

ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート

No.129

特集 高速道路の二輪車事故

～高速道路の二輪車乗員死者数は減少していない～

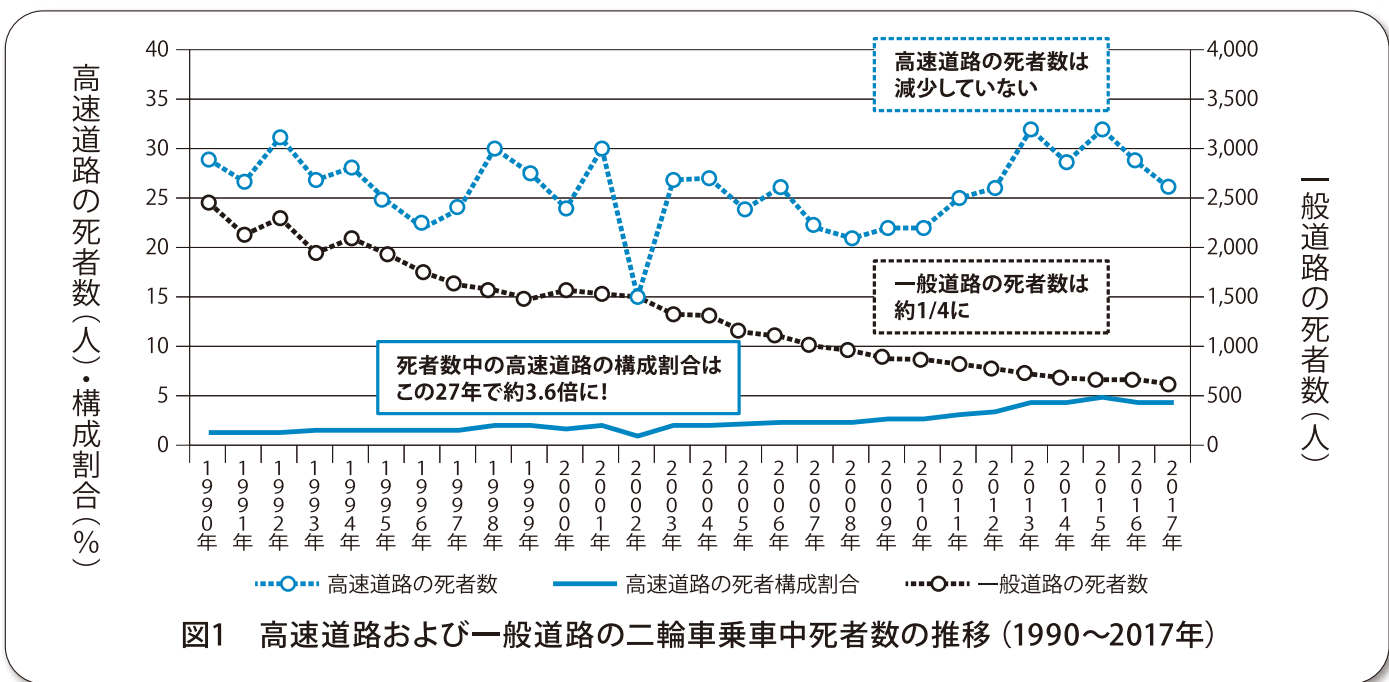
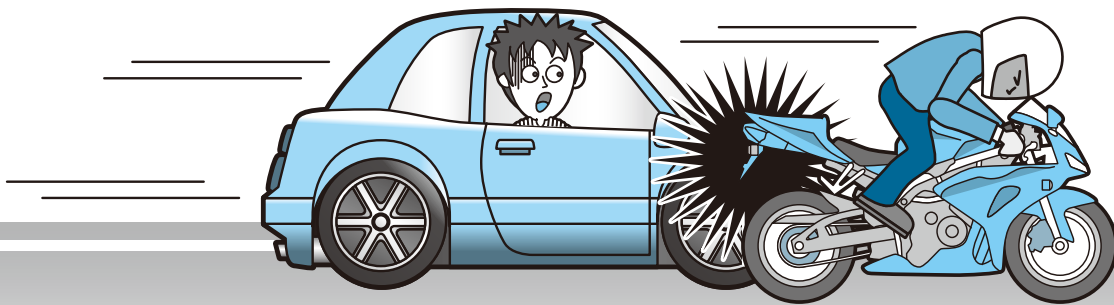
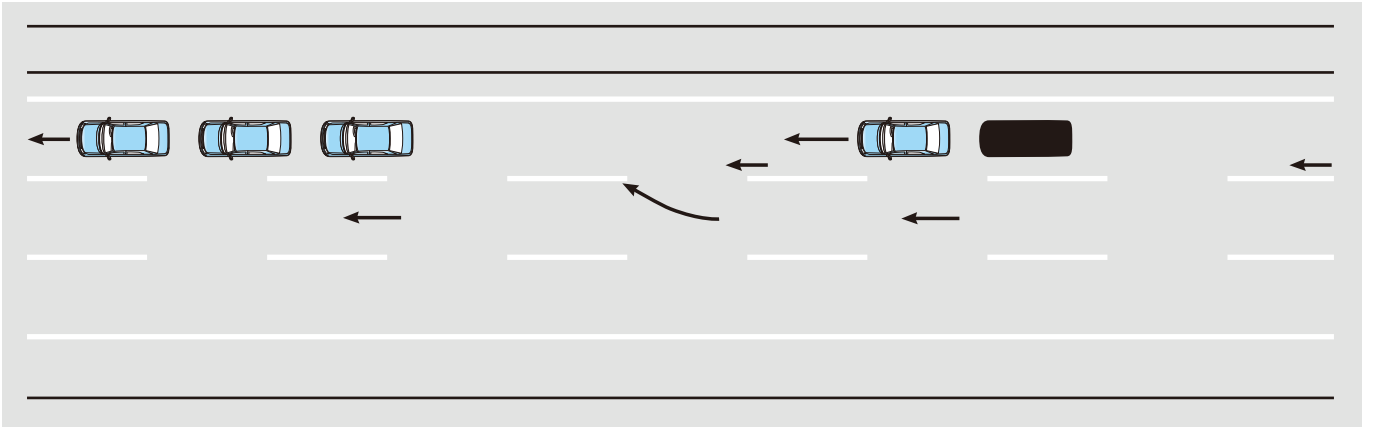


図1 高速道路および一般道路の二輪車乗車中死者数の推移 (1990～2017年)



- ① はじめに..... P2
- ② 高速道路の二輪車対四輪車の車両相互事故..... P4
- ③ 二輪直進/四輪車線変更の特徴..... P4
- ④ 事件事例の紹介と考察..... P7
- ⑤ まとめ..... P8



「二輪直進/四輪車線変更」の追突で四輪被追突側の人的要因の約9割が「安全不確認」でしたが、本事例のようなケースが存在していることが考えられます。

その他に、事故を誘発した背景として、Aさんの速度超過が考えられます。追い越しのために加速した結果、100km/hを相当上回る速度となったことが考えられます。

約85km/hで走行するBさんとの速度差がかなりのものになり、このためBさんもAさんを発見しにくかった可能性やAさんの側方視野に位置するBさんの車線変更が察知しにくかった可能性などが考えられます。

しかし、少しの状況の差で別の事故類型となる可能性も考えられます。Aさんが事故事例よりも前方あるいは速度が高ければ、Bさん→Aさんへの「衝突・接触」となると考えられます。

また、Aさんが事故事例よりも後方あるいは速度が低ければ、Aさんは追突する前に回避行動を開始することが可能と考えられます。しかし、とっさの急ブレーキによる回避は前輪ロックによる転倒や車体のコントロールを失って中央分離帯や防護柵に衝突してしまう、などの車両単独事故のきっかけとなる可能性があります。

5 まとめ

高速道路は一般道路に比べて、同じ距離を少ない疲労で、早く、安全に移動することが可能です。しかし、少ないですが交通事故は発生しており、また速度域が高いことも影響して重大事故となる可能性があります。

- ・高速道路における二輪車乗車中の事故死者数は1990年台前半と比べ、あまり減っていない
- ・二輪車乗員が死亡する事故は約6割が車両単独事故なのに対し、死傷する事故は車両相互事故が約7割
- ・その車両相互事故は二輪車が直進しているところに四輪車が車線変更してきて事故となるケースが多い
- ・その主な原因は四輪車の車線変更時の安全確認不足や二輪車側の注意不足や本来は認められていない車両間のすり抜け、路肩走行にもあると推測

二輪車の運転者においては、車両のすり抜けや路肩走行をせず、また、空いている車線を走行する場合でもとなり車線の車両の動きを見逃さない、大きな速度差で走行しない、などを心掛け、四輪車の運転者においては、車線変更時に二輪車が後方から来ないか、という意識を持って安全確認を確実に行うことで、高速道路の二輪車事故を減少できるのではないかと考えます。

(浜田 信治)

イタルダイネーションに関するお問い合わせ先 渉外事業課 TEL 03-5577-3973 FAX 03-5577-3980

公益財団法人 交通事故総合分析センター

- ウェブサイト <http://www.itarda.or.jp/> ●Eメール koho@itarda.or.jp
- フェイスブック <https://www.facebook.com/itarda.or>

本部・東京交通事故調査事務所
〒101-0064 東京都千代田区神田猿樂町2-7-8 住友水道橋ビル8階
TEL 03-5577-3977(代表) FAX 03-5577-3980

つくば交通事故調査事務所
〒305-0831 茨城県つくば市西大橋641-1 (一財)日本自動車研究所内
TEL 029-855-9021 FAX 029-855-9131