

自転車の安全利用と事故防止対策

これは、(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2021年5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 川瀬 薫氏である。図1・図2は記事をもとにSDAで作成し、図3は記事から引用させていただいた。

■ はじめに

自転車が関係する交通事故は、年々減少傾向にあるものの、未だに多く発生しており、信号無視や交差点での一時不停止、自転車乗用中のスマートフォンの使用など、ルールを無視した危険な運転による交通事故も発生している。本文中の自転車関連事故件数は、自転車相互の事故を1件としている。

■ 自転車関連事故の発生状況

令和2年中の自転車関連事故の発生件数は、67,673件、前年比△12,800件で、平成22年以降減少しているが、全交通事故に占める構成比は約21.9%と前年より大きくなっている。

令和2年中の自転車乗用中死者は419人で、前年比△14人であった。年々減少傾向にあり、10年前の平成22年より4割も減少している。しかし、65歳以上の高齢者の死者は294人で、前年比△5人であったものの、平成22年よりも3割減に留まっている。

■ 自転車関連事故の特徴

1 相手当事者別の自転車関連事故の特徴

平成28年から令和2年までの5年間の相手当事者別自転車関連死亡・重傷事故(第1・第2当事者)件数を見ると、発生件数42,200件のうち、約77%は自動車との衝突によるものである。

このうち、自転車対自動車事故を事故類型別で見ると、約55%が出会い頭による衝突、次いで約26%が右左折時の衝突であり、交差点内等で多く発生している。

また、平成28年から令和2年の自転車対歩行者事故のうち歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者の年齢層を見ると、10～19歳が全体の約35%を占めている。次いで多いのは20～29歳で約17%を占めている。

2 高齢者の自転車関連事故

○ 高齢者の自転車関連事故の発生状況

平成28年から令和2年までの自転車乗用中の死傷者数408,925人を年齢層別に見ると、65歳以上の高齢者は81,970人で約20%(最も多いのは10～19歳で約26%)を占めた。

一方、自転車乗用中の死者数2,293人を年齢層別に見ると、65歳以上の高齢者が1,555人で約68%を占めた。このことから、高齢運転者は死亡する可能性が高いといえる。

○ 高齢者の自転車関連事故の特徴

高齢自転車運転者(第1当事者)死亡事故の事故類型別件数を見ると、1,437件中669件・約47%が出会い頭事故であり、669件中192件・約29%が午前9時～11時台に起きている。

また、通行目的別件数では、1,437件中402件・約28%が買物であり、発生時間帯は同じく午前9時～11時台に138件・約34%起きている。

出会い頭事故の特徴を見ると、法令違反別件数では、信号無視及び指定場所一時不停止等が全体の

約 58%を占め、自宅からの距離別件数では、500m 以下が 45%で最も多かった。また、自転車の衝突部位別件数では、右側部が約 34%であるのに対し、左側部が約 49%を占めており、交差点で左から進行してきた車両と衝突するケースが多いことが分かる。

このことから、高齢自転車運転者が第 1 当事者の死亡事故では、買物目的で外出した際の午前中に、自宅付近の交差点で左側から進行してきた車両と出会い頭に衝突する事故が多く、その原因として、自転車側に信号無視や一時不停止等が多いことが特徴として挙げられる。

3 自転車乗用中人身損傷主部位の特徴及び乗車用ヘルメット着用の重要性

平成 19 年の道交法改正において、自転車事故における頭部保護の重要性、幼児・児童の頭部保護能力の低さ等を考慮し、幼児・児童を自転車に乗車させるとき、保護者等は乗車用ヘルメットを被らせるように努めることとされた。

平成 28 年から令和 2 年の自転車乗用中死者の人身損傷主部位は、頭部損傷によるものが多く、全体の約 6 割を占めている(図 1)。

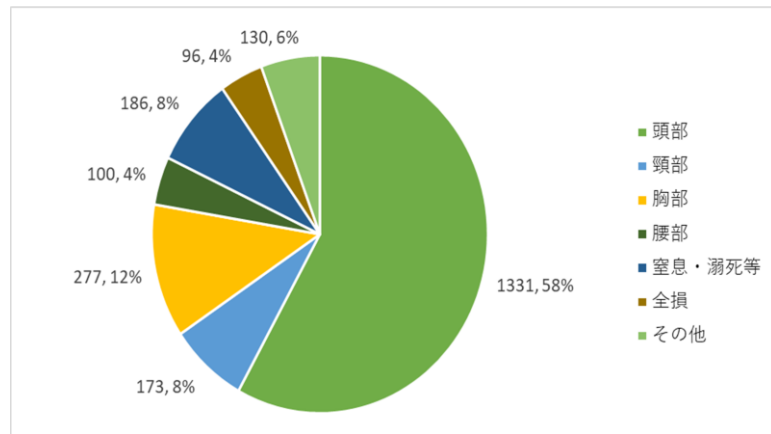
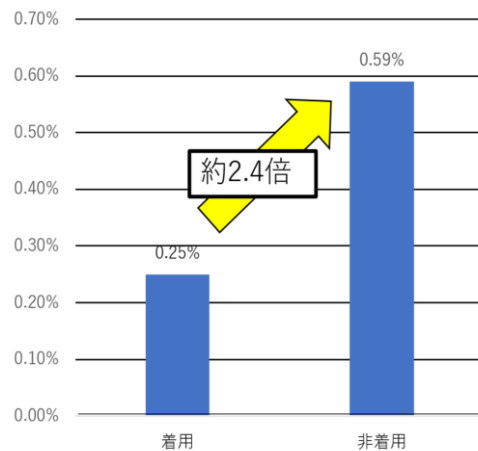


図 1 自転車乗車中死者の人身損傷主部位 (平成 28 年～令和 2 年 合計)

自転車乗用中死者は、ヘルメット着用者が 91 人であったのに対し、非着用者は 2,186 人であり、致死率(死傷者に占める死者の割合)を見ると、非着用者は着用者と比較し、致死率が 2.4 倍高くなっている(図 2)。

このことから、ヘルメットを着用し、頭部を保護することが致命傷を避ける上において有効であることが分かるが、ヘルメット着用者率(自転車乗用中死傷者のうちヘルメットを着用していた者の割合)の推移を見ると、着用率は低く、全体では 1 割にも届かない。また、令和 2 年中の世代別では、中学生が 39.1%、小学生が 24.2%であり、年々着用率は上がってきているが、高校生では 5.3%であり、65 歳以上の高齢者は最も低くて 3.3%であった。



| | 着用 | 非着用 |
|--------|--------|---------|
| 死者(人) | 91 | 2,186 |
| 死傷者(人) | 36,846 | 367,899 |
| 致死率(%) | 0.25 | 0.59 |

図 2 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率(平成 28 年～令和 2 年合計)

■ 自転車を安全に利用するための対策

1 交差点における安全確認の確実な実施

自転車は「車両」の一種である。信号を守ることはもちろん、一時停止の標識が設置されている交差点では確実に停止し、左右の安全を確認することが最も大切なことであり、誰もが知っていなければならない当たり前の交通ルールである。

しかし、実際には交通ルールを守らずに交通事故の当事者となっているのが現状である。交通ルールを守らなければ、誰しもが交通事故の当事者になり得ることを認識し、確実に停止しよう。また、見通しがきかない交差点に入るときは、速度を落とすなどのルールを守るとともに、交差道路から進行する車両や交差点を横断する歩行者等の有無を目視やカーブミラーなどで確認してから通行しよう。

2 乗車用ヘルメットの着用～全年齢層に対する着用推奨～

自転車乗用中死者のうち、人身損傷主部位の約6割が頭部であることや、ヘルメット非着用時の致死率は着用時と比べ約2.4倍高くなっていることから、自転車乗用時の頭部保護の重要性、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、自転車事故に遭った者の中には、一命を取り留めて体は回復したものの、頭部外傷による「高次脳機能障害」により、今まで簡単にできていたことや、一度にたくさんのことを記憶することが難しくなり、社会生活を営む中で様々な支障を生じ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、全ての年齢層の者にヘルメットの着用を促す必要がある。特に高齢者は交通事故時に死亡する可能性が高い。

3 高齢者に対する注意喚起～自転車事故の特徴等を踏まえた対策～

高齢自転車運転者の死亡事故の特徴として、自宅付近の交差点での出会い頭事故が多く発生していることを踏まえ、日常生活の中に危険が潜んでいることを注意喚起し、通り慣れたいつもの道でも決して油断することなく、交通ルールを遵守することの大切さを呼び掛けよう。

また、シミュレーター等の各種交通安全教育機器を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育により、交通事故の危険性等について真に認識してもらうことも事故防止対策として有効である。こうした交通安全教育は、警察を始め、交通安全を推進する関係機関・団体が機会あるごとに実施しているので、特に自転車を利用する高齢者に積極的な参加を働き掛けてほしい。

4 自転車の点検整備の促進

自転車の点検整備を適切に実施することは、自転車の安全を継続的に確保し、交通事故の未然防止や交通安全意識の醸成につながる。日頃から自転車に乗る前には、故障や不具合がないか点検する習慣を身に付けるとともに、定期的に点検整備を行おう。

5 自転車を用いた配達業務中の交通事故防止

自転車を用いた配達業務中に配達員が交通事故で負傷したり、通行人に危害を及ぼしたりすることがあり、配達中の交通事故を防止することが課題となっている。

そのため警察では、関係機関・団体と連携し、関係事業者等に対する交通安全対策の働きかけ、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼びかけ等を推進している。

信号無視や交差点での一時不停止、自転車乗用中のスマートフォンの使用など、ルールを無視した危険な運転は絶対にやめよう。また、自転車は車道通行が原則であり、歩道では歩行者優先で車道寄りを徐行しよう。

■ 自転車運転者講習制度について

自転車運転者の中には、交通ルールを守らず、悪質・危険な運転を繰り返す者や、そのような運転により実際に重大な事故を起こす者もいる。

警察では、そのような者の道路交通における危険性を改善するため、自転車運転者講習制度を運用している。これは、信号無視や指定場所一不停止、遮断機が下りた踏切への立入りなど 15 の違反行為(=危険行為)を繰り返した者(3年以内に2回以上繰り返した自転車の運転者)を対象に、都道府県公安委員会が自転車運転者講習を受講するように命じ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(図 3)。



図 3 自転車運転者講習の対象となる危険行為

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、本制度の運用開始から令和 2 年 12 月末までに全国で 1,348 人が受講している。

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 月以内に講習を受けなかった者に対しては、受講命令違反として 5 万円以下の罰金が科せられることになっている。

これを踏まえ、特に自転車を利用することが多い中学生、高校生に対しては、交通法令の知識を深めるとともに、交通安全意識を醸成する教育を推進することが肝要である。

■ おわりに

自転車は身近にあり、運転免許も必要ないため、誰でも運転することが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になる可能性を有している。

このため、交通ルールを守ることは当然のことだが、万一の備えとして、乗車用ヘルメットの着用や、自転車損害賠償責任保険等への加入が重要である。

また、自転車の安全な利用を促進するためには、自転車利用者へのルールの周知徹底や安全教育の推進等が必要であり、その活動の実効性を高めるためには、警察だけでなく、学校、保護者、自治体、ボランティアの皆さんとの連携が不可欠である。交通ルールの遵守は、交通事故防止に留まらず、社会全体の規範意識の向上にも繋がるものである。

警察では、今後とも安全で快適な交通社会の実現に向け、自転車の交通事故対策を総合的に推進していく。

自転車利用者は、一人ひとりが自転車の交通ルールとマナーについて再認識し、安全運転を心掛け、交通事故防止に努めていただくようお願いする。

以上