

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」2022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 小野寺 俊(おののでら・しゅん)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3年中は463人も尊い命が失われ、4万人余が負傷している。本稿では、二輪車を安全に利用するために、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23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、「自動二輪車乗車中」は減少傾向が緩やかであることが分かる。

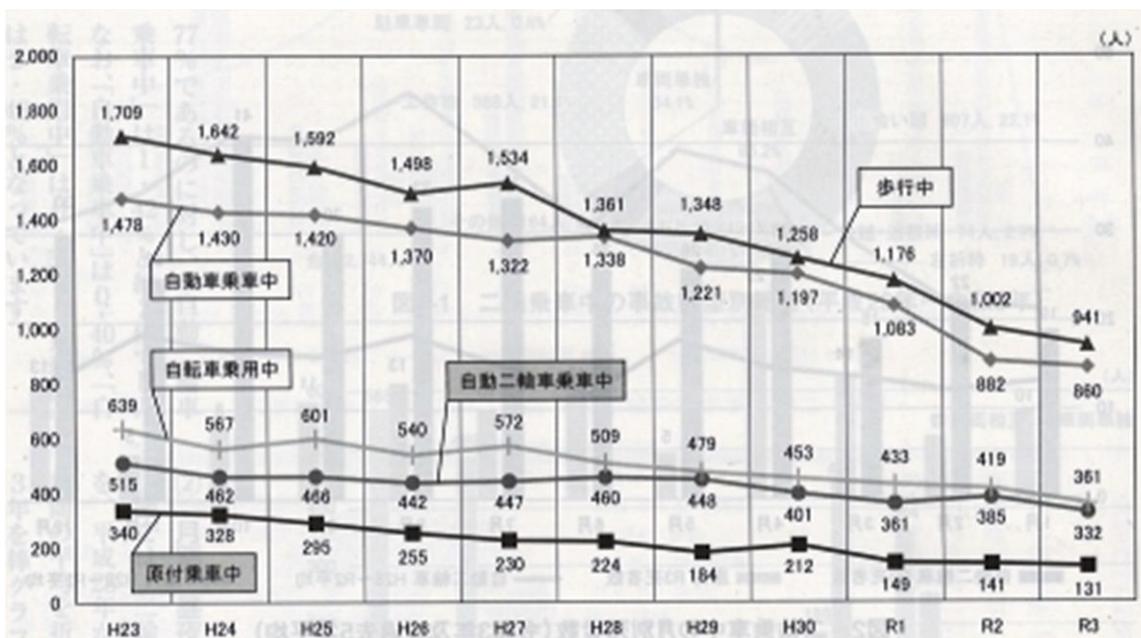


図1 状態別に見た死者数の推移(平成23年～令和3年)

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3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1.42%と約2倍であった。

なお、「自動車乗車中」は0.40%、「自転車乗車中」は0.53%、「歩行中」は2.48%となっている。

表1 二輪乗車中の死傷者数の推移(平成23年～令和3年)

状態別		年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	増減数	増減率	指数
自動二輪車乗車中	死者		515	462	465	442	447	460	448	401	361	385	332	-53	-13.8%	64
	重傷者		6,437	6,106	5,853	5,511	5,121	4,965	5,004	4,625	4,409	4,181	4,192	11	0.3%	65
	軽傷者		39,020	36,741	34,271	30,458	27,925	26,141	25,478	23,077	21,644	18,635	18,913	278	1.5%	48
	死傷者		45,972	43,309	40,590	36,411	33,493	31,566	30,930	28,103	26,414	23,201	23,437	296	1.0%	51
	致死率		1.12%	1.07%	1.15%	1.21%	1.33%	1.46%	1.45%	1.43%	1.37%	1.66%	1.42%	-0.24%	—	—
原付乗車中	死者		340	328	295	255	230	224	184	212	149	141	131	-10	-7.1%	39
	重傷者		8,172	7,517	6,945	6,246	5,612	5,041	4,689	4,086	3,625	3,065	2,777	-268	-9.4%	34
	軽傷者		53,293	47,509	42,375	36,536	31,598	27,629	25,361	22,040	18,646	15,109	14,166	-943	-6.2%	27
	死傷者		61,806	55,354	49,615	43,037	37,440	32,694	30,234	26,338	22,422	18,315	17,074	-1,241	-6.8%	28
	致死率		0.55%	0.59%	0.59%	0.59%	0.61%	0.68%	0.61%	0.80%	0.66%	0.77%	0.77%	0.00%	—	—

注1 増減数(率)は、前年同期と比較した値である。
 注2 指数は、平成23年を100とした場合の令和3年の値である。
 注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28年から令和2年までの5年間の平均を折れ線グラフで、令和3年を棒グラフで示したものである。

例年、気候のよい時期に死者が増加する傾向にあるが、令和3年は10月の自動二輪車の死者が特に多く、過去5年の平均と同数となっている。

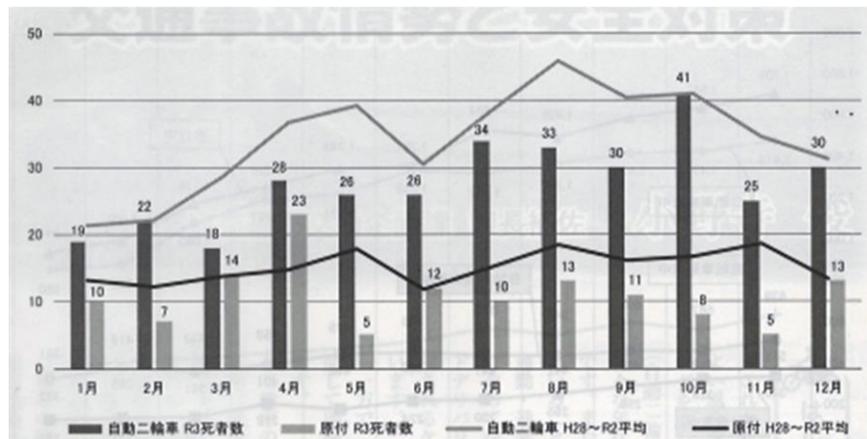


図2 二輪乗車中の月別死者数(令和3年及び過去5年平均)

図3は昼夜別の状況を、平成29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。

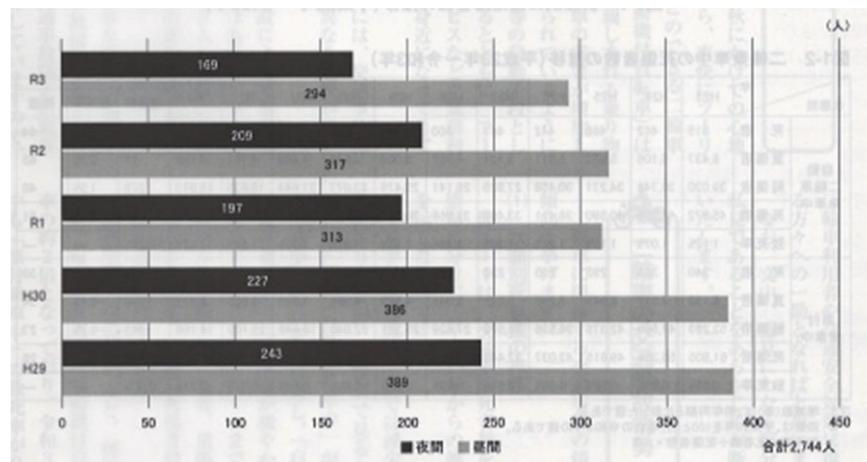


図3 二輪乗車中の昼夜別死者数(平成29年～令和3年)

(3) 事故類型別、道路形状別

図4は平成29年から令和3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2,744人のうち、相手方も車両である「車両相互」での死者が1,790人(65.2%)、「車両単独」での死者が935人(34.1%)であった。

「車両相互」での交通事故では出会い頭(22.1%)や右折時(18.1%)が多く、「車両単独」ではガードレール等の工作物との衝突(21.4%)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、交差点での事故が約6割(58.9%)と多く、「車両単独」ではカーブ・屈折路での事故が約半数(47.0%)となっている。

交差点では安全確認の徹底、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。

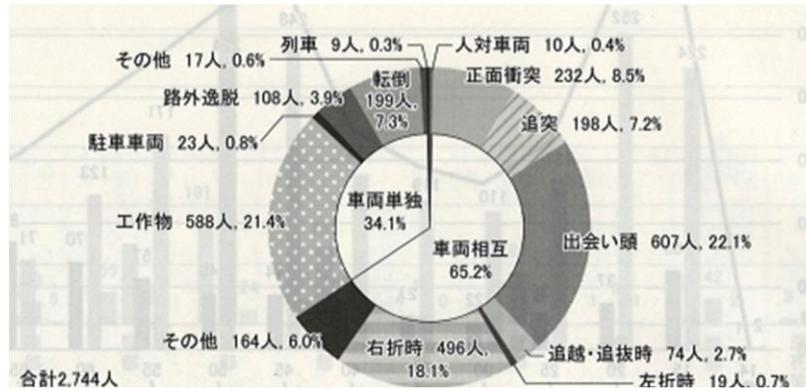


図4 二輪乗車中の事故類型別死者(平成29年~令和3年)

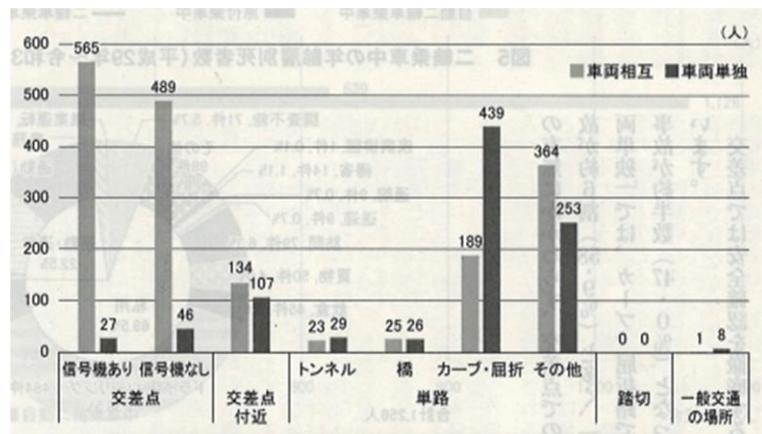


図5 二輪乗車中の道路形状別死者数(平成29年~令和3年)

(4) 年齢層別

図6は平成29年から令和3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。自動二輪乗車中の死者数は15~24歳の若い年齢層や45~54歳の中高年齢層で多くなっている。一方で原付乗車中の死者数は65歳以上の高齢者で多くなっている。

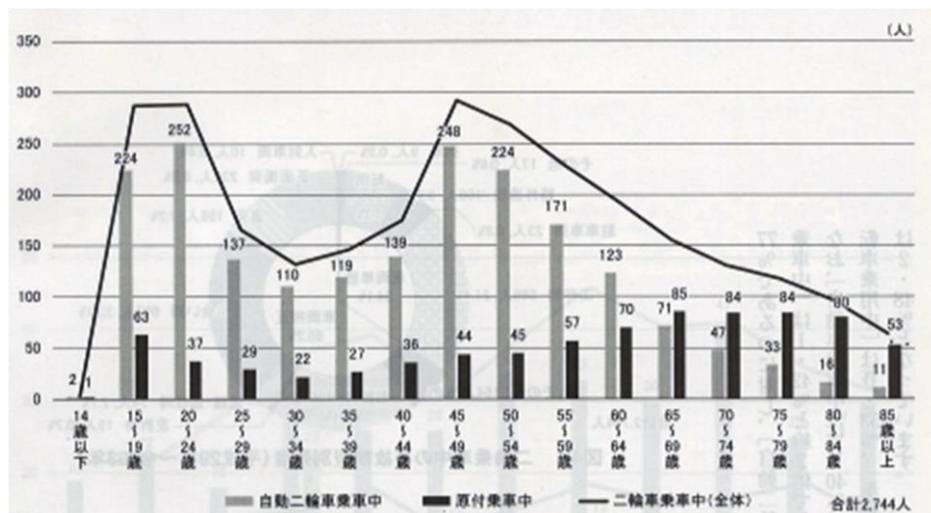


図6 二輪乗車中の年齢層別死者数(平成29年~令和3年)

(5) 通行目的別

図7は平成29年から令和3年までの二輪乗車中の死亡事故を二輪車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の自動二輪車ではドライブ(ツーリング)が38.5%を占め、通勤・通学が22.5%となっている。

図7-2の原付では、通勤・通学が23.9%となっているほか、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29年から令和3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(1,034人、38.8%)が最も多く、次いで胸部(805人、30.2%)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2,668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1,034人で、その41.8%に当たる432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方で生死を分けることになる。

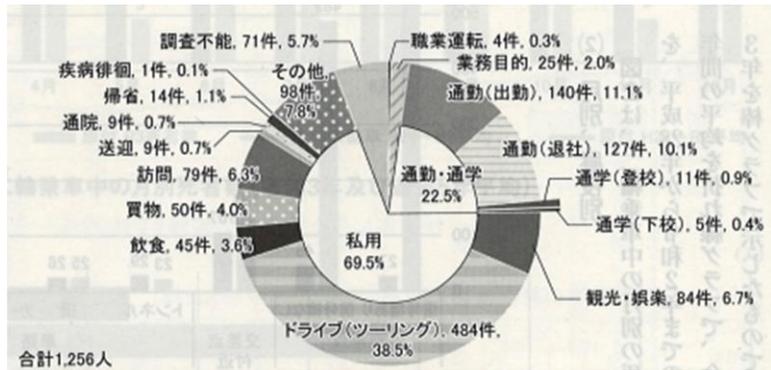


図7-1 通行目的別死亡事故件数【自動二輪】(平成29年～令和3年)

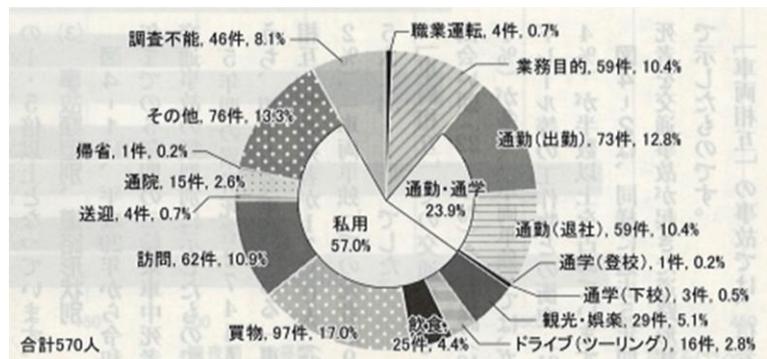


図7-2 通行目的別死亡事故件数【原付】(平成29年～令和3年)

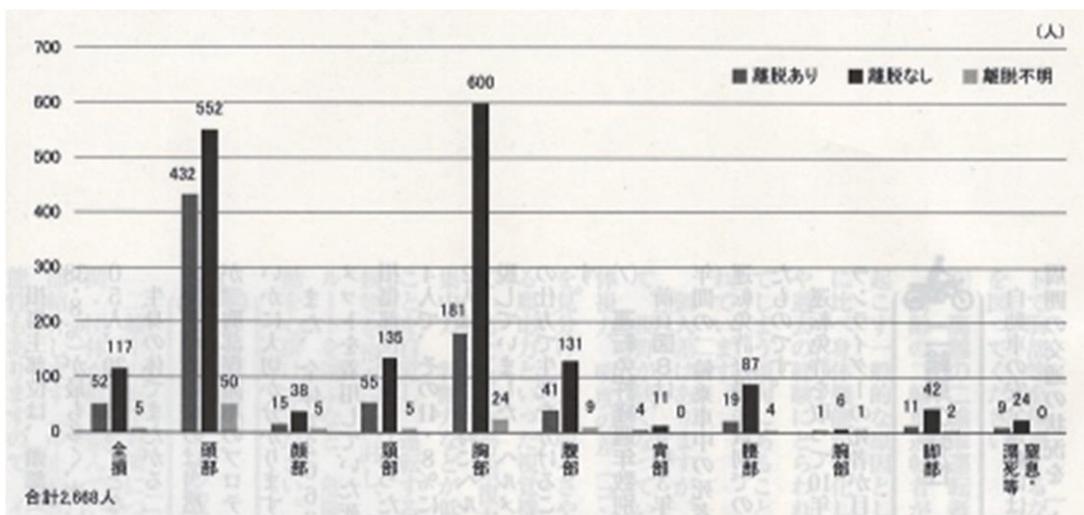


図8 二輪車ヘルメット着用時の損傷主部位別死者数(平成29年～令和3年)

(7) 運転免許経過年数別

図9は平成29年から令和3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。運転免許を取って10年以上のベテランライダーの死者が目立つ。

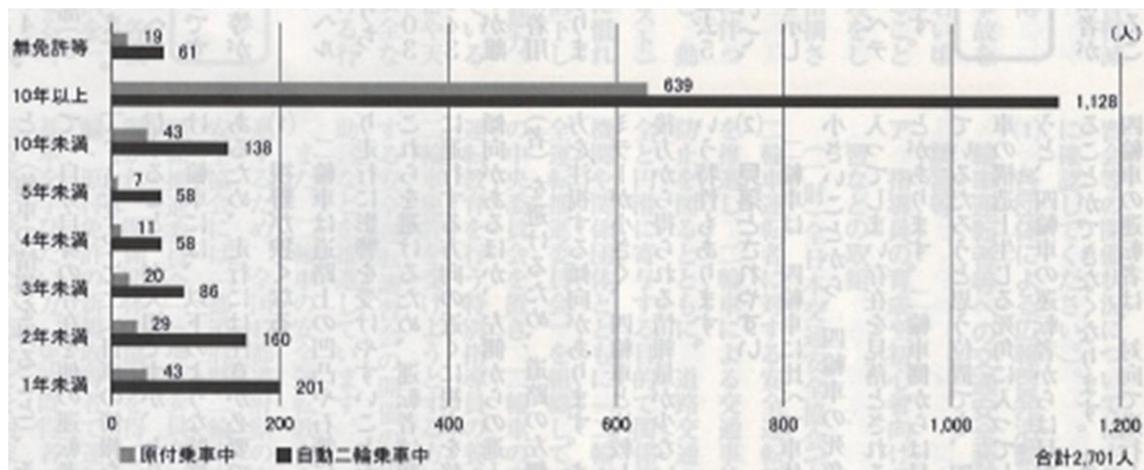


図9 二輪乗車中死者の運転免許経過年数別(平成29年～令和3年)

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」(他車の情報を得ること)、そして自分自身の存在を他の運転者に「よく見せること」(自車の情報を発信すること)が大切だが、とりわけ二輪車には次のような特性があるため、走行には注意が必要である。

(1) 視野が狭くなる

二輪車は道路上の凹凸や石等により走行に影響を受けやすいことから、これらを避けるため、運転者は頻繁に、進行する方向の近くに視点を移す傾向があるほか、左側からの進入車(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しまう存在を見落とされることがある。二輪車側からは見えているだろうと思う位置でも、四輪車の構造上生じる死角に入ってしまうと、四輪車の運転者からは目視することができなくなる。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ても、四輪車に比べて車体の小さい二輪車は実際より遠くに位置しているように見え、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ことが言える。

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

前述のとおり、二輪車に乗車中、ヘルメットを着用していたにもかかわらず頭部損傷によって死亡した人の約4割が、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、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、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、プロテクターやエアバッグジャケットで胸部等を保護するなど被害軽減を図る必要がある。

(2) 高齢の二輪車運転者の心得

高齢の二輪車運転者が交通事故を起こす一般的な原因として、若い頃に比べ身体機能が変化していることや過去の経験にとらわれて無理をしてしまう傾向にあること等が指摘されている。

個人差はあるが、加齢に伴って、視野が狭くなっていること、動体視力、明度の差(コントラスト)を見分ける力、明るさや暗さに慣れる順応力といった視覚機能が低下していること、疲労回復力、注意力、集中力、判断力などが低下していることを自覚し、運転する時間帯や天候等を慎重に検討し、より安全なルートを選ぶなど、危険を避ける行動に心掛ける必要がある。

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(中止や延期となる可能性もあるので、イベント・講習会等の開催状況については主催者に確認されたい)。

(1) 各団体による広報啓発活動や二輪車運転者等への交通安全教育・講習等

ア 指導員の育成や初心者向けの講習などの取組

(一財)全日本交通安全協会では、二輪車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とともに「二輪車安全運転推進委員会」を組織して、その中央委員会を置き、二輪車の安全運転教育を行う特別指導員の養成や二輪車免許を受けようとする者に対する安全運転講習会の開催の指導、助言などを推進している。

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は「都道府県二輪車安全運転推進委員会」(地方委員会)が置かれ、関係団体の協力を得て、二輪・原付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 7,000 人認定しており、例年、研修会や養成講習会を開催している。

イ 若年者に対する交通安全教育などの取組

(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の安全運転実技講習の普及・拡大に向け、関係機関・団体と連携し、安全運転教育の重要性を訴求する冊子の制作や安全運転教育好事例集の作成、二輪車の安全運転指導に当たる指導員や高校教員を対象とした指導マニュアルの作成などに取り組んでいる。

また、不足する二輪車駐車場や、防災・減災への二輪車の活用拡大に関する情報発信を通して、安全で快適な二輪車の利用環境づくりを進めている。

ウ 業務運転者による安全運転競技会などの取組

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、実技講習会や安全運転競技会(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 3 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 18 回デリバリー業安全運転競技会」が開催された。

同競技では法規に関する知識や安全で的確に二輪車を操作する技術が審査され、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)の交通安全教室も開催された。

エ 街頭での啓発活動や安全運転講習会の開催などの取組

(一社)日本二輪車普及安全協会では、二輪車を取り巻く環境の向上のため、関係省庁の後援や関係団体の協力を受け、全国で二輪車に関する各種安全運転に関するイベント等を開催しており、毎年9月、秋の全国交通安全運動と連携して行われる「二輪車安全運転推進運動」では、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。また、体験型二輪車安全運転講習を全国各地で開催しており、令和3年には埼玉県において、女性限定の開催となる「レディース限定グッドライダーミーティング」が開催され、女性指導員が考案した女性専用プログラムに沿って講習が行われたほか、同県警察女性白バイ隊 SKIP による指導も行われた。

(2) 「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」と制定した。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おり、令和3年には SNS 上でのオンライントークショーが開催され、警視庁女性白バイ隊クイーンスターズも出演している。

6 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昨年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、二輪車運転者に対する胸部プロテクター着用の促進や運転者教育の充実強化等の諸対策を推進することとしている。

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、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。

7 おわりに

二輪車は、体で安定を保ちながら走り、停止すれば安定を失うという構造上の特性を持っているため、四輪車とは違った運転技術を必要とする。それが人と二輪車の一体感を生み出すことから、二輪車は魅力的なのだが、不幸にも交通事故に遭えば、四輪車のように車体やシートベルトで守られていないため、身体へのダメージは大きく、命を落としてしまうこともある。

筆者自身、二輪車を愛好しているが、二輪車が危険な乗り物になるか、安全な乗り物になるかは、それを操る運転者次第だと感じている。全ての二輪車運転者が、交通ルールを遵守し、ゆとりを持った運転を心掛けることで、二輪車が安全で快適な乗り物であり続ける交通社会を祈念し、本稿を閉じる。

以上