

ITARDA INFORMATION

2026

No.150

イタルダ インフォメーション

特集

身近な道路での自転車事故の特徴

～突出する出会い頭事故を、よく知ろう～



- 1 はじめに..... P2
- 2 身近な道路での自転車事故..... P2
- 3 出会い頭事故の特徴..... P6
- 4 事故例調査結果からみる特徴..... P8
- 5 まとめ..... P10

1 はじめに

市街地の住宅地などの道路は、私たちが日常的に利用する『身近な道路』です。このような道路では、面的な区域（ゾーン）を定めて交通安全対策が展開されたり、ハンプ、狭さく、シケイン（P12「コラム」を参照）などが個別に設置されたりして、自動車ドライバー自らの安全運転行動が促され、これにより、歩行者が安全に通行できるようになることが期待されます。

一方で、自転車はある程度の速度で走行する乗り物であるとともに、必ずしも自転車利用者が自動車運転免許を保有しているとは限らず、そのため、『身近な道路』での様々な交通場面に対して必ずしも適切な対応がなされず、自転車の行動自体が事故の原因となることが考えられます。

本誌では『身近な道路』での自転車事故の特徴を分析し、その状況等から自転車利用者などの「適切でない対応」を知ることがをねらいとします。読者のみなさまには、本誌を材料に、『身近な道路』での自転車事故の防止と事故時の被害軽減に向けて、自転車利用者のほか、他の当事者がどう行動すべきかをお考えいただければと願うところです。

2 身近な道路での自転車事故

2.1 身近な道路での課題

市街地の住宅地などの道路は、自宅周辺で道幅もそれほど広くなく、私たちが日常的に利用する『身近な道路』です。このような道路では、ゾーン30¹⁾やゾーン30プラス²⁾といった、面的な区域（ゾーン）を定めて交通安全対策が展開されるケースのほか、これとは別で、ハンプ等が個別に設置されるケースがあります。

ゾーン30等では、往復2車線以上の道路や河川、鉄道等で区画された区域を対象に交通安全対策を展開することが一つの約束事とされています³⁾。これは、区域外の2車線以上の道路を通行してきた自動車ドライバーが、区域内の1車線の道路に進入したことを認識し、ドライバー自らが区域内での安全運転行動（走行速度の抑制など）をとることを期待しているためと考えられます。また個別にハンプ等が設置される道路でも、ドライバー自らの安全運転行動を期待する点は同じと考えられます。

仮にゾーン30等の展開やハンプ等の設置がなされていない場所であっても、自動車運転免許を保有するドライバーは、道路の設え（しつらえ）に応じた安全運転行動をすべきであり、これにより、事故に巻き込まれる立場の歩行者が安全に通行できるようになることが期待されます。ここで、「道路の設え」は、道路の形状や施設類の配置のほか、その道路の交通規制や交通状況、さらには、住宅地といった沿道環境も含めた「道路交通環境」を指すものと定義します。

一方で、自転車はある程度の速度で走行する乗り物であり、また子どもや学生、高齢者等が自転車を利用する場合など、必ずしも自転車利用者が自動車運転免許を保有しているとは限りません。そのため、『身近な道路』での様々な交通場面に対して必ずしも適切な対応がなされず、例えば、十分な安全確認をしないまま信号のない交差点を直進するようなケースも考えられ、自転車の行動自体が事故の原因となることが考えられます。

以下では『身近な道路』での自転車事故の特徴を分析し、自転車利用者の問題点等を整理したいと思います。

なお、冒頭で述べた通り、本誌では、市街地の住宅地などの道路を『身近な道路』としています。このため、以降の事故統計を用いた分析では、『身近な道路』は次のような条件すべてに沿う道路とします。

- ・ 高速道路、国道、都道府県道等の幹線系道路ではない。
- ・ 農道、林道、一般の交通の用に供するその他の道路等ではない。
- ・ 市街地に存する。
- ・ 1車線の道路であり、車道幅員が広くない（車道幅員が5.5m未満）。

厳密にいうと、最初の2条件からは「市道のうち幹線系道路扱いのものを除く『市町村道』」が対象となりますが、以下では、標記の簡単さのため、『身近な道路』を「市町村道・市街地・5.5m未満」と標記して示すこととします。

2.2 身近な道路での自転車事故

道路種別や市街地・非市街地の別、車道幅員により「道路分類」を定め、自転車事故の発生状況を見てみます。図1や図2のように、道路分類は6つとし、そのうち「市町村道・市街地・5.5m未満」が『身近な道路』にあたります。

図1(a)は道路分類別の事故件数です。『身近な道路』での事故は3番目に多く、自転車が第1当事者（最初に事故に関与した当事者のうち、過失が重い者）のケースがそれなりにあることがわかります。図1(b)で第1当事者の割合をみると、『身近な道路』では自転車が第1当事者の事故が17%を占め、他の道路分類と比べて大きな割合を占めています。

自転車が第1当事者あるいは第2当事者（事故で第1当事者の相手方の者）の事故を「自転車関与事故」とし、これを道路分類別にみたものが図2(a)です。図2(b)の全事故と比較すると、やはり『身近な道路』での自転車事故の割合の大きさが目立ちます。これらから、『身近な道路』では自転車事故が一つの見過ごせない課題であり、自転車利用者が適切な対応をとることなどで、事故の防止等を図っていくことが重要と考えます。

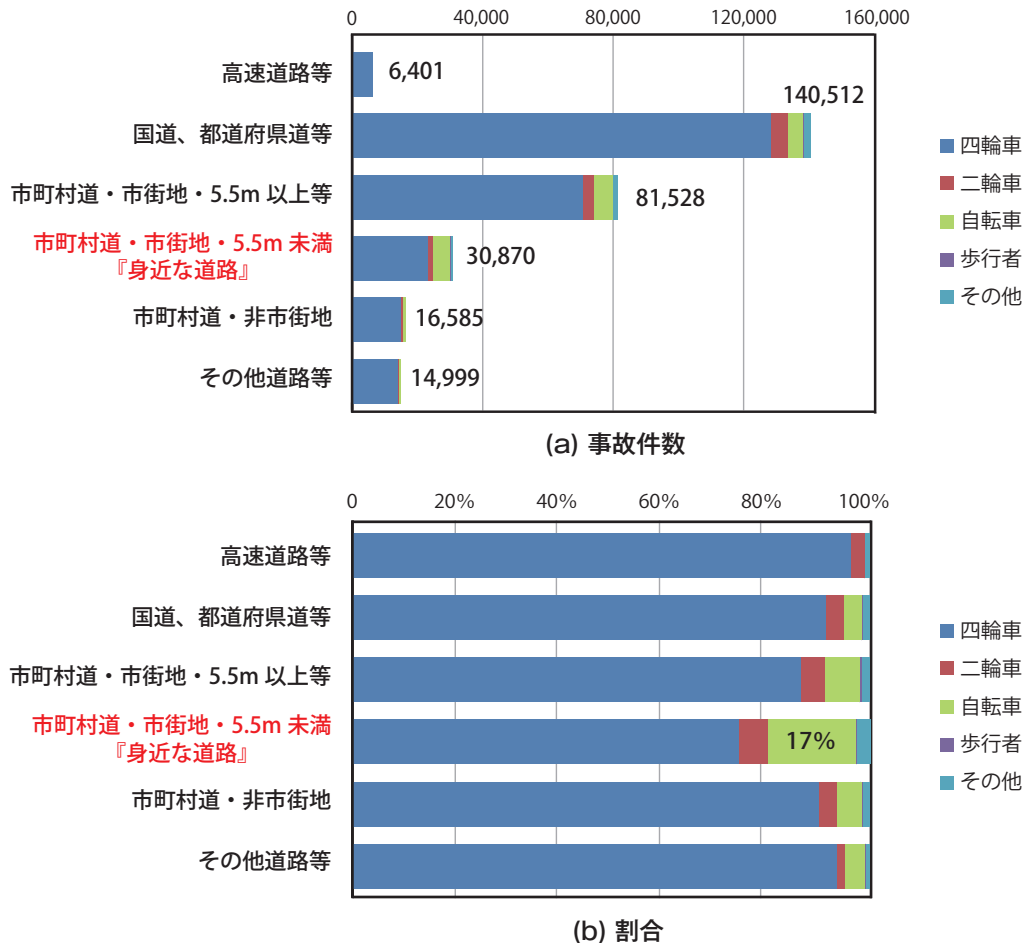
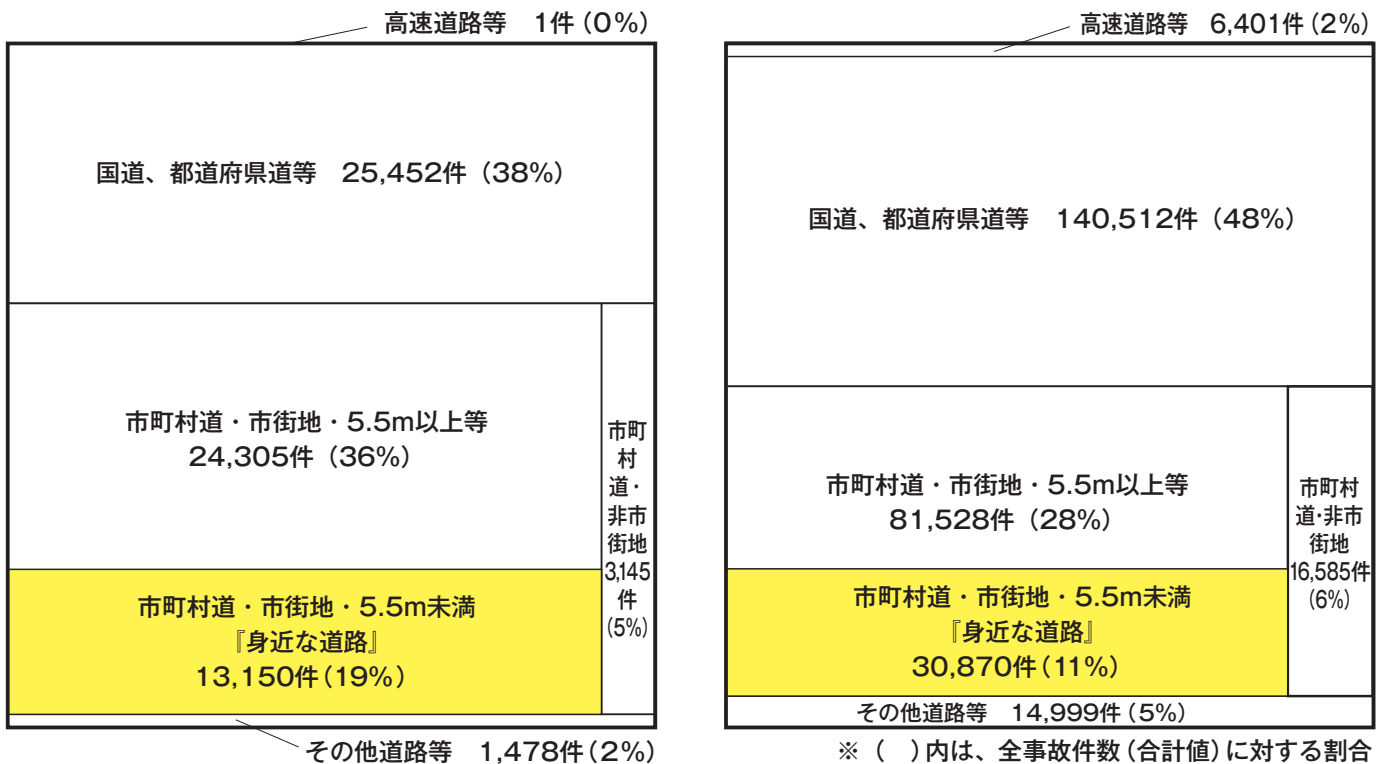


図1 道路分類別第1当事者別の事故件数と割合（2024年）



(a) 自転車関与事故 (合計67,531件)

(b) 全事故 (合計290,895件)

図2 道路分類別の事故件数と割合 (2024年)

それでは、『身近な道路』での自転車事故に焦点を当ててみましょう。

表1に『身近な道路』での自転車関係事故件数をまとめました。なお、以降の図や表では、2020年から2024年までの5年間のデータに基づく結果を示し、それを材料に考察を進めたいと思います。実際のところ、この5年間で事故件数等が大きく変化することはありません。しかしながら、それは『身近な道路』での自転車事故が極めて根深い問題であることを示しているとも考えるところであり、読者のみなさまには、その点もご理解いただければと思います。

表1をみると、『身近な道路』での事故件数は毎年3万件強で、全事故件数の10%程度です。また表から、『身近な道路』での自転車事故について、次のことが分かります。

- ・ 自転車が第1当事者の事故は4～5千件程度で、身近な道路での事故の15%程度
- ・ 自転車が第2当事者の事故は1万件弱で、身近な道路での事故の30%程度
- ・ 四輪車、二輪車が第1当事者で自転車が第2当事者の事故は8千件程度で、身近な道路での事故の25%程度。

なお、自転車が第2当事者の事故では、四輪車、二輪車が第1当事者のケースに限ったほうが事故の実態を理解しやすいところがあるため、表1にはこのケースを「e.」として示しています。

表1 『身近な道路』での自転車関係事故件数

		2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
a.	全事故件数	309,178	305,196	300,839	307,930	290,895
b.	『身近な道路』での事故件数 (割合)	31,357 (100.0)	32,114 (100.0)	31,116 (100.0)	32,432 (100.0)	30,870 (100.0)
c.	b.のうち、自転車が第1当事者 (割合)	3,797 (12.1)	4,193 (13.1)	4,858 (15.6)	5,177 (16.0)	5,172 (16.8)
d.	b.のうち、自転車が第2当事者 (割合)	9,305 (29.7)	9,777 (30.4)	9,139 (29.4)	9,510 (29.3)	8,927 (28.9)
e.	d.のうち、四輪車、二輪車が第1当事者 (割合)	8,167 (26.0)	8,522 (26.5)	7,877 (25.3)	8,243 (25.4)	7,676 (24.9)

※()内は、「b.『身近な道路』での事故件数」に対する割合

『身近な道路』での自転車事故の事故類型をみてみます。事故類型では、人対車両、車両相互、車両単独などが大きな部分を占めますが、ここでは、『身近な道路』での自転車事故でその件数が多い車両相互に着目します。

図3に自転車が第1当事者の事故の事故件数と割合を、図4に四輪車、二輪車が第1当事者で自転車が第2当事者の事故の事故件数と割合を示します。図3では80%弱が、また図4では65%弱が出会い頭事故で、他の事故類型に比べて突出していることがわかります。

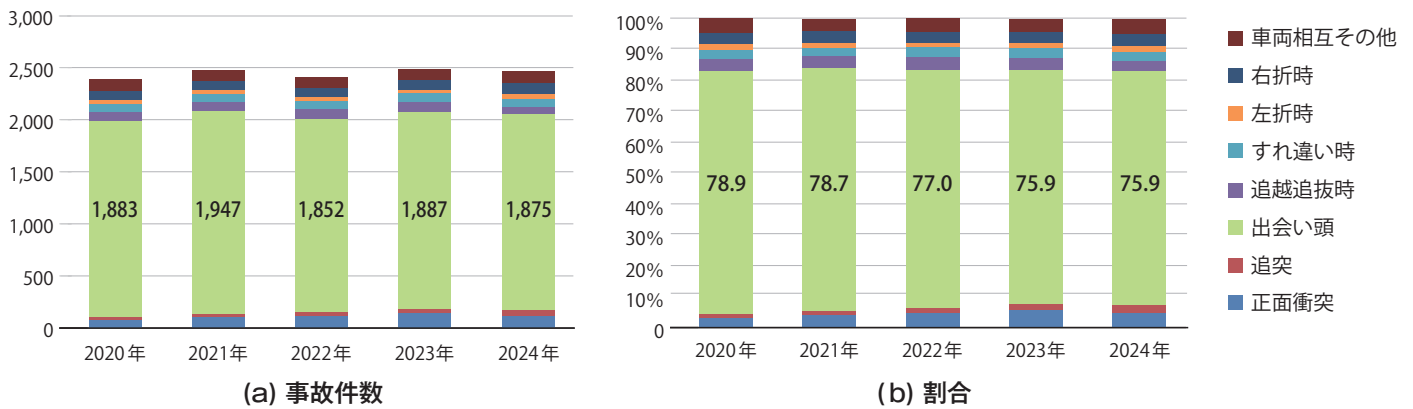


図3 自転車が第1当事者の車両相互事故の事故類型

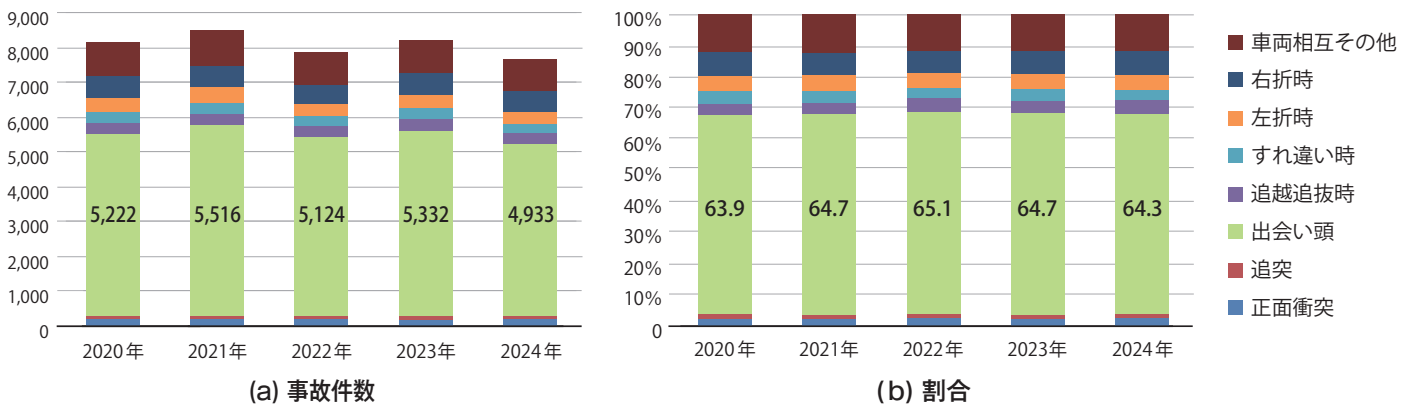


図4 四輪車、二輪車が第1当事者で自転車が第2当事者の車両相互事故の事故類型

3 出会い頭事故の特徴

3.1 自転車が第1当事者のケース

自転車が第1当事者の出会い頭事故について、特徴的な点を以下に示します。

○自転車（第1当事者）の年齢層

図5によると、自転車（第1当事者）の年齢層では、15歳以下が20%強、16～24歳が30%弱で、これら両方で50%程度を占めています。図には示していませんが、出会い頭事故で自転車が第2当事者のケースでは、15歳以下が20%弱、16～24歳が20%強で、両者合わせて40%程度です。事故に巻き込む側（第1当事者）で若年層の割合が高い点からは、若年層に対する適切な交通安全教育や啓発活動の必要性が言えそうです。

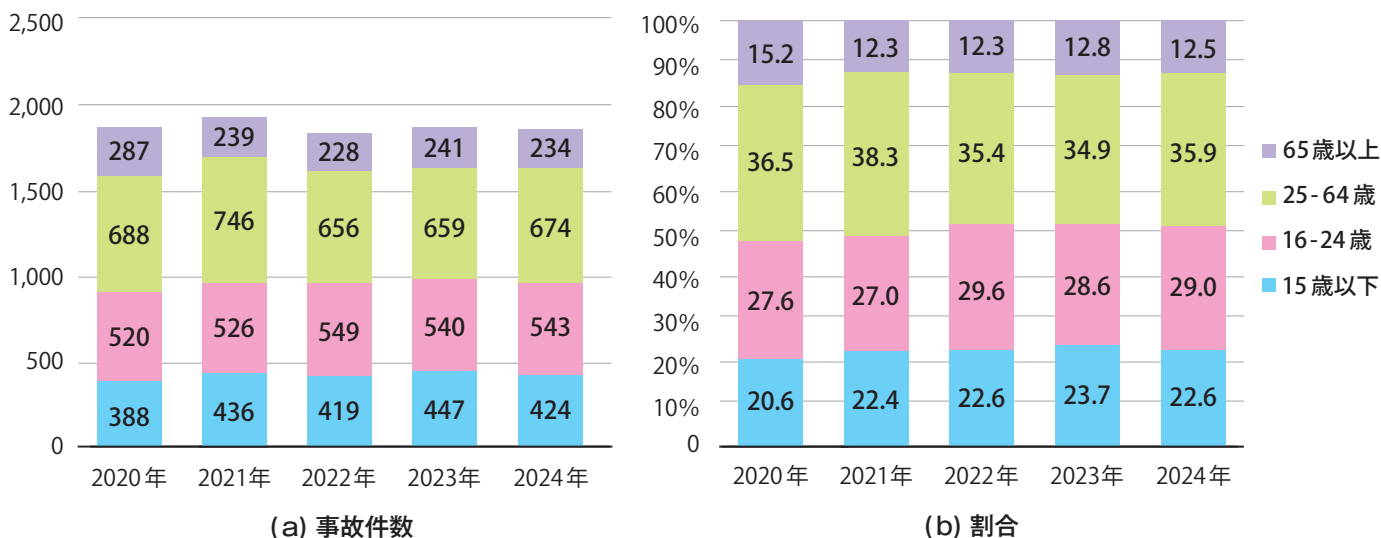


図5 自転車（第1当事者）の年齢層

○自転車（第1当事者）の行動類型

図6によると、自転車（第1当事者）の行動類型では、直進が最多で70%弱を占めています。図には示していませんが、出会い頭事故で四輪車、二輪車が第1当事者のケースでは、直進が55%程度で、発進が20%強です。四輪車、二輪車は交差点で一時停止後に発進して事故となっているケースがある一方、自転車は、一時停止することなく、交差点を直進し事故となっていることがうかがえます。

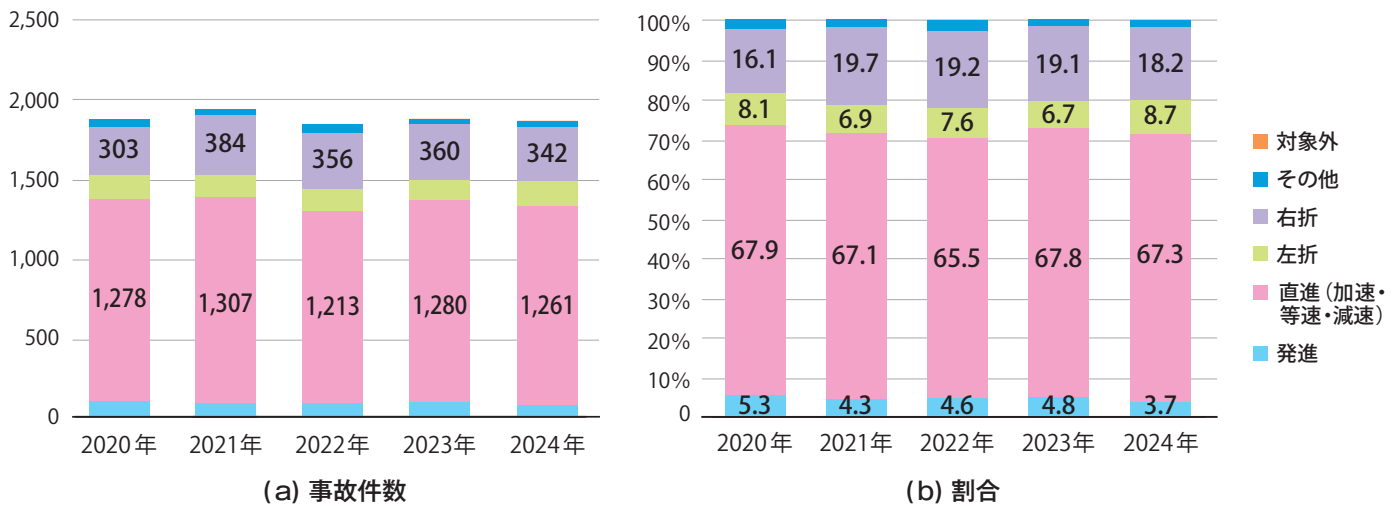


図6 自転車（第1当事者）の行動類型

○自転車（第1当事者）の法令違反、人的要因

表2、表3は、自転車（第1当事者）の法令違反と人的要因です。法令違反をみると、一時不停止が最多ですが、この他に安全不確認などがあります。人的要因では安全不確認が最多で、自転車は、一時停止をしなかったり、十分な安全確認がないまま交差点に進行したりして事故となっていることがうかがえます。

表2 自転車（第1当事者）の法令違反
（2020年～2024年）

法令違反	割合
指定場所一時不停止等	44.4%～46.8%
安全運転義務違反(安全不確認)	24.4%～27.5%
交差点安全進行義務違反	12.6%～15.3%

表3 自転車（第1当事者）の人的要因
（2020年～2024年）

人的要因	割合
発見の遅れ（安全不確認）	77.0%～80.7%
判断の誤り等（動静不注視）	3.4%～5.5%
判断の誤り等（予測不適）	2.8%～4.3%
判断の誤り等（交通環境認識誤り）	8.1%～10.3%

3.2 自転車が第2当事者のケース

自転車が第2当事者の出会い頭事故について、特徴的な点を以下に示します。ここでは、事故の実態を理解しやすい、四輪車、二輪車が第1当事者で自転車が第2当事者の事故を用いて分析します。

○四輪車、二輪車（第1当事者）の行動類型

図7によると、四輪車、二輪車（第1当事者）の行動類型では、直進が最多で60%強、次いで発進が20%弱を占めます。四輪車、二輪車は交差点手前で一旦速度を抑えることもあるものの、この場合でも、自転車を巻き込む事故に至っていると考えられます。

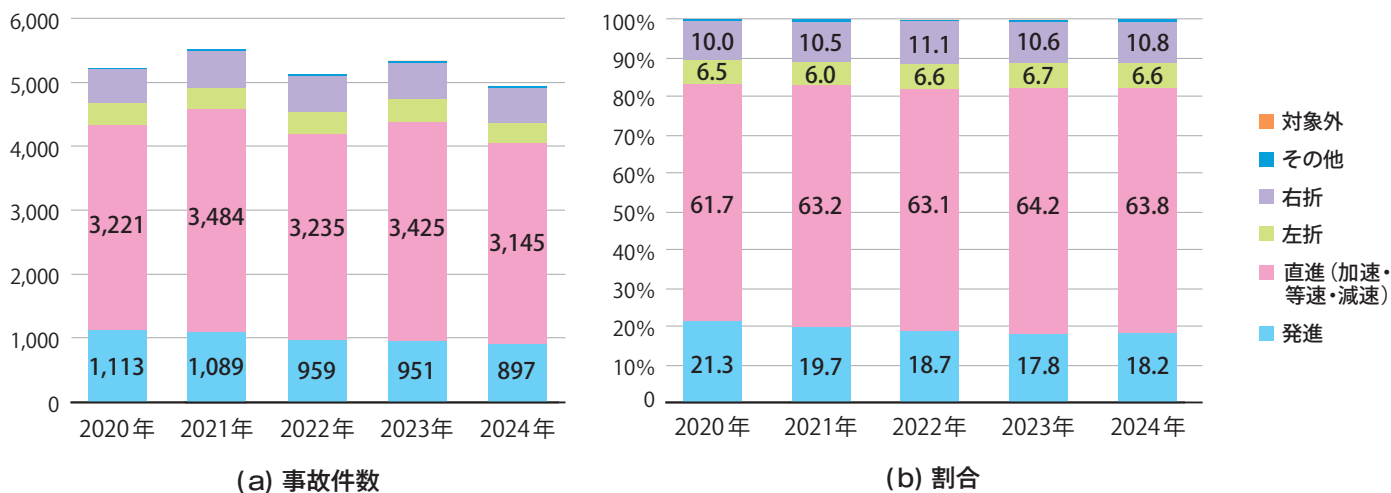


図7 四輪車、二輪車（第1当事者）の行動類型

○四輪車、二輪車（第1当事者）の法令違反、人的要因

表4、表5は、四輪車、二輪車（第1当事者）の法令違反と人的要因です。法令違反、人的要因ともに安全不確認が最多で、四輪車、二輪車は十分な安全確認がないまま交差点に進行して事故となっていることがうかがえます。

表4 四輪車、二輪車（第1当事者）の法令違反（2020年～2024年）

法令違反	割合
安全運転義務違反（安全不確認）	45.5%～51.0%
交差点安全進行義務違反	21.2%～24.3%
徐行場所違反	13.7%～16.4%
指定場所一時不停止等	6.2%～8.8%

表5 四輪車、二輪車（第1当事者）の人的要因（2020年～2024年）

人的要因	割合
発見の遅れ（安全不確認）	83.5%～85.1%
判断の誤り等（動静不注視）	3.0%～3.7%
判断の誤り等（予測不適）	3.0%～4.2%
判断の誤り等（交通環境認識誤り）	2.1%～2.9%

4 事故例調査結果からみる特徴

『身近な道路』での自転車の出会い頭事故について、当センターが実施した事故例調査の結果からその状況をみてみます（図8、図9）。

事故例1、事故例2の特徴はよく似ていて、自転車側に一時停止規制のある交差点で、自転車に乗る子どもが一時停止や十分な安全確認をせずに、直進して事故になっています。これらは「自転車が第1当事者のケース」として先に分析した結果の典型的なパターンと考えられます。

一方で、自動車についてしてみると、衝突時の速度はともに35km/hで、また自動車ドライバーは交差点での安全確認を怠っています。事故が発生した道路は、ある程度の速度が許容される2車線道路ではないため、ドライバーは、道路の設えに応じた適切な速度選択をすべきで、またそのうえで、自転車や歩行者の存在を意識するなど危険を予測した運転や安全確認をすべきと考えます。自動車の速度が抑えられていれば、事故が起こらなかつたり、被害が軽かつたりしたかもしれません。

これらの点からは、『身近な道路』での自転車の出会い頭事故の防止等に向けて、事故統計の分析結果や、事故パターン、事故に至る経過などを自転車利用者、自動車ドライバーの双方に周知し、「(交差道路の見通しが悪く、一時停止規制がある場所などの) 止まるべきところは止まる」、「十分に安全確認して(、さらには危険を予測しつつ) 交差点に進行する」といった行動変容につなげていくことが重要と考えます。

- ・発生：7月の平日、17時台。
- ・天候：明るい曇り。路面：乾燥状態。
- ・格子状の道路で区画される「市街地の住宅地」での事故。
- ・住宅地は1km四方以上の範囲に面的に広がり、約500m間隔で2車線道路が存在。
- ・自転車は信号のない十字交差点を直進し、右から直進してきた乗用車と衝突。
- ・十字交差点を構成する道路の幅員は、ほぼ同じ。
- ・自転車側に一時停止規制あり。
- ・自転車乗員は11歳。事故で軽傷を負う。先に交差点を通過していった友人達に追いつくことに気を奪われ、一時停止や左右確認を怠った模様。
- ・乗用車は交差道路が一時停止となっているため、自車側優先という意識あり。このため、安全確認を怠った。衝突時の速度は35km/h。

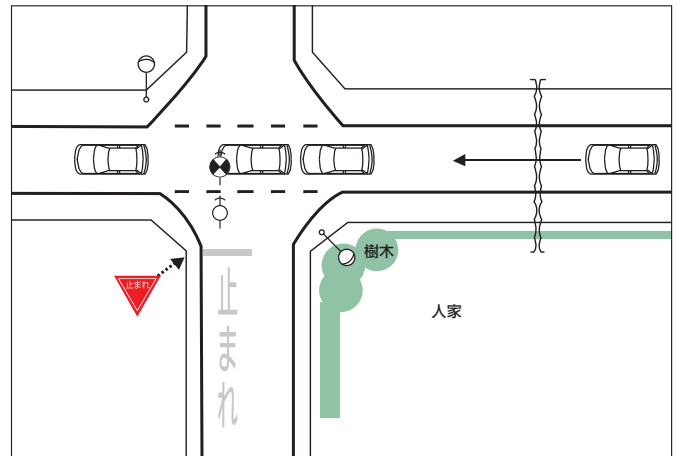


図8 事故例1

- ・発生：6月の平日、17時台。
- ・天候：晴れ。路面：乾燥状態。
- ・「市街地の住宅地」での事故。
- ・住宅地は1km四方程度の範囲に面的に広がり、部分的に格子状の道路で区画される。2車線道路は住宅地の外縁に存在。
- ・乗用車は信号のない十字交差点を直進中、左から直進してきた自転車と衝突。
- ・十字交差点を構成する道路はともに往復1車線の道路で、幅員はほぼ同じ。
- ・自転車側に一時停止規制あり。
- ・自転車乗員は12歳。事故で重傷を負う。交差点進入あたり、一時停止や安全確認を怠った模様。
- ・乗用車は交差道路の見通しが悪い交差点で安全確認を怠った。衝突時の速度は35km/h。

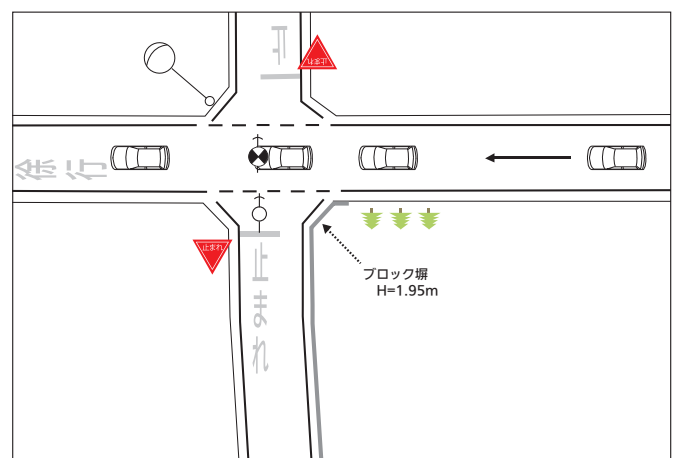


図9 事故例2

5 まとめ

5.1 突出する出会い頭事故の特徴

以上では、『身近な道路』での自転車事故に対し、事故統計の分析結果と事故例調査結果から、特に、突出する出会い頭事故の特徴をみてきました。その結果、次のことが言えます。

(出会い頭事故) 自転車が第1当事者のケース

- ・「15歳以下」あるいは「16～24歳」といった若年層が自転車に乗って第1当事者となる割合が高い。
- ・自転車は、一時停止することなく交差点を直進し、事故となる割合が高い。
- ・自転車は、十分な安全確認がないまま交差点に進行して事故となる割合が高い。

(出会い頭事故) 四輪車、二輪車が第1当事者で、自転車が第2当事者のケース

- ・四輪車、二輪車は、交差点手前で速度を抑えることなく直進したり、一旦速度を抑えた場合でもその後発進したりして事故となる割合が高い。
- ・四輪車、二輪車は、十分な安全確認がないまま交差点に進行して事故となる割合が高い。

5.2 出会い頭事故に遭わないために

自転車が第1当事者のケースからは、やはり、自転車側で、「止まるべきところは止まる」、「十分に安全確認して交差点に進行する」といった行動を習慣づけていくことが重要と考えます。また自動車側では、道路の設えに応じて適切な速度を選択するとともに、「自転車は一時停止することなく交差点に進行してくる可能性がある」ことの認識のもとで、自転車との事故の危険を予測し十分な安全確認とそれに応じた行動をとることが重要と考えます。

これらに対しては、本誌で紹介した事故統計の分析結果や、事故パターン、事故に至る経過などを自転車利用者、自動車ドライバーの双方に周知し、行動変容につなげていく必要があると考えます。子どもが自転車に乗って第1当事者になるケースに対しては、そのような事故に遭わないよう、家庭内での親子の会話や『身近な道路』で自転車に乗る機会を通じて、運転免許を保有し各種交通場面での望ましい対応を知る立場の「親」から、「子」に対して、『身近な道路』で自転車が遭う危険な事象や「止まるべきところは止まる」などといった安全な自転車の乗り方を伝え、適切な行動を実現していくことも考えられるのではないのでしょうか。

子どもが第1当事者になるケースを減らすには、長い年月を要するかもしれません。今から始めたとして、今の子どもたちが親になってまたその子どもたちに安全な自転車の乗り方を伝え始めるまで、交通安全教育や啓発活動を継続する必要があるかもしれないと考えるからです。しかしながら、我が国では、長年の啓発活動等を通じて「歩行者の飛び出し事故」を他の事故よりも大きく減らしてきた実績があります。それと同じく粘り強く活動を継続していくことが重要と考えるところです。

自転車が第2当事者のケースからは、四輪車や二輪車などの自動車側で適切な速度を選択するとともに、「見落とさないよう、十分に安全確認して交差点に進行する」といった行動を習慣づけることが重要と考えます。一方で自転車側では、「自動車から自転車はどう見えているのか」、「見落とされていないのか」などに留意し、自動車との事故に巻き込まれないような対応をとることが重要と考えます。

ここまでみてくると、『身近な道路』での自転車事故を減らすには、自動車側で道路の設えに見合っ

た適切な速度を選択することも、極めて重要なポイントであることがわかります。適切な速度の選択は、『身近な道路』で、歩行者だけでなく自転車の安全をも実現する「第一歩」であることを強く意識すべきと考えます。

冒頭で述べた通り、本誌では『身近な道路』での自転車事故の特徴を分析し、自転車利用者などの「適切でない対応」をまとめました。読者のみなさまには、本誌を材料に、自転車利用者や自動車ドライバーの適切な行動等についてお考えいただき、『身近な道路』での自転車事故の防止と事故時の被害軽減に努めていただけますようお願いしたいと思います。

(高宮 進)

参考文献

- 1) 警察庁交通局：生活道路におけるゾーン対策「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の概要
https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/zone30/pdf/250605_zone30gaiyou.pdf
- 2) 国土交通省道路局：ゾーン30プラスの概要
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/syokai.html>
- 3) 警察庁交通局長：ゾーン30の推進について（通達）
https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kisei/kisei20240327_1.pdf

コ ラ ム ハンプ、狭さく、シケイン

- ・『身近な道路』に設置し、自動車走行速度の抑制を図る施設の代表例
- ・走行速度の抑制により、設置場所を通り抜ける交通量の抑制にも寄与する可能性あり

ハンプ

自動車通行部分の路面を盛り上げ、過度な速度で自動車が通行した際に自動車ドライバーに不快感を与えることで、自動車の走行速度の抑制等を促す。



(写真提供) 久保田 尚 埼玉大学名誉教授

狭さく

自動車通行部分の幅員を狭くし、自動車ドライバーに自動車の走行速度の抑制等を促す。



(写真提供) 久保田 尚 埼玉大学名誉教授

シケイン

自動車通行部分の線形を左右に振り、自動車ドライバーにハンドル操作を強いることで、自動車の走行速度の抑制等を促す。



(写真提供) 久保田 尚 埼玉大学名誉教授

●イタルダインフォメーションに関するお問い合わせ先

- イタルダインフォメーションの内容に関するお問い合わせ先 交通事故総合分析センター 渉外事業課 TEL 03-5577-3973 Eメール koho@itarda.or.jp
- イタルダインフォメーションの送付先・部数変更等のご連絡先 株式会社 アドアシスト Eメール nakamura@ad-assist.bis

公益財団法人 交通事故総合分析センター

●ウェブサイト <https://www.itarda.or.jp/>

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