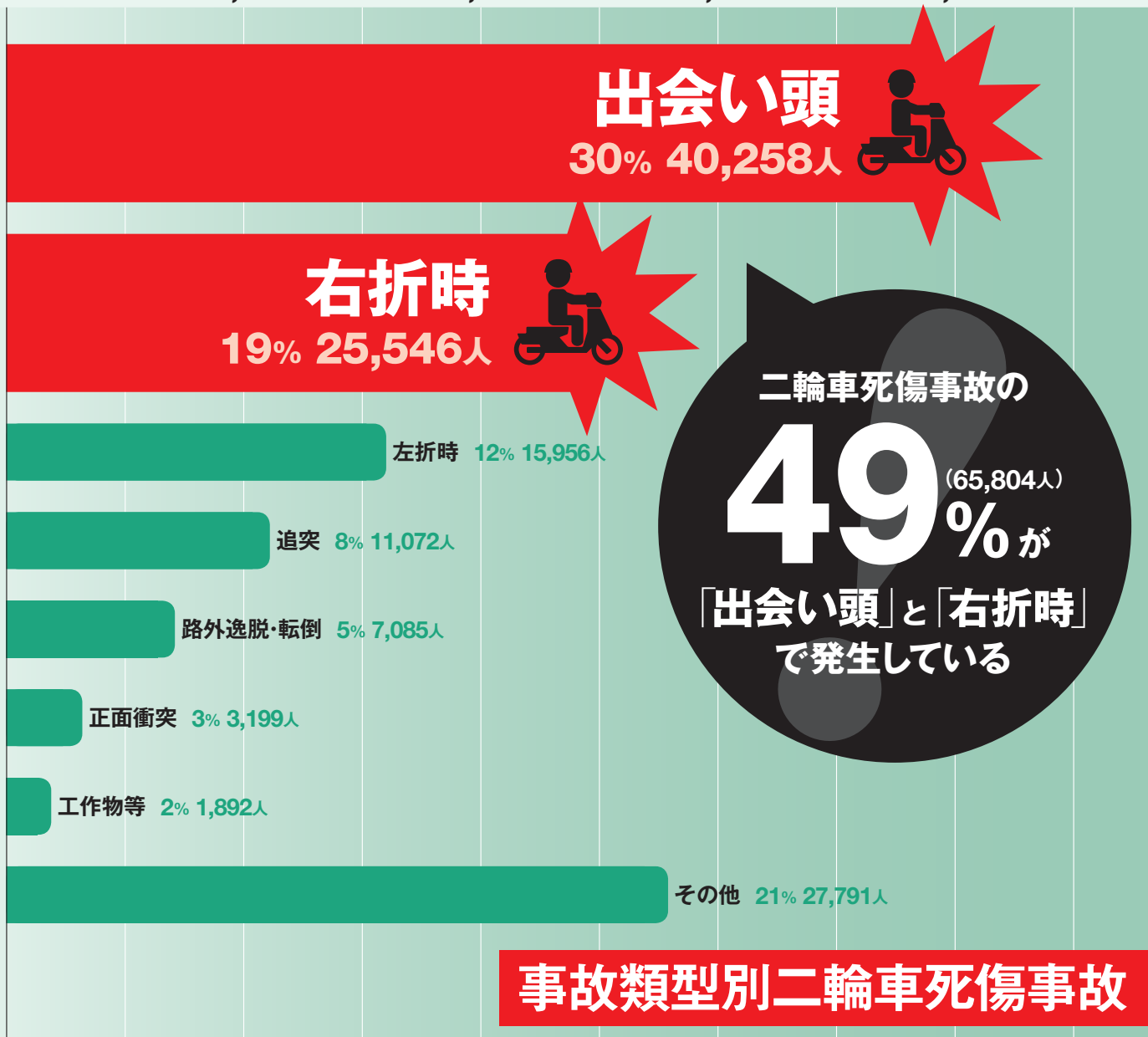


## (財) 交通事故総合分析センター

イタルダ・インフォメーション

No. **91** 2011  
NOVEMBER

0 10,000 20,000 30,000 40,000 死傷者数(人)

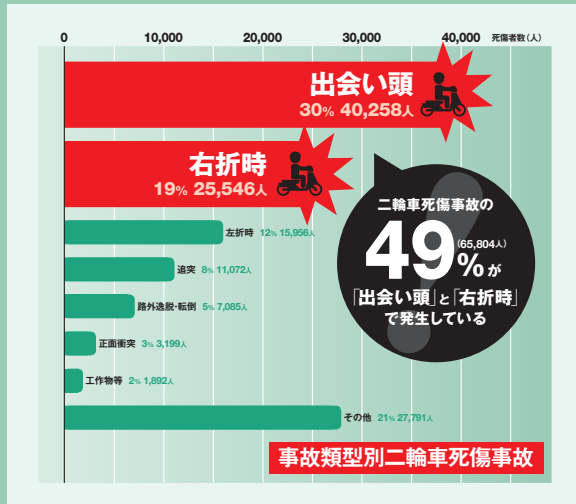


事故類型別二輪車死傷事故

特集

# 二輪車事故の特徴

— 「見落とし」に注意! —



## 特集

# 二輪車事故の特徴

—「見落とし」に注意!—

交通事故による被害者数は年々減少してきています。しかし、2010年における死亡重傷者数は56,391人であり、依然として多くの方が被害に遭われています。その中で二輪車乗車中の死亡重傷者数が16,500人と全体の約3分の1を占めています。

今回のイタルダインフォメーションでは、この二輪車事故に焦点を当て、事故の特徴について考えてみます。

## CONTENTS

主な内容

- 1 はじめに
- 2 二輪車事故の特徴
- 3 事故事例の紹介
- 4 まとめ

SECTION

1

はじめに

交通事故による死者（事故後24時間以内の死者。以下同じ。）は、2001年には8,747人でしたが、2010年には4,863人と45%減少しています。また、二輪車乗車中の死者を見てみると、1,566人から871人へとほぼ同じ割合で減少してきています（図1）。さらに、当事者の状態別死者数を見る

と2010年では歩行中（1,714人 35%）が最も多く、次に四輪乗車中（1,602人 33%）、二輪車乗車中（871人 18%）、自転車乗用中（658人 14%）となっています（図2）。二輪車乗車中の死者数はその他の状態に比べ多くはないように思えます。

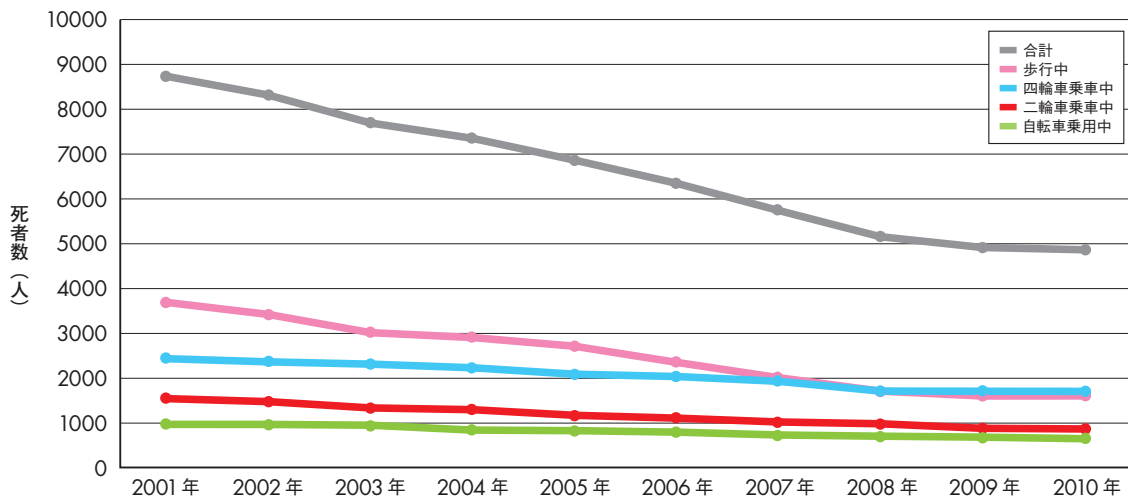


図1 状態別死者数の推移 [2001~2010年]

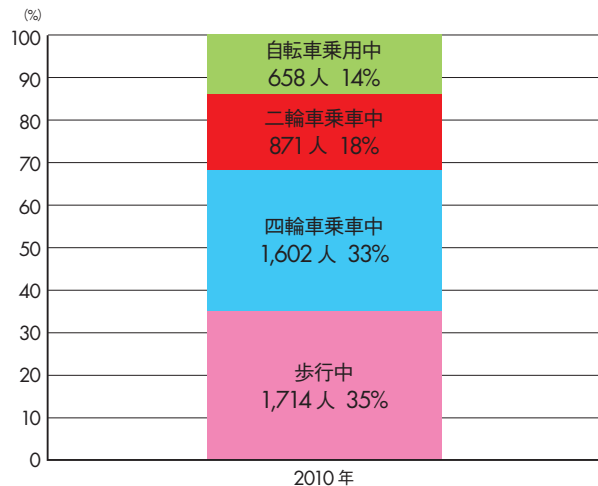


図2 状態別死者数

しかしながら重傷者数を見ると、この状況は一転します。二輪車乗車中の重傷者数は、2001年には24,814人でしたが、2010年には15,629人と37%減少しています。しかし、2005年から二輪車乗車中の重傷者数が一番多くなっています

(図3)。重傷者数を当事者の状態別で比べると、2010年では二輪車乗車中(15,629人 30%)が最も多く、次に四輪乗車中(14,524人 28%)、自転車乗用中(11,317人 22%)、歩行中(998人 19%)となっています(図4)。

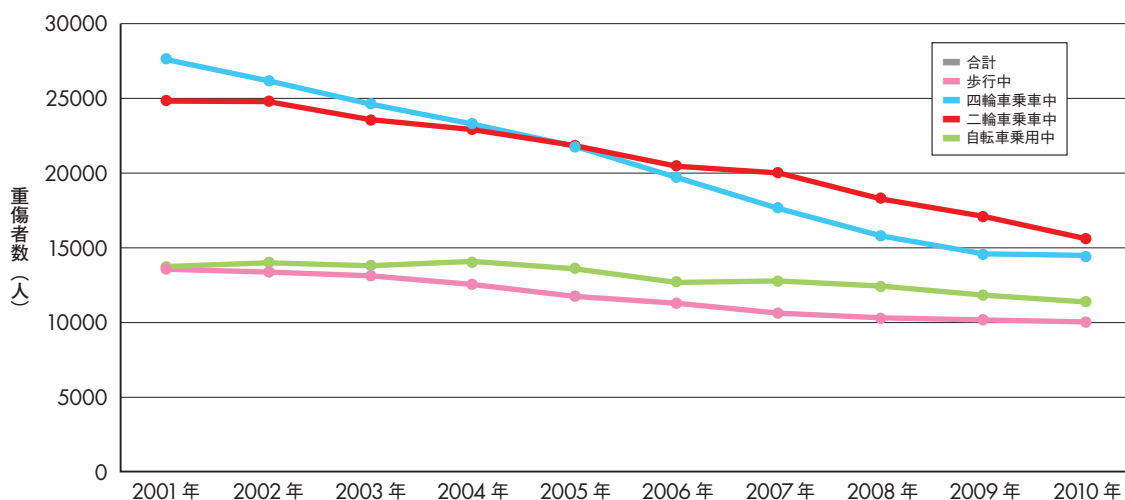


図3 状態別重傷者数の推移 [2001~2010年]

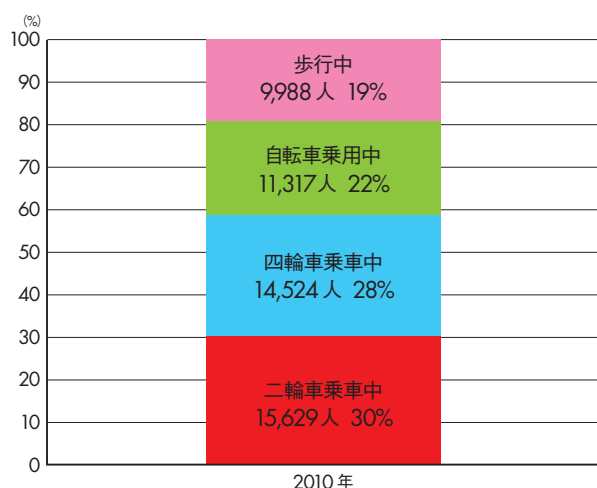


図4 状態別重傷者数

## 二輪車事故の特徴

### (1) 二輪車の7割は第2当事者

図5に二輪車及び四輪車が第1当事者又は第2当事者として関わった乗車中死傷事故の当事者順位別の割合を示します。第1当事者とは最初に事故に関与した者のうち過失の最も重い者又は過失が同程度の場合には人身の損傷程度が最

も軽い者で、第2当事者とは最初に事故に関与した者のうち過失がより軽い者又は過失が同程度の場合には人身の損傷程度が重い者です。二輪車は四輪車に比べて第2当事者の割合が多く、7割を占めています。このことから、二輪車は事故の被害者となる場合が多いことが分かります。

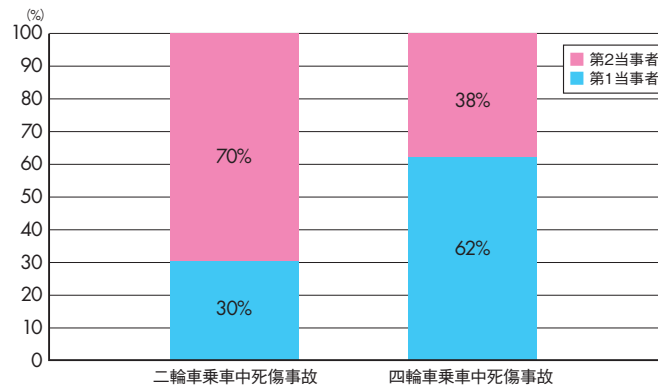


図5 当事者順位別死傷事故 [2010年]

### (2) 出会い頭事故と右折時事故が多い

二輪車事故はどのような事故が多いのでしょうか。図6に事故類型別二輪車死傷事故を、図7に事故類型別四輪車死傷事故を示します。四輪車事故では追突事故、出会い頭事故の順に多くなっていますが、二輪車事故では出会い頭事

故、右折時事故の順に多くなっています。

また、二輪車の出会い頭事故と右折時事故の第2当事者の比率を見てみると、出会い頭事故で72%、右折時事故では87%となっており、これらの事故では、二輪車が被害者（第2当事者）となる場合が多いことが分かります。

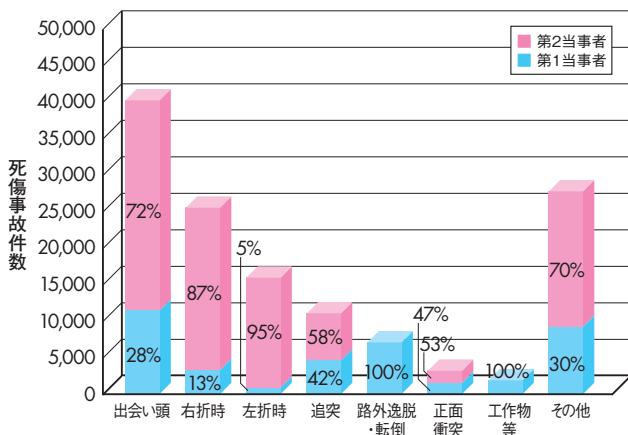


図6 事故類型別二輪車死傷事故 [2010年]

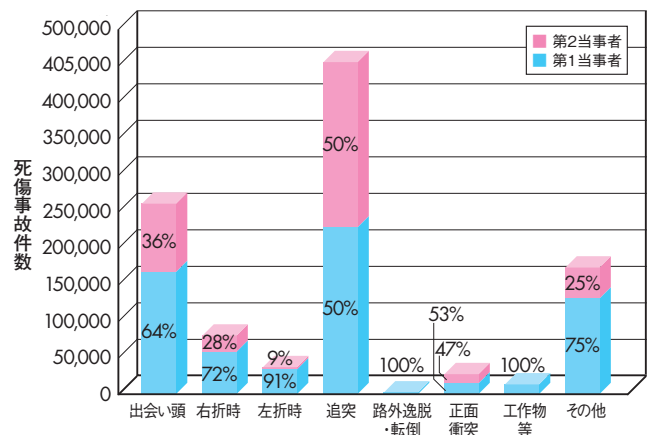


図7 事故類型別四輪車死傷事故 [2010年]

**(3) 二輪車が第2当事者の場合、  
相手（第1当事者）は9割が四輪車**

それでは、二輪車はどんな相手と事故を起こしているのでしょうか。図8に二輪車が第1当事者の場合と二輪車が第2当事者の場合の相手種別を示します。二輪車が第1当事者の場合は、

いろいろな相手と事故を起こしていますが、二輪車が第2当事者の場合は約9割が四輪車との事故であることが分かります。二輪車が第2当事者の場合、相手の9割は二輪車より重い四輪車との事故であることから、二輪車側の被害がより大きくなっていると考えられます。

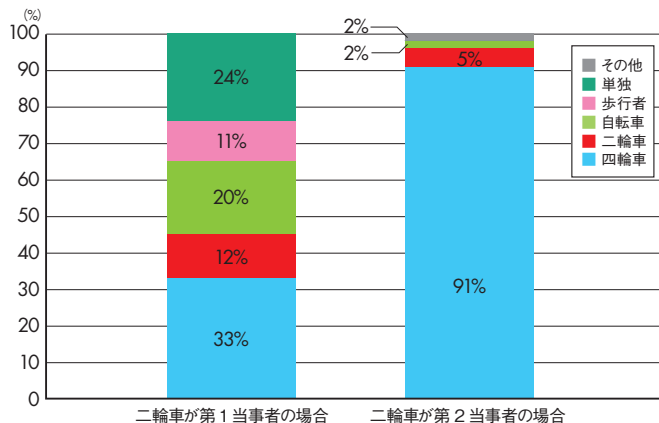


図8 相手種別二輪車死傷事故 [2010年]

**(4) 出会い頭事故、右折時事故の  
人的事故要因は8割強が「発見の遅れ」**

二輪車事故で多い出会い頭事故と右折時事故はどんな原因で起きているのでしょうか。図9は二輪車が第2当事者の場合の第1当事者の人的事故要因を示しています。全体の8割強が「発見の遅れ」であることが分かります。さらに「発見の遅れ」の詳細を図10に示します。「発見の遅れ」の約7割が安全確認不十分であることが

分かります。安全確認は行ったが発見が遅れたということは、二輪車は見落とし易いということではないでしょうか。イギリスにおける二輪車の事故分析では、他の道路利用者が二輪車を知覚することは容易でないことが報告されています。このことから、二輪車乗車中は四輪車から見落とされているかもしれないと注意をし、防衛運転に徹することが重要です。

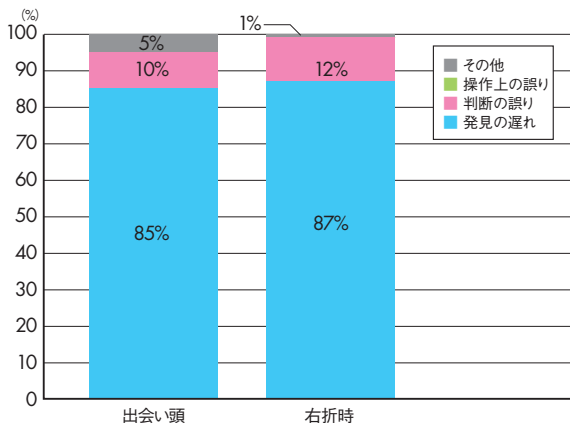


図9 二輪車の出会い頭事故と右折時事故の人的事故要因 [2010年]  
(二輪車が第2当事者の場合の第1当事者の人的事故要因)

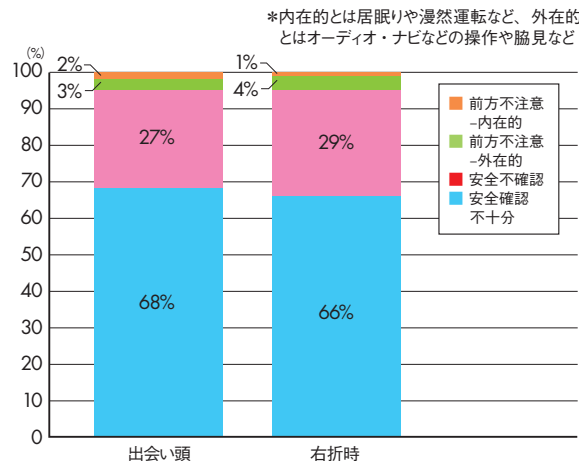


図10 「発見の遅れ」の詳細 [2010年]  
(二輪車が第2当事者の場合の第1当事者の人的事故要因)

(5) 昼間は出会い頭事故、  
夜間は右折時事故が多い

昼間と夜間で二輪車事故にどんな違いがあるのでしょうか。図11に二輪車と四輪車の昼夜別死傷事故を示します。両方とも昼夜の事故の

比率は約7対3で変わらないことが分かります。さらに、二輪車死傷事故についてどんな事故が多いのか昼夜別に調べたものが図12です。昼間は出会い頭事故が多く、夜間は右折時事故が多いことが分かります。

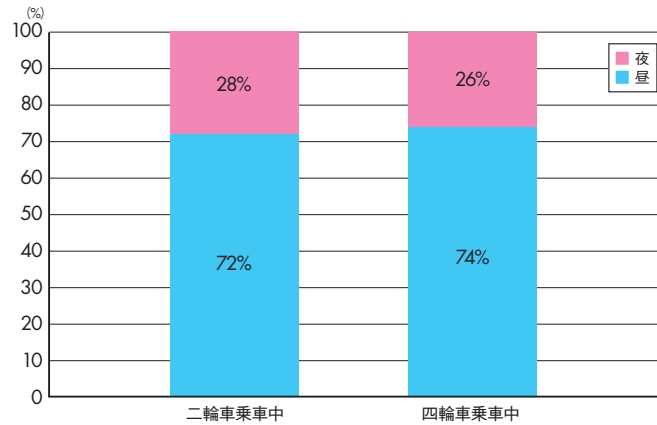


図11 昼夜別四輪車死傷事故 [2010年]

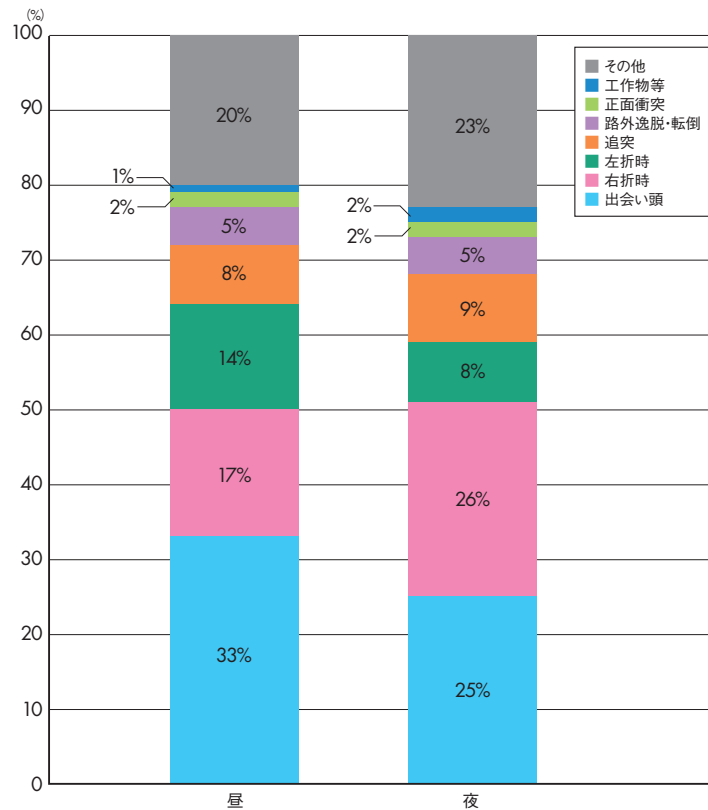


図12 昼間と夜間の事故類型別死傷事故 [2010年]

(6) 原付は出会い頭事故が、小型・軽二輪車は  
出会い頭事故と右折事故が多い

二輪車の車種によって違いはあるのでしょうか。

図13に二輪車の車種別死傷事故を示します。

小型二輪（250cc超）、軽二輪（125cc超250cc以

下）では出会い頭事故と右折時事故が多いことが分かります。また、原付二種（50cc超125cc以下）、原付自転車（50cc以下）では出会い頭事故が多いことが分かります。

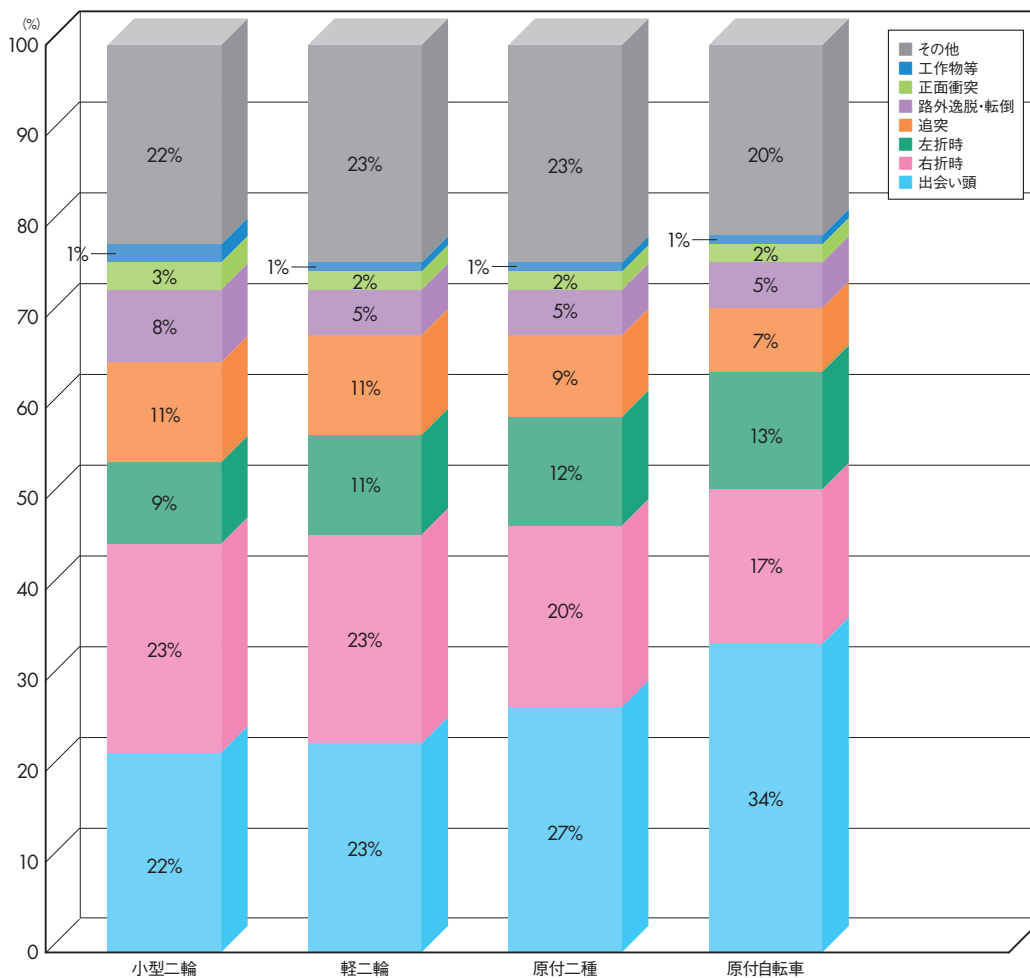


図13 二輪車種別死傷事故 [2010年]



(7) 「ヘッドライト昼間点灯」により  
 出会い頭事故が減少

昼間の二輪車の発見し易さの向上を目的とした施策「ヘッドライト昼間点灯」が1998年から実施されていますが、実際に事故は減っているのでしょうか。図14にヘッドライトの状態別（点灯、消灯）の事故類型別二輪車死傷事故を示します。右折時事故はヘッドライト点灯と消灯でほとんど変わりませんが、出会い頭事故では

ヘッドライト点灯の割合が若干小さくなっており、出会い頭事故に会う確率が低くなっている可能性があります。

次にこの施策の実施状況を見てみます。図15に二輪車死傷事故のヘッドライト点灯・消灯の割合を示します。全体の36%はヘッドライト消灯状態で事故に会っています。「ヘッドライト昼間点灯」を徹底することにより事故は削減される可能性があると思われます。

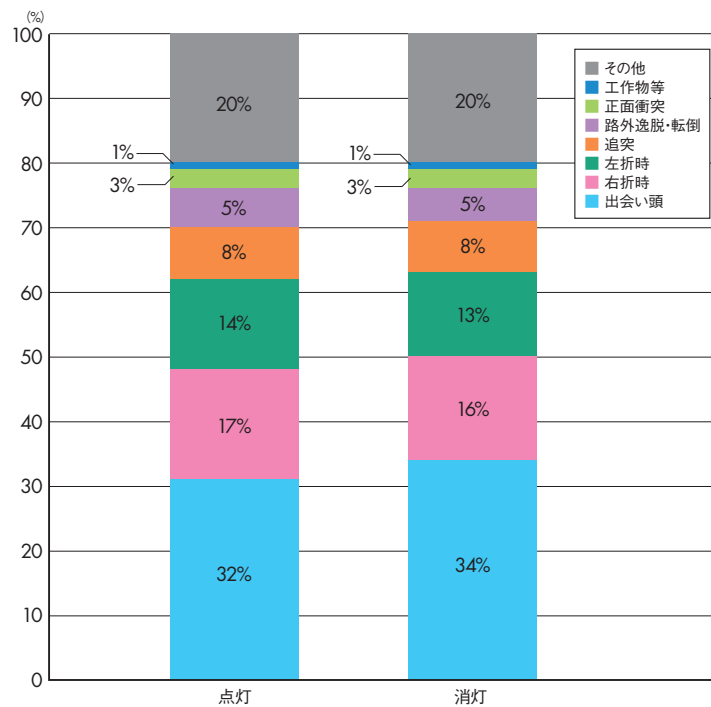


図14 昼間におけるヘッドライトの状態別事故類型別二輪車死傷事故 [2010年]

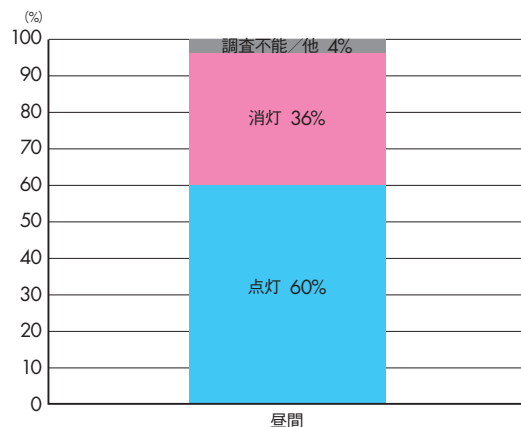


図15 ヘッドライト状態別二輪車死傷事故 [2010年]

## SECTION

## 3

## 事故事例の紹介

## 事例1 出会い頭事故

## 【概要】

午前9時ごろ普通乗用車A(55歳 男性)は往復2車線の道路に面した駐車場から右折で出ようとしてしました。出る際、徐行しながら右方を一瞥したところ、右方からの車両はないので、一時停止せずに右折を開始しました。車体前部を道路に出したところで、右方から約40km/hで進行してくる原付二種B(75歳 男性)を発見し停止しましたが、Bの進路を塞ぐように停止したため、停止直後にBがAの右側面前部に衝突しました。

## 【人身傷害程度】

Bはヘルメットを正しく着用していたので頭部への損傷は有りませんでした。胸部を路面にぶつけ肋骨骨折の重傷を負いました。

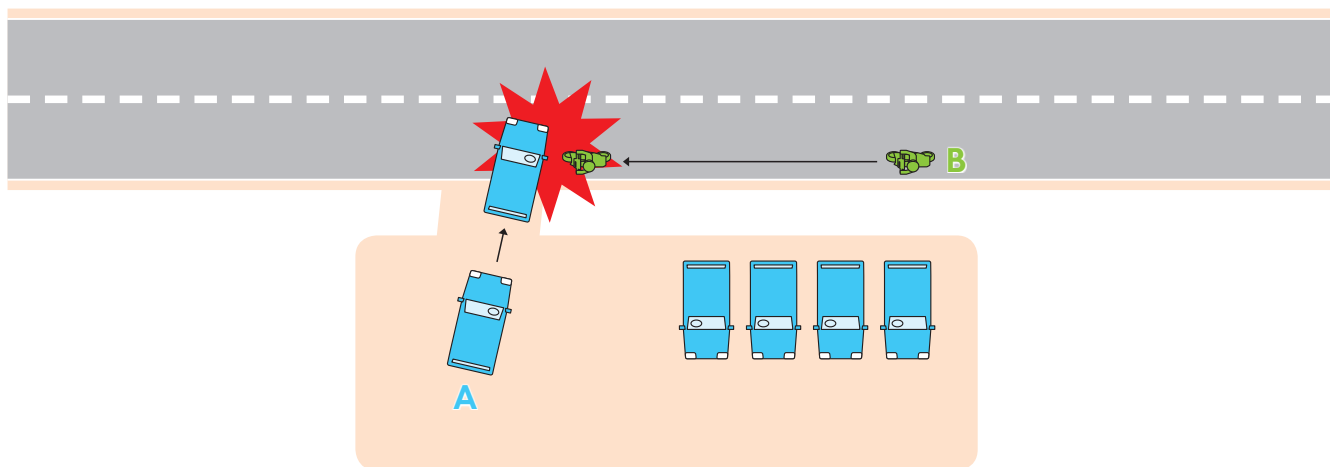
## 【要因】

Aは安全確認が不十分であったため、Bを見落してしまいました。Aが一時停止せずに徐行したまま安全確認を行ったことも見落としにつながったと考えられます。また、Bはヘッドライトを消灯していたことにより見落された可能性もあります。

## 【対策】

道路へ出る際には必ず一時停止して、しっかりと左右の安全確認を行うことが重要です。また、ヘッドライトの昼間点灯を行い見落とされないようにすることも大切です。

## 現場状況図



## 事例2 右折時事故

### 【概要】

午前6時ごろ軽乗用車A(30歳 男性)は往復4車線の道路を進行して、T字路を右折しようとしていました。方向指示器を右に出し、減速しながら対向車線を見たところ、交差点奥右側の対向第1車線に大型貨物車が駐車していた以外に進行中の対向車両がいなかったため右折を開始しました。そのとき、同乗者は大声で「危ない」と叫びましたが、対向車線を約40km/hで進行して来た軽二輪車B(41歳 男性)と衝突しました。

### 【人身傷害程度】

Bはヘルメットを着用していましたが、事故の2日後に亡くなりました。

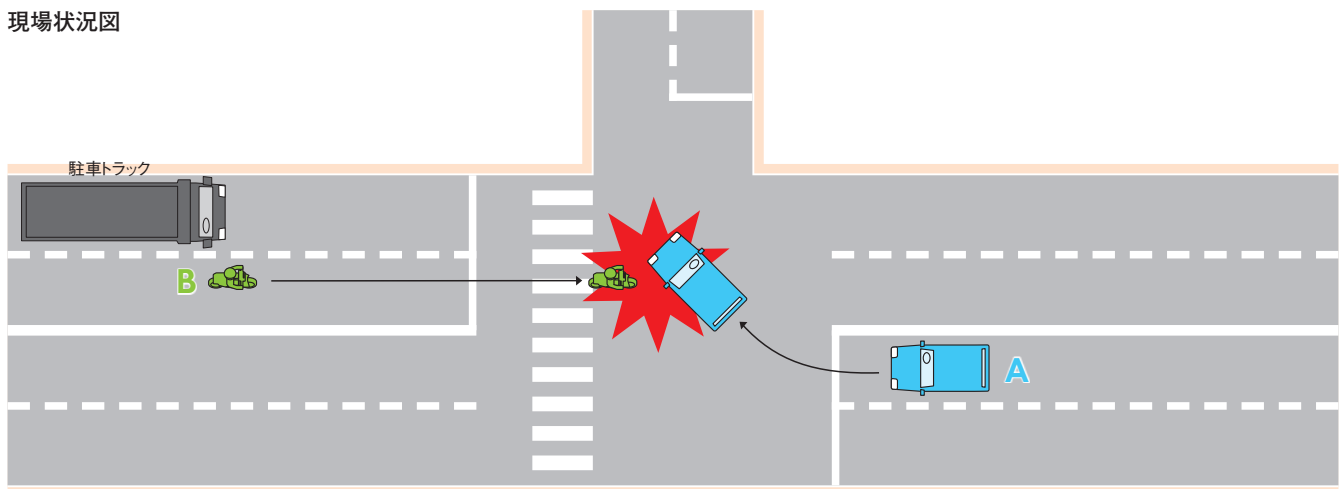
### 【要因】

Aは安全確認が不十分であったため、Bを見落としてしまいました。Aは駐車中の大型貨物や右折側道路からの車両等に気を奪われていたことも原因の一つだと考えられます。

### 【対策】

右折時は一時停止して対向車線の安全確認を確実にを行う慎重さが必要です。また、二輪車も見落されているかも知れないと注意することも必要だと思われます。

現場状況図



## SECTION

## 4

## まとめ

## 【二輪車事故の特徴】

- 1 二輪車事故の7割は第2当事者
- 2 出会い頭事故と右折時事故が多い
- 3 二輪車が第2当事者の場合、相手（第1当事者）は9割が四輪車
- 4 出会い頭事故、右折時事故の人的要因は8割強が「発見の遅れ」  
\*「発見の遅れ」の約7割が安全確認不十分
- 5 昼間は出会い頭事故、夜間は右折時事故が多い
- 6 原付は出会い頭事故が、小型・軽二輪車は出会い頭事故と右折事故が多い
- 7 「ヘッドライト昼間点灯」により出会い頭事故が減少

## 二輪車運転者の注意点

- ① 二輪車は見落され易いことが知られています。駐車場出入口や交差点では、相手車両から「見落されている」と常に注意し、防衛運転に徹することが必要です。
- ② 「ヘッドライト昼間点灯」を行いましょう。

## 四輪車運転者の注意点

- ① 右折時には、できるだけ一時停止し、確実に対向車線の安全確認を行いましょう。車両の影や路肩から進行してくる二輪車にも注意しましょう。
- ② 駐車場出口や交差点通過では、できるだけ一時停止し、確実に安全確認を行いましょう。発見しにくい二輪車でも止まってから慎重に安全確認を行えば、二輪車を発見できるはずです。