

特集・二輪車の交通事故防止

交通事故情勢と安全対策

(「人と車」7月号から)

はじめに

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」7月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は警察庁交通企画課 野々下俊彦 (ののした・としひこ) 課長補佐である。

■ 二輪車の交通事故情勢

(1) 二輪車事故の死傷者数の推移等

令和元年中、二輪車乗車中の交通事故により 510 人もの尊い命が失われ、約 48,000 人の方が負傷しているが、二輪車全体の死傷者数は減少傾向を示している。特に原付の死傷者は平成 21 年には自動二輪車の約 1.4 倍であったが、平成 29 年以降、原付が自動二輪車を下回っている。また、致死率に着目すると、令和元年中の原付乗車中の致死率が 0.66% であるのに対して自動二輪車乗車中の致死率は 1.37% と 2 倍になっている (表 1)。

表 1 二輪車乗車中の死傷者数の推移

状態別		年	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 元	指数
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
自動二輪車 乗車中	死者	527	518	515	462	466	442	447	460	448	401	361	69	
	重傷者	7,456	6,690	6,437	6,106	5,853	5,511	5,121	4,965	5,004	4,625	4,409	59	
	軽傷者	43,857	41,587	39,020	36,741	34,271	30,458	27,925	26,141	25,478	23,077	21,644	49	
	死傷者	51,840	48,795	45,972	43,309	40,590	36,411	33,493	31,566	30,930	28,103	26,414	51	
	致死率	1.02	1.06	1.12	1.07	1.15	1.21	1.33	1.46	1.45	1.43	1.37		
原付乗車中	死者	364	363	340	328	295	255	230	224	184	212	149	41	
	重傷者	9,664	8,940	8,172	7,517	6,945	6,246	5,612	5,041	4,689	4,086	3,625	38	
	軽傷者	62,003	58,864	53,293	47,509	42,375	36,536	31,598	27,629	25,361	22,040	18,648	30	
	死傷者	72,031	68,167	61,805	55,354	49,615	43,037	37,440	32,894	30,234	26,338	22,422	31	
	致死率	0.51	0.53	0.55	0.59	0.59	0.59	0.61	0.68	0.61	0.80	0.66		
二輪全体	死者	891	881	855	790	761	697	677	684	632	613	510	57	
	重傷者	17,120	15,630	14,609	13,623	12,798	11,757	10,733	10,006	9,693	8,711	8,034	47	
	軽傷者	105,860	100,451	92,313	84,250	76,646	66,994	59,523	53,770	50,839	45,117	40,292	38	
	死傷者	123,871	116,962	107,777	98,663	90,205	79,448	70,933	64,460	61,164	54,441	48,836	39	
	致死率	0.72	0.75	0.79	0.80	0.84	0.88	0.95	1.06	1.03	1.13	1.04		

注 1: この表において、「指数」は平成 21 年を 100 とした令和元年の値である。

注 2: 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100 (%)

二輪車乗車中の死傷者数の推移

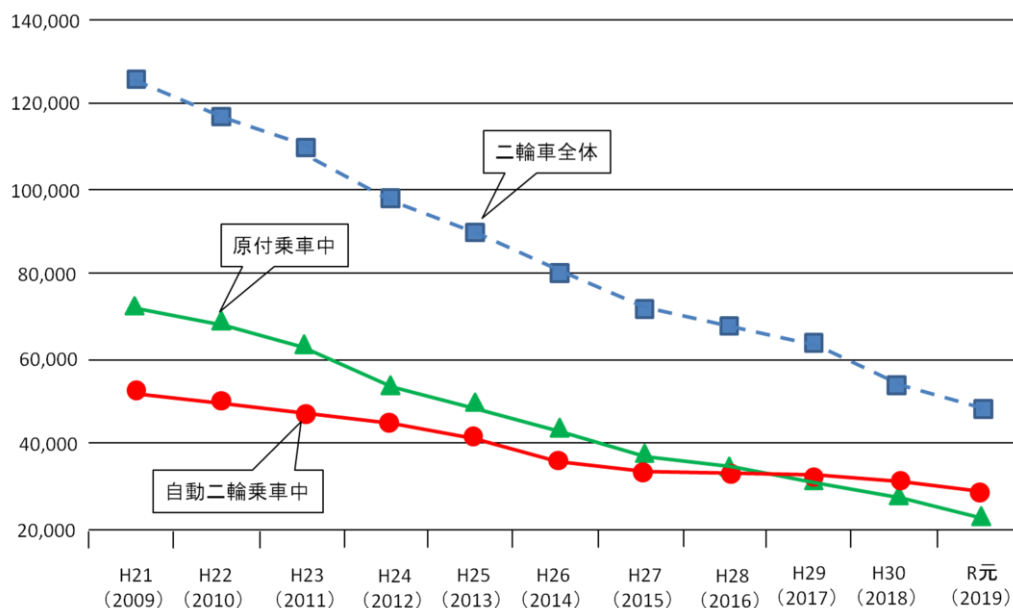


図 1 二輪車乗車中の死傷者数の推移

本年 5 月末の**状態別死者数**の状況を見ると、他の状態別死者数が減少している中、二輪車乗車中の死者だけが増加している（図 2）。

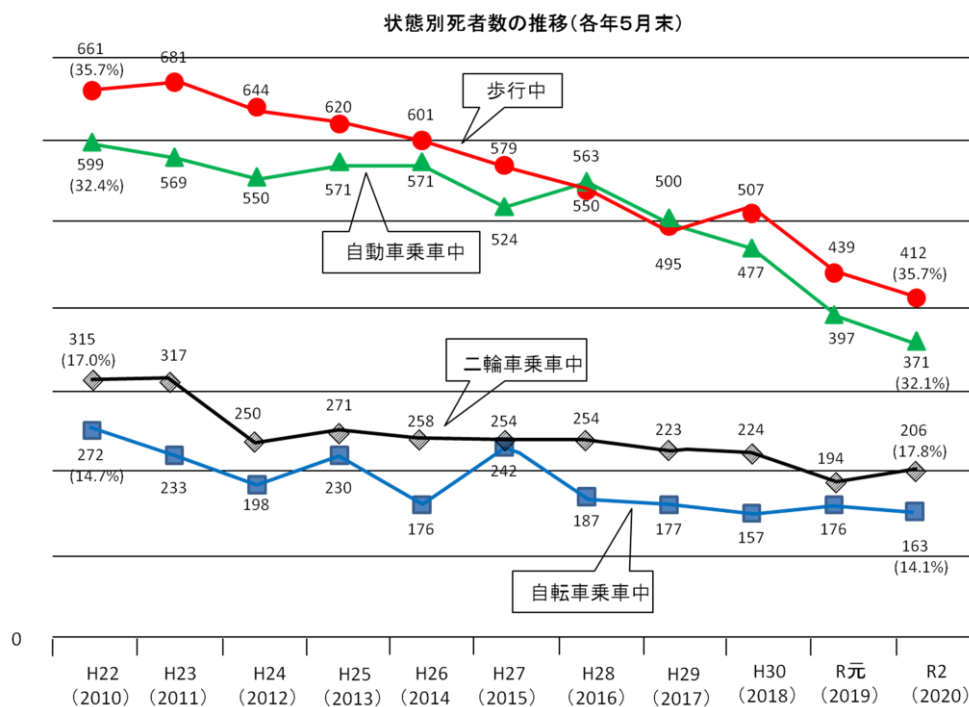


図 2 状態別死者数の推移（各年 5 月末）

(2) 年齢層別の死者数

図3は、二輪車乗車中死者数を年齢層別に棒グラフで表したものである。

自動二輪車の死者数は16～24歳の若い年齢層が最も多く、次いで40歳台及び50歳台の中高年齢層に死者が多くなっている。一方、原付の死者数は、65歳以上の高齢者の死者数が最も多くなっている。

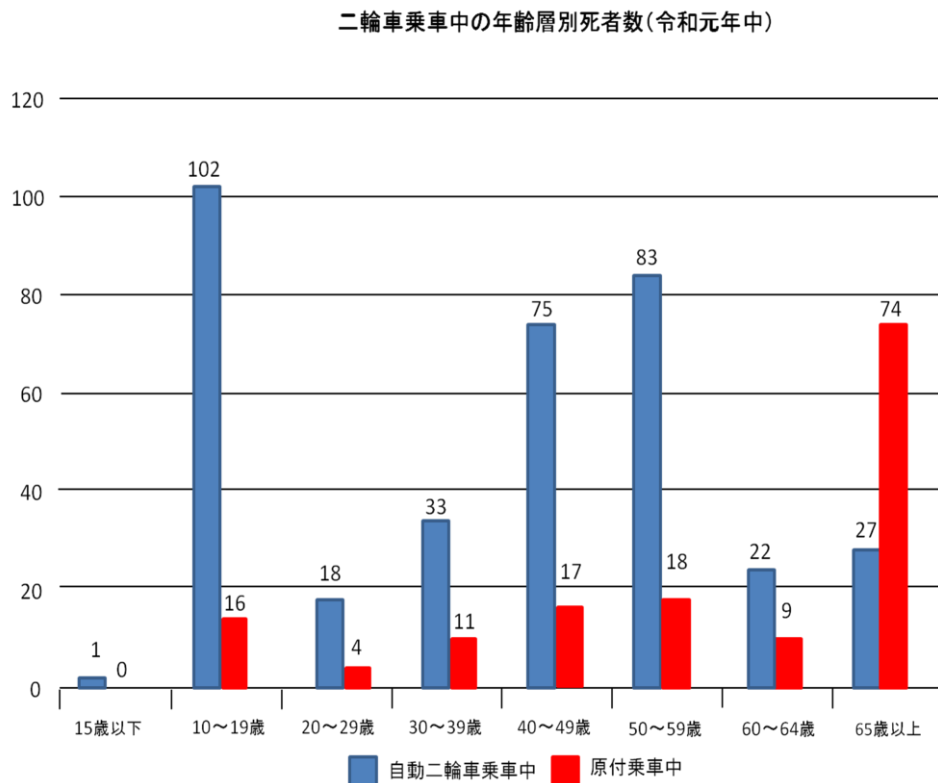


図3 二輪車乗車中の年齢層別死者数（令和元年中）

(3) 通行目的

表2は、令和元年中において、二輪車運転者が第1当事者となった死亡事故を通行目的別に表したもので、自動二輪車の死亡事故245件のうち、「観光・娯楽」が16件、「ドライブ」が83件で全体の40.4%を占め、「通勤」が53件で21.6%を占めている。

また、原付の死亡事故101件のうち、「通勤」が21件20.8%、「買物」も21件20.8%となっている。

表3を見ると、本年5月末では、自動二輪車の死亡事故145件のうち、「観光・娯楽」が6件、「ドライブ」が49件で全体の37.9%を占め、「通勤」が42件で29.0%を占めている。

また、原付の死亡事故61件のうち、「通勤」が18件29.5%となっている。

表2 二輪車運転者（第1当事者）の通行目的別死亡事故件数（令和元年中）

通行目的		区分		計
		二輪車		
		自動二輪	原付	
業務	職業運転	0	1	1
	業務目的	8	9	17
	計	8	10	18
通勤	出勤	25	12	37
	退勤	28	9	37
	計	53	21	74
通学等	登校	4	1	5
	学業中	0	0	0
	下校	1	0	1
	計	5	1	6
私用	観光・娯楽	16	2	18
	ドライブ	83	5	88
	飲食	10	5	15
	買物	8	21	29
	訪問	22	15	37
	送迎	1	0	1
	通院	1	2	3
	帰省	2	0	2
	疾病徘徊	0	0	0
	その他	25	13	38
計	168	63	231	
調査不能		11	6	17
合計		245	101	346

表3 二輪車運転者（第1当事者）の通行目的別死亡事故件数（本年5月末）

通行目的		区分		計
		二輪車		
		自動二輪	原付	
業務	職業運転	1	0	1
	業務目的	3	7	10
	計	4	7	11
通勤	出勤	15	9	24
	退勤	27	9	36
	計	42	18	60
通学等	登校	0	0	0
	学業中	0	0	0
	下校	0	0	0
	計	0	0	0
私用	観光・娯楽	6	5	11
	ドライブ	49	2	51
	飲食	5	2	7
	買物	8	11	19
	訪問	12	4	16
	送迎	1	0	1
	通院	1	0	1
	帰省	1	0	1
	疾病徘徊	0	0	0
	その他	7	6	13
計	90	30	120	
調査不能		9	6	15
合計		145	61	206

(4) 事故の形態

表4は、二輪車乗車中の死者を道路形状別と事故類型別で表したものである。

二輪車乗車中の死者510人のうち、「車両相互」の交通事故での死者が333人で65.3%、「車両単独」の交通事故での死者が174人で34.1%、「人対車両」が3人で0.6%となっている。

「車両相互」の交通事故では、交差点での死者が211人と最も多く、信号機のある交差点では右折車と直進車による、いわゆる「右直事故」での死者が67人と多く、信号機のない交差点では出会い頭事故での死者が81人と多くなっている。

また、「単独事故」は、「カーブ・屈折部」における工作物への衝突による死者が62人と多くなっている。

表 4 二輪車乗車中の道路形状別・事故類型別死者数（令和元年中）

事故類型		人対 車両	車両相互							小計	車両単独					小計	列車	合計
			正面 衝突	追突	出会 い頭	追越 追抜 時	左折 時	右折 時	その 他		工作 物	駐車 車両 衝突	路外 逸脱	転倒	その 他			
交差点	信号機あり	1	1	5	29	1	1	67	3	107	1	0	0	2	0	3	0	111
	信号機なし	2	1	2	81	2	1	12	5	104	3	1	3	1	2	10	0	116
交差点付近		0	4	7	0	3	0	3	8	25	11	0	2	5	0	18	0	43
単路	トンネル	0	1	0	0	0	0	0	1	2	7	0	0	1	0	8	0	10
	橋	0	4	0	0	1	0	0	0	5	1	0	1	1	0	3	0	8
	カーブ・屈折	0	18	0	1	1	0	0	3	23	62	0	7	15	1	85	0	108
	その他	0	11	15	8	7	0	15	11	67	32	3	7	3	1	46	0	113
踏切		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
一般交通の場所		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
合計		3	40	29	119	15	2	97	31	333	118	4	20	28	4	174	0	510

(5) 損傷部位

表 5 は、二輪車乗車中の死者について、ヘルメット着用・非着用の別に分け、その主な損傷部位を示したものである。「全損」とは、損傷が多数あり、致命傷が複数ある場合をいう。

損傷主部位は、頭部が 195 人で最も多く、38.2% を占めている。次が胸部の 153 人で、30.0% である。

死者のうち、ヘルメット着用者の割合は 97.8% で、着用者 499 人のうち、損傷部位が頭部であったのは 186 人であったが、その 40.9% に当たる 76 人は交通事故時にヘルメットが離脱していた。ヘルメットは着用の仕方ですら生死を分けることがある。

表 5 二輪車乗車中のヘルメット着用有無別・損傷主部位別死者数（令和元年中）

着用有無	着用				非着用	着用不明	合計	構成率
	離脱	離脱なし	離脱不明	小計				
損傷主部位								
全損	11	27	2	40	1	0	41	8.0%
頭部	76	103	7	186	9	0	195	38.2%
顔部	2	9	0	11	0	0	11	2.2%
頸部	12	14	0	26	1	0	27	5.3%
胸部	27	122	4	153	0	0	153	30.0%
腹部	13	20	0	33	0	0	33	6.5%
背部	1	2	0	3	0	0	3	0.6%
腰部	3	19	1	23	0	0	23	4.5%
腕部	0	1	0	1	0	0	1	0.2%
脚部	4	9	0	13	0	0	13	2.5%
窒息・溺死等	3	7	0	10	0	0	10	2.0%
合計	152	333	14	499	11	0	510	100.0%
構成率	29.8%	65.3%	2.7%	97.8%	2.2%	0.0%	100.0%	-

■ 二輪車の特性

自動車の安全運転には、運転者が周囲の他の交通の状況を「よく見る」こと、そして自身自身の存在を他の運転者に「よく見せる」ことが大切だが、二輪車には以下のような特徴がある。

(1) 視野が狭くなる

二輪車の運転者は、道路上の凹凸や石等を避けて走るため、進行する方向の近くを見る傾向や、左方からの進入車（者）を避けるため、道路の左側前方を注視する傾向がある。また、ミラーが小さく、四輪車と比較して後方から得られる情報量が少ないという特性もある。

(2) 見落とされやすい

二輪車は、四輪車に比べて車体が小さいことから、四輪車の死角に入って見落とされることがある。ミラーを多く装備しているトラック等でも死角は存在する。また、四輪車の運転者は、対向で進行してくる二輪車の存在を認識している場合でも、乗用車やトラックに比べて二輪車の方が実際より遠くに見え、その速度も遅く感じることもある。これは、横断歩道等を渡ろうとする歩行者からの視点も同じである。

■ 二輪車の交通安全への取組

(1) 運転者教育・講習等

ア 安全運転講習等

(一財) 全日本交通安全協会では、二輪車の安全運転教育を普及推進するため、同協会と全国 47 都道府県の交通安全協会に「二輪車安全運転推進委員会」を設置し、関係団体の協力を得て、原付・二輪免許の新規取得者で運転の基本を学びたい者、運転免許既得者で運転技能を学びたい者などを対象とする安全運転講習（二輪車講習・原付講習）等を実施している。また、これら講習会の指導員として全国で約 7,400 人を認定し、例年研修会や指導員養成講習会を開催している。

イ 運転者の属性に応じた交通安全教育

(一社) 日本自動車工業会では、16 歳から 18 歳の若者を対象とした交通安全教育プログラムや安全運転教育映像を作成し、高校生に対する交通安全教育に取り組んでいる。また、(一社) 日本二輪車普及安全協会、(一財) 日本交通安全教育普及協会、(公財) 日本自動車教育振興財団等関係機関とともに、通学で二輪車を使用する高校生に対して、必要な技能・知識を修得させるとともに、交通社会の一員として責任ある行動ができるよう実技講習会を実施するなど、交通安全教育に取り組んでいる。このほか、自動車教習所において、女性やリターンライダーを対象とした講習なども実施している。

ウ 業務運転者に対する講習等

全日本デリバリー業安全運転協議会では、機関誌「SCRUM」の発行のほか、店舗管理者のための「交通安全運転マニュアル」や宅配従業員各自が携行する「安全小冊子」を発行している。また、宅配従業員に対する安全運転実技講習会や管理者を対象とした座学講習会を実施するとともに、安全運転競技大会（東京大会・全国大会）なども開催している。

(2) 啓発活動・イベント・運転講習等

(一社)日本二輪車普及安全協会は、関係省庁の後援や関係団体の協力を得て、次のような活動を行っている。

ア 安全運転推進運動の展開

自動二輪車及び原付を利用する者の安全を確保し、安全で快適な二輪車の社会を構築することを目的として、毎年9月に実施される全国交通安全運動と連携して「**二輪車安全運転推進運動**」を実施しており、ヘルメットの正しい着用方法の指導、プロテクター着用の推奨や、街頭点検指導活動を行っているほか、例年、全国で二輪車に関する各種安全運転の講習・イベント等を開催している。

イ 二輪車安全運転全国大会

二輪車運転者の安全運転技能と交通マナーの向上を図り、二輪車の交通事故を防止するとともに、二輪車の普及、安全利用を促進する目的で、例年、鈴鹿サーキット交通教育センターにおいて開催している。各都道府県から4クラスの代表者(都道府県大会の成績優秀者等)が出場し、法規履行走行と技能走行競技で安全運転技能を競う。

ウ グッドライダーミーティング

初心者ライダーや運転に不安があるライダーの安全運転技術の向上等を目的として、日常点検を始め、安定したブレーキング、コーナリング、スラローム走行などの訓練を行う体験型二輪車安全運転講習を全国各地で開催している。

(3) 「バイクの日」

平成元(1989)年、政府の交通安全対策本部は、交通事故撲滅を目的に、8月19日を「バイクの日」と制定し(「二輪車の事故防止に関する総合対策について」平成元年7月11日交通対策本部)、例年各地で関係する機関・団体により二輪車の安全利用に関する各種啓発活動や二輪車の魅力を発信するイベント等が開催されている。

(4) 二輪車交通事故防止のための警察活動

政府の中央交通安全対策会議において平成28年に作成された「**第10次交通安全基本計画**」では、本年までに**24時間死者数を2,500人以下にし、世界一安全な道路交通を実現する**との目標達成に向け諸対策を推進しており、二輪車に関しても、**プロテクター着用の促進**や**運転者教育の充実強化**等の施策が挙げられている。

警察では、同計画に基づき、二輪車運転者に対する交通安全教育の充実、前記関係機関・団体が実施する安全運転講習等への支援のほか行楽シーズンには隣接府県の警察合同でのツーリング経路における啓発活動や集中的な交通指導・取締りなどを行っている。

このほか、**京都府警察**では、二輪用品販売店の協力を得て、事故防止啓発動画を共同制作し、店舗ホームページやツイッター、フェイスブックに掲載して、全国の二輪車ユーザーに向けて発信するなどの取り組みを行っている。

以上