

自転車事故

～危険な乗り方をしたり、人に迷惑をかけていませんか?～

はじめに

自転車は気軽に利用できる便利な乗り物ですが、自転車に乗っていて、死亡重傷といった重い傷害を負う人の数が増え続けています。また自転車が加害者としての過失を問われることが多い「対歩行者事故」は、最近急激に増加しています。そこで、今回と次回の二回に分けて、自転車事故の特徴を分析し、少しでも自転車事故低減のための提案をしたいと思えます。今回のイタルダ・インフォメーションでは、自転車事故の推移、年齢層別の事故頻度、法令違反など、全国事故統計の分析から得られた結果を紹介しします。次回のイタルダ・インフォメーション(続・自転車事故)では、事故例調査から得られた人的要因の特徴を紹介しします。

1 交通事故での死傷者数の推移

交通事故での死傷者数は、過去12年間で昨年初めて前年を下回ることができました。しかし依然として毎年約120万人もの人が死傷するというきわめて深刻な状態にあります。これは人口あたりでは、約100人に一人が毎年死傷するということであり、交通事故は決して他人事ではないということです(図1)。

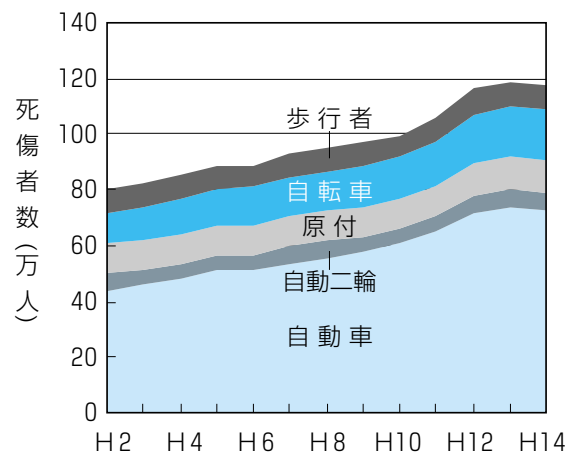


図1 交通事故での死傷者数の推移

なかでも自動車乗車中に次いで、自転車乗用中の増加が顕著であり、平成14年には全体の約15%を占めています(図2)。自転車は手軽な乗り物であると同時に、運転免許を持たない人たちの重要な交通手段です。また健康志向の波に乗り、今後とも自転車の利用は増え続けると考えられます。

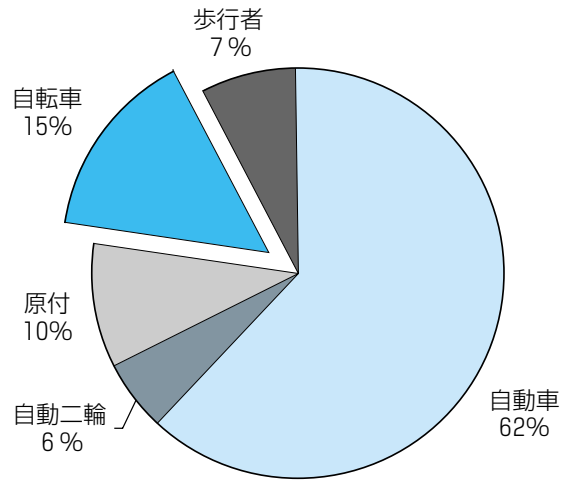


図2 交通手段別の死傷者数内訳

図3には傷害の重い死亡重傷者に限って、その推移を示しました。増減傾向が分かりやすいように、平成2年を1.0とした指数をとっています。自動車などの他の交通手段と異なり、自転車は唯一増加傾向にあることがわかれると思います。

以下、平成14年の事故データを使って自転車事故の現状を分析し、その特徴を紹介します。

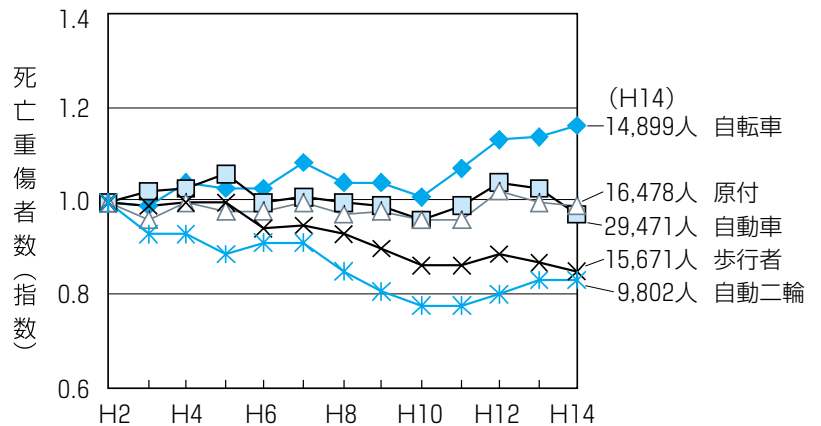


図3 交通事故での死亡重傷者数の推移

2

自転車で事故に遭いやすい年齢層は

事故に遭う頻度を年齢層で比較するために、年齢層ごとの人口10万人あたりの死傷者数を図4に示しました。これによりますと自転車で事故に遭う頻度が高いのは高校生に相当する16~18歳、その次が中学生に相当する13~15歳、そして小学生に相当する6~12歳となっています。したがって、進学時期に合わせた指導・教育が重要であり、効果的と考えられます。16歳を超えると原付が増加

し、19歳を超えると自動車乗車中の死傷者が急増しますが、これは運転免許取得時期と符合しています。

すべての交通手段での死傷者数の合計をみると、この年齢層の区分では19~22歳が一番事故で死傷する頻度が高いことがわかります。それ以降、年齢を重ねるに従い事故での死傷者数は減少しています。

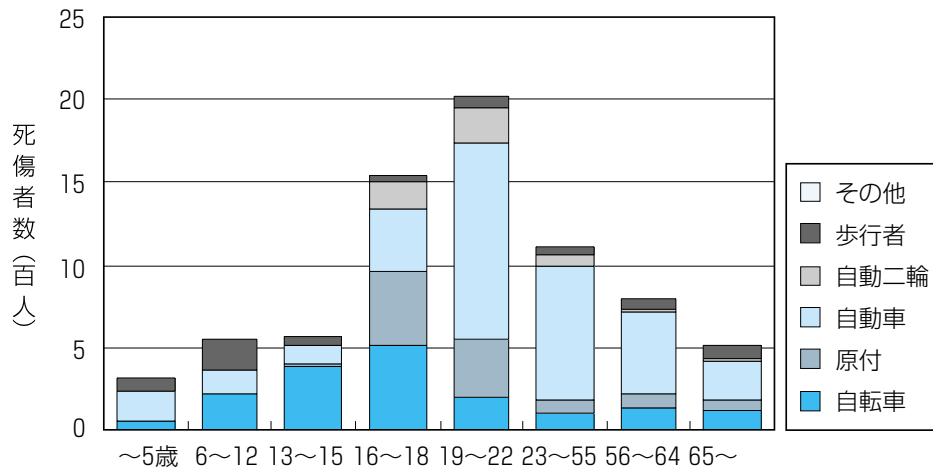


図4 年齢層、交通手段別死傷者数 (運転者、同乗者)
—人口10万人あたり—

事故に遭った運転者は無傷ですむこともあるし、最悪の場合は死亡してしまうこともあります。図5には事故に遭った運転者が死亡あるいは重傷を負った割合をパーセントで示しています。自転車は自動車に比べ、2～6倍も死亡重傷に至りやすい乗り物であることを、十分理解して運転する必要があるということです。とくに高齢になるほどその傾向が強くなり、加齢に伴う身体的耐性の低下によるところが大きいと考えられます。

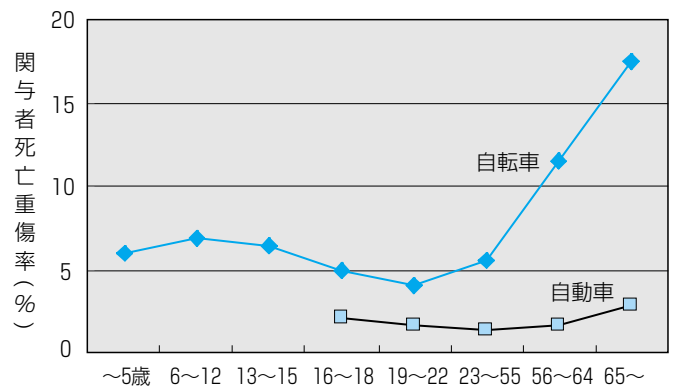


図5 関与者死亡重傷率

3

自転車を運転していた目的は

図6には自転車で事故にあったときの通行目的を示しました。5歳以下では散歩が多く、6歳になると買い物、訪問が多くなってきます。13歳を超えると自転車通学が許可される場所が多くなるようで、16歳を過ぎるとさらにその割合は増加してきます。いずれの年齢層でも下校時より登校時の事故の方が目立ちますが、通

勤ラッシュと重なることと、どうしても登校時の方が焦りがちになるからでしょう。19歳以上では出勤、退社といった通勤が増加し、同時に買い物、訪問なども増加してきます。65歳を超えると、職を離れる人が多くなるため、通勤目的がほとんど見られなくなり、かわりに通院目的の利用が出てきます。

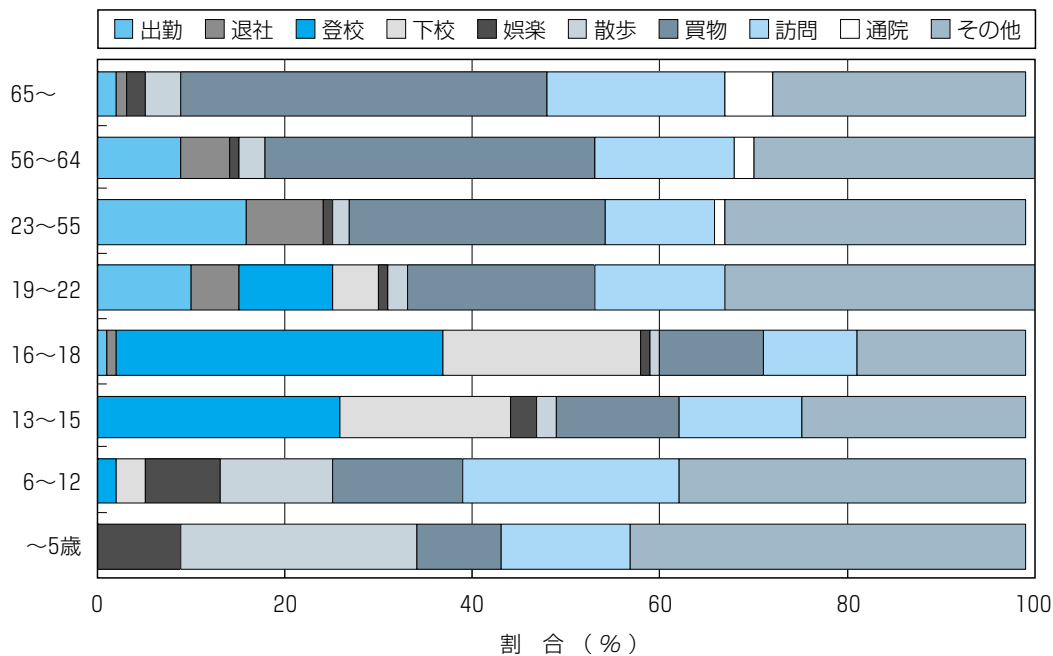


図6 自転車で事故に遭ったときの通行目的

4 自転車は弱者か？

よく自転車は交通弱者と呼ばれますが本当にそうでしょうか？

まず図7を見てください。衝突相手別に、縦軸にはその時に自転車が第1当事者であった割合をとっています。第1当事者とは、基本的には交通事故において過失の大きい方の当事者を指します。すなわち、衝突相手が原付以上の車両であった場合には、自転車側の過失は相手より少ないと判断されていることが多いということです。ただ衝突相手が自転車、歩行者となるに従い立場が逆転し、自転車の方が過失が大きくなっています。

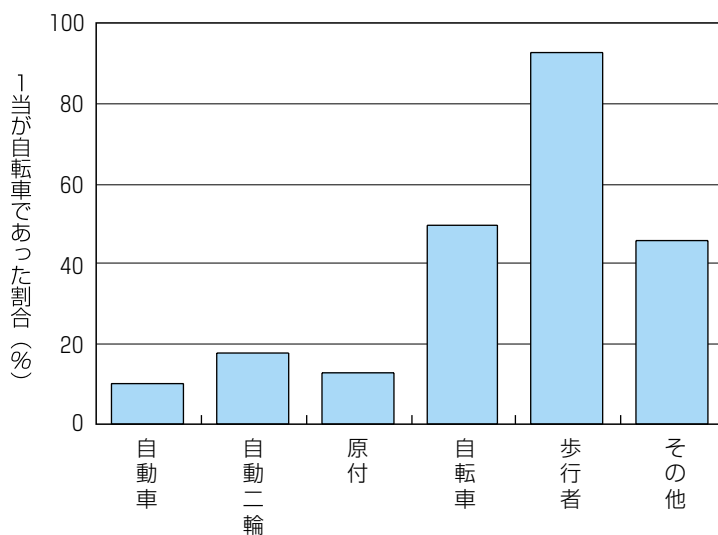


図7 衝突相手別の自転車が第1当事者の割合

衝突相手別の自転車運転者の傷害程度を図8に示しました。自転車運転者が無傷という部分がありますが、この場合には衝突相手が軽傷以上の傷害を受けていることとなります。このことを頭に入れて図8を見ますと、原付以上の車両が相手の場合には、自転車が一方的に被害を受けている場合が多いと言えそうです。しかし、相手が歩行者になると、歩行者が一方的に被害を受けている場合が多いということがわかります。歩行者に対しては自転車は加害者になる場合が多いということです。

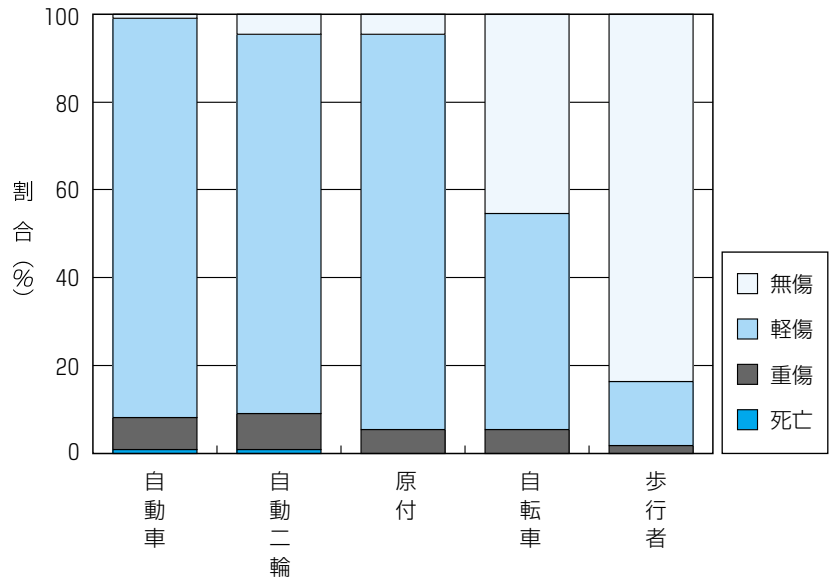


図8 衝突相手別の自転車運転者傷害程度

図9には、自転車対歩行者事故の発生件数の推移を示しますが、近年急激に増加しているのがわかります。とくに平成12年は前年の2倍以上になっています。自転車・歩行者を取り巻く環境が、このように急変したとは考えにくいのですが、自転車対歩行者の事故に対する関心が高まってきていることは確かです。

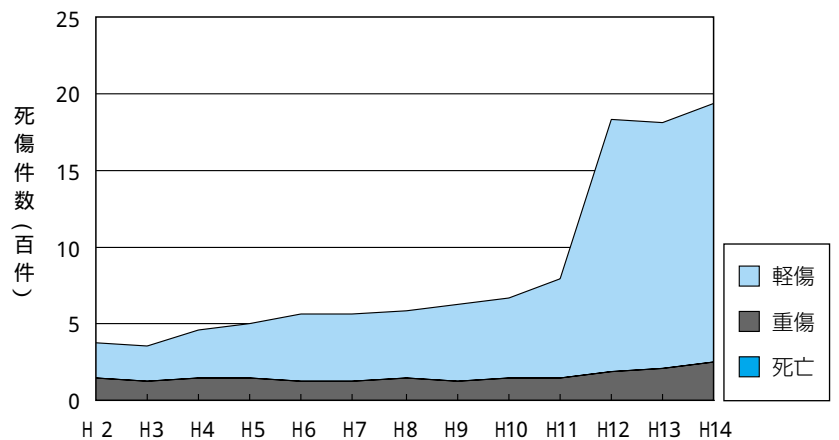


図9 自転車対歩行者事故の推移

図10の棒グラフは、自転車対歩行者の事故で、自転車を運転していた割合を当事者の年齢層別に整理したものです。すなわち6～12歳の子供が自転車対歩行者事故に遭った場合には、6～12歳の子供の方が自転車を運転していた割合が約40%であり、歩行者であった場合が約60%であるというように理解してください。この図10からわかることは、自転車と歩行者の事故で被害に遭うのは圧倒的に歩行者の立場が多い6歳

未満の幼児と、56歳以上の比較的年齢の高い人たちであるということです。図10の折れ線は、自転車対歩行者の事故における自転車が第1当事者になる割合を示します。すなわち歩行者と衝突してしまうと、ほとんどの場合自転車の方の過失割合が高いとされてしまうのです。このように自転車には加害者という側面もあり、最近ますます大きな問題となってきています。

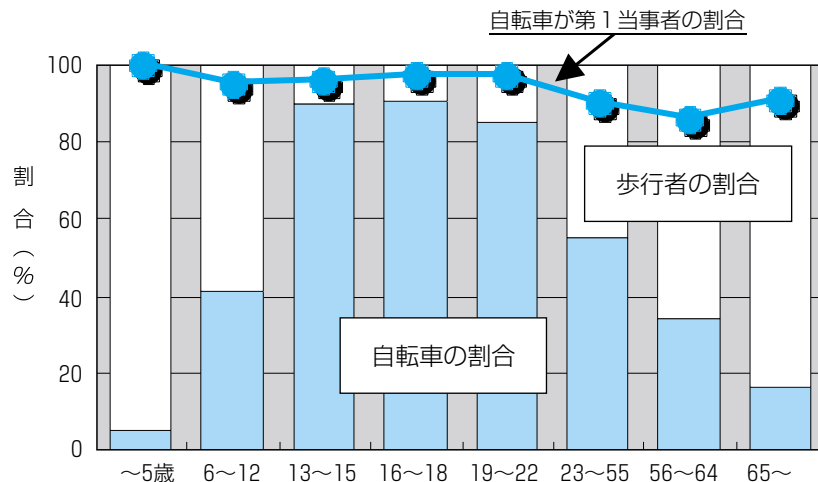


図10 自転車対歩行者の事故における自転車と歩行者の割合

5 自転車は車両です

道路交通法では自転車は、二輪車や自動車と同じく車両と扱われています。自転車を運転するのに運転免許は必要とされていないので、自転車は車両ではないと思っている人がいるでしょう。自転車で事故に遭った人の内、法令違反を犯していた人が少なくないことから頷けます。図11には事故に遭った自転車運転者の主な法令違反をまとめました。参考に自動車を運転していて事故に遭った人の法令違反も載せてあります。自動車に比べ自転車で多い法令違反は、“安全不確認”であり、そもそも自転車を運転している人は周りの状況に無頓着に行動していることが多いことがわかります。次に多いのは“一時停止無視”、“動静

不注視”および“信号無視”ですが、さすがに信号は一時停止標識に比べて無視しにくいようです。年齢別にみると、低年齢の方が“安全不確認”が多く衝動的に行動する傾向にあることがわかります。“一時停止無視”も運転免許を持たない年齢層で多く、中にはルールを知らないが故に違反を犯してしまっている場合もあるかもしれません。とくに低年齢の自転車が他の年齢の自転車や自動車に比較し“違反なし”が少ないことから想像できます。

一方、自動車では、“前方不注意”が多く、追突事故の多さを反映しています。

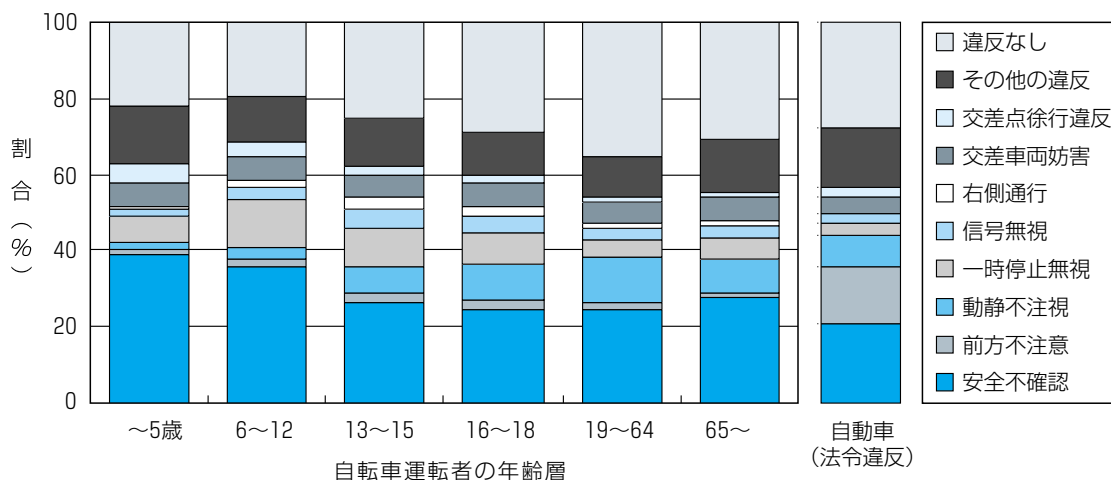


図11 交通事故における自転車運転者の法令違反

道路交通法では車両を運転して車道を走るときは、車道の左側を通行することが義務づけられています。もちろん車両である自転車も、車道を走るときは例外ではありません。数は多くはありませんが、自転車による右側通行の危険性について説明しておきます。図12には単路で発生した正面衝突、すれ違い時事故だけを取り出し、自転車か

ら見た道路線形別に“右側通行”違反の割合を示しました。道路線形を問わず、“右側通行”が原因で発生した事故の割合は約18%となっています。一方、右カーブだけをみると、その割合は約31%と1.7倍の頻度になります。すなわち、“右側通行”は、自転車が自分から見て右カーブを走っている時にきわめて危険な行為というわけです。

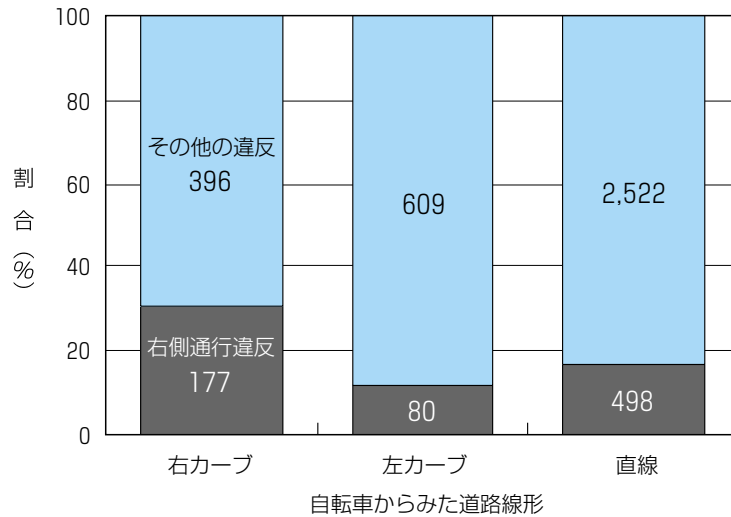


図12 道路線形別の“右側通行”違反の割合

図13には、見通しの悪い右カーブを自転車で通行していて、対向してくる自動車と出会った場合を示してあります。比較のため、ルールを守って道路の左側を通行している自転車も描いておきました。自動車は言うまでもなく、自動車から見て

道路の左側を通行しますので、図のような位置関係になります。自動車から道路の左側を通行している自転車が見えるようになって、道路の右側を通行している自転車はまだ見えない場合があるということです。

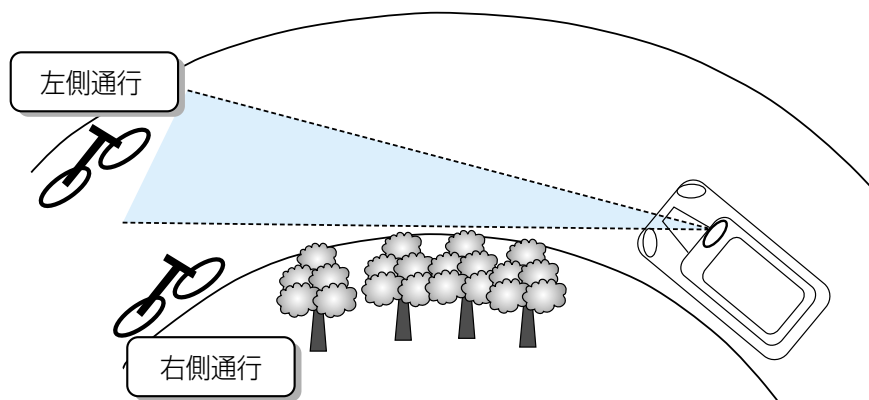


図13 右カーブ道路の右側通行の危険

6

自転車で交通事故にあったときに多い怪我は？

図14は、自転車に乗っていた人（同乗者を含む死傷者）が、交通事故で身体のどの部分を主に負傷しているかをまとめたものです。6～55歳では40%以上の人は脚部を負傷する頻度が高く、頭部、腕部と続きます。それ以外の年齢では頭部の割合が増加し、とくに5歳以下の幼児では、頭部を負傷する割合が約50%と一番高くなっています。こ

こでは図示しませんが、亡くなった人だけを見ると、頭部の割合が約70%と非常に高くなります。以上より脚部、頭部、腕部を保護することが自転車乗用時の被害を軽減するためには効果的と考えられます。ヘルメットの着用など、すぐにでも実行していただきたいものです。

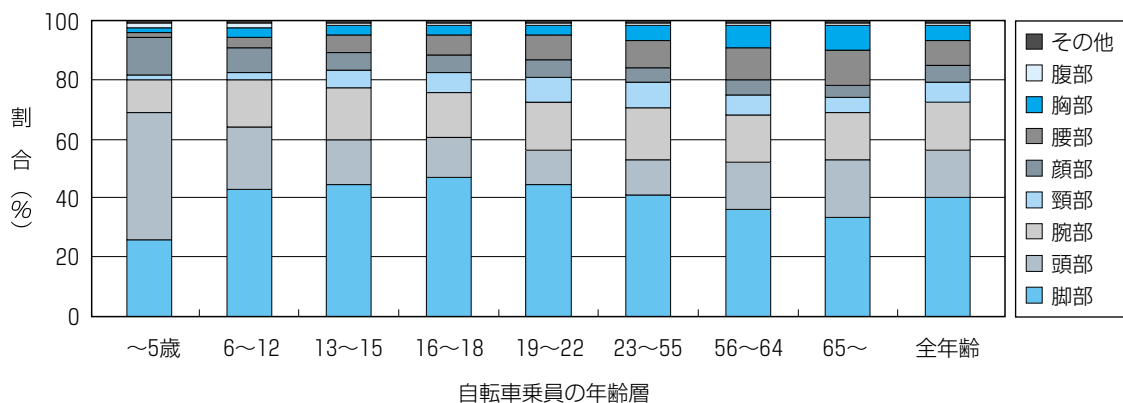


図14 死傷者の傷害部位

7

おわりに

- (1) 自転車乗用中の被害者は増加し続けており、なかでも死亡重傷者については、他の交通手段では概ね減少傾向にあるのに対し、自転車では増加している。
- (2) 自転車で事故に遭う頻度は、幼児→小学校→中学校→高校と増加し、16～18歳でピークに達します。進学時期に合わせた通学時の安全指導・教育が効果的と言えるでしょう。
- (3) 自転車加害者となることの多い自転車対歩行者の事故は、ここ数年で大きく増加しています。
- (4) 自転車対歩行者の事故では、歩行者として被害に遭うのは、ほとんどが幼児と高齢者です。
- (5) 自転車は車両であるとの認識が薄い、あるいは知らずに乗っている人が多いようです。事実、一時停止無視、安全確認不十分、右側通行などの法令違反が多く見られます。
- (6) 自転車乗用時の被害軽減のためには、ヘルメットの着用などが有効であり、すぐにでも実行していただきたいものです。

●本パンフレットは、平成15年用寄附金付お年玉付郵便葉書等寄附金で作成しました。
●お問い合わせ先：(財)交通事故総合分析センター TEL 03-3515-2525 FAX 03-3515-2519
ホームページのアドレス：<http://www.itarda.or.jp/> Eメール：koho@itarda.or.jp