

1996 JANUARY No.7

二輪車事故

はじめに

我が国の交通事故による全死者数に対する二輪車乗車中の死者数は約19%で、国により車両の保有台数の差による影響もあると思われるが、これを欧米諸国と比較すると最も高い比率であり、また、二輪車及び自転車乗車中の死者数の比率を比較してみても、かなり高く、これが我が国の交通事故の特徴の1つとなっている(図-1)。

我が国の二輪車乗車中の死者の推移について、自動二輪車(排気量50ccを超えるもの)は、平成元年以降減少傾向であったが、平成6年には微増となった。原付自転車(排

気量50cc以下のもの)は、ここ10年間は横バイ状態である。

またこの度、二輪車の運転免許制度の改正を重点とした道路交通法の一部改正が行われ、現在これに基づき具体的な施策の検討がなされていることもあり、今回のイタルダ・インフォメーションでは、二輪車事故をとりあげ、その事故実態を紹介するとともに、排気量毎に、多発する死亡事故類型とその特徴についての主な分析結果を紹介する。

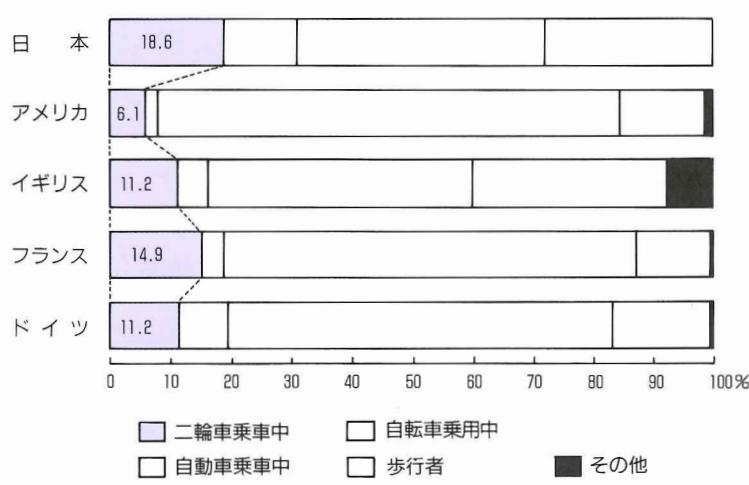


図-1 欧米主要国の状態別死者数の比率(%) (1993)

1 死亡事故の概要

死亡事故全体に占める二輪車死亡事故の比率

死亡事故全体の中で、

第1当事者は14.9%、第2当事者は7.6%

二輪車が、第1当事者(注1)として関与した事故の比率は、死亡事故全体では14.9%であり、それよりも高い比率を示した事故類型は、車両単独事故、出合頭事故及び

右直事故(注2)である。また、第2当事者として関与した事故の比率は、死亡事故全体では7.6%であり、それよりも高い比率を示した事故類型は、右直事故と出合頭事故であ

る。特に右直事故は、二輪車が全体の約45%を占めており、他の事故類型に比べて突出している（図-2）。

(注1)：交通事故当事者のうち、原則として過失の重い方を第1当事者(以降1当という)、軽い方を第2当事者(以降2当という)とする。

(注2)：右直事故とは、右折直進事故のことであり、当事者の一方の車両等が右折、他方の車両等が相対する方向から直進中に起きる事故である。



図-2 全死亡事故での二輪車の比率(%) (平成3~5年)

昼夜別 昼間の比率が高い

自動二輪車の死亡事故は、昼間の比率が約50%であり自動車と同じ様な分布である。また、原付自転車については、昼間の比率が約59%であり自転車と同じ様な分布である。（図-3）

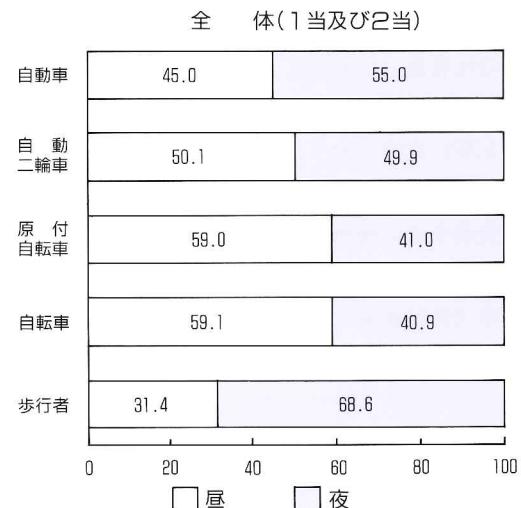


図-3 昼夜別死亡事故件数(%)

曜日別 自動二輪はウィークエンド、原付はウィークデー、が高い

自動二輪車の死亡事故は、土曜日及び日曜日の比率が約35%で他の当事者種別に比べ比率が高い傾向にある。また、原付自転車では月曜日～金曜日までの比率が高く、自転車と同じ様な分布である（図-4）。

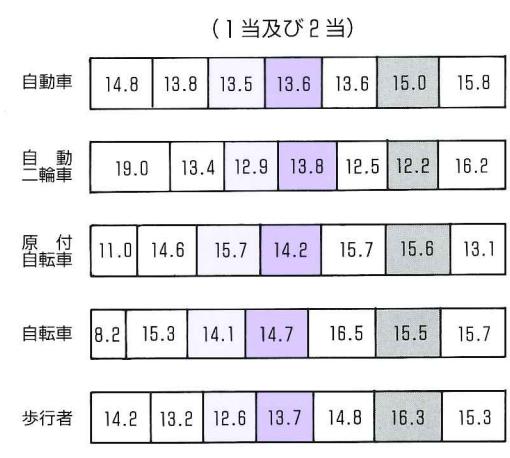


図-4 当事者別、曜日別死亡事故件数の比率(%)
(平成5年)

運転者年齢層 自動二輪は若者 原付は若者と高齢者が多い

自動二輪車の死亡事故では16～24歳の運転者の比率が約65%であり、他の当事者に比べ若者の運転者の事故が多い。

い。また、原付自転車では65歳以上の高齢者と16～24歳の若者運転者の比率が高いことが特徴である（図-5）。

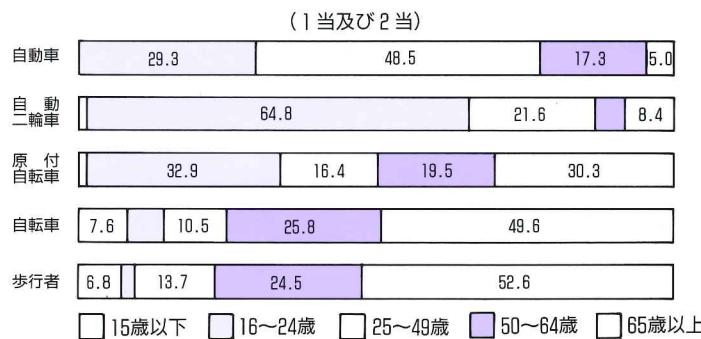


図-5 当事者種別、運転者の年齢層別死亡事故件数の比率(%) (平成5年)

発生場所

自動二輪はカーブ、原付は交差点での事故が多い

自動二輪車の死亡事故は、交差点での比率が約39%で1番高く、自動車と同じ様な分布である。しかし、カーブで

の比率は約24%である。また、原付自転車では交差点での比率が約50%であり、自転車と同じ様な分布である(図-6)。

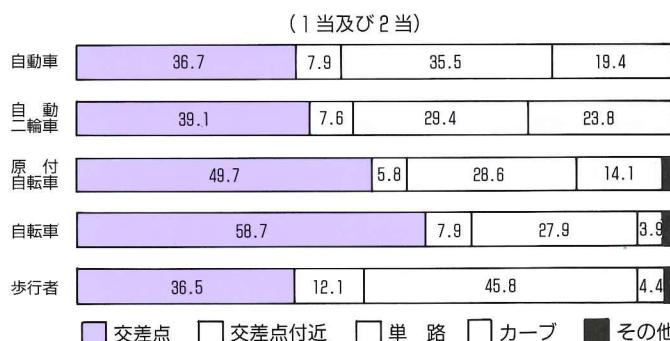


図-6 当事者種別、道路線形別死亡事故件数の比率(%) (平成5年)

2

排気量別の特徴

二輪車の事故実態をさらに詳細に把握するために、二輪車を排気量別に4つ(排気量50cc以下(原付自転車)、排気量51~125cc、排気量126~400cc、排気量401cc以上)に分

類して、平成3年から平成5年の3年間の交通事故統計データを用いて分析を行った。

車両1万台当たり

126cc以上が多い

車両1万台当たりの死亡事故件数(1当及び2当)は、排気量126~400ccが3.5件で1番多く、次いで401cc以上が3.3件、51~125ccが1.5件、原付自転車が0.8件の順である

(図-7)。また、自動車は1.8件であり、それと比べて126cc以上の二輪車は多いが、125cc以下では少なくなっている。

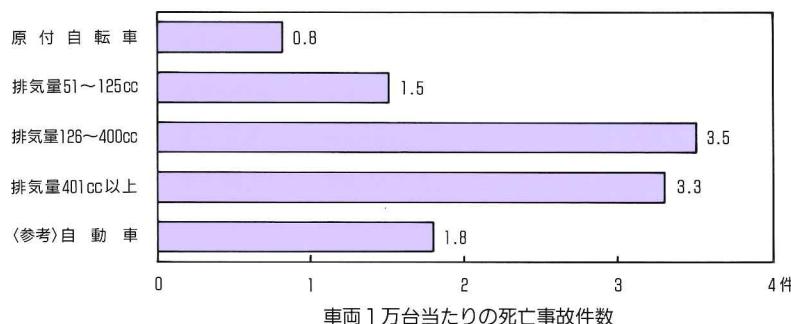


図-7 排気量別車両1万台当たりの死亡事故件数(1当及び2当)

● 死亡事故で多発する事故類型

二輪車の死亡事故で多発する事故類型は、「右直事故」及び「出合頭事故」に代表される「交差点での死亡事故」と、「車両単独事故」(注3)及び「正面衝突事故」に代表される「交差点以外の直線及びカーブでの死亡事故」とに大別される(表-1)。

これらの事故類型や運転者の年齢層を排気量別に見た場合、「126cc以上の二輪車」と「125cc以下の二輪車」との間で明確な差異が生じる(図-9)。

① 排気量126cc以上の二輪車の特徴

- 125cc以下の二輪車に比べ、右折事故(特に右直事故)及び人対車両事故が多くなっている(表-1)。
- 正面衝突事故では1当として関与した事故の比率が約75%と高いが、右直事故及び出合頭事故では2当として関与した事故の比率が高くなっている(図-8)。また、単独事故及び正面衝突事故では、直線よりもカーブでの事故の比率が高くなっている。

(注3)：車両単独事故とは、工作物・駐車車両への衝突及び路外逸脱等をいう。

表-1 死亡事故での二輪車の排気量別の多発事故類型

	1位	2位	3位	4位	5位
原付自転車 n = 2,962	出合頭 1,012件34.2%	正面衝突 325件11.0%	工作物 247件8.3%	右直 219件7.4%	駐車車両 196件7.1%
排気量51～125cc n = 606	出合頭 173件28.5%	工作物 69件11.4%	正面衝突 64件10.6%	右直 47件7.8%	路外逸脱 46件7.6%
排気量126～400cc n = 3,197	工作物 579件18.1%	出合頭 458件14.3%	右直 393件12.3%	正面衝突 373件11.7%	人対車両 303件10.0%
排気量401cc以上 n = 408	工作物 68件16.7%	右直 56件13.7%	人対車両 52件12.7%	出合頭 48件11.8%	正面衝突 48件11.8%

125cc以下、126cc以上で特徴が分かれる

- 運転者の年齢層別にみると、126～400ccでは16～24歳の若者の事故が約80%と圧倒的に多く、401cc以上では126～400ccに比べ16～19歳の若者の事故の比率が低くなり、25～39歳の事故の比率が高くなっている。

(図-9)

② 排気量125cc以下の二輪車の特徴

- 126cc以上の二輪車に比べ出合頭事故が多く、原付自転車では全死亡事故の約1/3を占めている(表-1)。
- 126cc以上の二輪車に比べ出合頭事故及び右直事故では、1当として関与した事故の比率が多い(図-8)。また、正面衝突事故ではカーブでの事故の比率が高いが、単独事故ではカーブより直線での比率が高い。
- 運転者の年齢層別にみると、原付自転車では16～19歳の若者と65歳以上の高齢者の事故の比率が高く、51～125ccでは50歳以上の壮年、高齢者の比率が高い(図-9)。



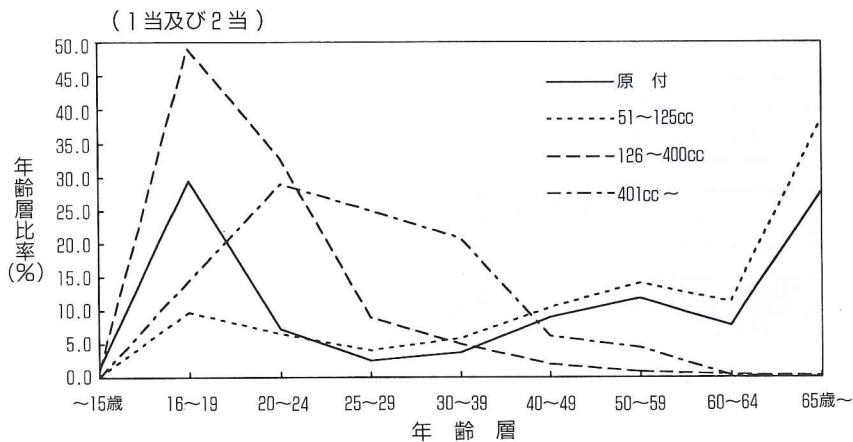


図-9 死亡事故の排気量別の運転者年齢層別比率

● 死亡事故での事故類型毎の特徴

交差点での死亡事故

①右直事故

代表的な右直事故としては、1当が右折、2当が直進である(図-10)。

以下に右直事故の主な特徴点を示す。

a. 排気量126cc以上の二輪車の特徴

- 2当として関与した事故の比率が高く、126~400ccでは約86%、401cc以上では約91%が2当として関与した事故である(図-8)。また、運転者の年齢層でみると、若者の比率が高くなっている。
- 2当として事故に関与した場合、126~400ccでは夜間の事故が53%で、信号機ありの場所での事故が64%である。また、401cc以上では夜間の事故が42%で、事故発生場所は信号機ありと信号機なしが半分ずつである。

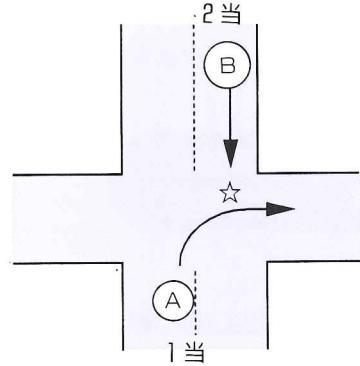


図-10 右直事故の代表的な事故概要図

b. 排気量125cc以下の二輪車の特徴

- 126cc以上の二輪車に比べ1当として関与した事故の比率が高く、特に原付自転車で約56%を占めている(図-8)。運転者の年齢層をみると、50歳以上の年齢層が多くなっている。
- 1当として事故に関与した場合、昼間の事故が約60%で、信号機ありの場所での事故が多くなっている。

②出合頭事故

a. 排気量126cc以上の二輪車の特徴

- 2当として関与した事故の比率が高く、126~400ccでは約68%、401cc以上では約83%が2当として関与した事故である(図-8)。
- 2当として事故に関与した場合、信号機なしの場所での事故が約80%で、昼間の事故が約60%である(図-11)。

また、自動車の運転者からみて、二輪車が右から左に走行するケース(図-12)の方が左から右に走行するケースに比べて事故が約3倍になっている。

b. 排気量125cc以下の二輪車の特徴

- 1当として関与した事故の比率が高く、原付自転車では約67%、51~125ccでは約60%が1当として関与した事故である(図-8)。
- 1当として事故に関与する場合、信号機無しの場所での事故が多く、51~125ccで67%、原付自転車で74%を占めている(図-11)。また、昼夜別にみると、51~125ccで約70%、原付自転車で約80%を昼間の事故が占めている。

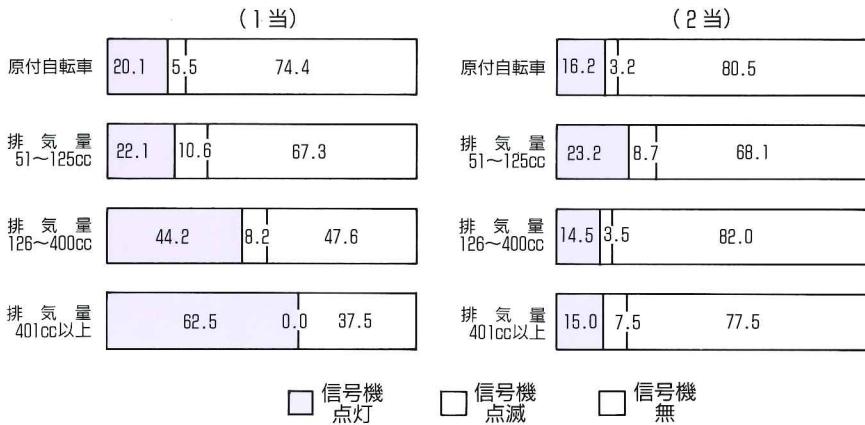


図-11 出合頭事故での当事者種別、信号機有無別の死亡事故比率(%)

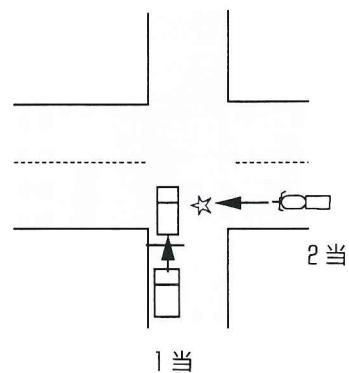


図-12 出合頭事故の代表的な事故概要図

以上のように「交差点での右直事故及び出合頭事故」では、排気量125cc以下の二輪車は1当として関与した事故が多く、二輪車の運転者への一旦停止や右折方法等の交通規則の遵守の徹底が望まれる。一方、126cc以上の二輪車は

2当として関与した事故が多く、交差点付近では安全な速度と危険予測を徹底し、事故に巻き込まれないような防衛運転に心がける必要がある。

交差点以外の直線及びカーブでの死亡事故

①車両単独事故

a. 排気量126cc以上の二輪車の特徴

- ・道路線形でみると、カーブでの事故が全体の約60%を占め、右カーブの事故が左カーブの事故より若干多くなっている(図-13)。
- ・車両単独事故での衝突形態をみると、工作物への衝突が約55%、転倒事故が約28%を占めている(図-14)。
- ・一般道路が主体であるにもかかわらず、危険認知速度(注4)の平均値は70~80km/hで高くなっている。
(注4)：危険認知速度とは、運転者が相手方車両、人、駐車車両、又は物件等を認め、危険を認知した時点の速度。具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

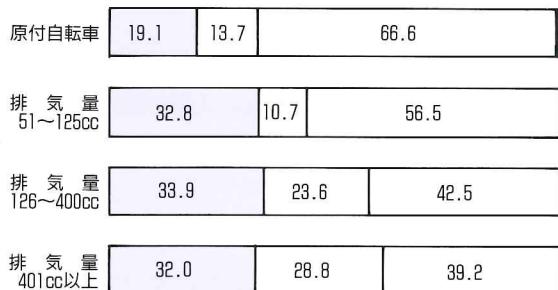


図-13 車両単独死亡事故での排気量別、
道路線形別の比率(%)

b. 排気量125cc以下の二輪車の特徴

- ・道路線形でみると、カーブより直線での事故が多い。特に、原付自転車では全体の約2/3が直線での事故である。(図-13)
- ・車両単独事故での衝突形態でみると、工作物への衝突、路外逸脱事故が多い。また、原付自転車では駐車車両への衝突が全体の28%を占め多くなっている(図-14)。
- ・危険認知速度の平均値は、30~40km/hで126cc以上の二輪車に比べ低くなっている。

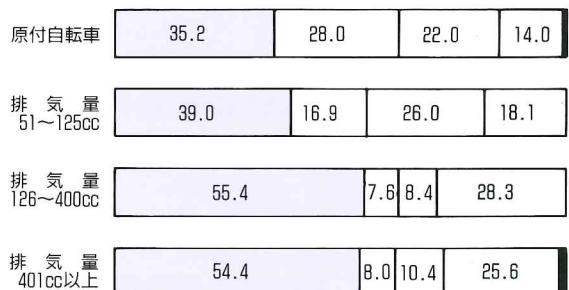


図-14 車両単独死亡事故での排気量別、
事故類型別の比率(%)

②正面衝突事故

a. 排気量126cc以上の二輪車の特徴

- ・二輪車が1当として関与した事故の比率は、126～400ccで約76%、401cc以上で約77%で高い（図-8）。
- ・1当として関与した事故での特徴としては、カーブでの事故（図-15）の比率が401cc以上で68%、126～400ccで約73%と高く、カーブでも左カーブでの事故が多い（図-16）。2当として関与した事故に比べ死亡事故率が高い。また、危険認知速度の平均値は65～70km/hで高くなっている。

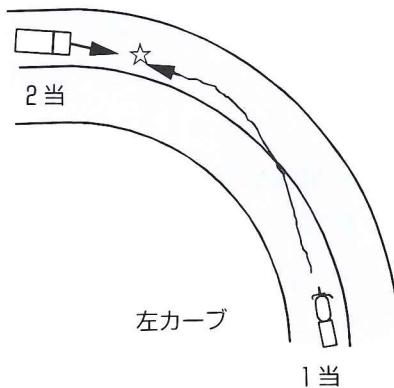


図-15 カーブでの代表的な事故概要図

b. 排気量125cc以下の二輪車の特徴

- ・二輪車が1当として関与した事故の比率は、51～125ccで約56%、原付自転車で約59%である（図-8）。
- ・1当として関与した事故での特徴としては、カーブでの事故の比率が原付自転車で約56%、51～125ccで約67%と高く、カーブでも左カーブの事故が多い（図-16）。また、危険認知速度の平均値は、約40km/hで126cc以上の二輪車に比べ低くなっている。

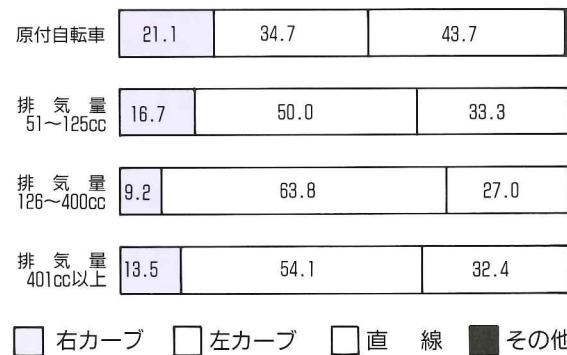


図-16 正面衝突死亡事故での排気量別、道路線形別の比率（%）

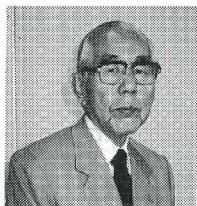
以上のように排気量126cc以上の二輪車の場合、車両単独事故及び正面衝突事故ではスピード超過のままカーブに突入し、曲がり切れずに事故に至っているケースが多い。したがって、これらの事故は自分の注意で防止することができるケースが多く、カーブでの安全な速度選択を身につ

ける必要がある。このことは、125cc以下の場合でも同じことが言える。ただし、直線路での路外逸脱、駐車車両への衝突事故では事故原因の充分な解明ができず、今後の事故例調査データでの解明が必要である。

まとめ

二輪車の死亡事故で多発する事故類型は、「右直事故」及び「出合頭事故」に代表される「交差点での死亡事故」と、「車両単独事故」及び「正面衝突事故」に代表される「交差点以外の直線及びカーブでの死亡事故」とに大別される。交差点での事故防止のためには、まず一旦停止等の交通規則を遵守するとともに、安全な速度と危険予測を徹底し、事故に巻き込まれないように防衛運転を心がける必要があ

る。次に、カーブでの事故は自分の注意で防止することができるケースが多く、そのためにはカーブでの安全な速度選択を身につける必要がある。また、二輪車では、第1当事者または第2当事者いずれの場合で事故に関与しても、二輪車乗員が重大な傷害を負うケースが多く、万が一の事故に備えてヘルメットを正しく着用する必要がある。



第2次交通戦争の終結を目指して

(財) 交通事故総合分析センター 理事長 内海 優

新年明けましておめでとうございます。

年頭から良い話ではなく非常に残念なことですが、昨年中の交通事故による死者は、関係機関の皆様方のご尽力にも拘わらず、当面の目標を達成することができず、8年連続して1万人を超す結果となってしまいました。

さて、交通事故総合分析センターは、『第2次交通戦争と云われる、このような深刻な事態を1日も早く解消させる為には、交通事故を「人」「車」「道路・交通環境」という、3つの側面から、今までとは違ったアプローチにより、総合的・科学的に分析・研究し、その成果を広く関係方面に提供することにより、より実効性のある交通事故の防止と交通事故による被害軽減の為の諸施策の策定に、大きく寄与できるのではないか』という関係者の熱い期待を担って、平成4年3月に設立されました。

以来、私共は、官民双方からの多大なご協力を得て、まず組織を作り、併せて財政基盤作りに努める一方、試行錯誤を重ねながら、調査・分析・研究を進めております。

今年は、当センターも設立して4年を迎えます。しかし、組織、財政の基盤とも諸般の事情により、まだまだ満足のできる状態ではありませんが、こうした中で私共は、調査・分析の業務を質量ともに更に充実させることに努めるとともに、自主研究につきましても、今まで以上に、社会的要請の強いテーマを中心とりあげ、それらの成果をこのイタルダ・インフォメーションなどを通じて広く提供してゆきたい、と考えております。

こうした地道な努力の積み重ねにより、全国民の期待に応え、必ずや悲願達成に近づいて行けるものと確信しております。関係者各位の皆様におかれましては、どうか引き続き私共の活動に、深いご理解、ご協力、ご支援を賜りますよう、切にお願い致します。

当センター印刷物一覧

◎統計資料

- | | | |
|----------------------------|--------|---------|
| ○交通事故統計年表 平成6年版（平成7年11月発行） | 3,000円 | （消費税込み） |
| ○交通統計 平成6年版（平成7年4月発行） | 1,000円 | （送料別） |

◎研究報告書

- | | |
|---|-----------------|
| ○交通事故の体系化を目的としたミクロ調査（事故例調査）
分析の在り方に関する研究 | (245ページ) |
| ○交通事故の事故類型分析 | (270ページ) H05-03 |
| ○自動車乗車中の死傷者に関する分析結果 | (93ページ) H05-04 |
| ○夜間交通事故に関する分析結果 | (109ページ) H06-01 |
| ○二輪車事故に関する分析結果 | (263ページ) H06-02 |
| ○交通事故例調査・分析報告書 | (223ページ) H06-03 |

注1. 統計資料は、当センター又は政府刊行物サービスセンターで取り扱っております。

注2. 研究報告書は、実費でおわけします。当センターに直接お問い合わせ下さい。

注3. いずれも、発行部数は限定印刷の為万一在庫切れの場合はご容赦下さい。

お問い合わせ先：(財)交通事故総合分析センター TEL03-5609-2711 FAX03-5609-2710

●本パンフレットは、平成7年用寄附金付お年玉付郵便葉書等寄附金で作成した。