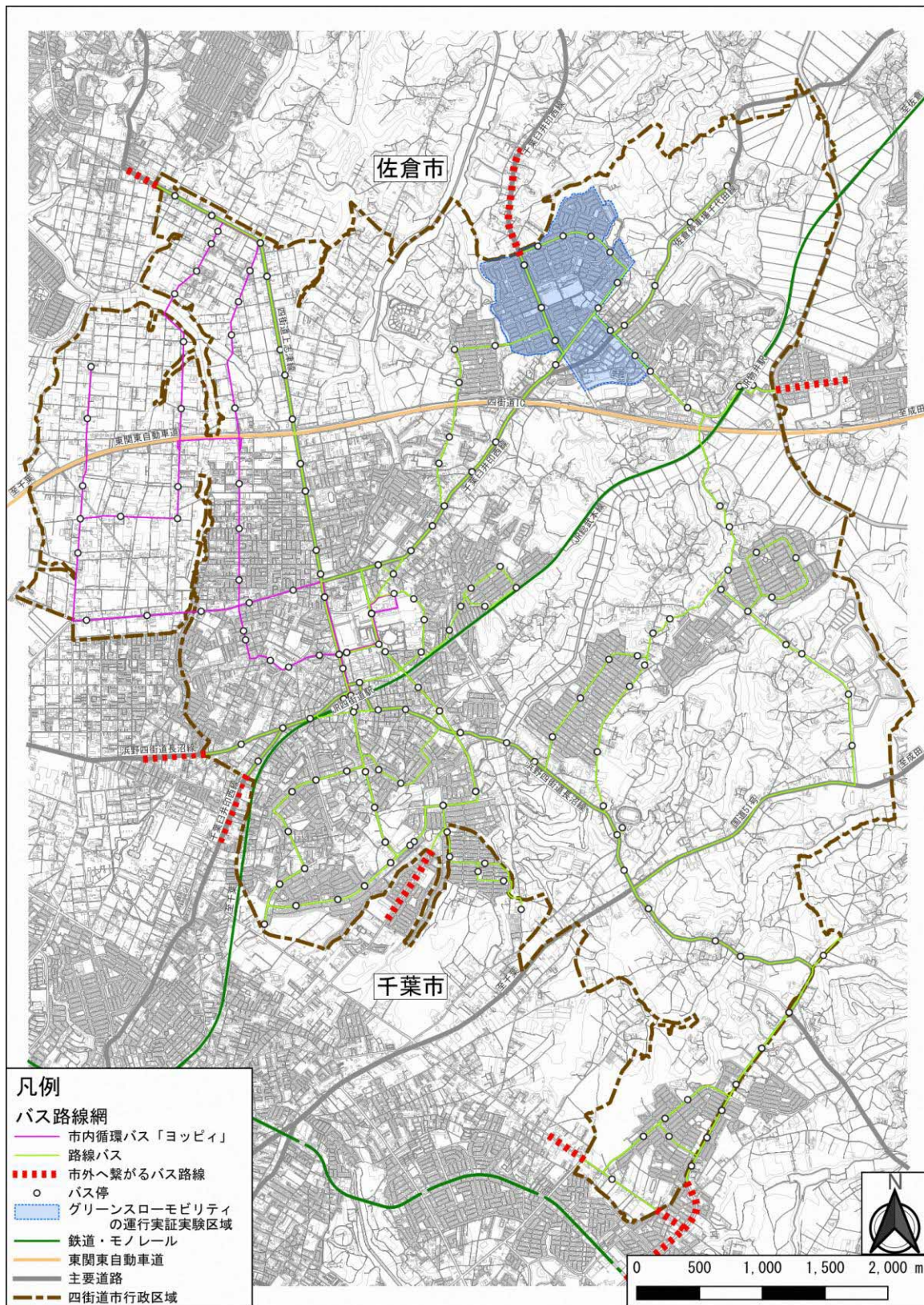
Data C-03 自転車通勤による気分・情動の変化（二次元気分尺度による評価）



出典：シマノ cyclingood Health Data File ココロ編（令和5年9月取得）

9) バス路線網

市内の公共交通は、南西部から北東部に鉄道が通り、広域的なネットワークを形成しています。路線バスは、JR総武本線の四街道駅と物井駅を起点に放射状に運行されており、市内循環バス「ヨッピー」を含め、現在 18 路線が運行されています。



出典：国土数値情報（バスルートデータ）（バス停留所データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

※ グリーンスローモビリティ・・・時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。

図2-11 バス路線網

10) 主要道路の交通量

主要道路の交通量（小型車・大型車）は、いずれも1日当たり4,000台を大きく超えている状況です。また、その他の一般道路においても、物井駅周辺での既往調査によると4,000台超えの区間が見られます。

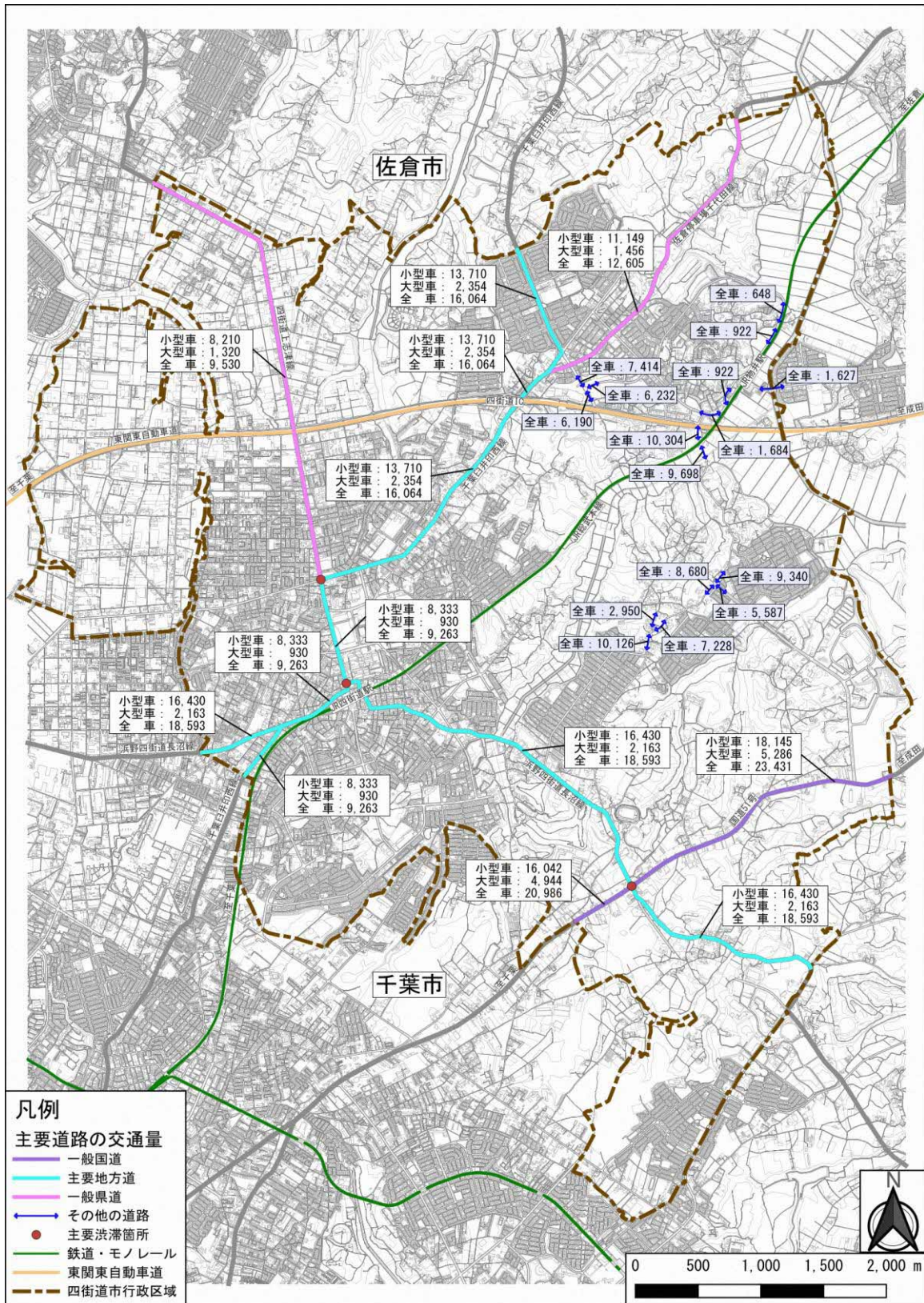
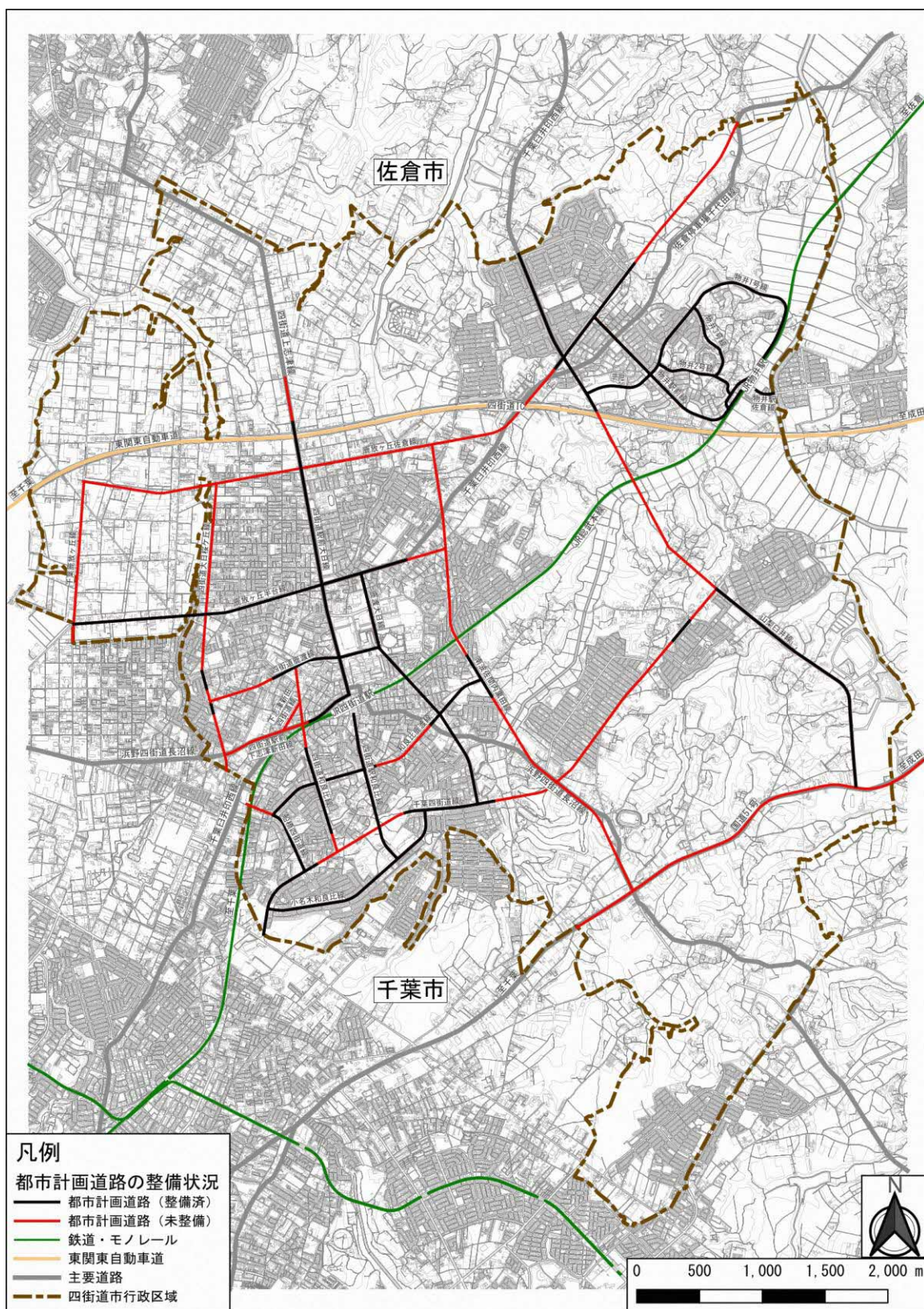


図2-12 主要道路の交通量

11) 都市計画道路の整備状況

令和5年時点で23路線、総延長約50kmの道路が都市計画決定されており、その内、整備済延長は全体の約5割です。



出典：四街道市ホームページ（都市計画道路整備方針及び状況について）（令和5年6月時点）

図2-13 都市計画道路の整備状況

12) 施設分布の状況

① 学校・ゾーン 30 エリア

小学校 12 校、中学校 5 校、高等学校 4 校、特別支援学校 2 校があります。

また、ゾーン 30 エリアは下図のとおり指定されています。

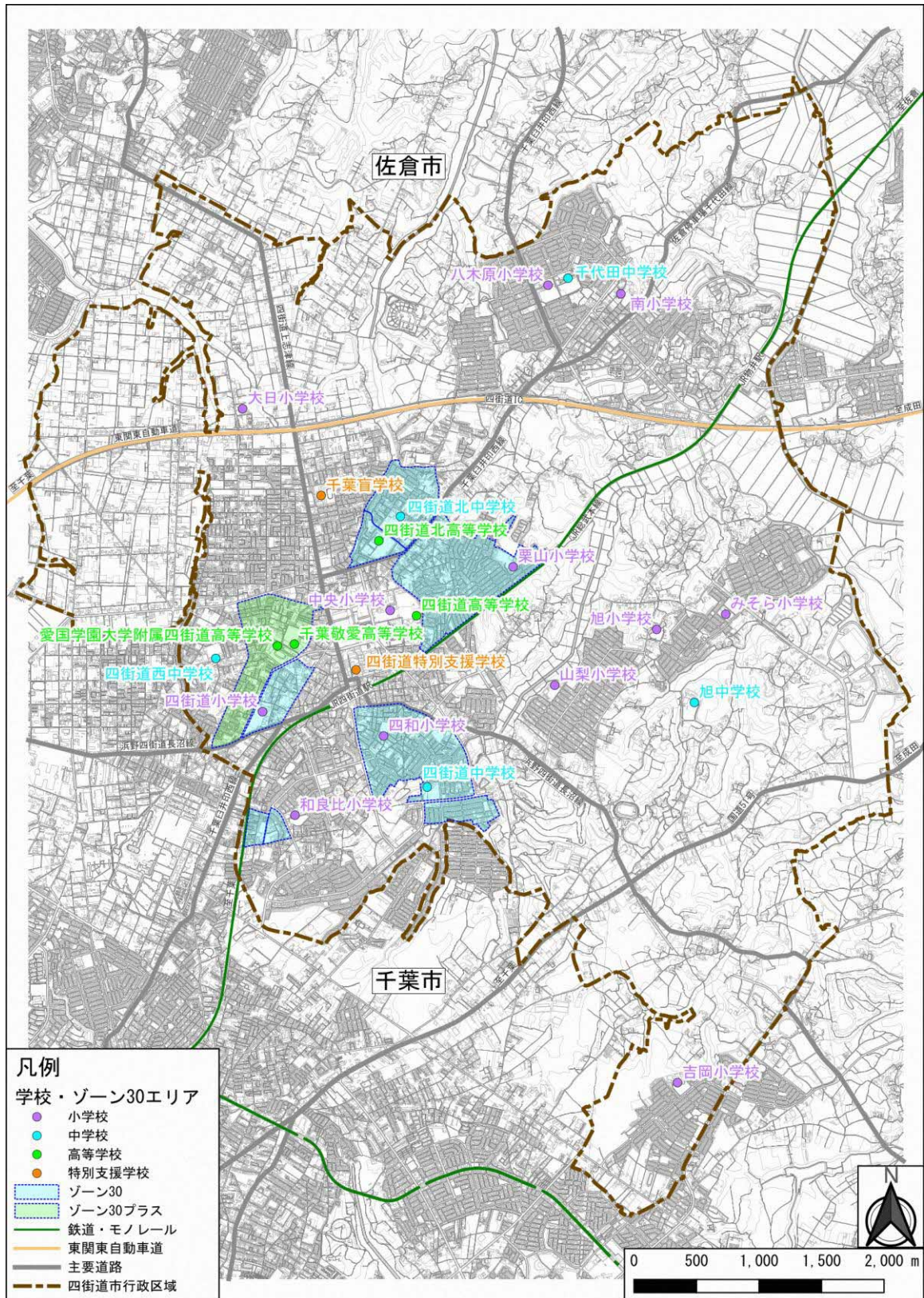
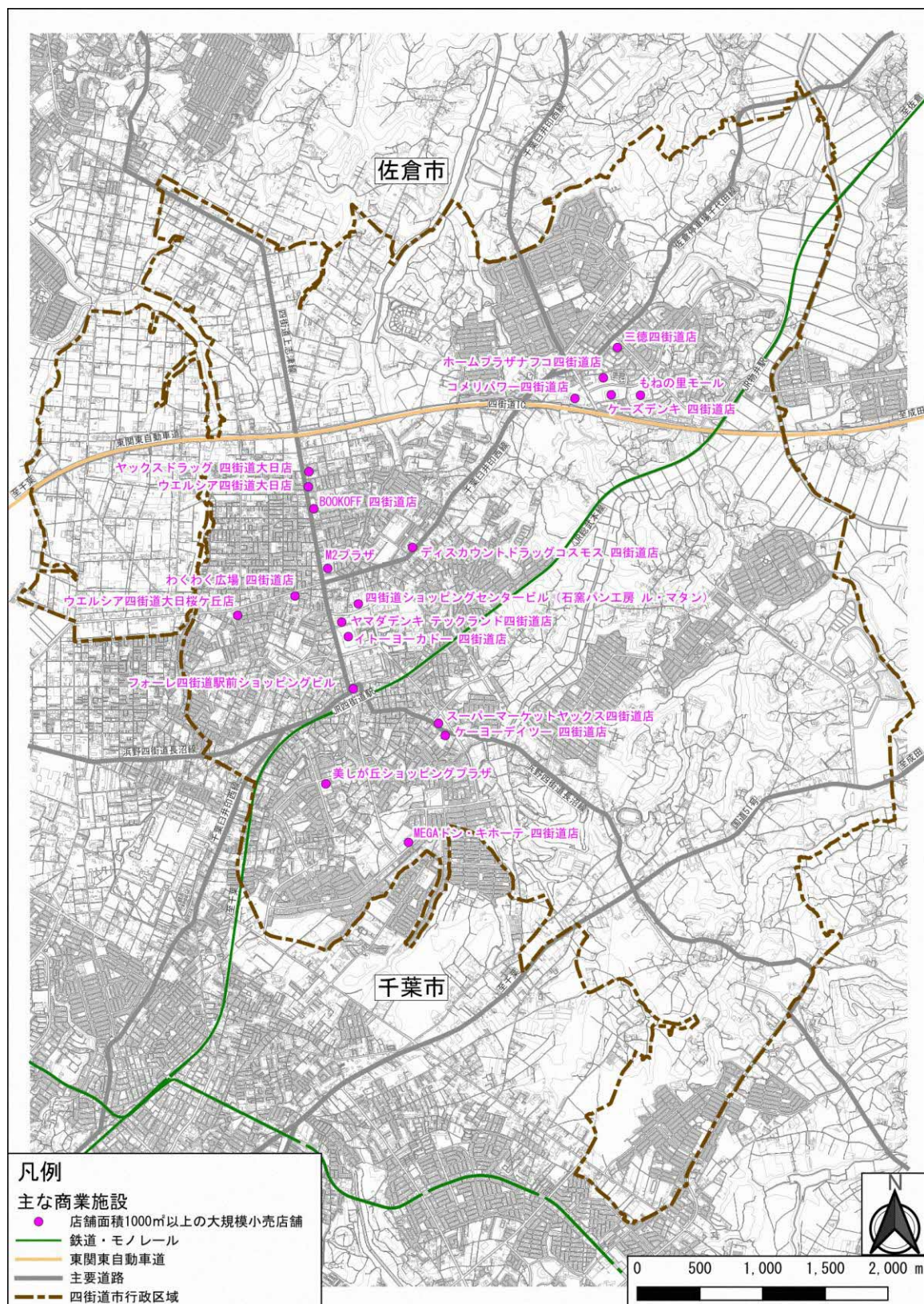


図 2-14 学校・ゾーン 30 エリア

② 主な商業施設

店舗面積 1,000 m²以上の商業施設が 20 か所あり、下図のとおり分布しています。



出典：千葉県市町村別大規模小売店舗名簿（令和4年時点）

※ 店舗面積に含まれる部分・・・売場、ショーウィンド、ショールーム等、サービス施設、物品の加工修理場のうち顧客から引受（引渡を含む。）の用に直接供する部分を指します。

図 2 - 15 店舗面積 1,000 m²以上の主な商業施設

③ 公園・文化施設・スポーツ施設

1か所の総合公園を含む37か所の都市公園、10か所の主な文化施設、10か所のスポーツ施設があります。

また、国道51号線付近に建設予定の施設が2か所あります。

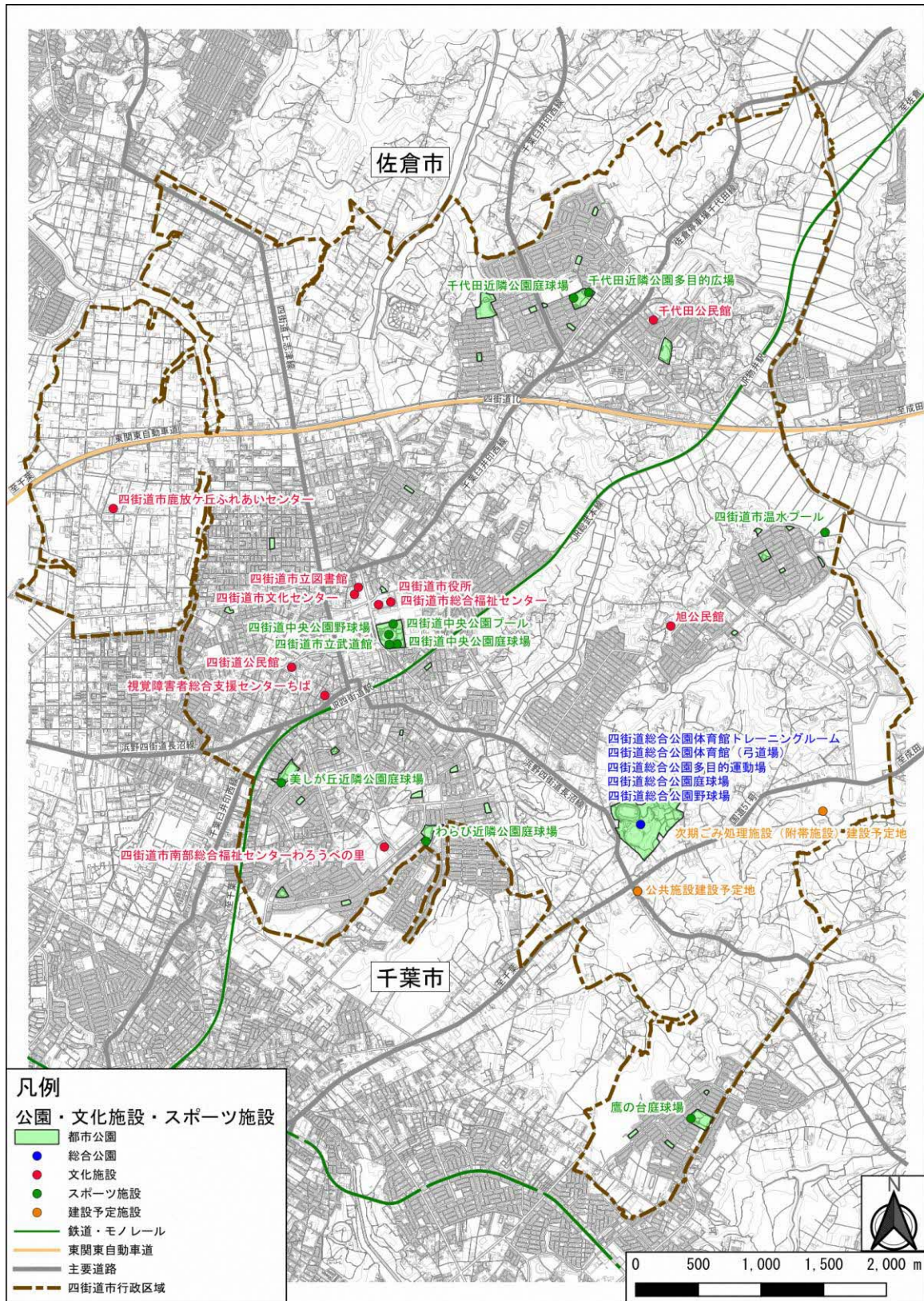
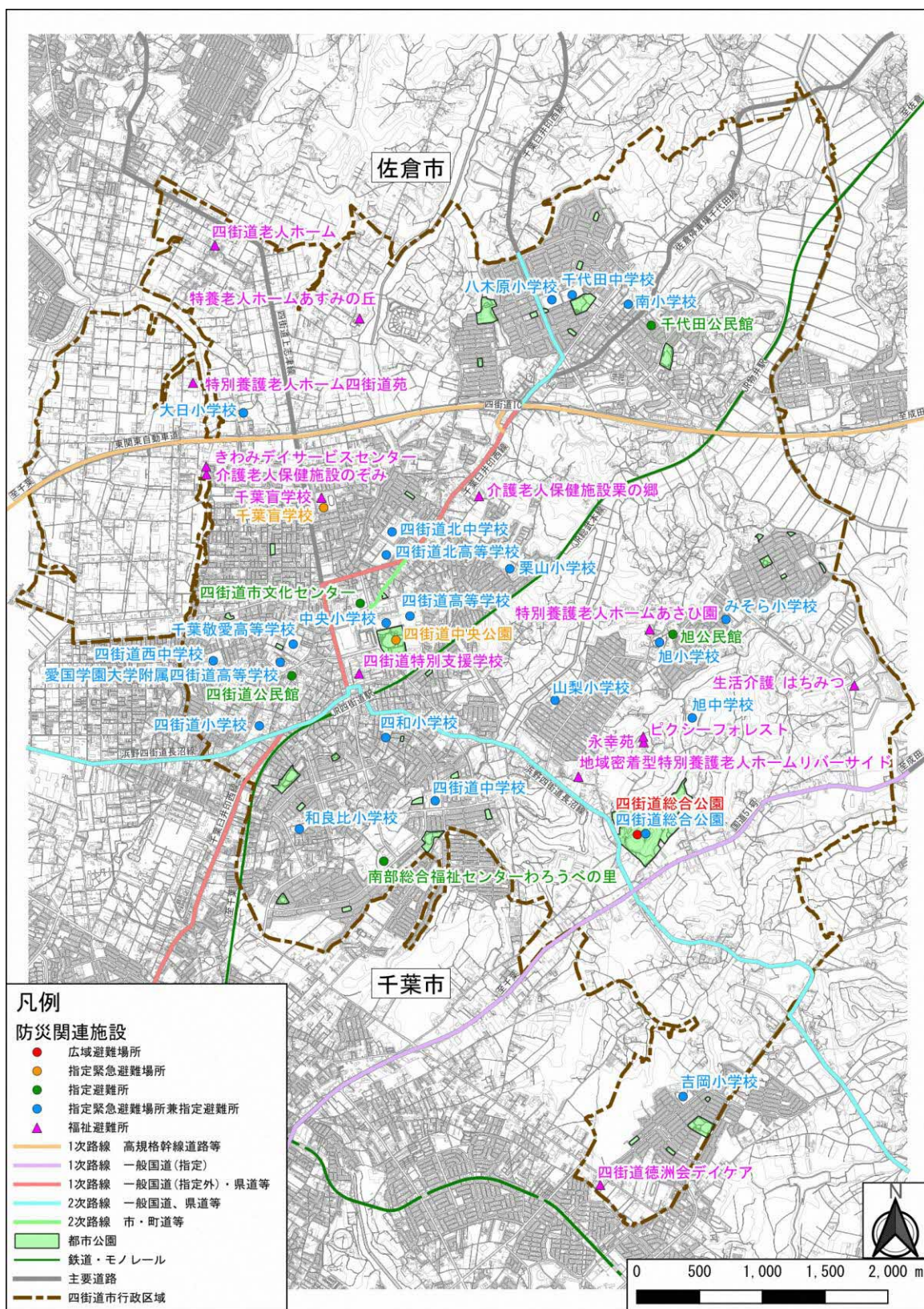


図2-16 公園・文化施設・スポーツ施設

13) 防災関連施設（ハザードマップより）

災害時の避難所が合計 42 か所あり、下図のように分布しています。

また、東関東自動車道、国道、県道は緊急輸送道路に指定されています。



出典：四街道市防災ハザードマップ（令和6年時点）

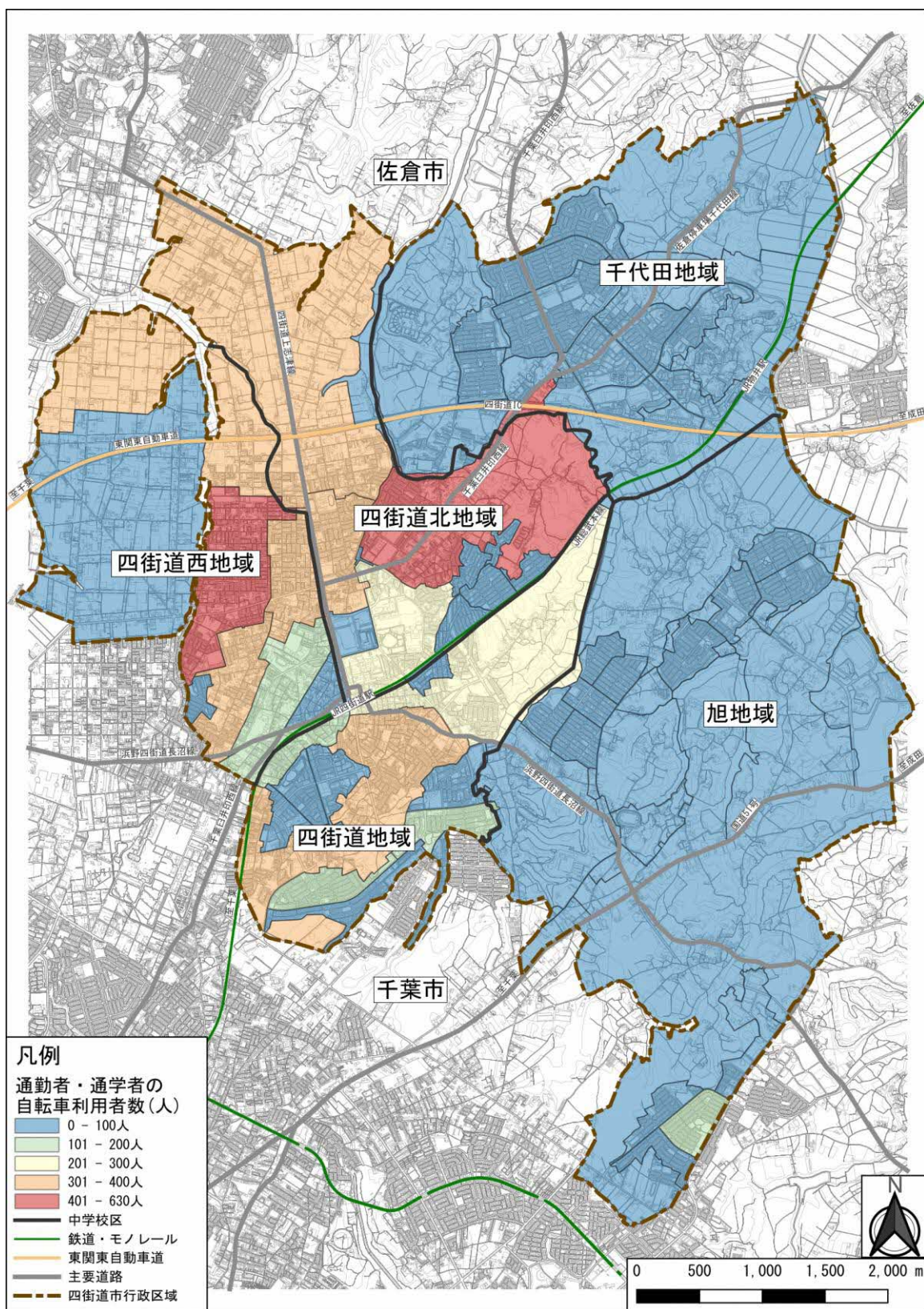
図2-17 防災関連施設（ハザードマップより）

(2) 自転車利用に関する現状

1) 自転車利用者数

① 地域別自転車利用者数

市内での通勤者・通学者の自転車利用者数は、駅から少し離れた四街道北地域、四街道西地域で多い状況です。



出典：「国勢調査」小地域集計（17-1, 男女, 利用交通手段別通勤者・通学者数（15歳以上）一町丁・字等）（令和2年時点）

図2-18 地域別自転車利用者数

② 四街道市における自転車交通量

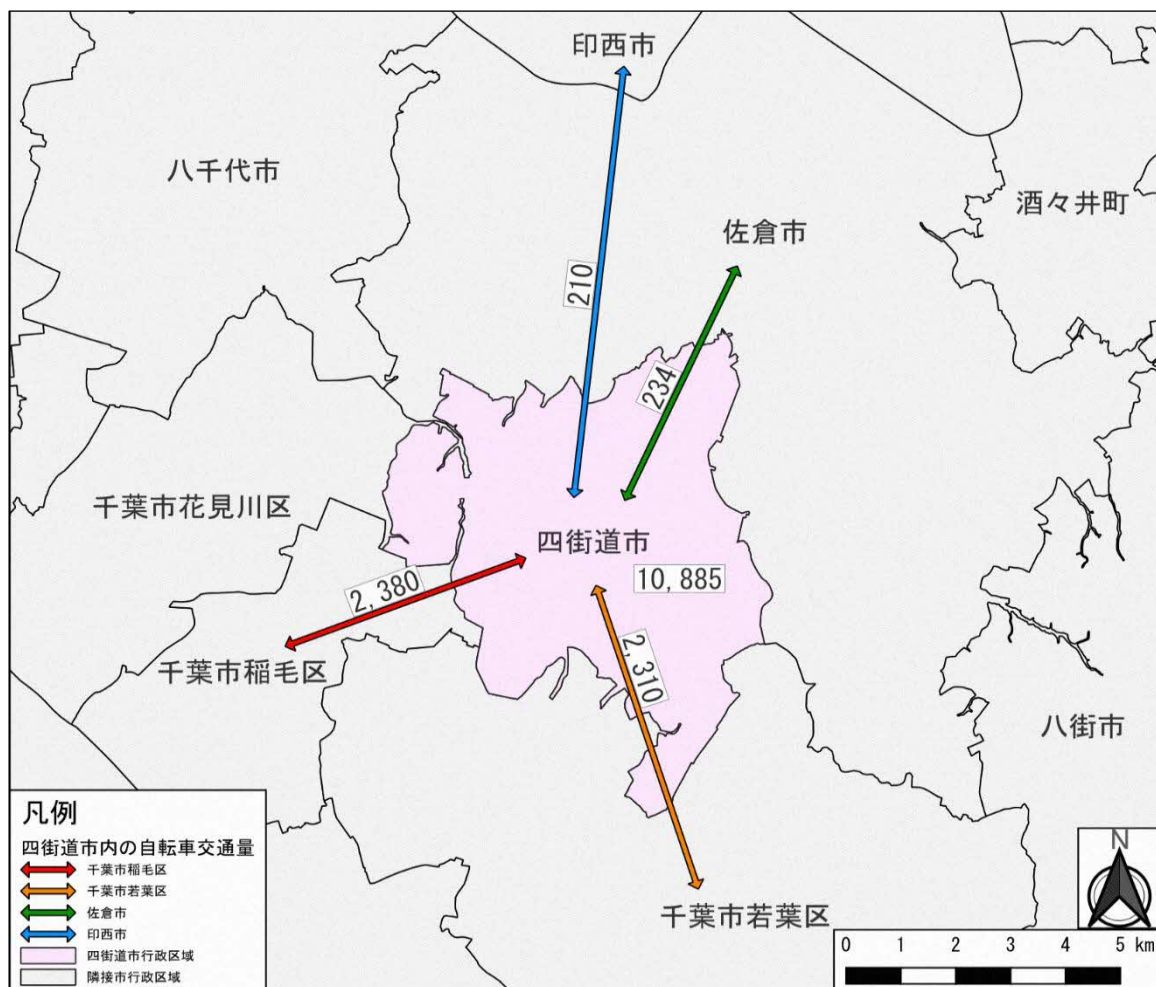
自転車交通量は、パーソントリップデータから1日当たりの発生集中量を算定すると、下表のとおり、市内の移動は約68%、他市域への移動は千葉市が多い状況です。

	四街道市	千葉市 稲毛区	千葉市 若葉区	佐倉市	印西市	計	割合
本市の自宅から勤務地へ	1,191	200	110	0	105	1,606	10.0%
本市の自宅から通学	910	256	128	0	0	1,294	8.1%
本市の自宅から私事へ	2,873	190	0	0	0	3,063	19.1%
本市内の勤務地・業務地間	63	-	-	-	-	63	0.4%
本市内での私事	572	-	-	-	-	572	3.6%
本市の自宅へ帰宅	5,276	646	238	0	105	6,265	39.1%
市外から本市に勤務	-	0	217	0	0	217	1.4%
市外から本市に通学	-	159	700	0	0	859	5.4%
市外から本市に私事	-	385	0	117	0	502	3.1%
本市から市外へ帰宅	-	544	917	117	0	1,578	9.9%
計	10,885	2,380	2,310	234	210	16,019	100.0%
割合	68.0%	14.9%	14.4%	1.5%	1.3%	100.0%	

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

※ 私事・・・買物、食事、通院、送迎、レクリエーション、観光など

表2-2 四街道市内の自転車交通量

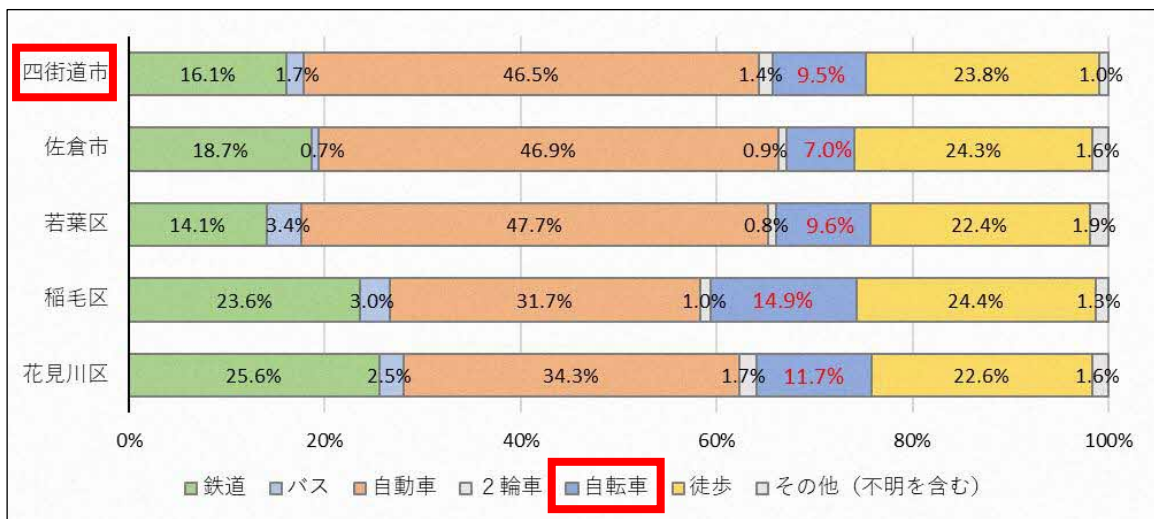


資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）を加工

図2-19 四街道市内の自転車交通量

③ 交通手段の自治体別発生集中量

本市と隣接する佐倉市、千葉市（若葉区・稲毛区・花見川区）の自転車利用率を比較すると、千葉市のほうが高くなっています。



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年時点）

※ 発生集中量・・・ある地域の交通発生量（ある地域を出発するトリップ）と交通集中量（ある地域に到着するトリップ）を加えたもの（単位：トリップエンド／日）をいいます。

図2-20 交通手段の自治体別発生集中量

コラム2

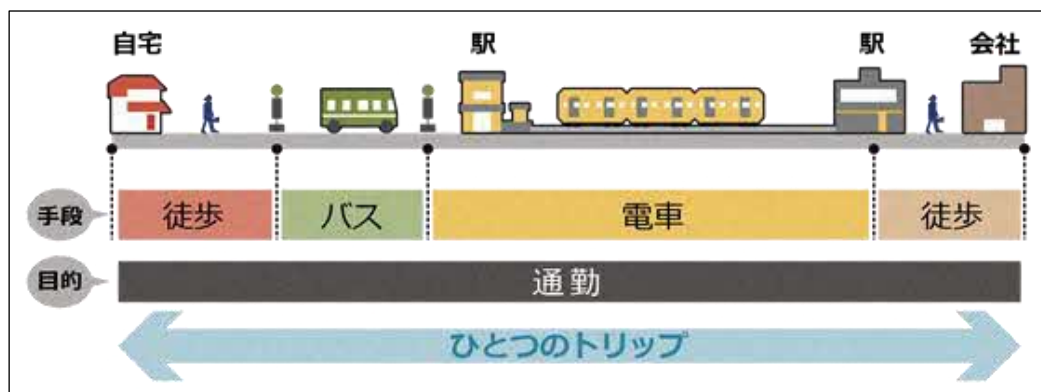
● パーソントリップ調査の解説

パーソントリップ調査とは

交通の流れのもととなる「人（パーソン）の一日の動き（トリップ）」を把握することを目的として、人がどこからどこへ、どういう交通手段を使って、どの時間帯に移動したか、などを調べる調査のことです。

トリップとは

ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動をトリップといいます。下図を例にすると、目的は「会社に行く（出勤）」ですので「1トリップ」となります。

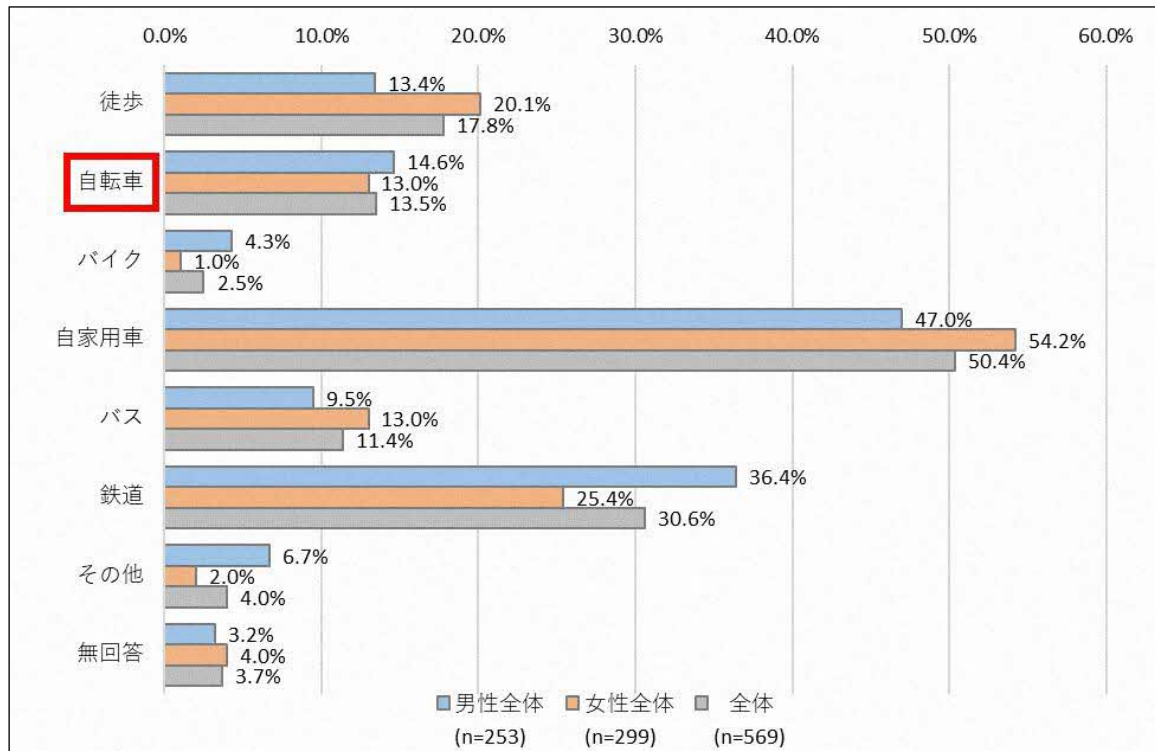


出典：京阪神都市圏交通計画協議会・用語集（令和5年取得）

2) アンケート結果による自転車利用状況

① 「第2次健康よっかいどう21プラン」中間評価のための市民意識調査（一般市民調査）

令和4年に実施した「健康よっかいどう21プラン」市民意識調査は、本市在住の20歳以上の2,000人（無作為抽出）に対してアンケート調査が行われています。その中での、「通勤・通学時の交通手段」の設問では、自転車が全体の13.5%を占めています。

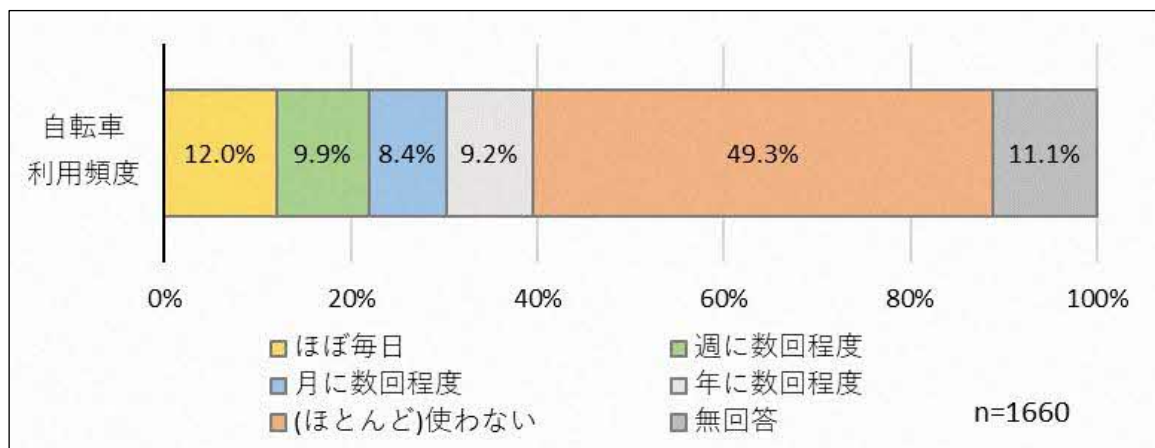


出典：「第2次健康よっかいどう21プラン」中間評価のための市民意識調査報告書（令和4年時点）

図2-21 市民の通勤・通学時の交通手段

② 四街道市市民意識調査

令和3年に実施した市民意識調査は、本市在住の18歳以上の3,000人（無作為抽出）に対してアンケート調査が行われています。その中での、「日常生活で主に利用している交通手段と利用頻度」の設問では、「ほぼ毎日」自転車を利用すると答えた人は12.0%となっていますが、「自転車を（ほとんど）使わない」と答えた人が49.3%で最も高く、自転車利用している人は、半数程度であることがわかります。



出典：四街道市市民意識調査報告書（令和3年時点）

図2-22 市民の自転車利用頻度

3) 駐輪場利用状況

① 四街道駅・物井駅周辺駐車場の概要

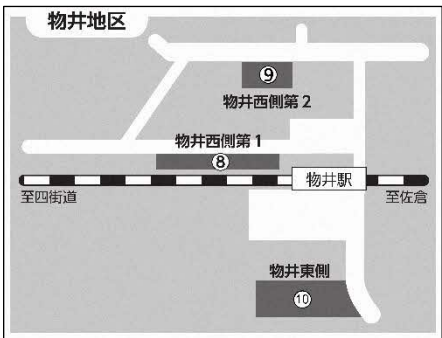
市営自転車駐輪場は、四街道駅と物井駅の周辺に分布しています。



出典：四街道市提供データ

No	施設名	登録受付台数	屋根	所在地
①	北口第1	1,600台	有	四街道市鹿渡934-24
②	北口第2	1,750台	有	四街道市鹿渡978-2
③	西側	900台	無	四街道市四街道1-1523-2-4
④	東側	300台	無	四街道市鹿渡1018-34
⑤	南口第1	600台	無	四街道市鹿渡998-7
⑥	南口第2	1,000台	有	四街道市和良比253-4
⑦	南口第3	300台	無	四街道市和良比244-6

図2-23 自転車駐輪場の登録受付台数及び位置図



出典：四街道市提供データ

No	施設名	登録受付台数	屋根	所在地
⑧	物井西側第1	290台	有	四街道市もねの里5-100
⑨	物井西側第2	360台	有	四街道市もねの里5-102
⑩	物井東側	750台	有	四街道市物井285-7

図2-24 自転車駐輪場の登録受付台数及び位置図

② 自転車駐輪場の利用者数の推移

○ 定期利用者数は令和3年度まで減少していましたが、令和4年度は増加しています。

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
利用者数 (人)	6,043	5,734	5,194	4,902	5,253

出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

表2-3 定期利用者数の推移

○ 1日当たりの一時利用者数の平均は、令和3年度から全体的に増加しています。

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
四街道駅周辺 (人)	140.75	130.20	100.64	116.83	144.54
物井駅周辺 (人)	39.80	40.14	29.91	33.97	42.10
計	180.55	170.34	130.55	150.80	186.64

出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

※ 一時利用について・・・一時利用券売機設置場所及び利用できる施設は下記のとおりです。

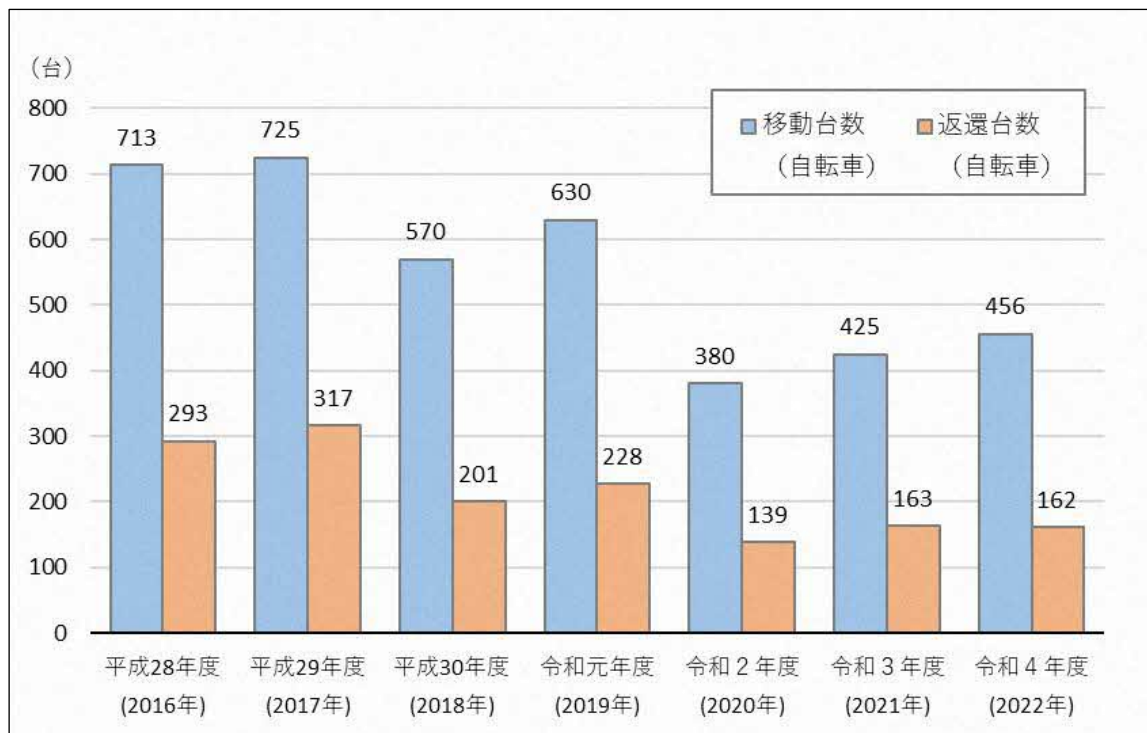
・四街道駅周辺は、北口第2・南口第2（3階）

・物井駅周辺は、物井西側第1・第2・物井東側

表2-4 一時利用者数の推移（1日当たりの平均利用者数）

4) 放置自転車の状況

放置自転車の台数は令和2年度に減少したが、令和3年度からは徐々に増加しています。

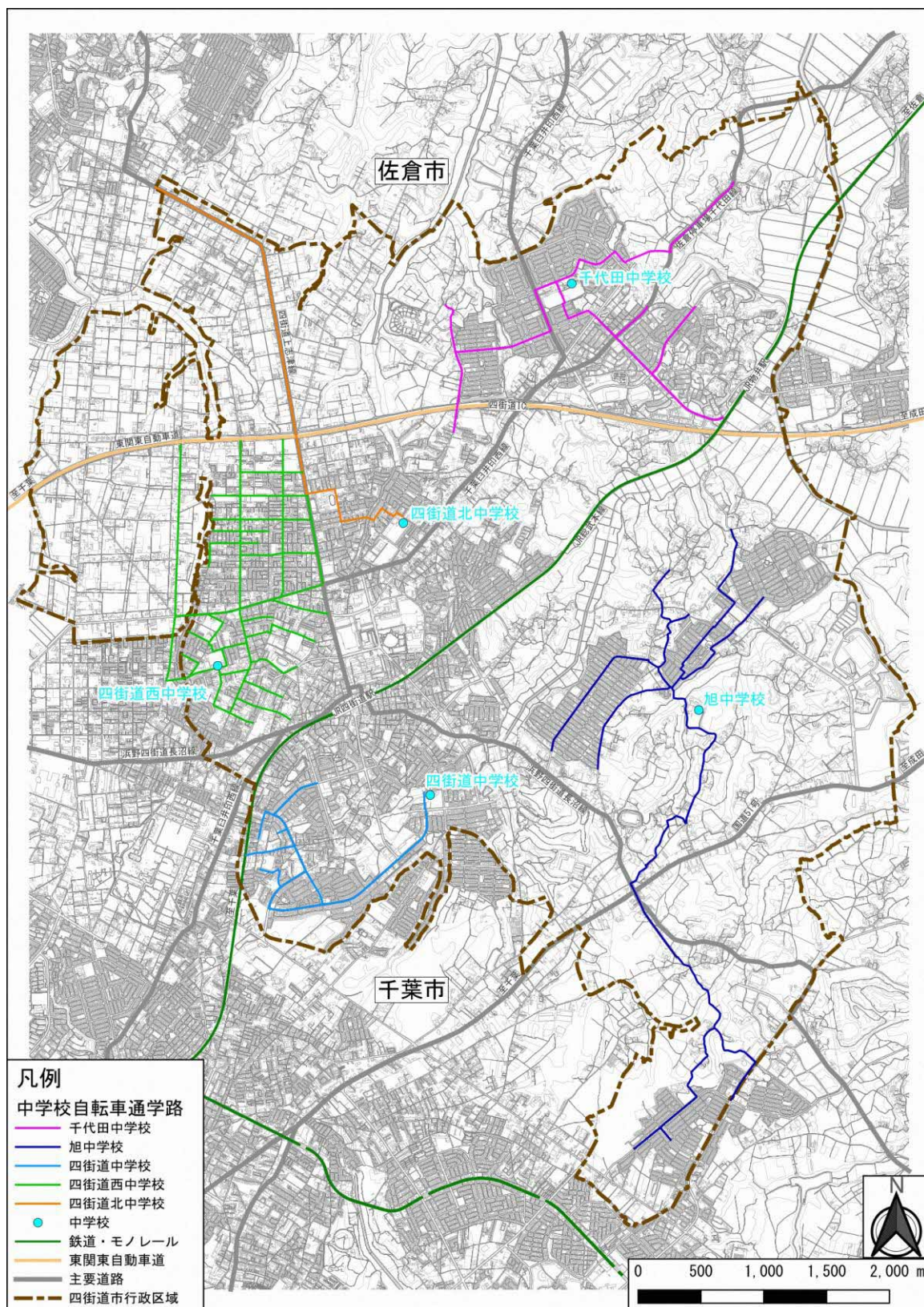


出典：四街道市提供データ（令和5年8月時点）

図2-25 放置自転車集計

5) 中学校の自転車通学路

本市における5つの中学校の自転車通学路は、下図に示す状況です。



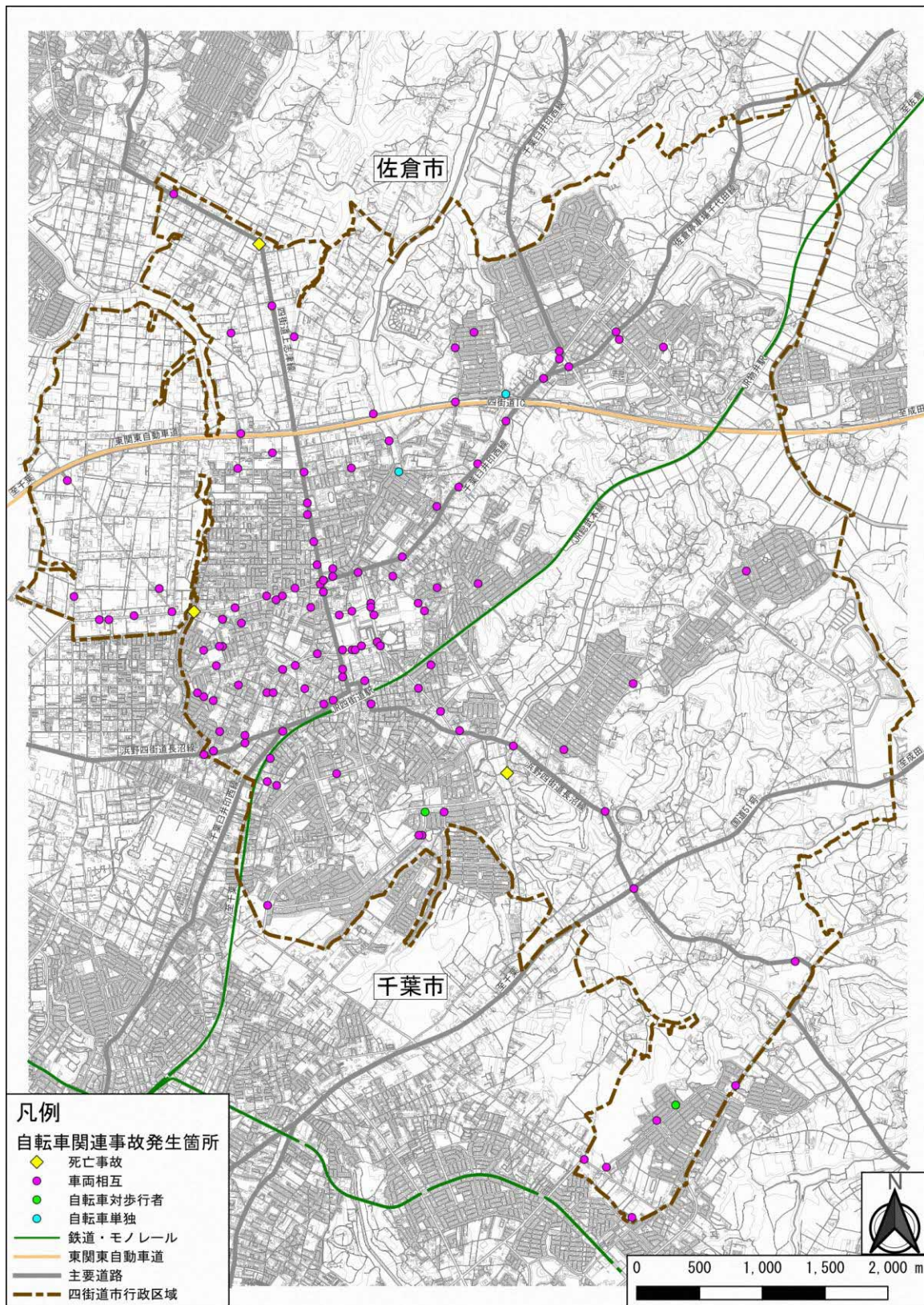
資料：各中学校ヒアリング調査（令和5年6月取得）

図2-26 中学校の自転車通学路

6) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故発生箇所

令和2～4年の3年間における自転車関連事故は、135件確認されており、その内、死亡事故は3件となっています。主要道路の交差点や四街道駅周辺で多く発生している状況です。

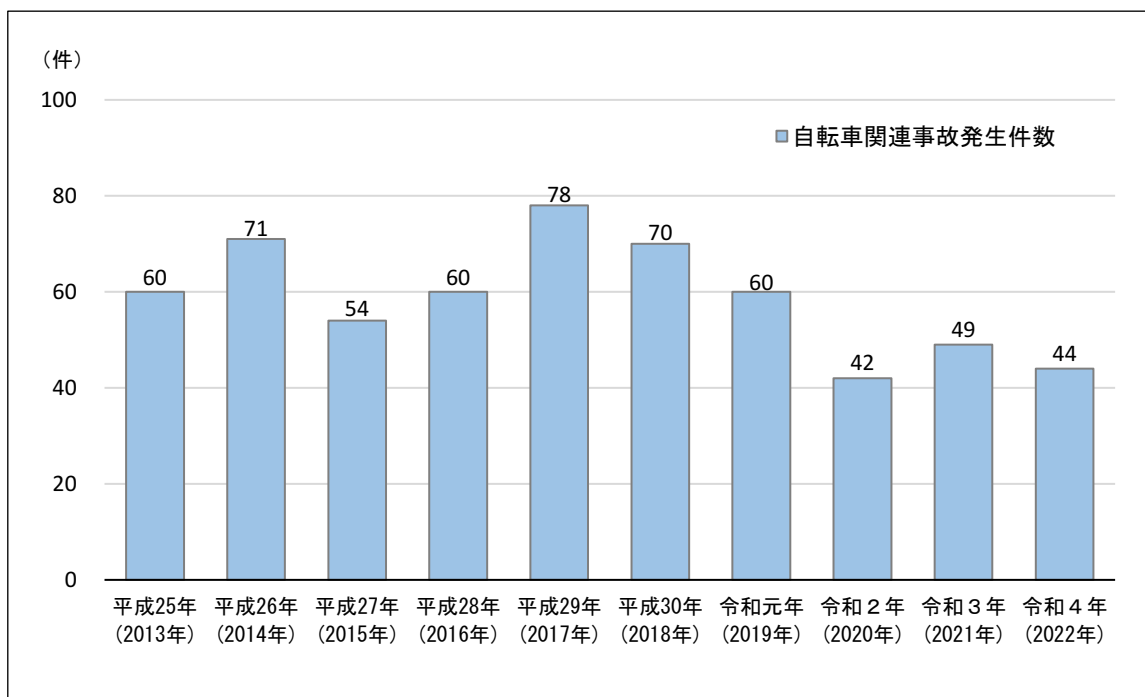


資料：千葉県警察本部提供データ（令和5年9月取得）

図2-27 自転車関連事故発生箇所（令和2～4年）

② 自転車関連事故の推移

事故件数は、平成 29 年から徐々に減少していましたが、令和 2 年からはほぼ横ばいになっています。

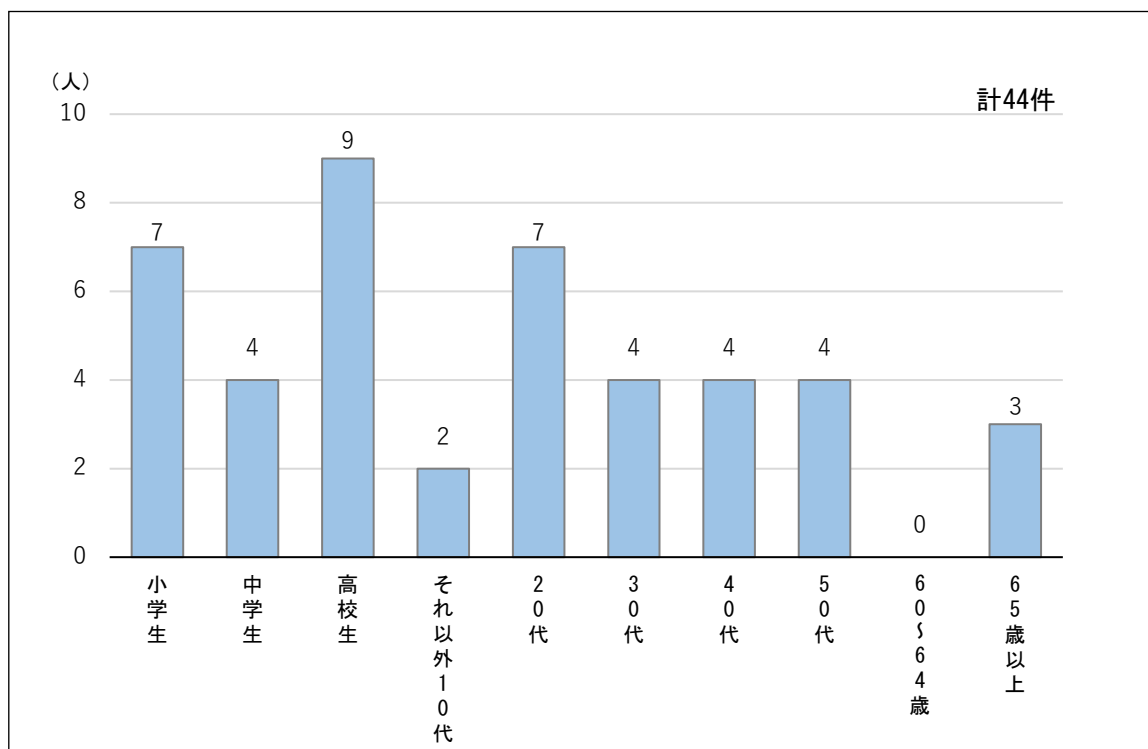


資料：千葉県警察本部提供データ（平成 25 年～令和 4 年時点）

図 2-28 自転車関連事故の推移

③ 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分

令和 4 年において、自転車関連事故の自転車乗車側の年齢は、小学生から 20 歳未満までが 5 割を占めている状況です。

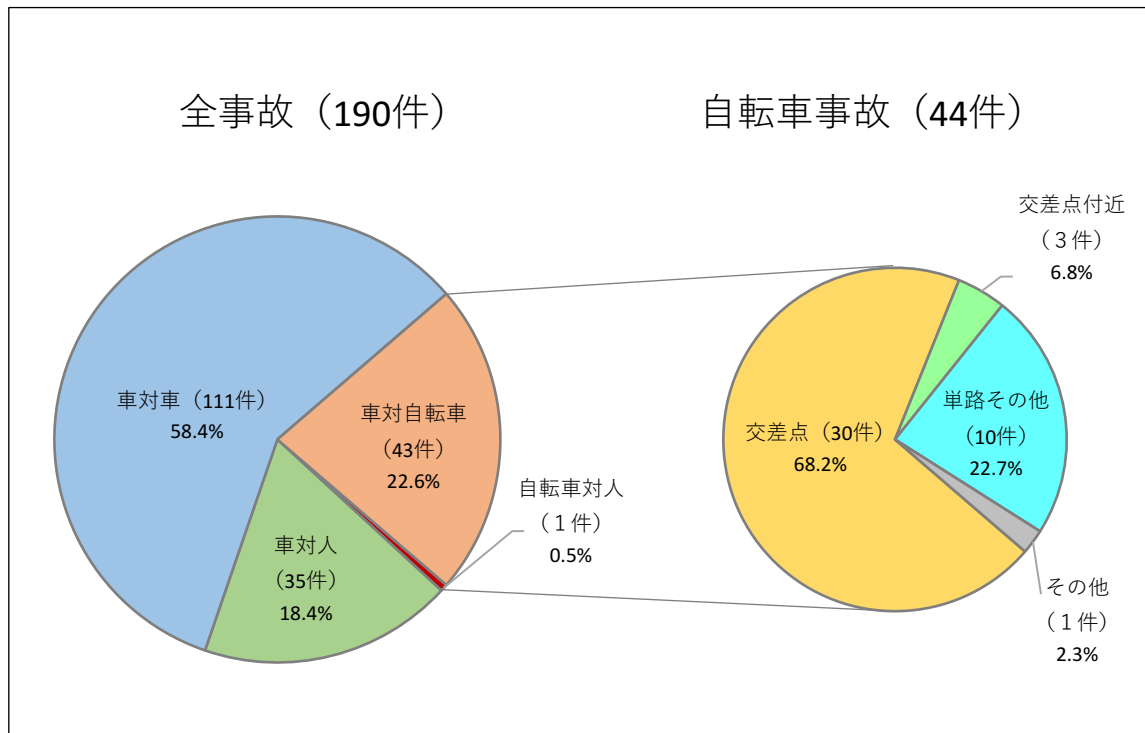


資料：千葉県警察本部提供データ（令和 5 年 10 月取得）

図 2-29 自転車関連事故の自転車乗車年齢区分（令和 4 年）

④ 自転車関連事故発生箇所の道路形状

令和4年において、市内で発生した190件の事故のうち、自転車に関連した事故は44件と2割程度を占めており、そのほとんどが交差点で発生しています。



出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）

図2-30 自転車関連事故発生箇所の道路形状

⑤ 自転車関連事故の近隣都市との比較

自転車関連事故の発生件数は、人口10万人あたりの発生件数で比較すると、近隣都市と同等程度になります。

都市別	発生件数		事故類型別				道路形状別			
	計	人口10万人あたり	自転車対人	自転車対車	自転車対自転車	自転車単独	交差点	交差点付近	単路その他	その他
四街道市	44	47	1	43	0	0	30	3	10	1
千葉市	597	61	28	548	15	6	401	36	152	8
佐倉市										
八街市	106	42	4	100	2	0	66	5	35	0
酒ヶ井町										
八千代市	117	58	2	113	2	0	80	17	16	4
習志野市	72	41	1	69	2	0	44	3	24	1
千葉県	3,253	52	122	3,001	91	39	2,138	277	786	52

出典：千葉県警察本部・交通事故統計資料集（令和4年）

：千葉県毎月常住人口調査報告書（令和4年1月1日時点）

表2-5 自転車関連事故の近隣都市との比較

7) サイクリングコース・シェアサイクルの現状

本市と千葉市・市原市の3市が連携した「房総里山サイクリングコース」における、「房総里山ショートライド 60 km」は、スタート地点の下田農業ふれあい館から主に本市へ通る道路が選定されています。

また、民営のシェアサイクルの貸出返却拠点（シェアサイクルステーション）が主要地方道浜野四街道長沼線沿いに1か所あります。

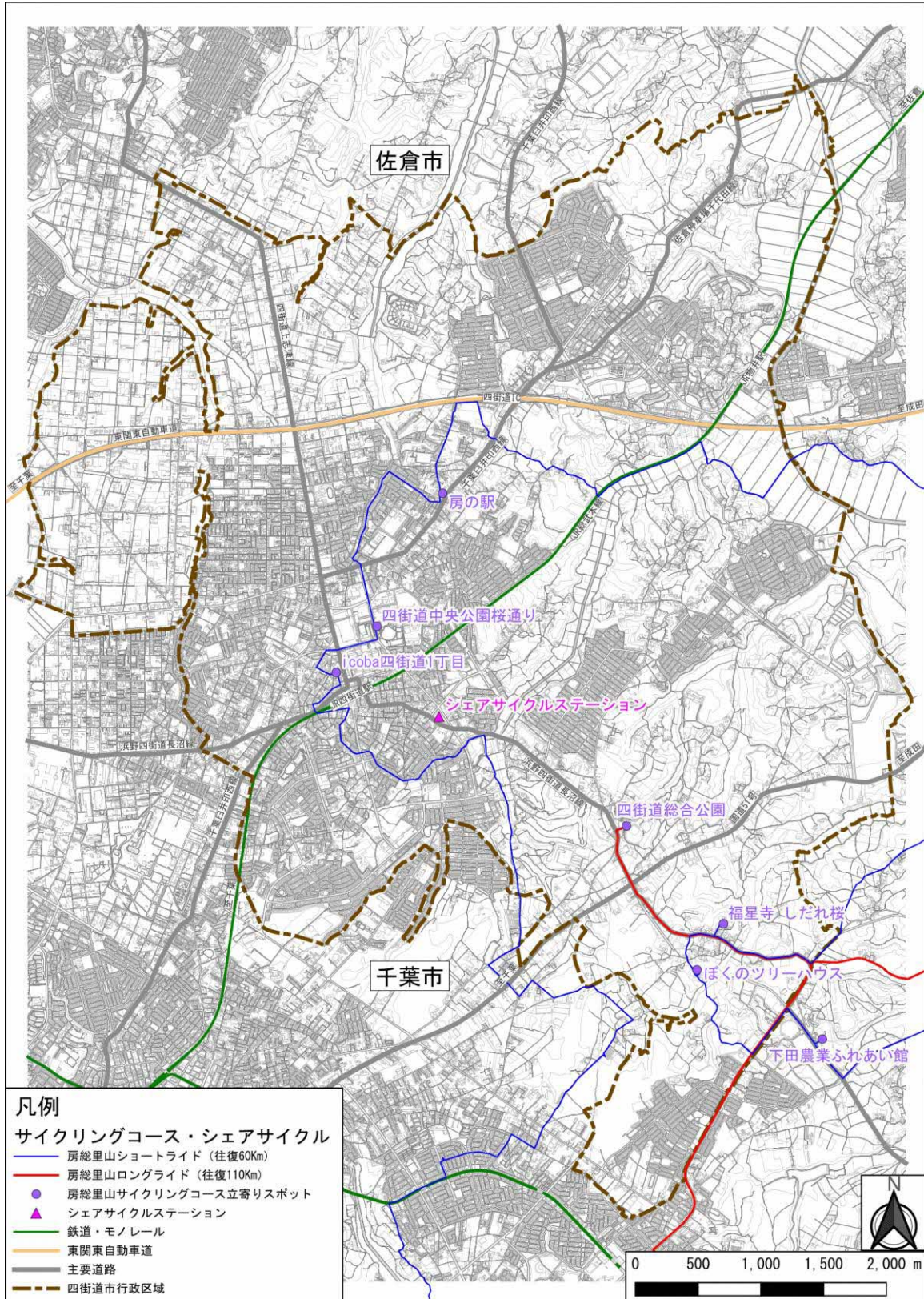
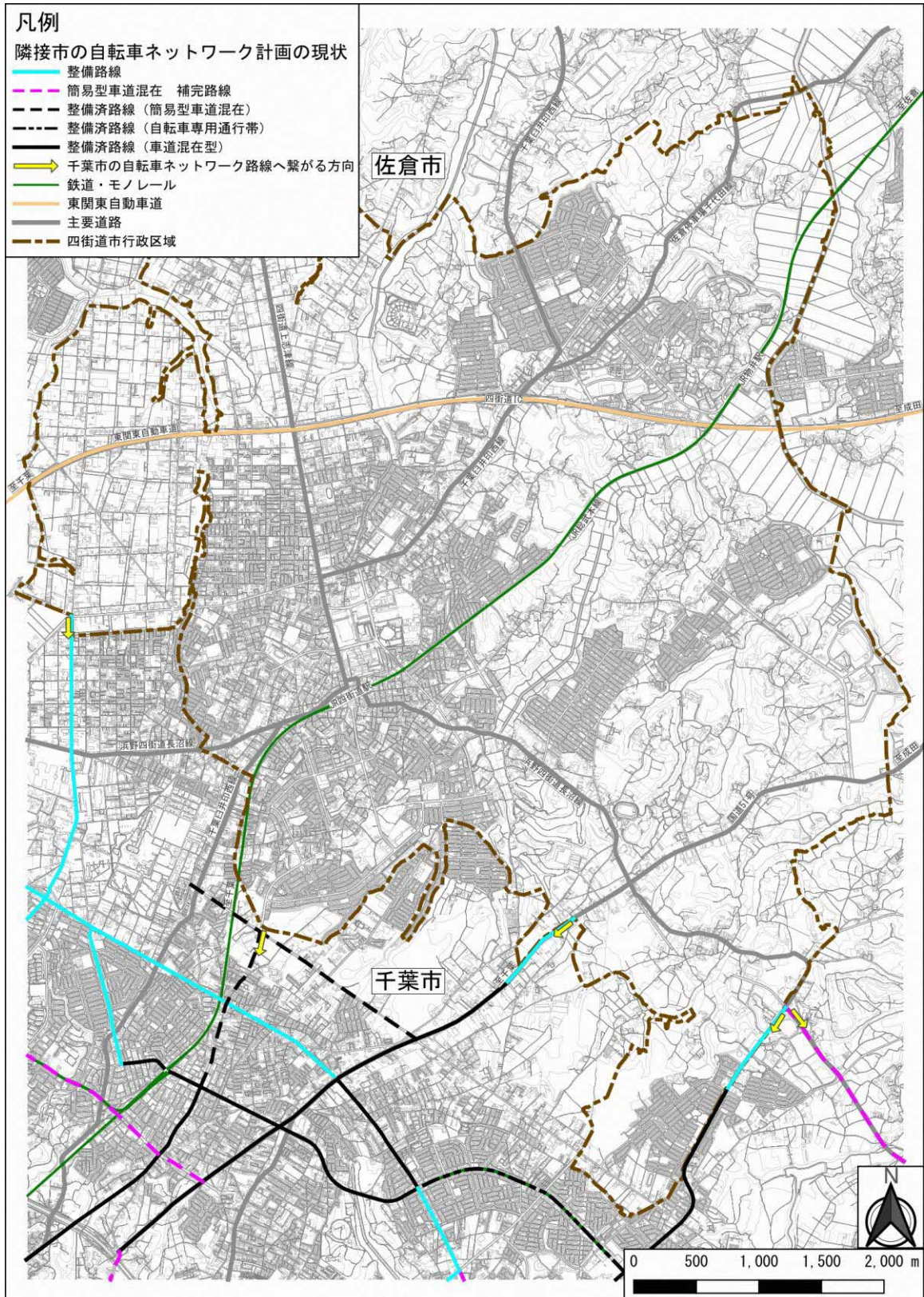


図2-31 サイクリングコース・シェアサイクルの現状

8) 隣接市の自転車ネットワーク計画の策定状況

隣接する千葉市では、「ちばチャリ・すいすいプラン」（令和5年2月）（自転車ネットワーク計画）が策定されています。

また、隣接する佐倉市では、令和5年現在、自転車ネットワーク計画の策定に向け、自転車通行空間の整備の試験運用を目的とした「自転車通行空間の整備に向けて」が策定されています。



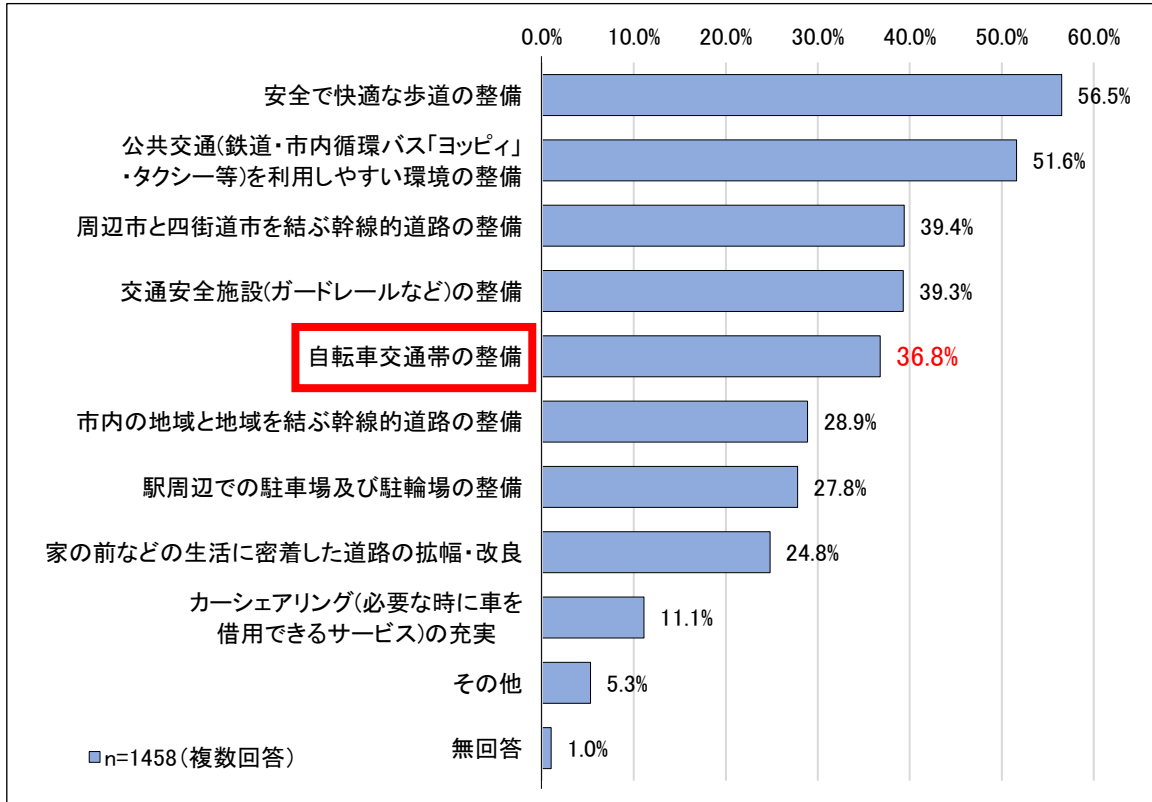
出典：「ちばチャリ・すいすいプラン」改定版（令和5年2月時点）

図2-32 隣接市の自転車ネットワーク計画の現状

(3) その他の情報

1) 都市計画マスタープランに係る市民向けアンケート調査

令和5年に実施した市民向けアンケート調査は、本市在住の18歳以上の3,000人(無作為抽出)に対して行われています。その中での、「道路・交通機関の整備について、どのような整備や充実が必要か」の設問では、「自転車交通帯の整備」に対する意見が36.8%となっています。



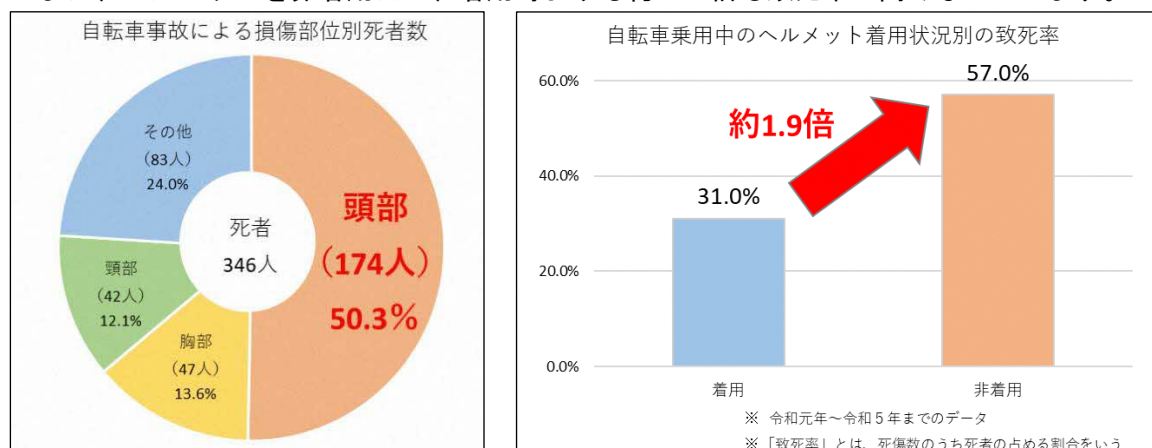
出典：四街道市都市計画マスタープラン策定（市民向けアンケート調査結果報告書）（令和5年時点）

図2-33 市民の道路・交通機関の整備についての意見

2) ヘルメット着用努力義務化について

令和5年4月1日から、全ての自転車利用者に対して乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。全国で令和5年に自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方の、約5割が頭部に致命傷を負っています。

また、ヘルメットを非着用だと、着用時よりも約1.9倍も致死率が高くなっています。



出典：警察庁ホームページ・統計表・交通事故の特徴について（令和5年時点）

図2-34 自転車事故による損傷部位別死者数・ヘルメット着用状況別の致死率

コラム 3

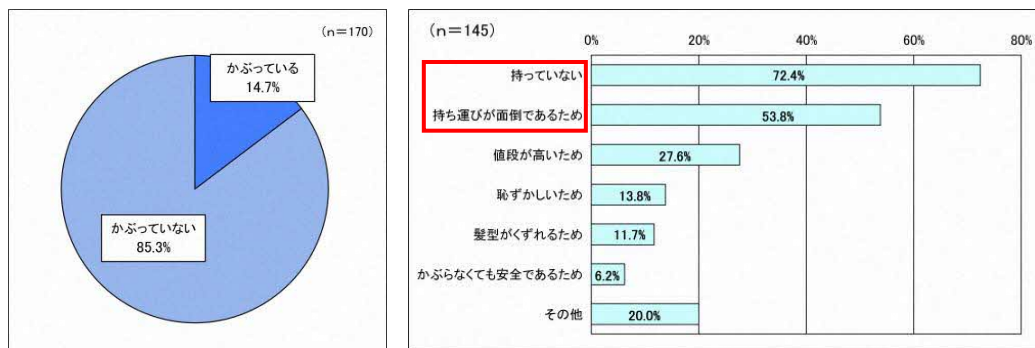
● 自転車ヘルメットの着用状況

自転車ヘルメット着用についてのアンケート調査

千葉県警察の「自転車用ヘルメットの着用について」インターネットアンケート調査によると、自転車に乗るときにヘルメットをかぶっていると答えた人は14.7%（170人中25人）となっています。

ヘルメットをかぶらない理由（複数回答）としては、『持っていない』が72.4%と最も多く、次いで『持ち運びが面倒であるため』が53.8%、『値段が高いため』が27.6%という順になっています。

また、『その他』の答えの中には、「努力義務だから」、「駐輪中の盗難が心配」、「月に1度程度しか乗らないため」などの意見がありました。



出典：千葉県警察インターネットアンケート調査・自転車用ヘルメットの着用について（令和5年9月時点）

3) 自転車保険加入義務化について

令和4年7月1日から、千葉県で自転車損害賠償保険等（以下自転車保険）への加入が義務となりました。

全国では、自転車乗車中に他人にケガをさせた場合などの事故で、高額な損害賠償請求がされる事例が多く発生しています。

自転車保険(自転車損害賠償保険等)の種類と補償の対象

自転車乗車中に他人にケガをさせた場合などに補償される保険の種類は次のとおりです。以下はあくまで一例です。保険の種類や契約内容によって、補償の対象が異なる場合がありますので、保険証券や加入者証、保険会社のホームページなどで契約内容をご確認ください。

種類・名称	補償の対象 (加害事故の場合)	事故の相手		自分
		生命 からだ	財産	生命 からだ
個人賠償責任保険	●自動車の任意保険 ●傷害保険 ●火災保険 ●会社等の団体保険 ●クレジットカードに付帯した保険	○	○	△
	個人賠償責任補償特約あり※ 特約なし	×	×	※主契約となる保険の内容による
任意保険	PTAや学校が窓口の保険 小・中学生総合補償制度、高校生総合補償制度 全国高P連賠償責任補償制度 等	○	○	△
	自転車向け保険	○	○	○
TSマーク付帯保険 ※補償対象に要件(死亡・重度傷害等)があります		○	×	○

※特約の名称は保険により異なる場合があります。
また、業務上の自転車事故は個人賠償責任保険では補償されないため、事業者用の賠償責任保険に加入する必要があります。

自転車事故でも、被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなければならない場合もあります。

賠償額 9,521万円!

男子小学生が、夜間自転車で時速20～30キロで坂道を下っていたところ、歩行中の女性に正面衝突した。女性は、頭の骨を折り、意識の戻らない状態となった。
(神戸地方裁判所 平成25年7月4日判決)

出典：千葉県ホームページ・高齢者の自転車事故防止対策について（令和4年時点）

図 2-35 自転車保険の種類と補償の対象