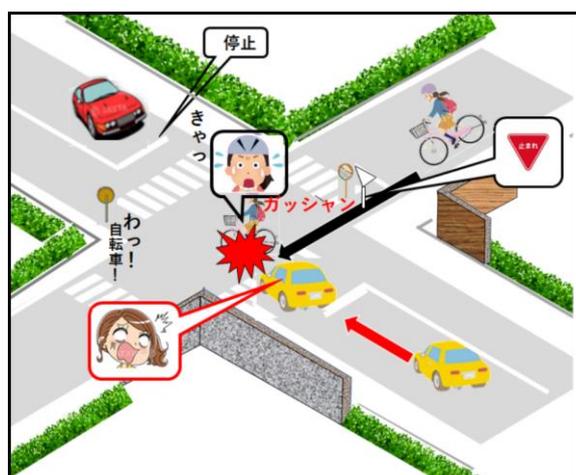


中高生の自転車事故

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「**事故事例に学ぶ 152**」の概要を紹介するものである。筆者は(公財)交通事故分析センター 中西 盟氏である。図は記事をもとに SDA が作成した。

■ 事故の概要

片側1車線道路と中央線のない道路が交差する見通しの悪い、信号機のない交差点において、平日の朝7時台、Aさん(普通乗用車、20歳代、女性)は通勤路上、左右の安全を十分確認しないまま、坂道の上にある交差点に進入したところ、右方から直進してきた通学途上のBさん(自転車、中学生、女性)と出会い頭に衝突し、Bさんは軽傷を負った。Bさんはヘルメットを正しく着用していた。



■ データから見る事故実態

我が国における交通事故は減少の一途をたどり、自転車に関与する事故件数も減少傾向にある。これは自転車道やレーンの設置などの走行空間の整備、交通ルールの周知徹底などの成果だと思われる。しかし、ここ最近**自転車と歩行者の事故が増加気味**であること、**高校生の生活道路における自転車乗用中の人口当たり死傷者数が多い**ことなどが指摘されている。直近**10年間(2010年～2019年)の中高生の自転車乗用中の事故件数(1当+2当)**の推移は図1に示す通りで、近年は全体の事故件数が減少し、生徒数も減少傾向であるにもかかわらず、横ばい気味である。通学距離の関係もあるだろうが、中学生よりも高校生の方が事故件数が多く、通行目的で見ると、通学時等に事故に遭う率が高くなっている。

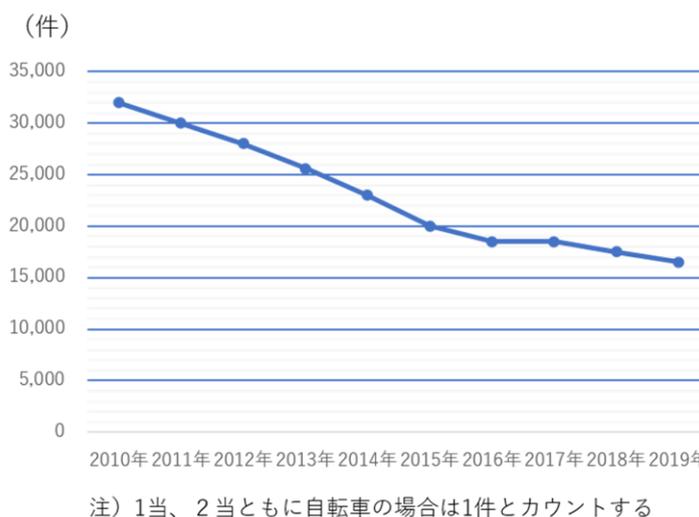


図1 中高生の自転車事故(1当+2当)事故件数の推移

事故類型別にみると車両相互の事故が多く、中でも出会い頭の事故が多くなっている。これは中高生にかかわらず、自転車利用者全体に見られる傾向である。

中高生の法令違反の内訳を1当、2当それぞれに見ると、**1当の場合、一時不停止、安全運転義務違反(安全不確認)、信号無視の順に多くなっている(次頁図2)。**

また、**2当の違反の有無**を見ると、**2当だから**といって自転車側に違反がないという訳ではない。2当で全く違反がないのは3割程度で、**安全運転義務違反(安全不確認)**や**交差点安全進行義務違反、安全運転義務違反(動静不注視)**が多い(図3)。

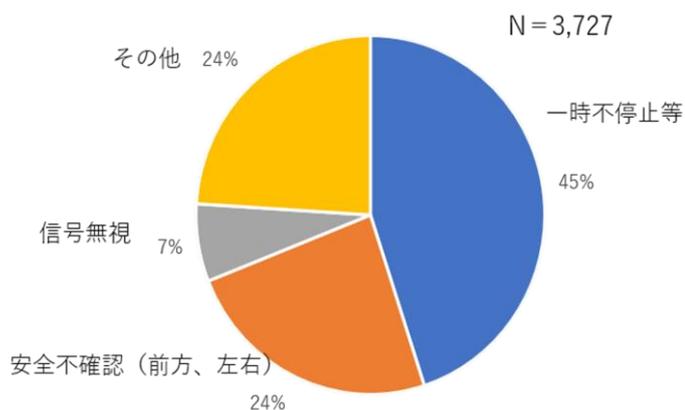


図2 中高生自転車事故違反構成率(2017年～2019年累計/出会い頭事故/通学等/1当)

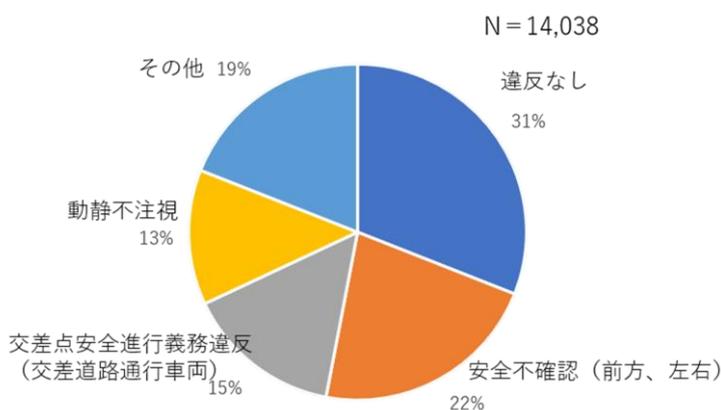


図3 中高生自転車事故違反構成率(2017年～2019年累計/出会い頭事故/通学等/2当)

■ 安全運転に生かす

事故の原因は見通しの悪い交差点であるにもかかわらず、Aさんが十分に減速せず、また、交差道路の安全を目視やカーブミラーで確認せず進入したこと、BさんもAさんと衝突する前、Bさんから見て右方からの車が停止してくれたことから、左方からやってきたAさんの車を確認せず進行したことである。

双方ともほぼ毎日通行する道路であったことから、いつも自転車や車は来ないといった思い込みがあったかもしれないし、Bさんにしてみれば、止まってくれた右方の車に遠慮して早く渡らなくてはどう気持も左方の安全確認を疎かにさせたのかもしれない。

このように、出会い頭の事故は自転車の関与する事故類型では最も多くなっている。交差点手前では確実に一時停止をし、交差する道路からの車両等の接近を目視やカーブミラーなどで確認し、安全に進行しよう。自動車の運転者は特に見通しの悪い信号機のない交差点に接近する際は、自車が優先道路を走行中であったとしても、飛び出してくる車両等に注意し、衝突を回避できる速度に減速して通行しよう。

以上