

自転車の安全利用と事故防止対策

(「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安全係 芦野雄一(あしの・ゆういち)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。記事中の棒グラフは円グラフに変更している。

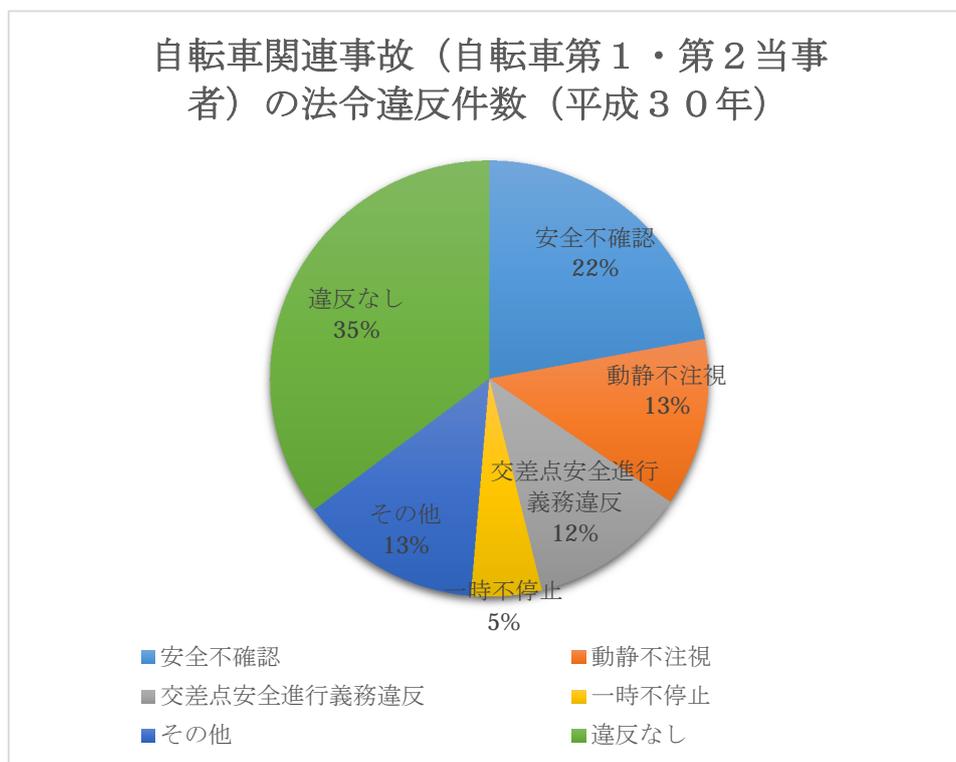
■ 自転車関連事故の発生状況

(1) 自転車関連事故件数の推移

平成30年中の自転車関連事故件数は85,641件で、毎年減少しているが、全交通事故に占める割合は20%前後で推移している。下表は平成20年からの記録である。

平成年	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
自転車関連事故件数	162,663	156,488	151,683	144,062	132,051	121,040	109,269	98,700	90,836	90,407	85,641
全交通事故に占める構成比	21.2%	21.2%	20.9%	20.8%	19.9%	19.2%	19.0%	18.4%	18.2%	19.1%	19.9%

平成30年の自転車関連事故を違反別に見ると、下図のように自転車側に65%の法令違反があり、中でも安全不確認、動静不注視、交差点安全進行義務違反が多かった。



(2) 自転車関連死亡・重傷事故件数の推移

死亡事故は、平成30年は454件で前年と比較して25件減少した。重傷事故を含めると8,660件で前年と比較して447件減少した。平成20年と比べると、10年間で死亡事故件数は37.9%、重傷を含めると36.1%減少した。65歳以上も着実に減少している。

平成年	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
自転車関連死亡事故件数	731	709	668	644	566	604	542	577	509	479	454
65歳以上の件数	473	449	410	380	362	379	346	372	343	324	293

平成年	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
自転車関連死亡・重症件数	13,547	12,961	12,360	11,880	11,248	10,540	10,261	9,469	8,877	9,107	8,660
65歳以上の件数	5,098	4,895	4,662	4,267	4,172	4,027	3,958	3,882	3,748	3,670	3,542

■ 自転車関連事故の特徴（平成26年～30年の合計）

(1) 相手当事者別の自転車関連事故の特徴

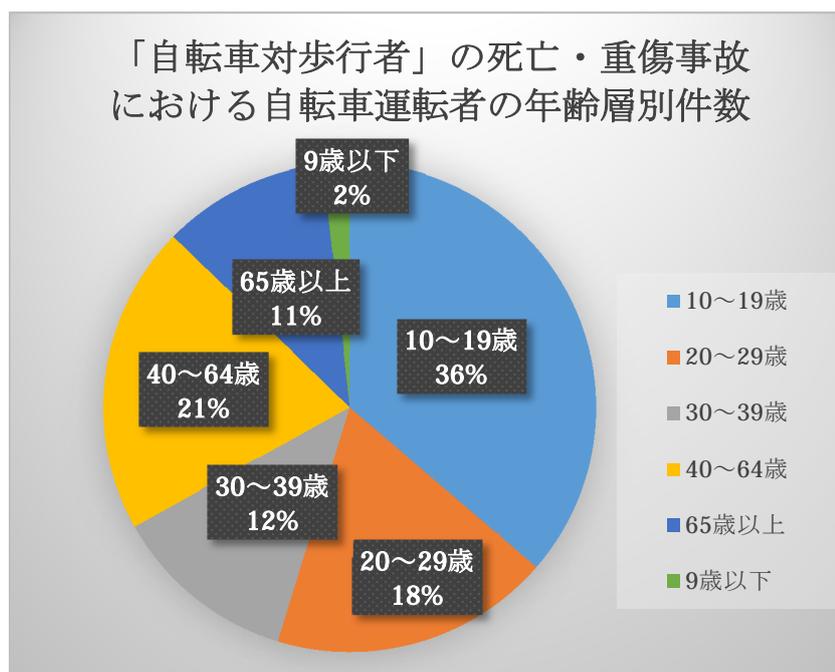
・自転車対自動車事故

平成26年から平成30年に発生した46,374件の自転車関連死亡・重傷事故のうち、35,681件・76.9%は自動車との衝突である。そのうち、19,949件・55.9%は出会い頭の衝突、9,046件・25.3%は右左折時の衝突であり、交差点内で多く発生している。

・自転車歩行者事故

歩行者が死亡・重傷となった自転車運転者の年齢層別件数を見ると、合計1,528件中、10～19歳が555件・36%を占めており、そのうち中学生は132件・9%、高校生は301件・20%である。

いっぽう、歩行者を見ると合計1,528件中、60%が65歳以上の高齢者である（次頁上の円グラフを参照）。



右下の円グラフは衝突地点別件数を表している。圧倒的に歩道が多い。

「路側帯」とは、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路側寄りに、道路標示（白線）によって区画された部分をいう。

「非分離道路」とは、中央線等により道路の中央が定められていない道路をいう。

「第一通行帯」とは、中央線等により車両通行帯の設けられている道路の最も左側の通行帯をいう。

(2) 児童・生徒の自転車関連事故の特徴

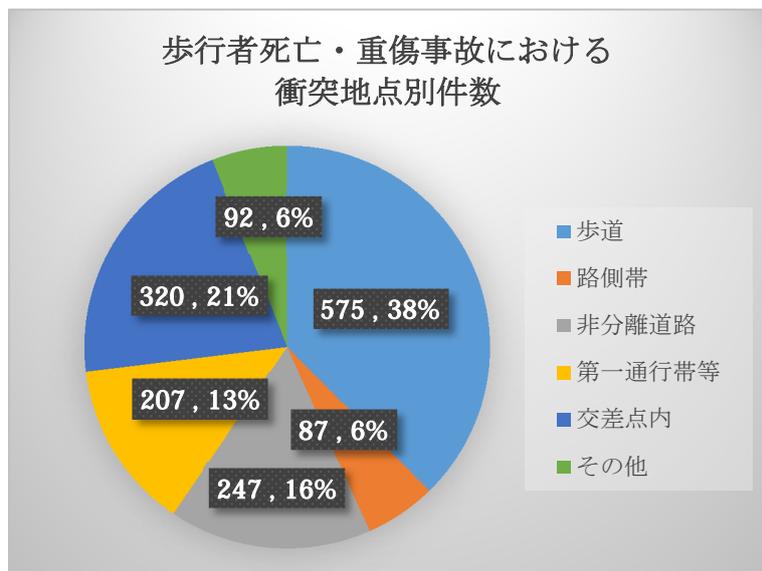
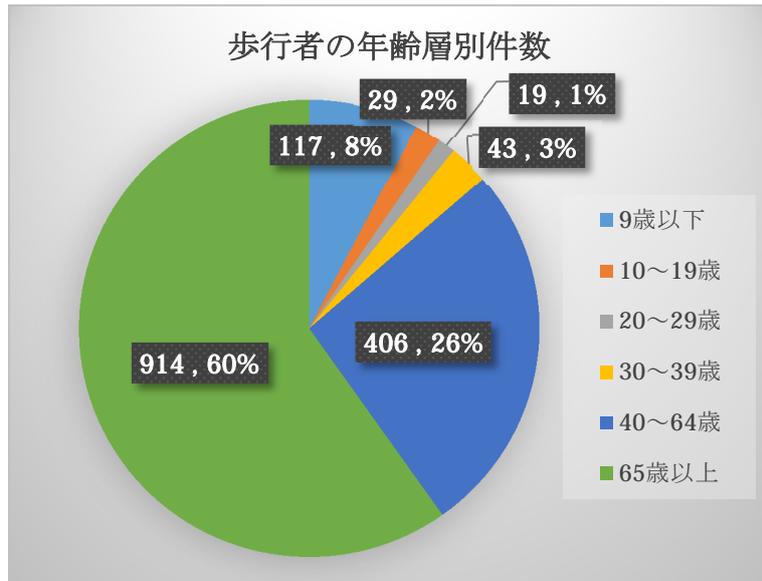
小・中・高校生とも自転車関連死亡・重傷事故件数は減少傾向にあるが、高校生の事故が突出して多く、平成30年は高校生778件、中学生384件、小学生286件であった。

通行目的別では、平成26年から30年までの合計で、高校生は登下校時が64.2%と多く、登校時は40.6%、下校時は23.6%と圧倒的に登校時の事故が多かった。中学生も登下校時が36.8%で、登校時は20.3%、下校時は16.5%と登校時の事故が多かった。

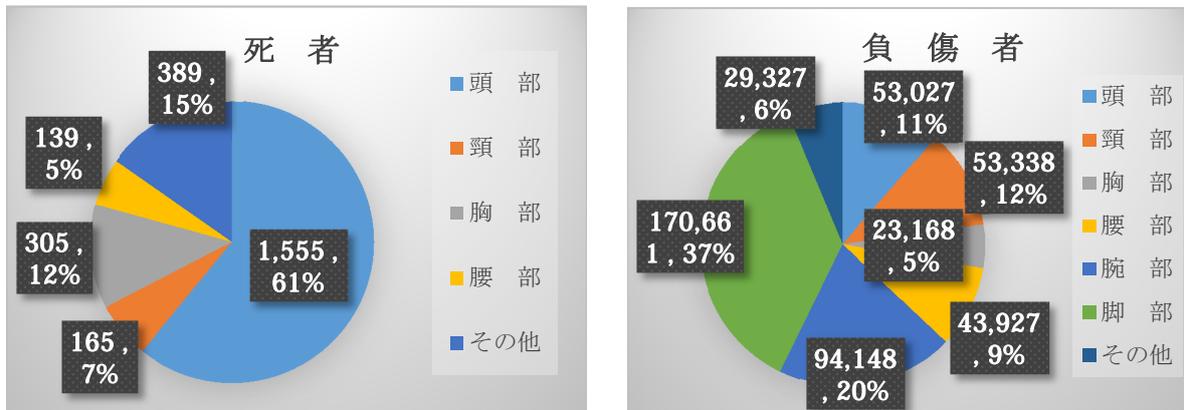
(3) 自転車乗用中の人身損傷部位の特徴及び乗車用ヘルメット着用の重要性

自転車事故における頭部保護の重要性と、幼児・児童の頭部保護能力の低さ等を考慮して、平成20年6月1日から施行された道路交通法第63条の11には「児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない」と努力義務として記されている。道路交通法でいう児童とは6歳以上13歳未満の者、幼児とは6歳未満の者である。

次に、人身損傷主部位の特徴について確認し、頭部保護の重要性について述べる。

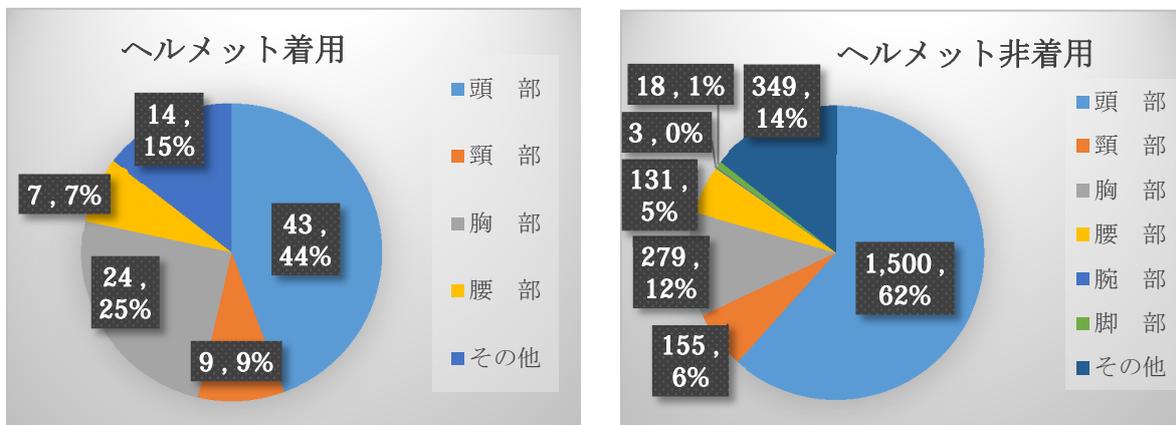


以下は自転車乗用中の死者・負傷者の人身損傷主部位比較（平成26年～30年の合計）である。死者2,553人中61%が頭部損傷であるのに対して負傷者467,596人中、最も多いのが脚部で37%、次が腕部で20%である。



以下はヘルメット着用状況別自転車乗用中死者の人身損傷部位比較（平成26年～30年の合計）である。ヘルメット着用者97人の44%が頭部損傷、非着用者2,435人中62%が頭部損傷であった。

因みに平成21年～30年の合計では、ヘルメット着用と非着用では致死率が2.5倍となっている。以上のことから、ヘルメットの着用によって頭部を保護することで致命傷を避ける可能性が大であるといえる。



しかしながら、ヘルメットの着用率は低く、平成30年の世代別では、中学生が36.4%、小学生が25.7%であるのに対して、高校生では4.8%と低い。また、65歳以上では3.1%で更に低い状況である。

(4) 自転車運転者の法令違反の状況

自転車死亡・重傷事故における「法令違反なし」の比率は減少しつつあるが、平成30年の状況を見ると、全体で27.7%、65歳以上で29.8%であったが、高校生は21.4%、中学生は19.5%、小学生は19.1%で、児童・生徒の約8割に法令違反があった。

児童・生徒の法令違反の中で最も多いのは「安全不確認」で、平成26年～30年の合計で、高校生は23%、中学生は24%、小学生は29%であった。

■ 自転車を安全に利用するための対策

(1) 通行ルールの周知～歩道での歩行者優先～

自転車は、歩道と車道の区分のある道路では車道を通行することが原則であり、歩道通行は例外である。また、歩道を通行できる場合でも、歩道通行時のルールを守ることが大切である。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ような速度で徐行する。また、歩行者の通行を妨げそうになるときは停止するなど歩道では歩行者優先で通行しなければならない。

(2) 乗車用ヘルメットの着用～幼児・児童への徹底と他の年代も促進～

自転車乗用中死者のうち、ヘルメット非着用者の人身損傷部位の約6割が頭部であることや、非着用者の致死率が着用者の2.5倍になっていることから、自転車乗用時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果が明らかになっている。また、自転車事故に遭い、一命を取り留めて体が快復したものの、頭部外傷による高次機能障害により、社会生活を営む上で様々な支障を抱えながら生活している者もいる。

保護者は、幼児・児童を自転車に乗車させるときはヘルメットの着用を徹底すること。また、すべての年代でヘルメットの着用を促すとともに、特に事故の当事者になりやすい高校生に着用させることが重要である。

(3) 児童・生徒に対する交通ルールの周知～自転車事故の特徴等を踏まえた対策～

児童・生徒の自転車関連死亡・重傷事故では、小学生及び中学生と比較して高校生の事故が多く発生しており、特に「自転車対歩行者」事故のうち、歩行者が死亡・重傷となった事故では自転車運転者の4割が10～19歳であり、高校生がその大半を占めている。また、高校生はヘルメットの着用率も低い。このような状況を踏まえ、高校生には参加・体験・実践型の交通安全教育によって、交通事故の危険性等について深刻に認識させる必要がある。

また、児童・生徒の自転車関連死亡・重傷事故における自転車運転者の法令違反では、安全不確認が多かったことや、「自転車対自動車」事故では、出会い頭や右左折時における衝突など、交差点における事故が多いことから、「信号を守る」「一時停止規制のある場所では止まる」といった基本的な交通ルールを遵守した上で、交差道路の通行車両や横断している歩行者等の有無を目視やカーブミラーなどで安全確認してから通行することの重要性を教育いくことが大切である。

■ 自転車運転者講習制度について

自転車運転者講習制度は、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生じさせるおそれのある違反行為（＝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おそれがあると認めるときは、その者に対し三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ずることができる制度で、平成27年6月から運用を開始している。

危険行為とは、信号無視、遮断機が下りた踏切への立入り、指定場所一時不停止等、歩道通行時の通行方法違反、制動装置（ブレーキ）不良自転車運転、酒酔い運転、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、交差点優先車妨害及び安全運転義務違反の14の違反行為をいう。

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される。

自転車運転者講習では

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等を行っており、平成30年12月末までに505人が受講している。

講習では、受講前と受講後に自転車の交通ルールに関するテストを行っており、平成27年6月から平成30年6月までの間でテストの結果が確認できた296人を見ると、受講前の得点率が78.4%、受講後の得点率が94.1%であり、受講により交通ルールの理解が促進されたことが認められた。

また、平成29年中に受講した122人について、受講後1年間に危険行為を行った件数及び危険行為に係る事故を発生させた件数を調査したところ大幅に減少しており、自転車運転者の危険性の改善が認められた。

なお、都道府県公安委員会の受講命令に従わず、命令から3ヵ月以内に講習を受けなかった者に対しては、5万円以下の罰金が科せられる。

■ まとめ

自転車は身近にあり、運転免許も必要ないため、誰でも運転できる便利な乗り物だが、交通ルールを守らなければ、誰もが重大な交通事故の当事者となる可能性を有している。

交通ルールを守るのは当然のことだが、万一の備えとして、幼児・児童等以外でも乗車用ヘルメットを着用することや、自転車損害賠償責任保険への加入も重要である。

児童・生徒を悲惨な交通事故の当事者としないためにも、地域社会や学校、家庭といった生活のあらゆる場面でお互いに声かけ合い、教育の輪を広げていこう。

また、大人がその模範を示すためにも、一人ひとりが自転車のルールとマナーについて再認識し、自転車の安全利用に心掛けていただきたい。

以 上