

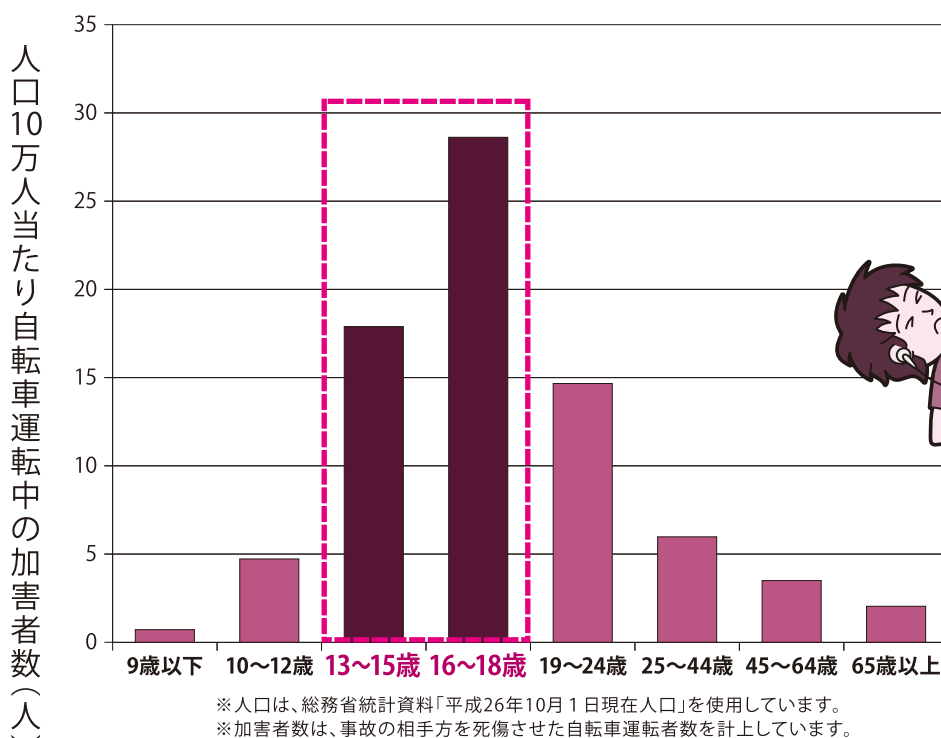
ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート No.112

特集

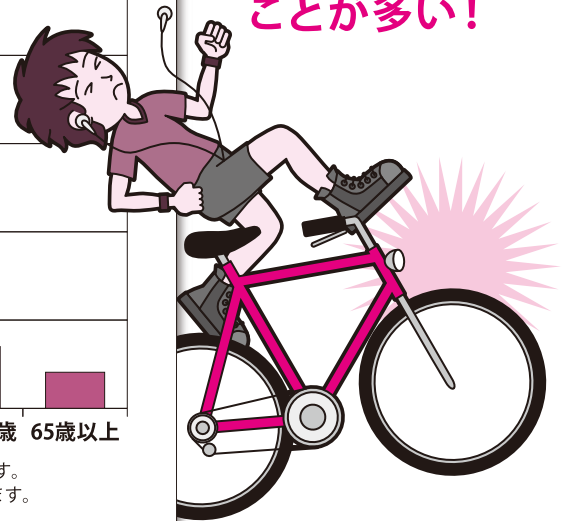
自転車が加害者となる事故

～大切な子供を交通事故の加害者としないために～



年齢層別の人口10万人当たり自転車運転中の加害者数(平成26年)

13～18歳の
自転車運転者は
交通事故の
加害者となる
ことが多い!



- ① はじめに.....P2
- ② 自転車事故件数の推移.....P2
- ③ 自転車は被害者か加害者か.....P3
- ④ 対歩行者事故、自転車相互事故を起こしやすい年齢.....P3
- ⑤ 対歩行者事故の特徴.....P4
- ⑥ 自転車相互事故の特徴.....P6
- ⑦ まとめ.....P8

1 はじめに

平成26年中に自転車運転中に事故の当事者となった人は112,134人(1当・2当合計)で、そのうち約65%に事故の要因となる何らかの交通違反がありました。自転車は車両の仲間であり、道路交通法や道路標識等の交通規制に従って運転しなければなりません、交通ルールなどを守らず危険な走行をする自転車が多くみられます。本年6月からは「**自転車運転者講習制度**^{注1)}」が始まり、自転車利用者の交通ルールやマナー向上に向けた取組が強化されています。

自転車運転中に事故に遭った人の多くが死傷しており、自転車は交通弱者(被害者)であるという印象が強いかもしれません。しかし、自転車の交通違反等が原因となり事故の相手方を死傷させる場合もあり、特に対歩行者や自転車同士で事故を起こした場合は、事故の相手方を死傷させることが多く、加害者としての側面が強くなります。実際に、自転車を運転していた小学生が歩行者に衝突し、重度の障害が残る傷害を負わせたとして、その保護者に対して数千万円に及ぶ高額な賠償金の支払いを命じた判決もあり、自転車を利用する誰もが加害者となる可能性があります。

そこで、今回は自転車加害者となりやすい、「対歩行者事故」、「自転車相互事故」について分析し、事故の特徴等を紹介します。

注1) 自転車運転者講習制度とは、自転車運転中に信号無視など一定の危険行為を3年以内に2回以上繰り返した14歳以上の自転車運転者に対して、自転車運転者講習の受講を義務付ける制度です。

2 自転車事故件数の推移 ～自転車加害者となる事故は減少率が小さい～

表1に示すとおり、自転車事故件数は年々減少を続けており、平成17年と比較すると約7万5,000件(40.6%)減少しています。しかし、対歩行者事故の減少率は2.5%、自転車相互事故では29.1%と自転車事故全体に比べて減少率が低く、自転車加害者となりやすい事故はあまり減っていません。自転車は運転免許のいらない便利な乗り物である反面、人に危害を及ぼすおそれのある危険な乗り物であることを自転車利用者は自覚し、交通安全意識を高めていく必要があります。

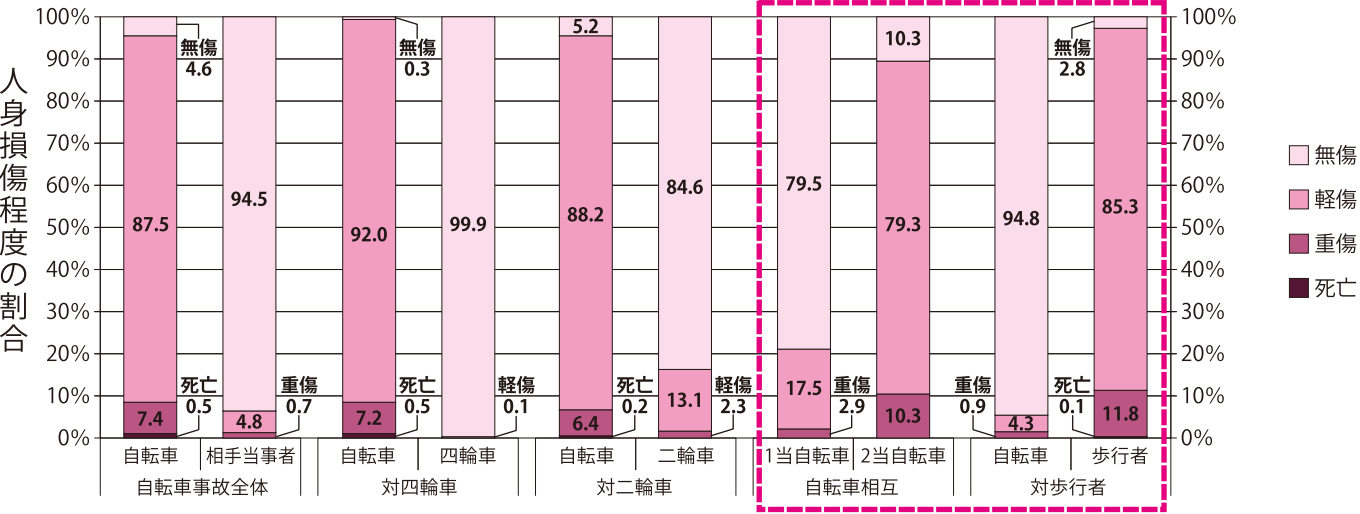
表1 自転車事故件数の推移

相手当事者の種別	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	減少数	減少率(%)
対四輪車	152,302	144,519	141,357	134,308	130,754	127,422	121,006	111,414	102,118	92,192	60,110	39.5
対二輪車	12,709	11,340	11,642	10,639	9,975	9,498	9,134	7,854	7,023	6,071	6,638	52.2
自転車相互	4,039	4,055	4,184	4,348	3,919	3,799	3,616	3,260	3,037	2,865	1,174	29.1
対歩行者	2,617	2,783	2,869	2,959	2,946	2,770	2,806	2,625	2,605	2,551	66	2.5
自転車単独	5,926	5,770	5,484	5,015	4,371	3,747	3,179	2,816	2,499	2,212	3,714	62.7
その他	6,400	6,002	5,633	5,393	4,520	4,445	4,317	4,079	3,758	3,378	3,022	47.2
自転車事故件数	183,993	174,469	171,169	162,662	156,485	151,681	144,058	132,048	121,040	109,269	74,724	40.6
自転車当事者数	188,032	178,524	175,353	167,010	160,404	155,480	147,674	135,308	124,077	112,134	75,898	40.4

※ 事故の第1当事者又は第2当事者が自転車である事故を集計しています。
 ※ 減少数及び減少率は、平成17年と平成26年の数字を比較した結果です。

③ 自転車は被害者か加害者か～自転車相互事故、対歩行者事故では加害者に～

図1に事故当事者の人身損傷程度の割合を相手当事者別に示します。事故では過失の軽重により第1当事者、第2当事者に分けられますが、ここでは死傷した人を被害者、死傷させた人を加害者として区別してみました。自転車事故全体では自転車運転者(自転車相互事故の2当を除く)の約95%が死傷しているのに対し、相手当事者で死傷した人は約5%でした。これだけをみると自転車は被害者として事故に関与することが多いと思われるかもしれませんが、自転車相互事故、対歩行者事故に限ってみると自転車運転者で死傷する人は少なく、事故の相手方(自転車相互事故の2当、歩行者)の死傷する割合が高くなっています。したがって、自転車は四輪車や二輪車に対しては被害者ですが、自転車同士、歩行者に対しては加害者であるといえます。



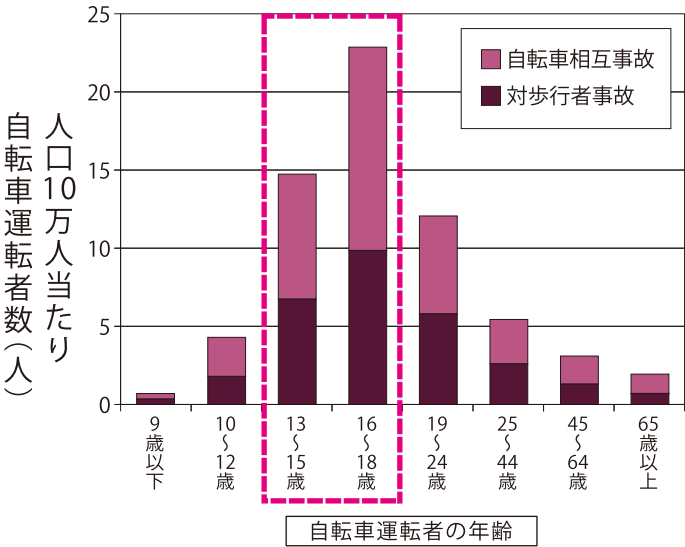
※ ひき逃げ等で当事者の損傷が判明しないものは除いています。

図1 相手当事者別の事故当事者の人身損傷程度の割合 (平成22～26年合計)

④ 対歩行者事故、自転車相互事故を起こしやすい年齢

～13～18歳の自転車利用者は事故の加害者となりやすい～

図2に人口10万人当たりの対歩行者事故、自転車相互事故を起こした自転車運転者数を年齢層別に示します。対歩行者事故、自転車相互事故ともに自転車の利用が多くなる小学校高学年(10～12歳)ころから増え始め、中学(13～15歳)、高校(16～18歳)と進学するに従い増加しています。これは、通学等で自転車を利用する頻度が高くなることと、大人のように車や二輪車等の交通手段を選択できないため自転車を利用する機会が多くなるからだと考えられます。



※ 人口は、総務省統計資料「各年10月1日現在人口」を使用しています。
※ 自転車運転者数は、対歩行者事故の1・2当、自転車相互事故の1当を集計しています。

図2 人口10万人当たりの対歩行者事故、自転車相互事故を起こした自転車運転者数 (平成22～26年合計)

5 対歩行者事故の特徴

■事故の多い時間帯 ～対歩行者事故は朝と夕方に多い～

図3に対歩行者事故の発生時間帯別の割合を自転車運転者の年齢層別に示します。おおむね朝と夕方にピークがあり、通勤・通学時間帯に多く発生していることが分かります。この時間帯は自転車や歩行者の通行が多く、さらに夕方には周囲が暗くなり歩行者を発見しにくくなっていることも影響していると考えられます。また、12歳以下は下校時間後、65歳以上では10～11時台に多く発生しており、各年齢層の生活パターンを反映した結果となっています。

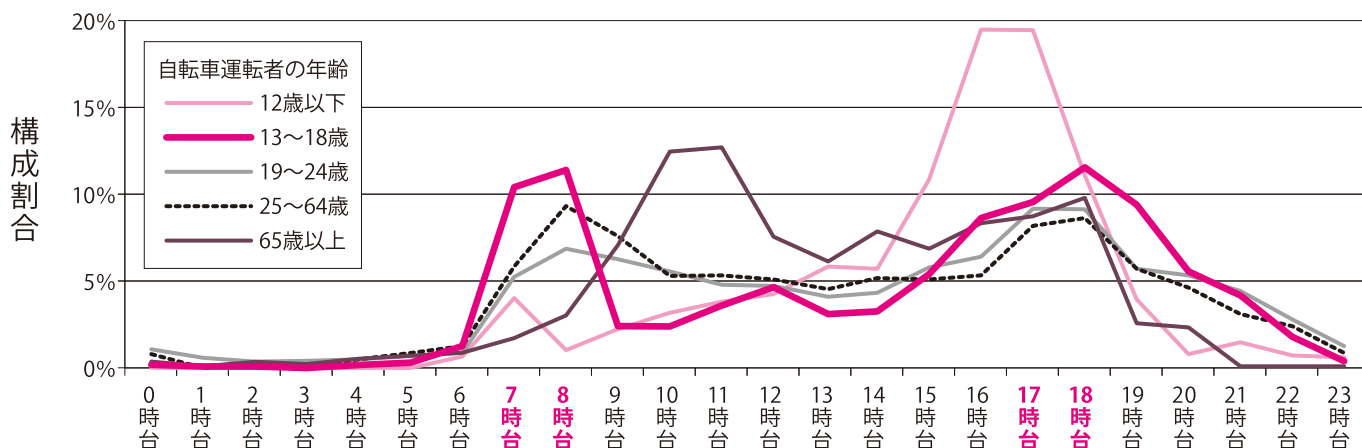
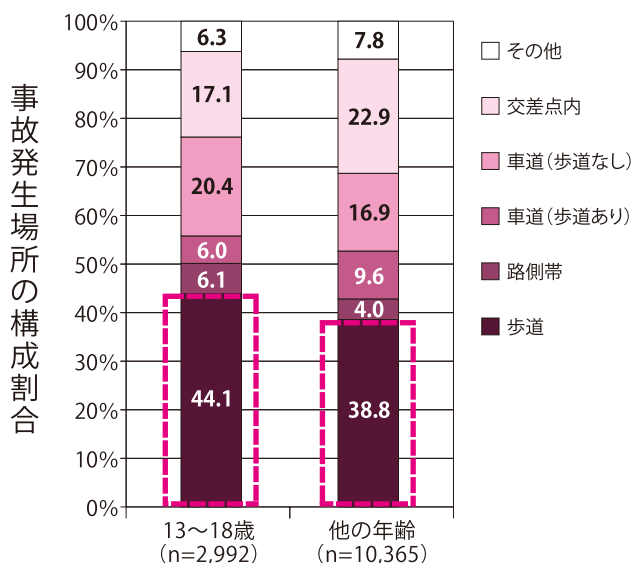


図3 対歩行者事故の発生時間帯の割合 (平成22～26年合計)

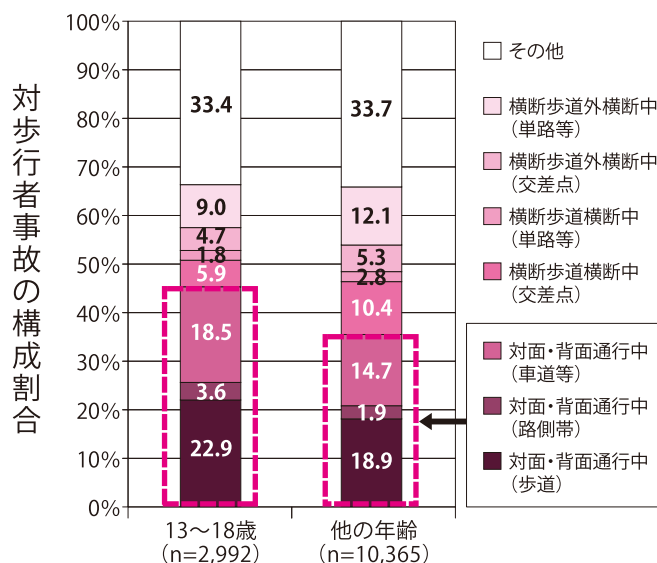
■どのような状況で事故は起きているか ～対歩行者事故の約4割が歩道で発生～

図4、図5に対歩行者事故の発生場所及び事故の類型を示します。事故の約4割が歩道で起きており、歩道は歩行者優先という大原則が守られていません。事故の内容をみると、前から歩いてくる(対面通行中)、あるいは前を歩いている歩行者(背面通行中)に衝突する事故が多く、前方の状況をよく見えないこと、すれ違う際に間隔を十分にとっていないことなどが要因だと考えられます。歩道での事故は自転車運転者の責任がより大きくなります。歩道での事故が多い13～18歳の自転車利用者には、歩道の通行方法等をよく指導することが大切です。



※ 年齢は、自転車運転者の年齢を表します。

図4 対歩行者事故の発生場所 (平成22～26年合計)



※ 年齢は、自転車運転者の年齢を表します。

図5 対歩行者事故の類型 (平成22～26年合計)

■事故当事者の要因 ～自転車運転者は前方不注意、安全不確認の割合が高い～

対面・背面通行中と他の対歩行者事故の自転車運転者の人的要因をみると、いずれも前方不注意や安全不確認の割合が高くなっています。特に、13～18歳は対面・背面通行中の約半数が前方不注意となっており、前方をよく見ないで運転している人が多いことが分かります。また、対面・背面通行中では動静不注視の割合が他の対歩行者事故に比べて高くなっています(図6)。歩行者は急に立ち止まったり、反転したりすることがあるので、動きをよく見るとともに歩道等ですれ違う際は間隔を十分にとることが必要です。

一方、対面・背面通行中に事故に遭った歩行者の約9割には違反がなく、他の対歩行者事故でも約7割の人に違反がありませんでした(図7)。

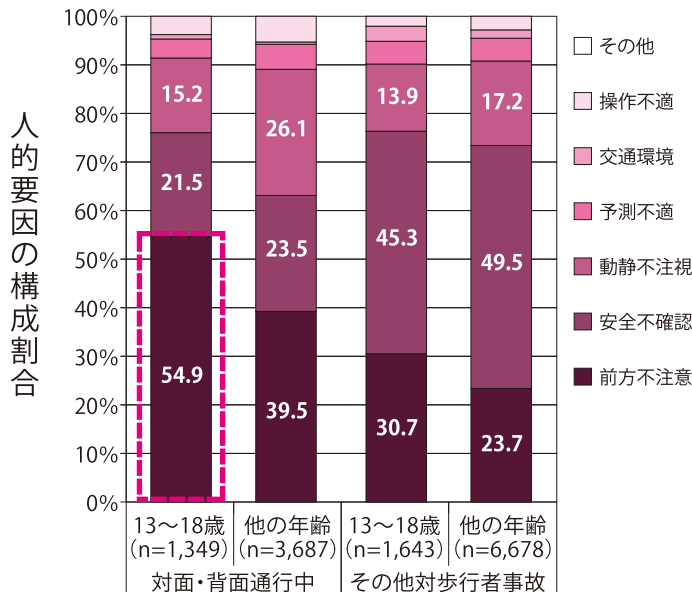


図6 自転車運転者の人的要因
(平成22～26年合計)

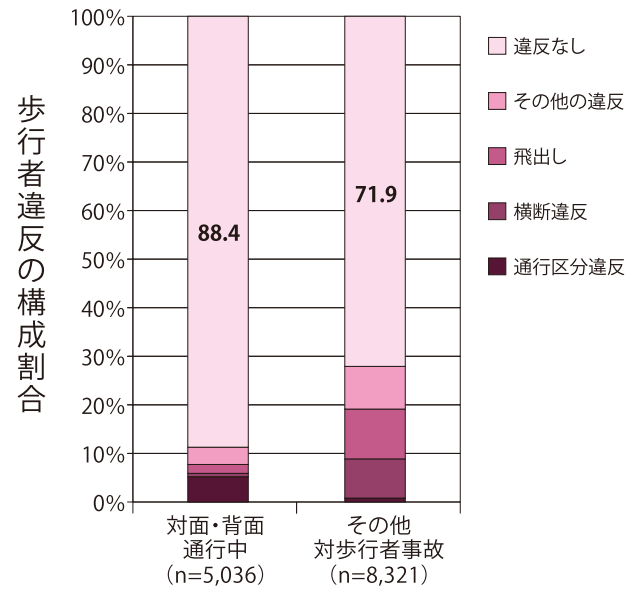


図7 歩行者の違反内容
(平成22～26年合計)

■ライト点灯の効果 ～ライトを点灯すると対面する歩行者から見られやすくなる～

自転車のライトには、運転者が周囲の状況を確認するためだけでなく、他の人に自転車の存在に気づいてもらうという効果もあります。そこで、歩行者が自転車のライトの見える位置にあったかどうかで、事故件数にどのような差があるかを分析します。

図8にライトの点灯有無別に夜間の対面通行中、背面通行中の事故件数を示します。ライト消灯時の対面通行中の事故は、背面通行中の約2.2倍となっています。ライト点灯の被視認効果がないのであれば、点灯時の対面通行中の事故も消灯時と同様に背面通行中の2.2倍程度となるはずですが、ライトを点灯していた場合の対面通行中の事故は約1.6倍にとどまっています。つまり、自転車がライトを点灯することで対面する歩行者が自転車の存在に気づきやすくなるため、対面通行中の事故が起きにくくなっていると考えられます。

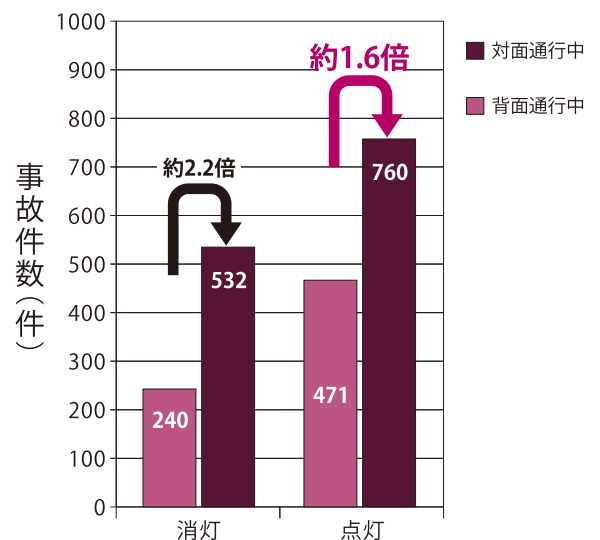


図8 ライト点灯有無別の夜間の対面通行中、背面通行中の事故件数 (平成22～26年合計)

⑥ 自転車相互事故の特徴

■事故の多い時間帯 ～登校・出勤時間帯は特に注意～

図9に自転車相互事故の発生時間帯別の割合を1当自転車の年齢層別に示します。自転車相互事故は7時ころから増え始め、8時台にピークを迎えます。この傾向は、通勤・通学で自転車を利用することの多い13～64歳に共通してみられます。退社時間や下校時間は職種や学年によって異なるため自転車の交通が分散されますが、出勤・登校時間は一般的に7～8時台が多く、自転車利用者がこの時間帯に集中するため、歩道や車道等で交錯することが多くなり、事故も多くなっていると考えられます。

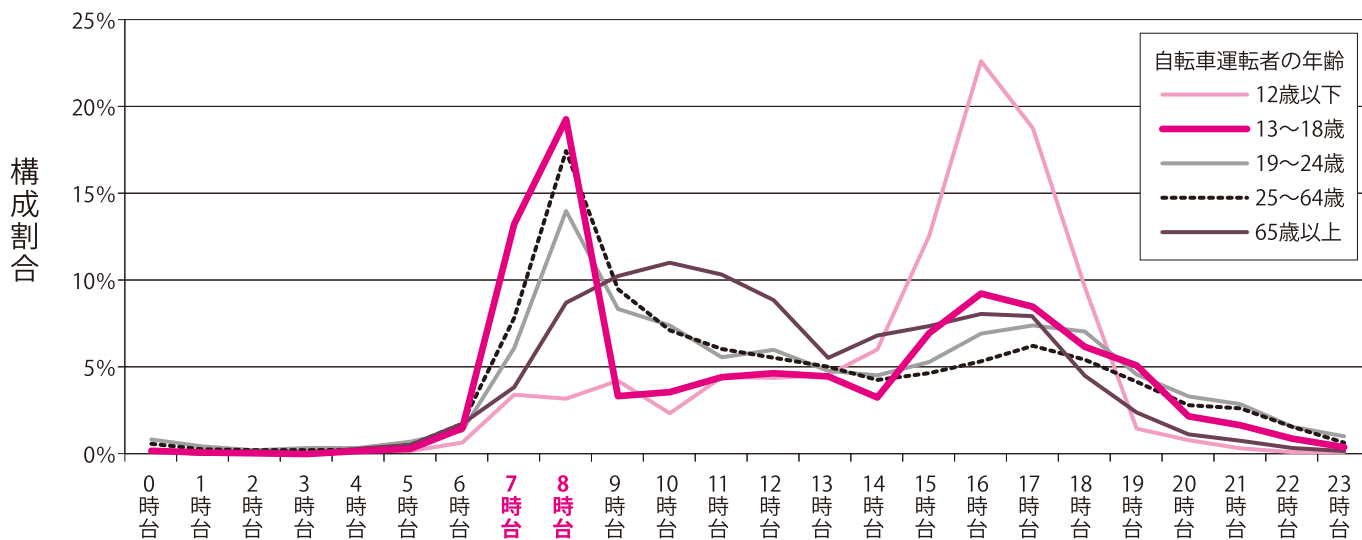
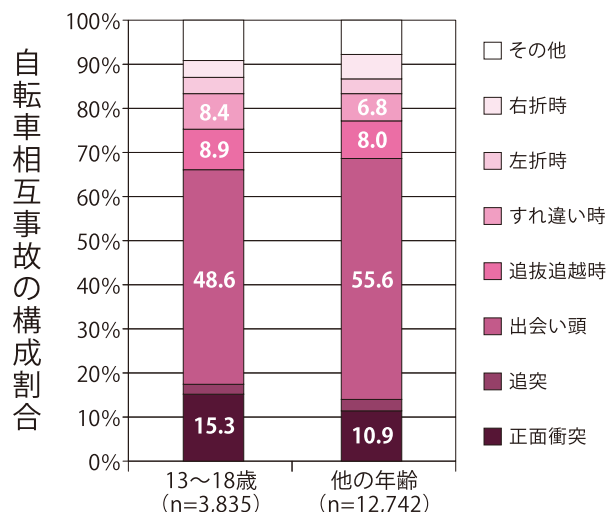


図9 自転車相互事故の発生時間帯の割合 (平成22～26年合計)

■どのような事故が多いか ～自転車相互事故では正面衝突による事故も多い～

図10に自転車相互事故の類型を示します。出会い頭が約半数を占めていますが、正面衝突や追抜追越時、すれ違い時など自転車同士がすれ違う際の事故も多く、特に13～18歳では正面衝突の割合が他の年齢に比べて高くなっています。前方をよく見て運転することは当然ですが、車道では左側通行を守ること、歩道や車道等で前車を追い越したり、すれ違ったりするときは十分な間隔を保つことが必要です。また、十分な間隔がとれないときは無理に追い越したりせず、ゆとりを持って運転しましょう。

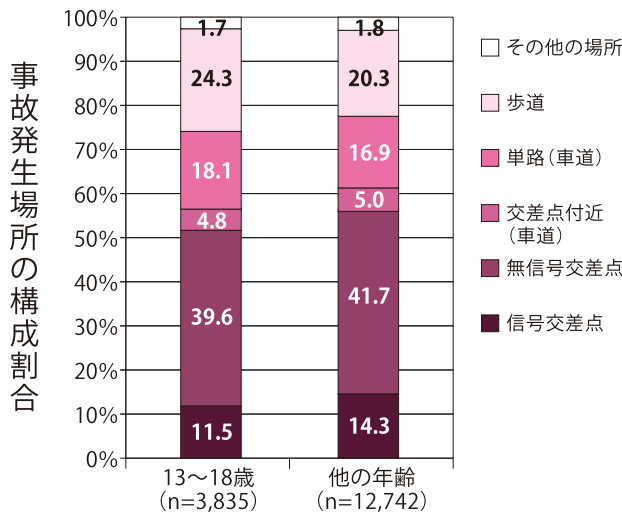


※ 年齢は、1当自転車の年齢を表します。

図10 自転車相互事故の類型 (平成22～26年合計)

■事故はどこで起きているか ～幅員の狭い交差点では出会い頭事故に注意～

図11に自転車相互事故の発生場所の割合を示します。事故の約4割が無信号交差点で起きており、信号機の無い交差点での出会い頭事故が多いことが分かります。また、歩道での事故も2割強を占めていますが、対歩行者事故と同様に13～18歳の割合が高くなっています。無信号交差点で起きた事故を道路幅員別にみると、約半数が1当、2当双方の幅員が5.5m未満の比較的小さい交差点で起きています(表2)。信号機が無く、幅員の狭い交差点を通行するときは、他の自転車等の通行を予測して速度を十分に落とし、必要に応じて一時停止するなどして安全確認を確実に行いましょう。



※ 年齢は、1当自転車の年齢を表します。

図11 自転車相互事故の発生場所 (平成22～26年合計)

表2 無信号交差点の道路幅員別死傷事故件数 (平成22～26年合計)

1 当進入側	2 当進入側	13～18歳	他の年齢
5.5m未満	5.5m未満	706 (46.4)	2,569 (48.4)
	5.5～13m未満	293 (19.3)	935 (17.6)
	13m以上	42 (2.8)	152 (2.9)
5.5～13m未満	5.5m未満	155 (10.2)	484 (9.1)
	5.5～13m未満	285 (18.8)	935 (17.6)
13m以上	13m以上	16 (1.1)	102 (1.9)
	5.5m未満	13 (0.9)	75 (1.4)
	5.5～13m未満	9 (0.6)	40 (0.8)
13m以上	13m以上	1 (0.1)	16 (0.3)
	5.5～13m未満		
合計		1,520 (100.0)	5,308 (100.0)

※ 年齢は、1当自転車の年齢を表します。

■事故当事者の違反内容 ～13～18歳は漫然運転・脇見運転の割合が高い～

図12に自転車運転者の違反内容を示します。1当・2当ともに安全運転義務違反の割合が高いですが、1当では信号無視や一時不停止など特定の違反行為もみられます。1当の年齢による違いはみられませんが、表3をみると13～18歳では漫然運転や脇見運転が多くなっています。

また、自転車相互事故では2当の66.6%にも事故の要因となる交通違反があり、対歩行者事故のように相手自転車の一方的な過失により死傷したとはいえ、自転車運転者双方に注意すべき点があります。

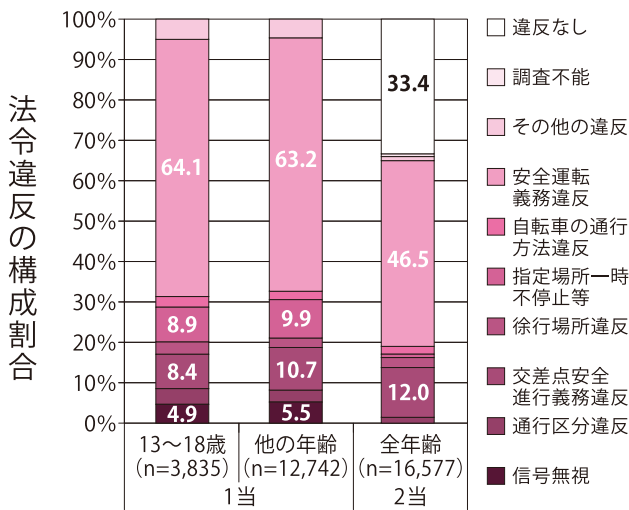


図12 自転車運転者の違反内容 (平成22～26年合計)

表3 1当「安全運転義務違反」の内訳 (平成22～26年合計)

	13～18歳	他の年齢
ハンドル操作不適	42 (1.7)	137 (1.7)
ブレーキ操作不適	9 (0.4)	39 (0.5)
漫然運転	116 (4.7)	223 (2.8)
脇見運転	327 (13.3)	699 (8.7)
動静不注視	503 (20.5)	1,524 (18.9)
安全不確認(前、左右)	1,249 (50.8)	4,660 (57.9)
安全不確認(後)	85 (3.5)	426 (5.3)
安全速度	14 (0.6)	27 (0.3)
予測不適	50 (2.0)	130 (1.6)
その他	62 (2.5)	182 (2.3)
合計	2,457 (100.0)	8,047 (100.0)

7 まとめ

自転車は運転免許の必要がなく、交通ルールを知らない子供でも利用することができます。しかし、このような子供たちが事故の加害者となることも多く、子供を事故の加害者にしないためにも、学校教育の一環として自転車の交通安全教育を進めるとともに、家庭においても反復して指導することが大切です。特に、13～18歳の自転車利用者は事故の加害者となりやすいことから、進学タイミングに合わせて自転車安全教育を行うなど交通ルールの周知徹底を図ることが重要です。

対歩行者事故では歩行者側の違反は少なく、自転車の一方的な不注意により歩行者を死傷させています。一方、自転車相互事故では2当自転車の6割以上にも何らかの違反があり、自転車運転者双方に事故の責任があります。しかし、事故で相手を死傷させてしまえばそれ相応の責任を負わなければなりません。事故の加害者とならないためにも次のことに注意しましょう。

■対歩行者事故

- (1)歩道では歩行者が優先です。やむを得ず歩道を通行するときは歩行者に注意して、車道寄りを徐行しましょう。また、ベルを鳴らしたり、歩行者のすぐ脇を通り抜けたりして歩行者を飛び退かせるような運転はいけません。
- (2)ライトを点灯することで歩行者からの見られやすさも向上します。暗くなり始めたら、見られるためのライト点灯を心掛けましょう。また、お子さんの自転車を選ぶ際は、ライトの点け忘れ防止のためにもオートライト機能のあるものを選びましょう。

■自転車相互事故

- (1)一時停止標識のある交差点では必ず停止しましょう。また、一時停止標識がなくても見通しの悪い交差点では徐行、一時停止をして安全確認を行いましょう。
- (2)朝は誰もが急いでいる時間帯です。急いでいると安全確認が不十分となり、事故を起こしやすくなります。少し早めに家を出て、ゆとりある運転を心掛けましょう。

(本田 正英)

自転車
安全利用五則
を守ろう!

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子供はヘルメットを着用



自転車は車両の仲間です。交通ルールを守り、安全に利用しましょう。

参考 自転車運転者講習制度の仕組みについては警察庁のホームページをご確認ください。
警察庁ホームページ: 安全快適な交通の確保/自転車はルールを守って安全運転～自転車は「車のなかま」～
<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/index.htm>

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

本部
〒101-0064 東京都千代田区猿樂町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