

自転車の交通事故の特徴と事故を防止するための対策

(「人と車」9月号から)

はじめに

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」9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の西岡伸洋(にしおか・のぶひろ)氏である。文中、「自転車関連事故」とは、自転車が第1又は第2当事者になった事故をいい、「自転車関連事故件数」は、自転車相互の事故については合わせて1件としている。

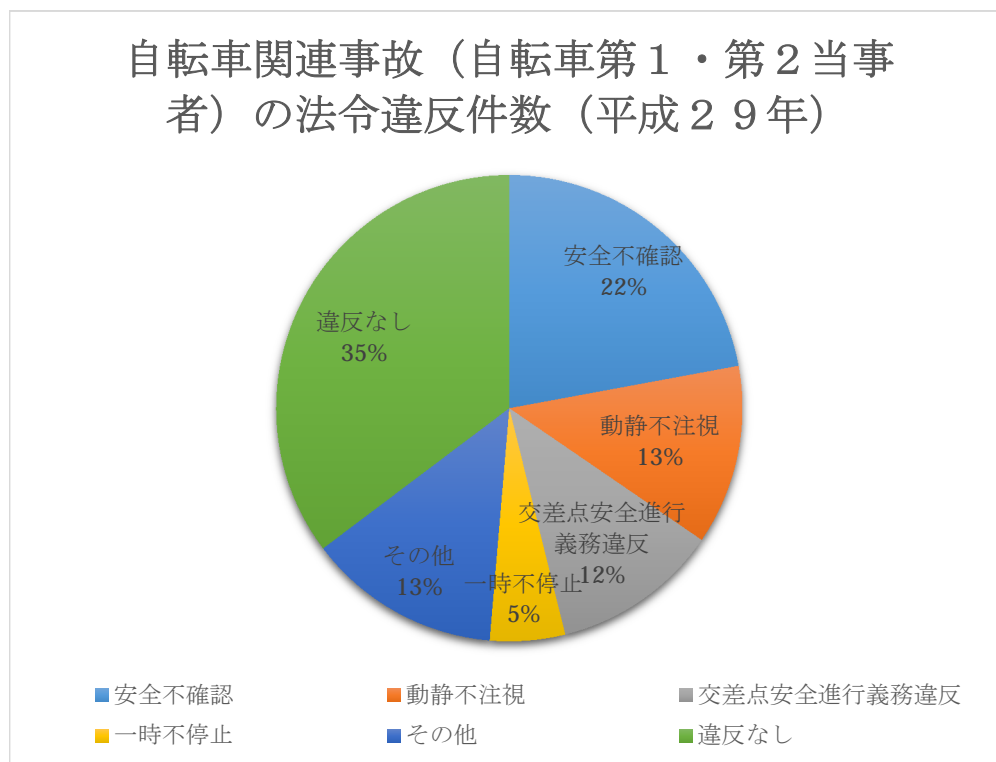
■ 自転車関連事故等の発生状況

(1) 自転車関連事故件数の推移

平成19年以降、自転車関連事故件数は11年連続で減少しているが、全交通事故に占める割合は20%前後で推移している。

平成年	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
自転車関連事故件数	171,171	162,663	156,488	151,683	144,062	132,051	121,040	109,269	98,700	90,836	90,407
全交通事故に占める構成比	20.6%	21.2%	21.2%	20.9%	20.8%	19.9%	19.2%	19.0%	18.4%	18.2%	19.1%

平成29年の自転車関連事故については下図のように自転車側に65%の違反があった。



(2) 自転車乗車中の死傷者数と死者数の推移

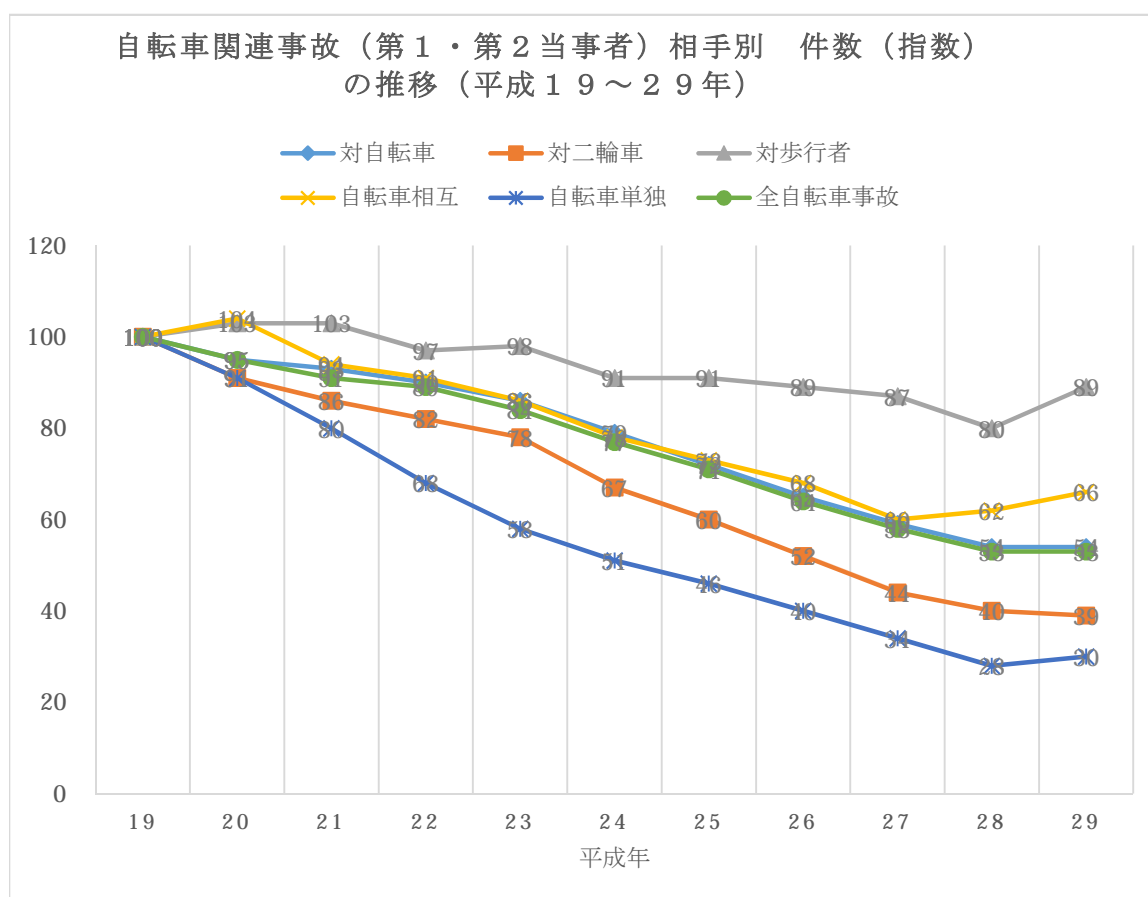
平成19年と比較して平成29年は死傷者数が52%、死者数が63.9%となっており、減少傾向にある。データは省略するが、平成29年の死傷者数は、年齢的には16歳が4,701人で最大であり、その前後が非常に多い。

平成年	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
自転車乗車中の死傷者数	172,069	163,095	156,382	151,676	143,779	131,765	120,529	108,538	97,805	90,055	89,368
自転車乗車中の死者数	751	727	712	668	639	567	601	540	572	509	480

■ 自転車関連事故等の特徴

(1) 「自転車対歩行者」の事故の特徴

自転車は自動車等に衝突されると被害者となる反面、歩行者に衝突すると加害者になる。平成19年を100としたのが下図である。すべてが減少傾向にある反面、「自転車対歩行者」はあまり減少していない。平成29年はその他とともに逆に増加している。



平成29年の自転車対歩行者事故（第1・第2当事者）の衝突地点別件数は、歩道が990件・39%、単路（歩道を除く）が823件・32%、交差点が191件・8%、その他が546件・21%で、歩行者が優先されるべき場所で事故が多い。

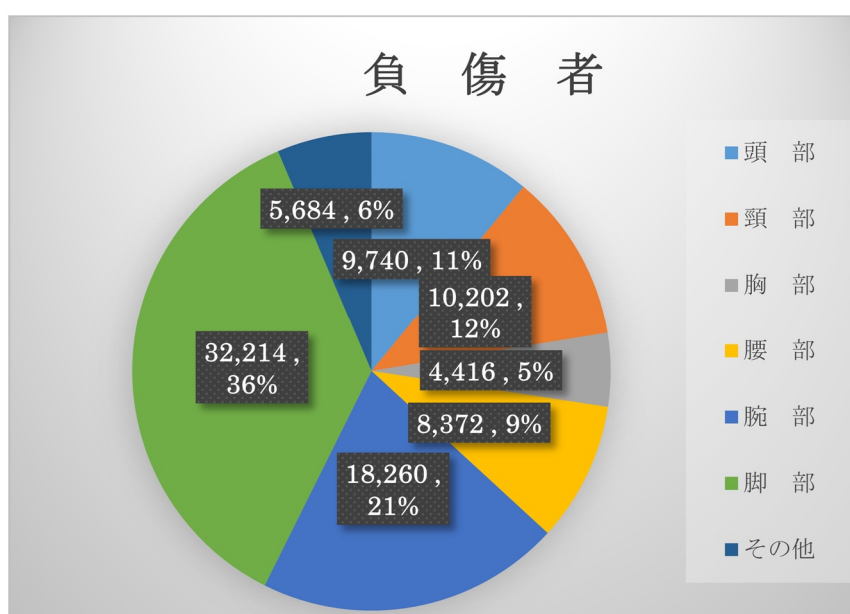
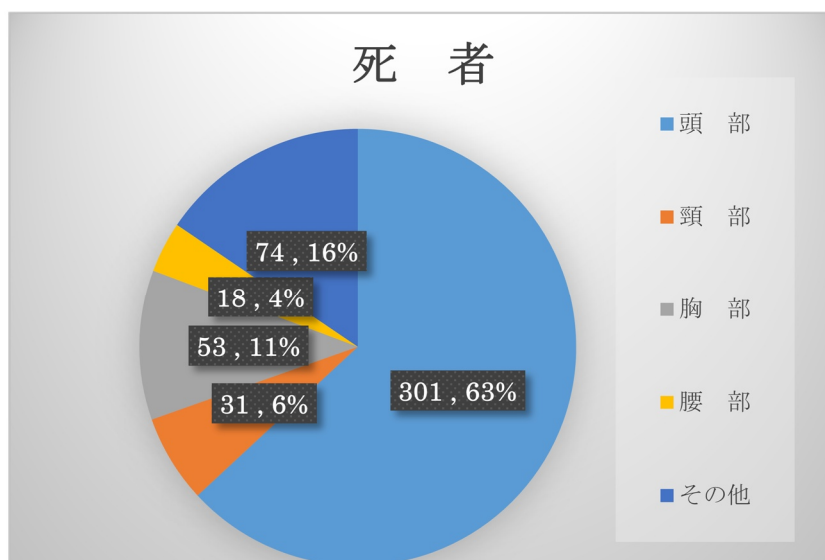
年齢層で見ると、自転車運転者は、24歳以下が1,015人・40%、25歳～64歳が1,282人・50%、65歳以上が253人・10%であり、歩行者は、24歳以下が418人・16%、25歳～64歳が1,237人・49%、65歳以上が895人・35%であった。24歳以下の運転者、65歳以上の歩行者に事故が多い。

平成29年の「自転車対歩行者」事故のうち、歩行者が死亡又は重傷を負った事故299件のうち、自転車運転者（第1当事者）の損害賠償責任保険等の加入状況を見ると、加入者は181人・60%、未加入者は83人・28%、不明は35人・12%であった。

(2) 自転車乗車中の死者等の人身損傷主部位の特徴（平成29年）

平成19年の道路交通法改正において、自転車事故に見られる頭部保護の重要性から幼児・児童を自転車に乗車させるときは、保護者等はヘルメットをかぶらせるよう努めこととされた（道交法では、6歳以上13歳未満を児童、6歳未満を幼児という）。

下図は、死者のうち頭部損傷が63%を占めていることを示している。



自転車乗車中のヘルメット着用状況別の致死率を比較したのが下表である。致死率は、ヘルメット非着用者が3.3倍高いことが分かる。

	着用	非着用
死者	14	462
死傷者	7,988	80,518
致死率(%)	0.18	0.57

(3) 自転車乗車中の中学生・高校生の事故の特徴 (H25～H29)

自転車乗車中の死傷者数は、16歳をピークとして中・高生の年齢層に多い。中・高生は通学的手段として自転車を利用する機会が多く、当世代への対策を講じる必要がある。

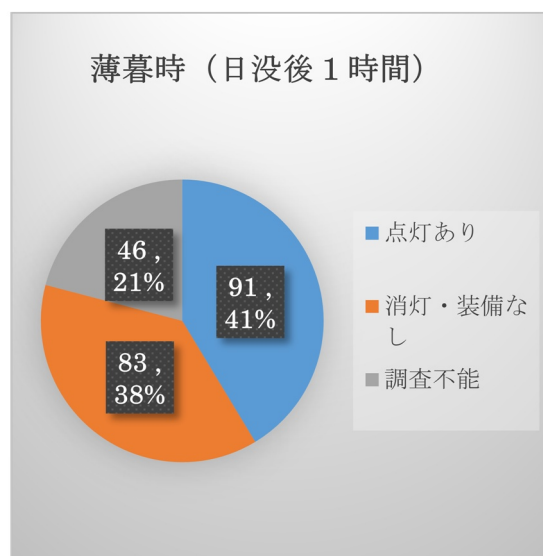
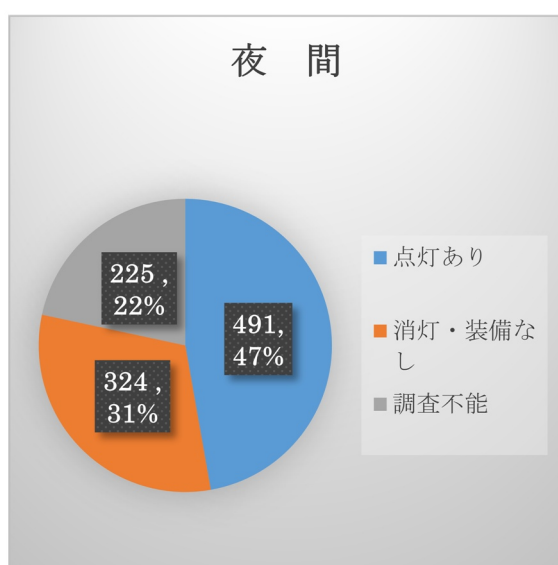
下表のように出会い頭事故が6割を占めており、これを衝突地点別に見ると、交差点が81.9%、法令違反別に見ると、安全運転義務違反・安全不確認が26.3%、交差点安全進行義務違反が13.7%、指定場所一時不停止等が13.4%となっている。

中・高生の事故類型別死傷者数(自転車乗車中の第1・第2当事者)H25～H29の5年間

事故類型	人対車両	正面衝突	追突	出会い頭	追越・追抜時	すれ違い時	右左折時	その他	車両単独	列車	合計
死傷者数	64	1,951	809	59,722	1,958	1,416	24,651	6,980	1,064	6	98,621
構成率	0.1%	2.0%	0.8%	60.6%	2.0%	1.4%	25.0%	7.1%	1.1%	0.006%	100.0%

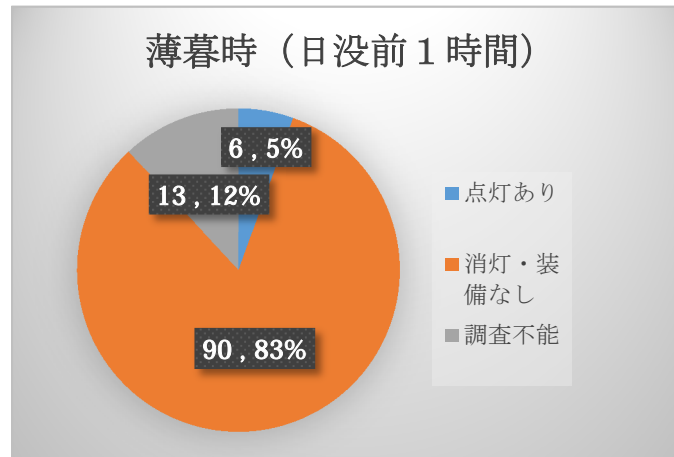
(4) 薄暮時・夜間に発生する自転車死亡事故の特徴 (H25～H29)

これから日没が早まるとともに、薄暮時(日没の前後1時間)に交通事故が多発する傾向にある。夜間であっても無灯火(消灯、装備なし)の死者数が31%に及び、日没後1時間にあっても、38%であるのは問題である。



日没前1時間に至っては死者の83%が無灯火であった。

いかにこの時間帯での無灯火が危険であるかを物語っているといえる。



■ 自転車を安全に利用するための方策

(1) 通行ルールの周知～歩道での歩行者優先～

自転車は歩道と車道の区別のある道路では車道通行が原則であり、歩道通行は例外である。歩道を通行できる場合でも、歩道通行時のルールを守らなければならない。自転車で歩道を通行する場合は歩道の車道寄りをすぐに停止できる速度で徐行し、また、歩行者の通行を妨げそうになるときは止まるなど、歩行者優先で通行しなければならない。

(2) 損害賠償責任保険等への加入促進～家庭内における加入確認～

自転車と歩行者の事故では自転車が加害者となり、自転車の運転者やその家族に多額の損害賠償責任が生じる恐れがある。家庭内においても家族の保険加入状況を確認し、加入しておくことが大切である。

(3) 自転車乗車用ヘルメットの着用～幼児・児童には徹底、他の年代も促進～

自転車乗車中の死者の約6割が頭部損傷によることや、ヘルメット非着用時の致死率が着用時に比べて3.3倍になっていることは、ヘルメットの被害軽減効果を物語っている。

幼児・児童の保護者はヘルメットの着用を徹底し、また、すべての年代で、特に中・高生にはこれを徹底する必要がある。

(4) 交差点での安全確認～交差点でのルール遵守と安全確認～

中・高生の自転車乗用中の事故は、出会い頭の事故が多く、当然ながら、そのほとんどが交差点で発生している。交差点には、信号を守る、一時停止標識では止まる、見通しのきかない場所では速度を落とすなどの交通ルールがある。ルールを遵守し、交差している道路の車両や横断している歩行者等を目視やカーブミラーなどで確認する必要がある。

(5) 前照灯の確実な点灯と反射材の着用～自分を相手に知らせる～

夕暮れ時は明るさの変化に目が慣れず、自動車の運転者は自転車や歩行者などの発見が遅れて事故が起りやすくなる。前述のように、日没時刻が早まるにつれて自転車の事故も多くなっている。前照灯には、自転車の前方を照らすことに加え、自動車や歩行者等に自分の存在を知らせる役割もある。夜間には必ず点灯するとともに、日没前であっても前照灯を点灯するようにする。

■ 自転車運転者講習制度

都道府県公安委員会が自転車の運転に関し道路交通の危険を感じさせる違反行為（危険行為）を反復して行った者について、更に自転車を運転することが道路における交通の危険を生じさせる恐れがあると認めるときは、3月を超えない範囲内で期間を定めて、その期間に行われる自転車運転者講習を受けるよう命じることができるもので、平成26年6月に始まった制度である。

「危険行為」とは、①信号無視、②遮断踏切立入り、③指定場所一時不停止等、④歩道通行時の通行方法違反、⑤制動装置（ブレーキ）不良自転車運転、⑥酒酔い運転、⑦その他の危険行為（通行禁止違反、通行区分違反、交差点安全進行義務違反等、環状交差点安全進行義務違反等、歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）、路側帯通行時の歩行者の通行妨害、交差点優先車妨害、安全運転義務違反）である。

これらの危険行為を3年以内に2回以上繰り返した自転車の運転者に対し、都道府県公安委員会から受講命令が出る。講習の内容は以下のようなものであり、平成30年5月末までに310人が受講している。

- 事故当事者の体験談や被害者の声の朗読
 - 事故映像等による事故の危険性の疑似体験
 - 自転車事故に伴う社会的責任を理解させるため、刑罰や損害賠償の事例紹介
- 受講命令に従わず、命令から3ヵ月以内に受講しなかった者は、5万円以下の罰金が科せられる。

おわりに

自転車活用推進法では、自転車の活用は「自転車の安全の確保」を図りつつ行わなければならないとされており、同法に基づき本年6月に閣議決定された「自転車活用推進計画」にも、その目標の一つとして「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」が掲げられている。

啓発活動や安全教育等の取組に際しては、自転車が幅広い年代に利用される交通手段であること、利用の形態や自転車事故の傾向が年代ごとに異なること、普通自転車の歩道通行やヘルメットの着用など年齢に即した道路交通法の規定があることなどを踏まえ、取組の内容が受講者の年代に応じたものになるよう配慮する。

取組後には、交通ルールやマナーの理解度の確認等による効果の把握や方法に関する意見聴取等を実施し、その結果を基に定期的に啓発活動や安全教育の内容・方法を見直していくこと（PDCAサイクルの導入）で、より効果的な取組が可能になる。

自転車を利用する者は、これまでに説明した対策に加え「自転車安全利用五則」などの交通ルールを確実に理解し、遵守しなければならない。

以 上