

二輪車の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月号掲載記事の一部を紹介する。筆者は警察庁交通企画課の尾保手正成(おぼて・まさなり)課長補佐である。

■ 二輪車事故の情勢

平成 29 年の二輪車乗車中の事故による死者数は 632 人、負傷者は約 6 万人であった。

(1) 二輪車事故による負傷者数

二輪車事故による負傷者数は減少傾向にある。

二輪車乗車中の負傷者数は、平成 19 年は 146,918 人、平成 29 年は 60,532 人と、58.8%も減少した。内訳は、平成 19 年において自動二輪 58,938 人、原付 87,980 人であり、平成 29 年においては自動二輪 30,482 人、原付 30,050 人であった。

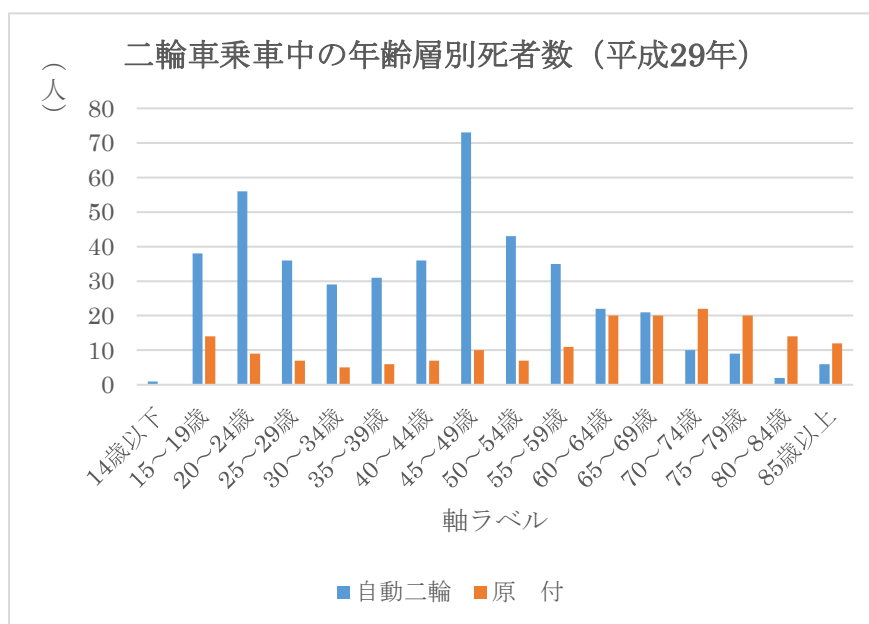
原付の負傷者数が自動二輪に対して 10 年前は 1.5 倍であったのが、10 年後は 0.99 倍と低下している。

(2) 二輪車事故による死傷者数

平成 19 年の死傷者数は、自動二輪が 59,499 人、原付が 88,454 人であったが、平成 29 年の死傷者数は、自動二輪が 30,930 人、原付が 30,234 人であった。10 年間で自動二輪は 48.0%減、原付は 65.8%の減となっている。

(3) 年齢層別死者数

右のグラフを見ると、自動二輪の死者数は 45～49 歳の年齢層が最も多く、その前後のいわゆる中高年層に多い。また、20～24 歳も多い。いっぽう原付は、70～74 歳をピークとして高齢者の死者が多く、65 歳以上で 47.8%を占めている。



(4) 事故の形態

平成 29 年は、二輪車乗車中の死者 632 人中、車両相互の死者数が 431 人 (68.2%)、車両単独の死者数が 199 人 (31.5%)、その他 (人対車両、列車事故) が 2 件 (0.3%) であった。「車両相互」では交差点事故が最も多く、信号機のない交差点では、出会い頭の事故が、信号機のある交差点では、四輪車が右折、二輪車が直進の「右直事故」が多い。また、単路のカーブ・屈曲部における正面衝突事故も多く発生している。「車両単独」では、単路のカーブ・屈曲部における工作物衝突、転倒、路外逸脱等が多発している。

(5) 通行目的

平成 29 年の通行目的別死者数は、自動二輪では総件数 280 件中、観光・娯楽、ドライブの合計が 132 件であり、47.1%を占める。次は通勤で、64 件、22.9%である。原付の場合は、総件数 143 件中、通勤が 38 件、26.6%と最多である。

(6) 月別

下表は、二輪車乗車中の月別死者数である。上段は平成 29 年、下段は平成 25 年から 5 年間の平均値を表したものである。自動二輪の死者は、春と夏から秋にかけての行楽期に多くなっている。原付については、年間を通じてほぼ一定の水準で推移している。

車種↓	月→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
自動二輪	死者数	18	29	26	42	43	31	51	51	46	36	44	31	448
	同 5 年平均	23.4	24.6	29.2	39.6	44.6	36.2	44.4	48	44.8	45	37.2	35.6	452.6
原付	死者数	9	12	11	15	18	16	13	19	22	12	23	14	18.4
	同 5 年平均	18.2	15.8	18.8	17.8	20	21.2	20.6	21.8	20.2	20.6	22.6	20	237.6

(7) 損傷部位

下表は、引用論文にある平成 29 年中の二輪車乗車中の死亡事故について、ヘルメット着用の有無と損傷部位を示す。損傷部位は胸部が 221 人、35.0%で最も多く、次いで頭部 211 人、33.4%となっている。死者のヘルメット着用率は 96.5%で、着用者のうち、損傷部位が頭の者は 198 人であった。注目すべきは、その 4 割に当たる 79 人のヘルメットが離脱していたことである。

損傷部位	着用状況			小計	非着用	着用不明	合計	構成率
	着用	離脱	離脱なし					
全損	8	28	0	36	0	0	36	5.7
頭部	79	104	15	198	12	1	211	33.4
顔部	3	9	1	13	1	0	14	2.2
頸部	10	35	1	46	2	0	48	7.6
胸部	55	154	8	217	1	3	221	35.0
腹部	11	39	3	53	0	0	53	8.4
背部	0	3	0	3	0	0	3	0.5
腰部	5	15	1	21	0	0	21	3.3
腕部	0	0	0	0	0	0	0	0.0
脚部	4	13	0	17	0	0	17	2.7
窒息・溺死等	2	4	0	6	1	1	8	1.3
合計	177	404	29	610	17	5	632	100.0
構成率	28.0	63.9	4.6	96.5	2.7	0.8	100.0	—

注「全損」とは、損傷が多数あり、致命傷が複数ある場合をいう。

■ 二輪車の運転特性

(1) 見落とされやすい

二輪車は四輪車に比べて車体が小さく、四輪車の死角に入っで見落とされることがある。また、四輪車の運転者は、対向する二輪車の存在を認識している場合であっても、乗用車やトラックに比べて小さい二輪車は実際より遠くに見え、その速度も遅く感じることがある。

(2) 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、視線を下げて（低くして）走行する傾向や、道路の左側前方を注視する傾向がある。また、後方の情報を取る量が、四輪車に比べて少ないという特性がある。

■ 二輪車運転者の心得

(1) 交差点を通行するとき

ア 交差点の進行

交差点に接近したときは、交差点の大きさや形状、標識・標示の有無、先行車や歩行者の状態等を確認し安全確認を行う。一方に気を取られず、左右まんべんなく情報を取るようにする。一時停止の規制がある場合は確実に停止して安全確認を行い、一時停止規制がない場合も、見通しの具合によっては停止して確認を行うようにする。

イ 出会い頭事故防止

安全確認が不十分であるなどの認知ミスや、通り慣れた道での「車は減多に来ない」などの判断ミスが背景となって事故が発生する。また、お互いが「自分の方が優先だ」と思い込む誤解によって事故が発生する。

ウ 右折事故防止（二輪車直進・四輪車右折）

右折車の運転者は、二輪車が実際よりも遠くに見え、距離・速度を見誤って右折を開始することがあるので、いつでも停止できる心の準備と態勢をとることが大切である。

また、右折しようとしている四輪車からは、対向で直進してくる二輪車が、その先行車の陰になって発見が遅れることがある。特に、右折車に進路を譲ろうと停止した四輪車の側方を二輪車が通過して、譲られた右折車と衝突する事故が多いので要注意である。

エ 左折事故防止（二輪車直進・四輪車左折）

左折する四輪車に二輪車が巻き込まれる、いわゆる「巻き込み事故」は、二輪車が四輪車の死角に隠れ、運転者から見えにくい状態になることが一因である。

二輪車を運転するときは、四輪車の死角部分をいつまでも走行しないよう走行位置を確認し、十分な車両距離をとることが必要である。

(2) カーブ事故防止

カーブでの速度の出し過ぎは、転倒や路外逸脱につながる。カーブの手前の直線部分であらかじめ十分速度を落とし、また、対向車と衝突しないよう、カーブでは右側部分にはみださないよう注意が必要である。

また、見通しがきかないカーブでは、対向で現れた四輪車に驚いて操作を誤り、転倒などをする危険があるので、カーブミラーで確かめ、また、カーブの先に対向車がいることを想定して走行する。

(3) 高速道路の走行

高速道路では、ひとたび事故が起こると重大事故となる可能性が高くなる。二輪車の場合、「車両相互」では追突事故や追越し・追い抜き時の接触事故、「車両単独」ではガードレール等への衝突や転倒事故が多く発生している。

速度が速くなれば制動距離が大幅に伸びる。道路標識等を確認し、周囲の状況に合った安全な速度を保つ。また、前の車が急停止した場合などに備え十分な車間距離を保つ。

速度が速くなれば風の影響も大きくなる。高速道路に設置された吹き流しを参考に風の状況を判断し、トンネル出口や橋上での横風等でバランスを崩さないよう適切な速度で走行する。

(4) 乗車用ヘルメットの着用

前述のように、頭部を損傷した人の約4割が事故時にヘルメットの離脱をしている。ヘルメットは、PS(C)マークかJISマークの付いたものを使い、顎紐は指が1本入る程度に調整して確実に締める。

(5) 服装など

二輪車に乗るときは、体の露出がなるべく少なくなるような服装をし、できるだけプロテクターを着用する。前述のように、胸部損傷者が最も多くなっている。プロテクターやエアバッグジャケットで胸部等を保護し、被害軽減を図ることが望まれる。また、夜間は、反射性の衣服や反射材の付いた乗車用ヘルメットを着用する。

■ 高齢者の原付事故防止

(1) 高齢運転者の一般的傾向

前述のように、原付の死者の約5割を高齢者が占めている。

高齢運転者が事故を起こす一般的な原因として、疲労時の回復力、注意力の配分や集中力、柔軟かつ瞬間的な判断力等が低下するなどの身体機能の変化や、過去の若いときの経験にとらわれる傾向等があるといわれる。我々は高齢者との事故を防ぐために、高齢者の特性を知っておく必要がある。

高齢者には以下のような運転特性があるといわれている。

- ① 相手の車両や信号・標識等を見落としてしまう。
- ② 「相手が止まってくれるだろう」等と判断を誤る。
- ③ 途中で相手から目を離してしまう。
- ④ 危険を感じてもアクセルから足を離すのが遅れる。
- ⑤ 機敏で巧みな行動がまだできると錯覚してしまう。

(2) 高齢運転者の二輪車安全対策

平成29年の原付の致死率は、全体で0.61%であるのに対し、65歳以上は1.42%である。高齢者の場合、事故に遭うと死亡する確率が高い。

ア 交通事故の予防

・ 身体機能の変化の自覚

個人差はあるが、加齢に伴い、動体視力の低下、視野の狭まり、明度の差（コントラスト）を見分ける能力の低下、明るさや暗さに慣れる順応力の低下等、視覚機能が低下する。また、反応速度が低下し、判断の速さと正確性も低下する。

このような身体機能の変化を自覚し、運転する機会や範囲を選択したり、安全なルートを選ぶ必要がある。また、体調や薬の服用状態によっては、運転を控えることが必要である。

・ 余裕のある運転

余裕のある運転計画を立て、速度を控える。また、合図は早めに出し、他の車に対して自分の行動を早めに知らせる。

・ 確実な安全確認

信号や標識の見落としをしないよう確実に目視し、その内容に従って通行する。一時停止標識のない交差点でも、一時停止や徐行をして安全確認を励行する。

・ 危険予測運転

反応時間が延び、ブレーキのタイミングが遅れがちとなるため、交通の流れを読んで早めに次の動作に備える。慣れた道でも「ほかの車両や人がいるかもしれない」と危険を予測し、必ず自分の目で安全を確認して通行する。

イ 衝突に備える身体の防護

原付乗車中の死亡事故では、ヘルメットを着用し頭部を損傷した死者の半数以上が事故時にヘルメットが離脱していた。顎紐は指1本が入る程度に調整して確実に着用し、万が一の事故に備える。

生地に反射材を使用して夜間の視認性を高め、脊椎パット等を組み込んだ二輪車用のジャケット等も市販されているので、着用を検討されたい。

■ 二輪車の交通安全への取組

(一財)全日本交通安全協会では、二輪車講習、原付講習を実施しており、これらの指導員を認定している。また、(一社)日本二輪車普及安全協会では、「二輪車安全運転推進運動」を毎年9月11日～30日の間実施している。高校生に対する交通安全教育も行われている。

業務での運転に係る安全対策の例としては、当該業界が設立した全国規模の安全運転協議会により、従業員に対する実技講習会や管理者を対象とした座学講習会の実施、安全運転競技大会の開催、機関誌や安全運転マニュアルの発行等が行われている。

(下線部分はSDAの紹介である)

以 上