

自転車関係事故件数のコロナ禍前後比較（前編）

これは、(一財)日本交通安全教育普及協会発行「交通安全教育」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。筆者は国土交通省道路局 道路交通安全対策室 濱田 禎氏である。図は同記事から引用させていただいた。

1 はじめに

令和2年、コロナ禍によって我々の生活は大きな変化を余儀なくされた。旅客鉄道やバスの利用が著しく減少した一方、自転車は、密を避けられる交通手段として、あるいは宅配の手段等として注目されている。

本稿は、自転車にかかわる全国の交通事故の発生件数等に関し、生活様式の変化に伴う影響が及んでいるかという観点から分析する。データ集計の単位期間が4半期ごとであるため、令和2年1月～9月のデータを令和元年1月～9月のデータと比較して考察している。

2 自転車乗車中の死傷事故・死亡事故及び自転車を第一当事者とする死傷事故

令和2年1月～9月は、死傷者数・死者数とも、近年と比べて減少している(図1)。

また、令和2年1月～9月における自転車を第一当事者とする死傷事故件数については、近年、増減を繰り返している中、令和2年は前年より減少している(図2)。

3 事故の総数と自転車を第一当事者とする死亡事故

死亡事故件数は、近年減少傾向であったものの、平成30年以降増加に転じている(図2)。

また、令和2年1月～9月における自転車を第一当事者とする死傷事故件数について、緊急事態宣言との関係は、宣言前(1～3月) 3,199件(対前年△8%)、宣言中(4・5月) 1,733件(対前年△39%)、宣言後(6～9月) 4,876件(対前年△10%)といずれの期間も減少し、特に緊急事態宣言中の減少幅が大きかった。一方、死亡事故件数については、宣言前 48件(同△24%)、宣言中 33件(同+43%)、宣言後 73件(同+24%)と緊急事態宣言以降増加している(次頁図3)。

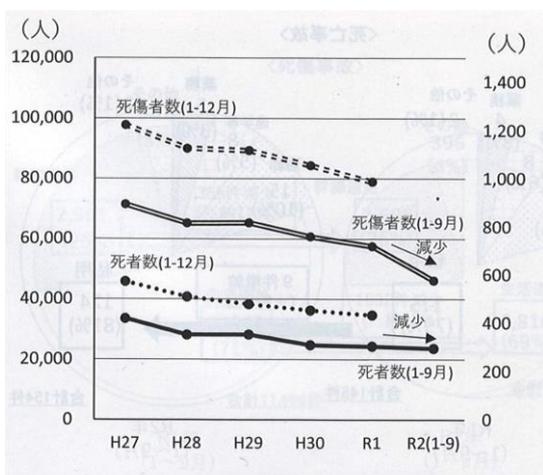


図1 自転車乗車中の死者・死傷者数

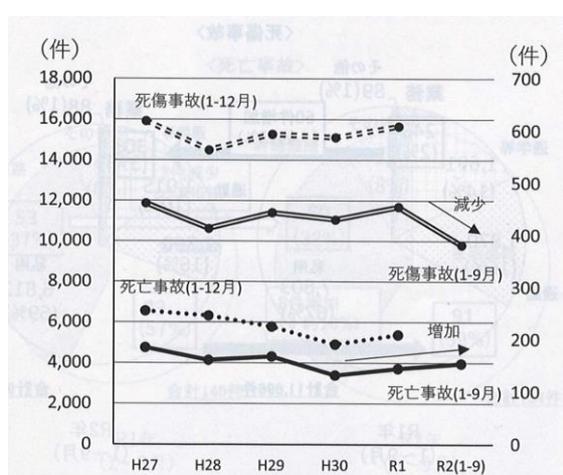


図2 自転車を第一当事者とする死亡・死傷事故

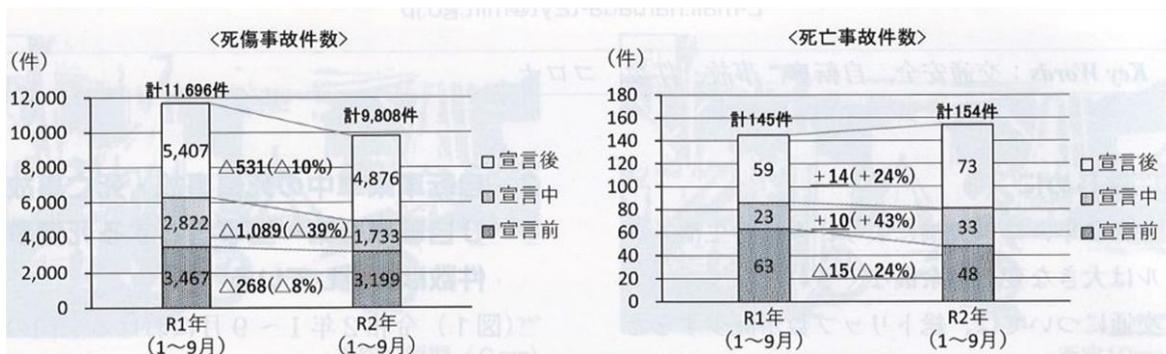


図3 自転車を第一当事者とする死傷事故・死亡事故件数

4 第一当事者の通行目的

令和2年1月～9月における自転車を第一当事者とする死傷事故件数9,808件を通行目的別に分類すると、私用が69%、通勤が16%、通学が10%、業務が3%となっている。前年同期と比較すると、総数、私用、通勤、通学のいずれも前年を下回っている一方、業務のみが前年より60件(約25%)増加している。

死亡事故件数については、私用が124件で9件(8%)増、業務が5件で1件(25%)増、通勤が15件で1件(6%)減少している(図4)。

5 死亡事故の第一当事者

令和2年1月～9月における自転車を第一当事者とする死亡事故件数154件の年齢層を見ると、65歳以上の高齢者が113件で73%を占め、対前年比13件(13%)増と突出している。また、私用目的に限定しても、高齢者が大勢を占め、対前年比で13件(15%)増加している(次頁図5)。

6 事故の発生場所

令和2年1月～9月における自転車を第一当事者とする死傷事故の発生場所については、生活道路が6,816件で69%を占め、幹線道路が2,596件で26%を占めており、共に前年同期よりも減少している(次頁図6)。

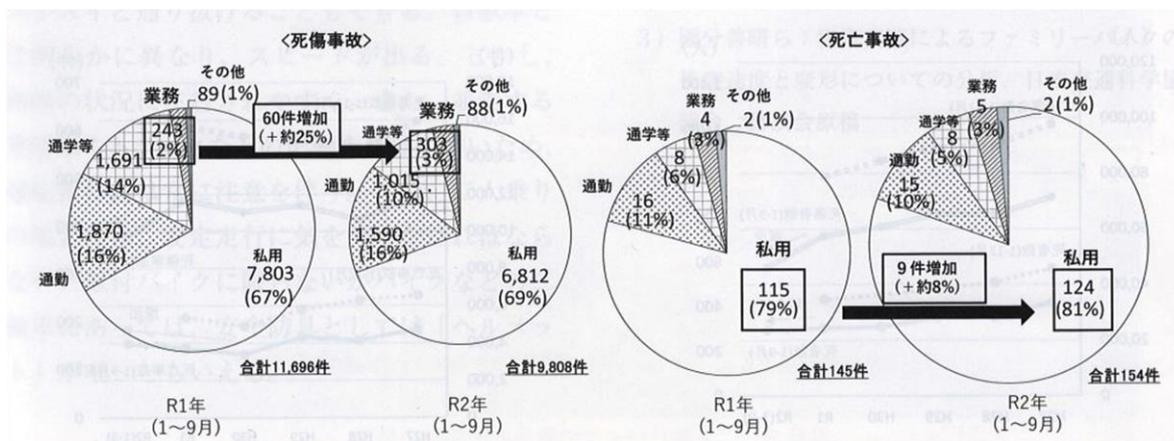


図4 自転車を第一当事者とする死傷事故・死亡事故の通行目的別事故件数

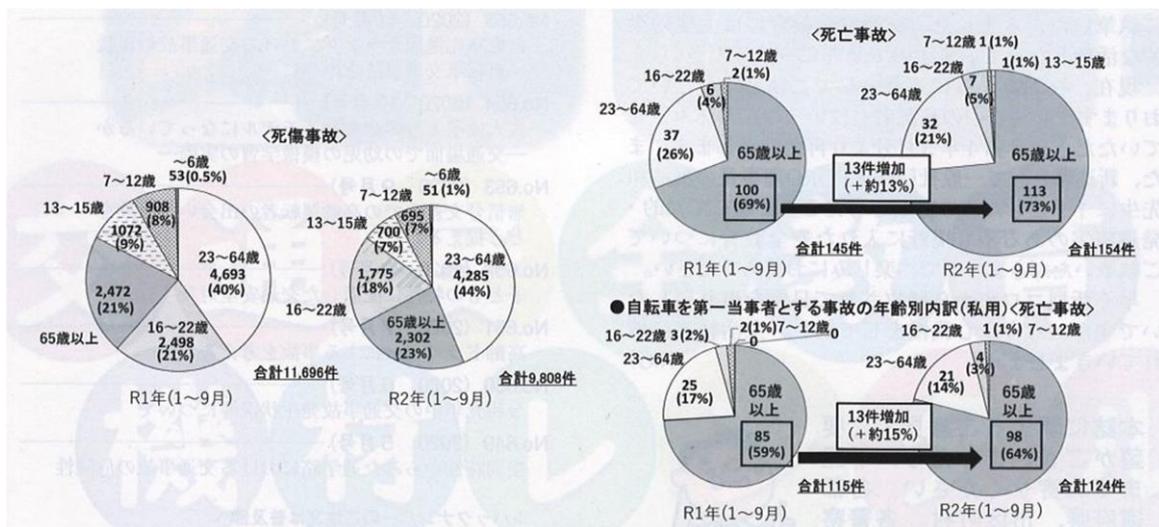


図5 自転車第一当事者とする死傷事故・死亡事故の年齢構成別事故件数

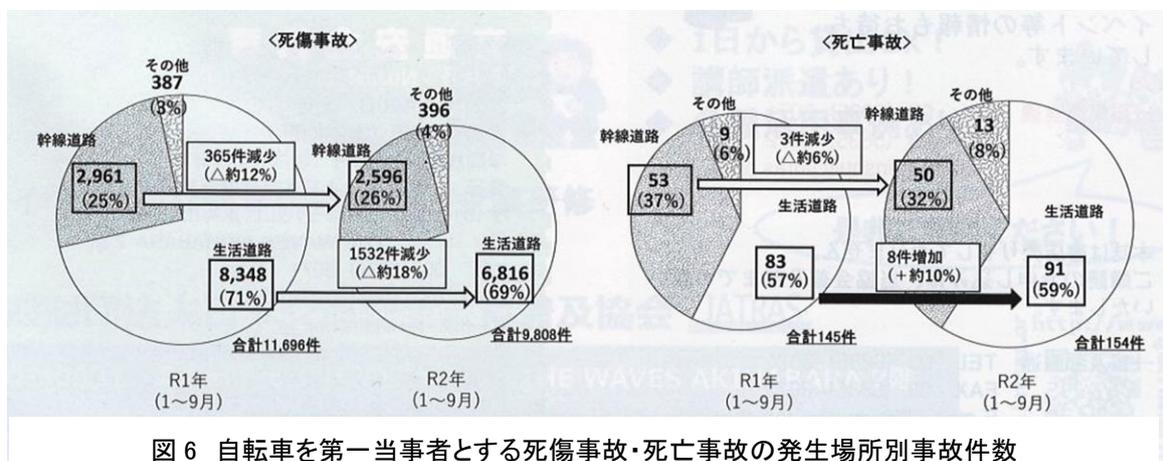


図6 自転車第一当事者とする死傷事故・死亡事故の発生場所別事故件数

7 死亡事故の発生場所

死亡事故については、生活道路におけるものが91件で前年より8件・約10%増加している。幹線道路におけるものは50件で前年より3件・約6%減少している(図6)。

自転車関係事故件数のコロナ禍前後比較(後編)

これは、(一財)日本交通安全教育普及協会発行「交通安全教育」2021年6月号に掲載された記事の概要を紹介するものである。筆者は国土交通省道路局 道路交通安全対策室 濱田 禎氏である。図は同記事から引用させていただいた。後編は令和2年1月～12月のデータである。

1 全国の死傷・死亡事故件数の増減

令和2年は、前年に比べて、死傷事故件数が全都道府県において減少(全国平均△約19%)する中、東京都及び石川、香川等10県において死亡事故が増加していた(残りの36道府県は減少)。東京都における令和2年の死傷事故件数は前年より4,825件・約16%減少している一方、死亡事故件数が24件・約18%増加している(次頁図1)。

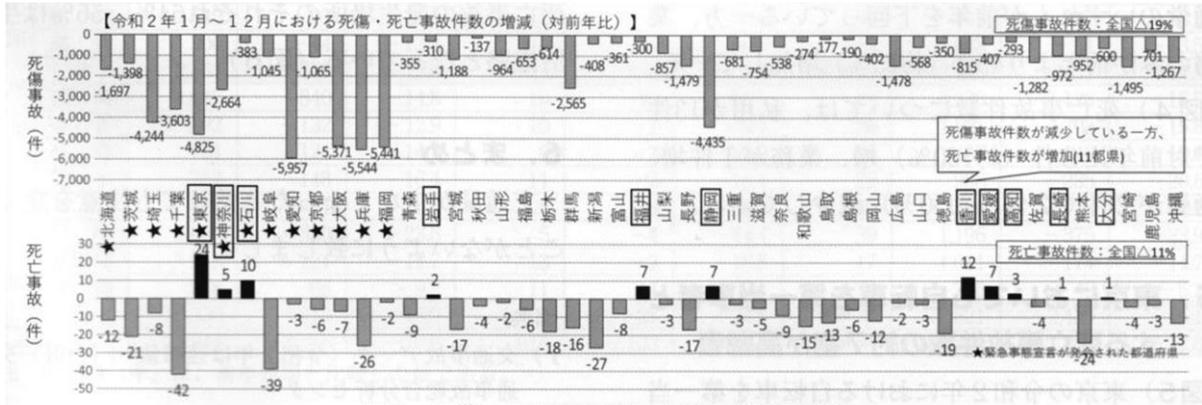


図1 死傷・死亡事故件数の増減(対前年比)

2 東京における死亡事故の第一当事者の内訳

東京都における令和2年の死亡事故件数に関し、第一当事者を状態別(四輪車、二輪車、自転車、歩行者)に分類すると、前年に比べて四輪車が3件・約3%減少しているが、二輪車は7件・約39%、自転車は7件・約78%、歩行者は12件・約80%増加している。

3 東京における法令違反別に見た死亡事故の第一当事者

前年と比べて、歩行者、自転車、二輪車を第一当事者とするものについては、信号無視等、注意を怠った内容の法令違反が特に増加している。四輪車は総数が減少していることもあり、いずれの違反項目についても前年を下回っている(最高速度違反は1件から2件に微増)。

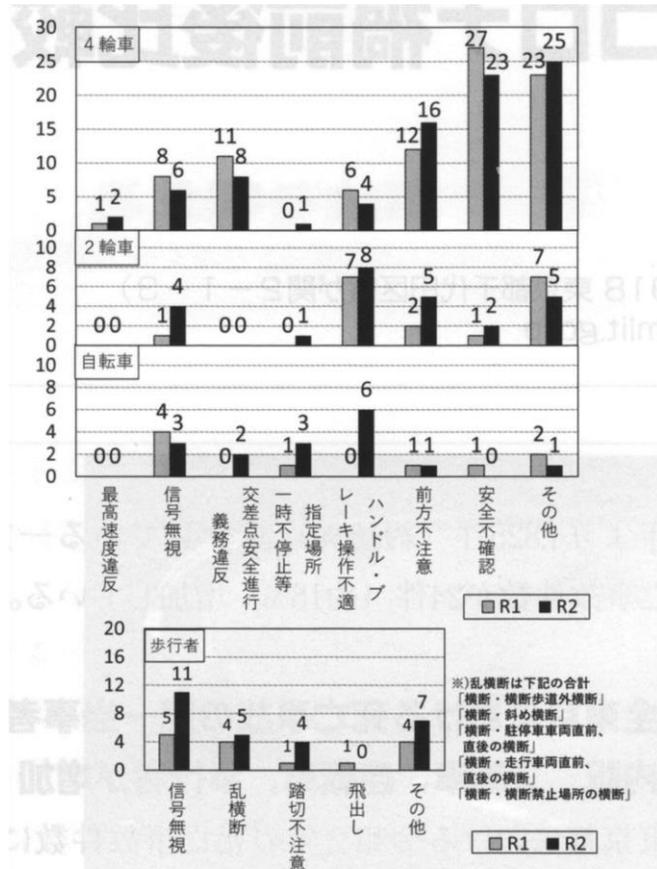


図2 法令違反別死亡事故件数(令和2年・東京都)

4 東京における自転車を第一当事者とする事故

自転車は密を回避できる移動手段として、また、宅配等の業務利用の増加の観点等から脚光を浴びているが、東京都においても自転車乗車中の死傷事故・死亡事故及び自転車を第一当事者とする死傷事故は減少している。一方で自転車を第一当事者とする死亡事故件数は7件増加している。東京都における令和2年の自転車を第一当事者とする死傷事故件数4,314件を通行目的別に分類すると、私用が約70%、通勤が約18%、通学等が約4%、業務が6%となっている。前年同期比では、業務のみが45件・約23%増加し、他は下回っている(次頁図3)。死亡事故件数については、私用が13件で8件増(約160%)、業務が1件増、通勤が2件で2件減(約50%)となっている(次頁図4)。

東京都における令和2年の自転車を第一当事者とする死亡事故件数16件の年齢構成をみると、65歳以上の高齢者が11件で69%を占め、前年対比でも6件増(約120%)と突出している(図5)。また、自転車を第一当事者とする死傷事故及び死亡事故の発生場所は、生活道路がそれぞれ64%、56%となっている(図6)。

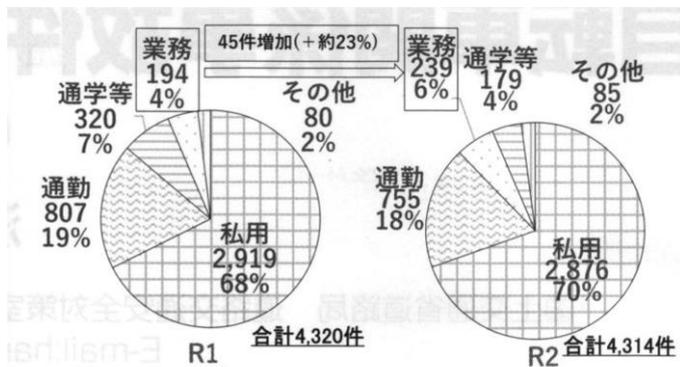


図3 自転車を第一当事者とする通行目的別死傷事故件数(東京都)

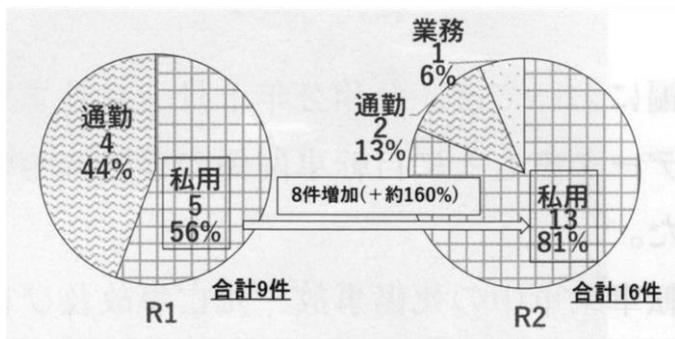


図4 自転車を第一当事者とする通行目的別死亡事故件数(東京都)

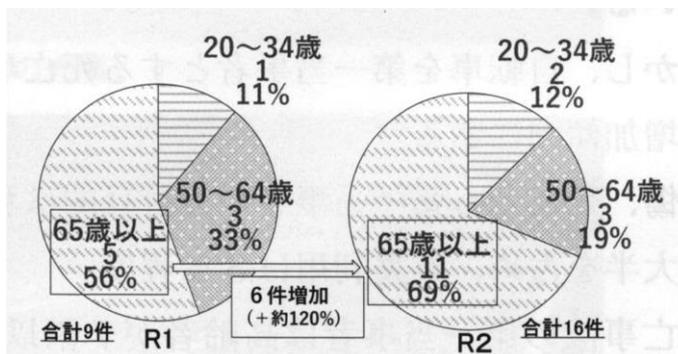


図5 自転車を第一当事者とする年齢別死亡事故件数(東京都)

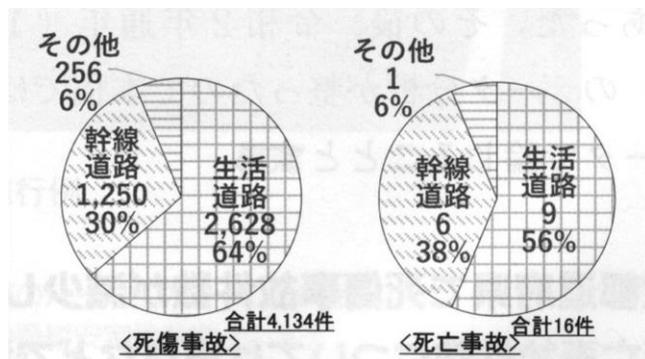


図6 自転車を第一当事者とする場所別事故件数(東京都)

以上