

Cyclist accident

減らない自転車事故

自転車事故の位置付け

交通事故の死者数は平成19年には5,744人と54年ぶりに5,000人台となり前年より10%近く減少しました。さらに、交通事故発生件数、負傷者数も平成13年以来引き続き減少傾向にあります。しかしながら依然として毎年100万人以上の人が交通事故により死傷するという状態が続いています。

図1に平成4年を1とした場合の交通手段別の死傷者数の推移を示します。二輪車乗車中、歩行中の死傷者数はゆるやかな減少が続き、平成19年には平成4年より10%以上減少しています。一方、自転車乗用中の死傷者は自動車乗車中と同様に増加を続け、この数年増加の速度は鈍ってきているものの、依然17万人以上の方が自転車乗用中に死傷しており、平成19年には死傷者の約16.5%を占めています。(図2)

自転車は運転免許のいらない手軽な乗り物として子供から高齢者まで幅広く利用されており、健康志向や環境に優しい乗り物として、今後その利用は増えていくと考えられますが、利用が増えることによって、さらなる交通事故の増加に繋がらないようにしなければなりません。

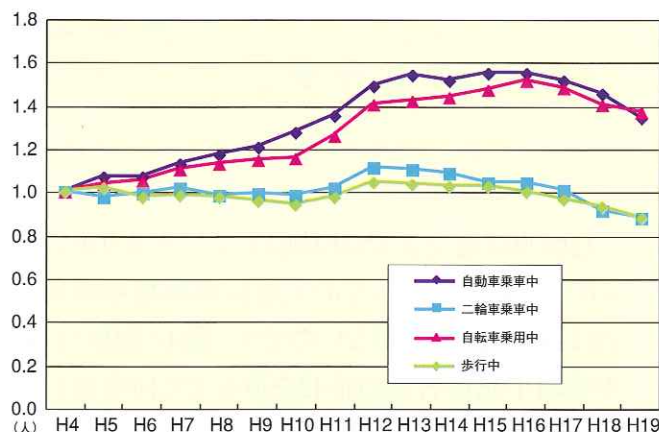


図1 平成4年を1とした交通手段別死傷者数の推移

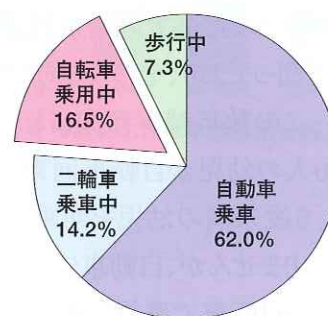


図2 交通手段別死傷者数 (平成19年)

財団法人交通事故総合分析センターは、交通事故と「人間」「道路」「車両」について、科学的・総合的な調査・分析や研究をおこなって交通事故の防止と被害の軽減を図り、快適な道路交通環境の実現に寄与することを目的に設立されました。

つくば市には交通事故総合分析センターの「交通事故調査事務所」があります。つくば事務所では、実際の事故現場で事故の状況を調査していますが、この事故調査は交通事故の低減を目的とした調査・研究のためのもので、警察の捜査や保険会社の調査とは全く別のものです。



調査中の事故調査員

私たちは、つくば市を中心とした茨城県内の 交通事故調査を行っています。

自転車乗用中死傷者の特徴

図3に自転車運転者について人口1万人当たりの死傷者を年齢層別に示します。自転車の運転者は16-18歳が人口当たりの比率が一番多く、次いで13-15歳、6-12歳となっています。すなわち、運転免許を持たない学生の重要な交通手段となっていることがうかがえます。

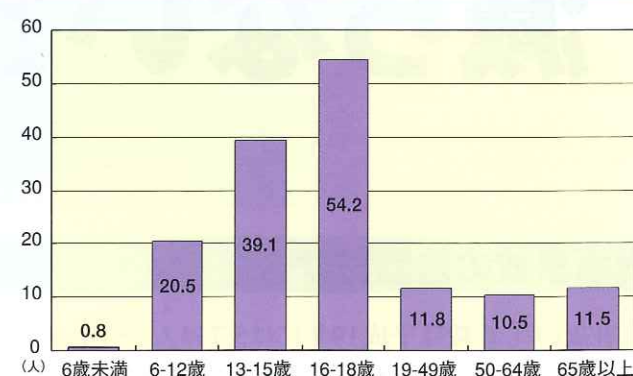


図3 人口1万人当たりの自転車運転中死傷者数(平成18年)

自転車は道交法では原則として二人乗りが禁止されています。しかしながら、自転車乗用中の死傷者は運転者だけではありません。図4と図5に自転車乗用中死傷者数の推移を運転者と同乗者に分けて示します。

自転車同乗中の死傷者の増加は運転者のそれをはるかに上回っており、そのうち約6割が6歳未満の幼児です。この数年減少傾向に転じたとはいえ、年間約2000人の幼児が自転車同乗中に死傷しているのです。6歳未満の幼児を同乗させることは法律違反にはなりませんが、自動車に比べ身体を保護するものがない自転車で事故にあった場合、同乗している子供は、投げ出されたり、自転車ごと転倒して直接路面に衝突したりする可能性が高いと考えられます。自転車の二人乗りは極力避けるべきです。やむを得ず幼児を同乗させる場合には頭部保護のため、必ずヘルメットを着用させましょう。

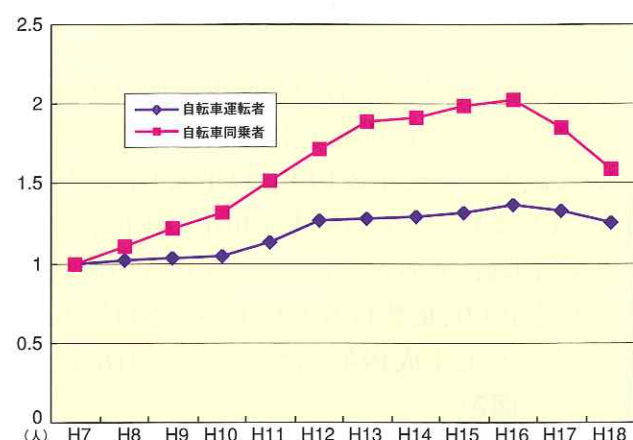


図4 平成7年を1とした場合の自転車乗用中死傷者数の推移

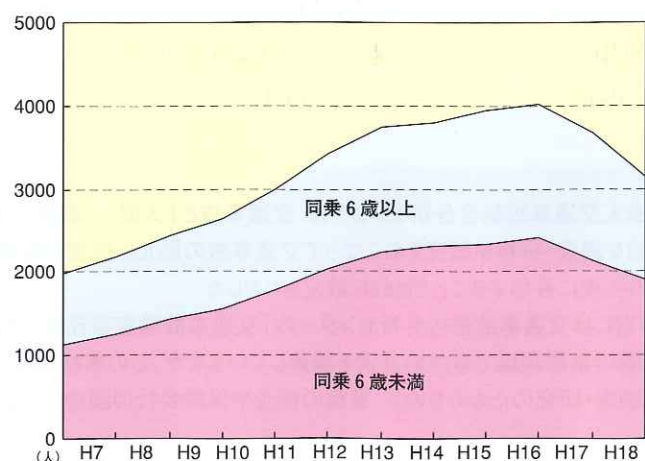


図5 自転車同乗者の年齢層別死傷者数の推移

自転車対歩行者の事故

これまで、自転車乗員の死傷者について見てきましたが、ここからは自転車が相手に傷害を与えることが多い自転車対歩行者の事故について見てみます。

対歩行者事故の場合には歩行者が死傷する場合がほとんどで、自転車は加害者となってしまいます。図7は自転車対歩行者事故の推移で、折れ線グラフが件数を棒グラフは死傷者数を表しています。グラフからもわかるように自転車と歩行者が衝突した場合の死傷者は9割以上が歩行者となっています。



図7 自転車対歩行者事故における死傷者数の推移

さらに、図8に自転車対歩行者事故において、自転車運転者と歩行者を年齢層別にどちらの当事者となる場合が多いか比較してみました。幼児や高齢者は歩行者として自転車事故の被害にあっていることがわかります。また、13歳から49歳までの年齢層では自転車運転者として歩行者に衝突し、加害者になるケースの方が多くことがわかります。



図8 自転車対歩行者事故における年齢層別自転車と歩行者の割合

交通事故調査への ご協力をお願いいたします。

まとめ

- ◎自転車乗用中の死傷者は減少傾向に向かいつつあるものの、その減少率は他の交通手段に比べて小さくなっています。
- ◎自転車で事故に遭う頻度は幼児、小学生、中学生、高校生と増加し、16-18歳の年齢が一番多くなっています。通学、登下校時の安全指導・教育を行うことは事故被害者の抑制に効果があると考えられます。
- ◎自転車には自動車と衝突した場合の被害者という側面のほかに、歩行者に対して加害者になるという側面もあり、最近はその通行マナーと共に大きな問題となっています。また、その被害者の多くは幼児や高齢者です。
- ◎自転車も車両だという認識が薄い人が多いようです。交通ルールの遵守、歩道通行時のマナー教育が必要です。



交通事故総合分析センターの調査車両は緊急自動車に指定されています

交通事故総合分析センター

財団法人 交通事故総合分析センターは、平成4年(1992年)に警察庁、運輸省(当時)、建設省(当時)からの設立許可を受け設立された道路交通法に基づき国家公安委員会の指定を受けた交通事故の防止と被害の軽減のための調査・分析を行っている日本で唯一の研究機関です。

お問合せ先

(財) 交通事故総合分析センター

ホームページ <http://www.itarda.or.jp>
Eメール koho@itarda.or.jp

つくば交通事故調査事務所

〒305-0831 茨城県つくば市西大橋字大窪647
TEL029-855-9021 FAX029-855-9131

事務局

〒102-0083 東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル5階
TEL03-3515-2525 FAX03-3515-2519