

特集・二輪車の事故防止
交通事故情勢と安全対策

これは、(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2021年7月号に掲載された記事の概要を紹介するものである。筆者は警察庁交通局交通企画課 課長補佐 野々下 俊彦(ののした・としひこ)氏である。図表は記事から引用した。

1 はじめに

二輪車(自動二輪・原付)の交通事故による死傷者は近年減少傾向にあるが、令和2年中は526人もの尊い命が失われ、4万人余が負傷している。本稿では、二輪車の安全な利用のために、交通事故情勢、二輪車の特性、交通事故防止に取り組む活動等について紹介する。

2 二輪車の交通事故情勢

(1) 状態別死者数の推移

図1は交通事故死者数を状態別に分けて、平成22年からの推移を示したものである。交通事故死者数は全体では減少傾向にあるが、状態別に見ると「歩行中」や「自動車乗車中」が大きく減少しているのに対し、「自動二輪乗車中」は減少傾向が緩やかであることが分かる。また、令和2年は、自動二輪乗車中の死者だけが前年から増加した。

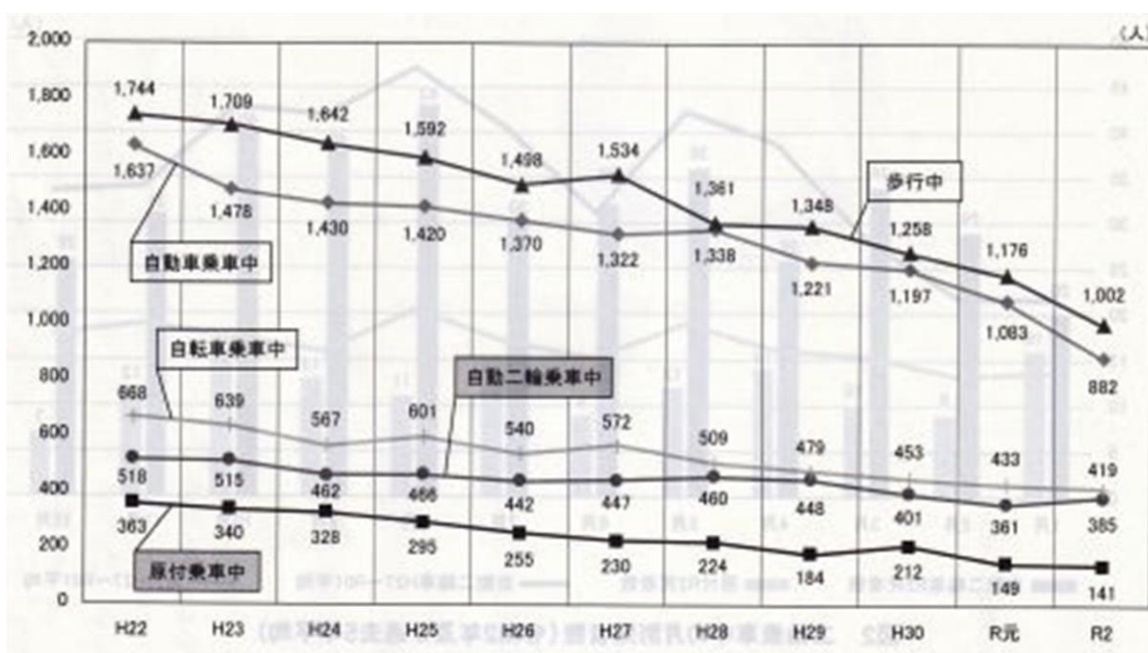


図1 状態別に見た死者数の推移(平成22年～令和2年)

表1(次頁)は二輪乗車中に絞って、死者、重傷者、軽症者に分けて死傷者数の推移を表にしたものである。「致死率」に着目すると、例年、自動二輪の致死率は原付の約2倍になっており、令和2年中の原付乗車中の致死率が0.77%であるのに対し、自動二輪乗車中は1.66%と2倍以上であった。

表1 二輪乗車中の死傷者数の推移(平成22年～令和2年)

状態別	年	年											増減数	増減率	指数
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2			
自動二輪乗車中	死者	518	515	462	466	442	447	460	448	401	361	385	24	6.6%	74
	重傷者	6,690	6,437	6,106	5,853	5,511	5,121	4,965	5,004	4,625	4,409	4,181	-228	-5.2%	62
	軽傷者	41,587	39,020	36,741	34,271	30,458	27,925	26,141	25,478	23,077	21,644	18,635	-3,009	-13.9%	45
	死傷者	48,795	45,972	43,309	40,590	36,411	33,493	31,566	30,930	28,103	26,414	23,201	-3,213	-12.2%	48
	致死率	1.06%	1.12%	1.07%	1.15%	1.21%	1.33%	1.46%	1.45%	1.43%	1.37%	1.66%	0.29%	—	—
原付乗車中	死者	363	340	328	295	255	230	224	184	212	149	141	-8	-5.4%	39
	重傷者	8,940	8,172	7,517	6,945	6,246	5,612	5,041	4,689	4,086	3,625	3,065	-560	-15.4%	34
	軽傷者	58,864	53,293	47,509	42,375	36,536	31,598	27,629	25,361	22,040	18,648	15,109	-3,539	-19.0%	26
	死傷者	68,167	61,805	55,354	49,615	43,037	37,440	32,894	30,234	26,338	22,422	18,315	-4,107	-18.3%	27
	致死率	0.53%	0.55%	0.59%	0.59%	0.59%	0.61%	0.68%	0.61%	0.80%	0.66%	0.77%	0.11%	—	—

注1 増減数(率)は、前年同期と比較した値である。
 2 指数は、平成22年を100とした場合の令和2年の値である。
 3 致死率=死者数÷死傷者数×100

(2) 月別、昼夜別

図2は二輪乗車中の月別の死者数を、平成27年から令和元年までの5年間の平均を折れ線グラフで、令和2年を棒グラフで示したものである。

例年、天候、季節のよい時期に死者が増加する傾向にあるが、令和2年は2月、3月に、自動二輪の死者が、過去5年の平均を大きく上回った。

図3は昼夜別の状況を、平成28年から年別に示したもののだが、例年昼間帯での死者が多く、夜間帯の1.5倍以上となっている。

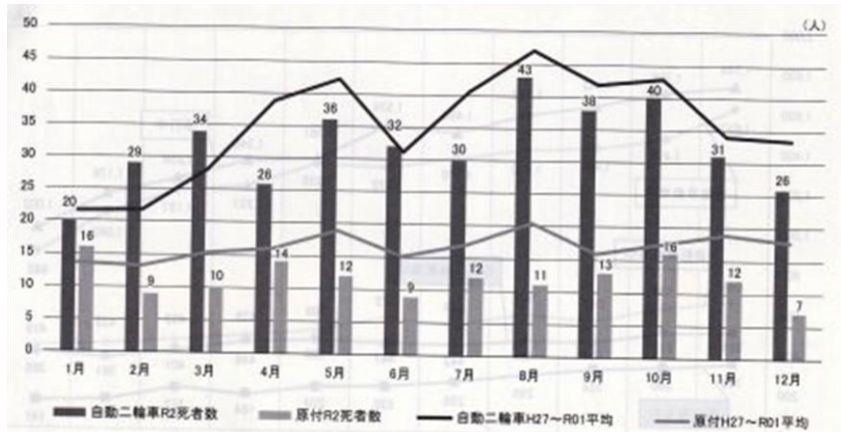


図2 二輪乗車中の月別死者数(令和2年及び過去5年平均)

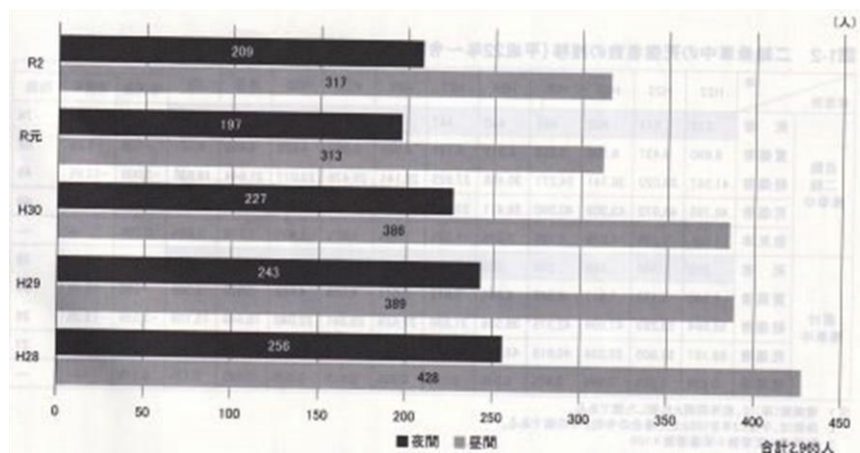


図3 二輪乗車中の昼夜別死者数(平成28年～令和2年)

(3) 事故類型別、道路形状別

図4は平成28年から令和2年までの5年間の二輪乗車中死者を交通事故の類型別に示したものである。5年間の累計死者2,965人のうち、相手方も車両である「車両相互」での死者が1,940人(65.4%)、「車両単独」での死者が1,004人(33.9%)であった。

「車両相互」での交通事故では出会い頭(22.3%)や右折時(18.0%)が多く、「車両単独」ではガードレール等の工作物との衝突(21.1%)が半数以上を占めている。

図5は同様に過去5年間の死者を交通事故が起きた道路形状別に示したものである。

「車両相互」の事故では、信号機の有無にかかわらず、交差点での事故が圧倒的に多く、「車両単独」ではカーブ・屈折路での事故が多い。

交差点での安全確認の徹底、カーブ等では安全な速度で無理な運転をしないことが極めて大切である。

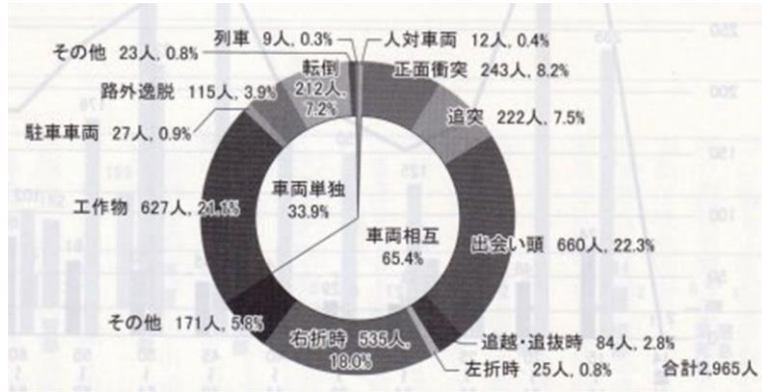


図4 二輪乗車中の事故類型別死者(平成28年～令和2年)

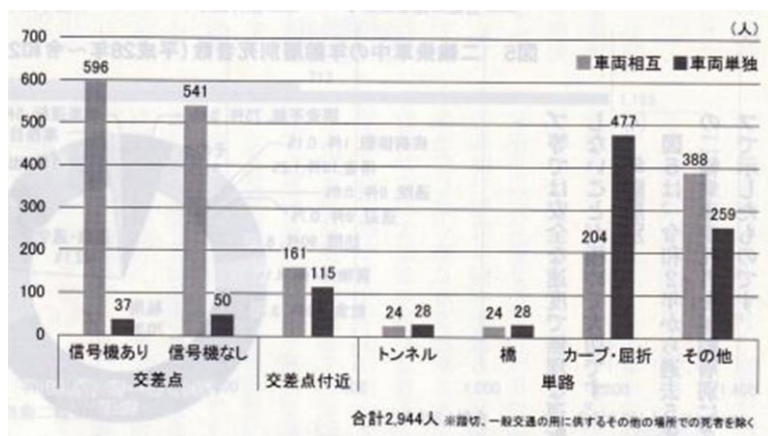


図5 二輪乗車中の道路形状別死者数(平成28年～令和2年)

(4) 年齢層別

図6は平成28年から令和2年までの二輪乗車中死者を年齢層別に示したものである。

自動二輪の死者数は15～24歳の若い層や45～54歳の中老年層に多くなっている。

原付の死者数は65歳以上の高齢者に非常に多くなっている。

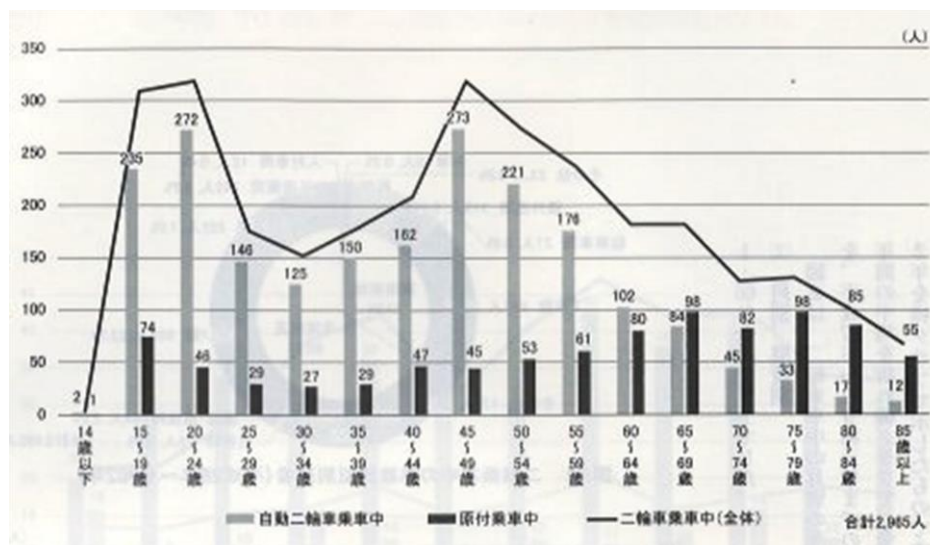


図6 二輪乗車中の年齢層別死者数(平成28年～令和2年)

(5) 通行目的別

図7は平成28年から令和2年までの二輪乗車中の死亡事故を二輪が第一当事者となった事故に絞って、運転者の通行目的別に示したものである。

図7-1の自動二輪では、ドライブ(ツーリング)が38.5%を占め、通勤・通学が22.1%となっている。

図7-2の原付では、通勤・通学が26.3%に上るほか、買物や訪問などの数値が高くなっている。

(6) 損傷主部位別

図8は平成28年から令和2年までの事故時にヘルメットを着用していた二輪乗車中の死者について、その

主な損傷部位をヘルメット離脱の有無別に示したものである。損傷主部位は頭部(1,118人、38.8%)が最も多く、次いで胸部(882人、30.6%)となっている。生身の体で跨る二輪車にヘルメットが必要なのは当然のことだが、胸部保護用のプロテクター等が、いかに大切かが分かる。また、全体で2,883人のヘルメットを着用した死者のうち、損傷部位が頭部であったのは1,118人で、その41.7%に当たる466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になる。

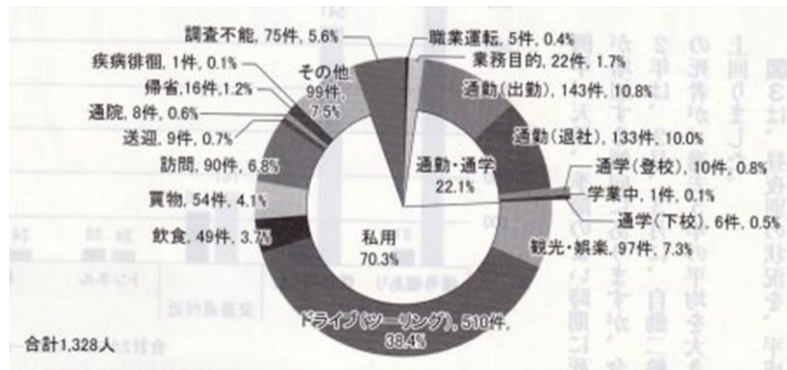


図7-1 通行目的別死亡事故件数【自動二輪】(平成28年～令和2年)

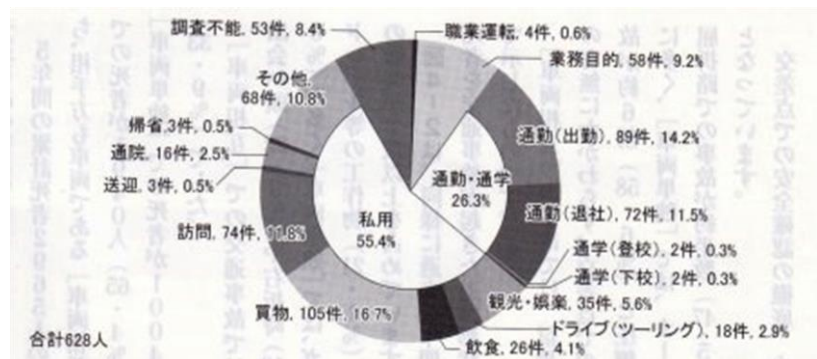


図7-2 通行目的別死亡事故件数【原付】(平成28年～令和2年)

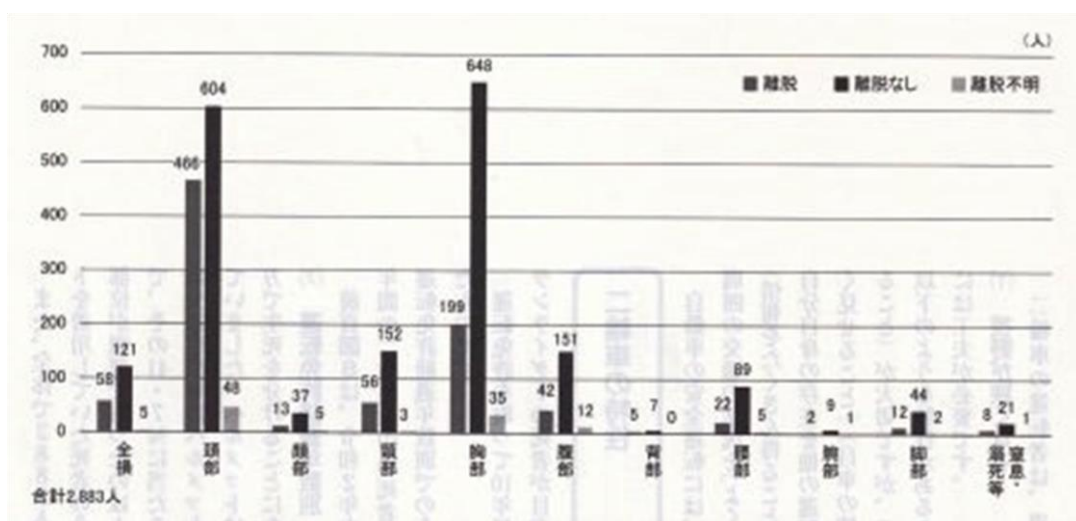


図8 二輪乗車中死者の運転免許経過年数別(平成28年～令和2年)

(7) 運転免許経過年数別

図9は平成28年から令和2年までの二輪乗車中の死者について、運転免許経過年数別の人数を示したものである。10年以上のベテランライダーの死者が目立つ。

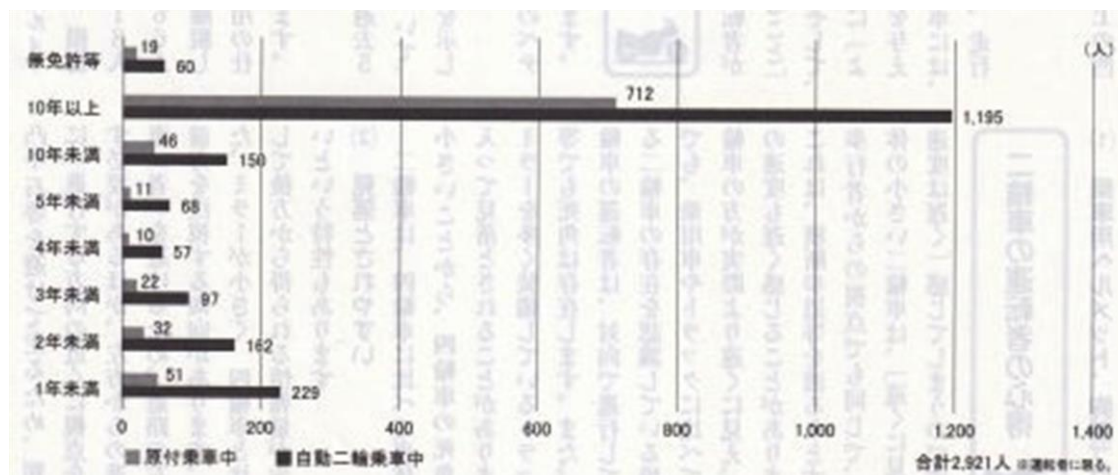


図9 二輪乗車中死者の運転免許経過年数別(平成28年～令和2年)

3 二輪車の特性

自動車の安全運転には、運転者が周囲の交通の状況を「よく見ること」(情報をたくさん得ること)、そして自分自身の存在を他の運転者に「よく見せること」(自車の情報を与えること)が大切だが、二輪車には次のような特性があるため、走行には工夫が必要である。

(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、頻繁に、進行する方向の近くに視点を移す必要があるほか、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ほうが実際より遠くに見え、その速度も遅く感じることがある。これは横断歩道等を渡ろうとする歩行者からの視点でも同じで、車体の小さい二輪車は「遠くに見え、速度は遅く」感じてしまうのである。

4 二輪車の運転者の心得

(1) 乗車用ヘルメット、胸部プロテクター等の着用

二輪乗車中、ヘルメット着用で頭部損傷によって死亡した人の約4割が、ヘルメットを着用していたにもかかわらず事故時にはヘルメットが離脱している。ヘルメットはPSCマークやJISマーク等の付いたものを使い、顎ひもは指が1本入る程度に調整して確実に締めるなど正しく着用すること。

また、二輪車に乗車する際は、体の露出がなるべく少なくなるような服装をし、胸部を損傷して死亡するケースが頭部に次いで多いことから、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、被害軽減を図る必要がある。

(2) 高齢運転者の心得

高齢運転者が交通事故を起こす一般的な原因として、身体機能の変化や過去(若いころ)の経験にとらわれ、無理をしてしまう傾向等が指摘されている。

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、視覚機能の変化とともに、疲労回復力、注意力の配分、集中力、そして柔軟かつ瞬間的な判断力が低下する。

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など、危険を避ける行動が有効である。

5 二輪車の交通安全への取組

二輪車の安全対策について、各機関・団体が取り組んでいる事例を一部紹介する(イベント・講習会等については例年どおりに開催されない可能性があるので注意)。

(1) 運転者教育・講習等

ア 安全運転講習等

二輪運転者に対する安全運転教育を推進し、二輪車による交通事故の防止を図るとともに、道路交通の安全と円滑に寄与する目的で関係行政機関や関係団体で「**二輪車安全運転推進委員会**」が組織され、その中央委員会を(一財)全日本交通安全協会に置いている。

また、二輪車の安全運転教育を推進するため、全国 47 都道府県の交通安全協会に「都道府県二輪車安全運転推進委員会」(地方委員会)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、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。

これら講習会の指導員として、中央委員会及び地方委員会の事業で「**二輪車安全運転指導員等**」を全国で約 7,200 人に認定しており、例年、研修会や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、二輪車の安全を確保し、より安全で安心な二輪車の交通社会を実現する取組の一環として、二輪車に乗る高校生に交通安全指導を行う高校教員／教習指導員を対象にした二輪車安全運転合同研修会の開催や、高校生に対する体系的な交通安全教育を目的としたテキストを作成するなど、生涯にわたり安全な運転者を育成し交通事故の削減に寄与する活動に取り組んでいる。

また、後述する「**バイクの日**」(8月19日)には、関係団体とともに SNS(Twitter や You Tube など)を活用し、二輪車の交通安全啓発やマナー向上を訴求している。

ウ 業務運転者に対する講習等

令和 2 年中に二輪車運転者が第一当事者となった死亡事故 346 件のうち、業務中の死亡事故は 15 件で前年比 3 件減であった。

「**全日本デリバリー業安全運転協議会(SDA)**」では、宅配バイク乗務員の安全運転技能の向上を目的として、例年、安全運転競技会(東京大会・全国大会)を開催している。

近年はフードデリバリーの需要が高まり、宅配バイクの業務も活発になっている中、令和 2 年には、同協議会と警視庁交通部の共催、(一財)東京都交通安全協会の後援で「**第 17 回デリバリー業安全運転競技会**」が開催された。競技は「法規学科テスト」、「法規走行競技」(法令を遵守し、安全かつ円滑に走行する能力を審査)、「中低速車両感覚走行競技」(車両特性に応じた走行や安全で的確に操作する能力を審査)の 3 項目の審査が行われ、個人部門、団体部門でそれぞれ表彰を行った。

また、同競技会終了後には、原付三輪バイクを使用したスケアード・ストレイト方式(事故再現)の交通安全教育も開催された。

(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

毎年9月に実施される秋の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啓発、胸部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 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通じた二輪車の交通事故防止を目的として、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。

令和2年には神奈川県において、女性限定の開催となる「Gミーティング・レディーズデー」が開催され、同県警察女性白バイ隊員ホワイトエンジェルズと女性の二輪車安全運転指導員が中心となり、ブレーキ、バランス走行、コーナリング、Uターン等の各課題について指導が行われた。

ウ 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、令和元年、鈴鹿サーキット交通教育センター(三重県鈴鹿市)において「二輪車安全運転全国大会」が開催された(令和2年・3年は中止)。

(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日交通対策本部決定)、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本年3月に決定した「第11次交通安全基本計画」では、「世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7(2025)年までに24時間死者数を2,000人以下とする」との目標達成に向け諸対策を推進することとしており、二輪車に関しても、胸部プロテクター着用の促進や運転者の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をはじめ、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、ゴールデンウィーク等の行楽シーズンには、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。

以上