

自転車事故の実態と安全な乗り方

御子神 正己 Mikogami Masami

自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部
部長

はじめに

健康志向、環境問題、東日本大震災による交通インフラの混乱等を背景に、自転車を交通手段とする人が増加している状況にある。

一方、直近の警察庁の統計によると、交通事故のうち自転車が関連する事故の占める割合が20%を超えている実態にある。また、自転車と歩行者とのトラブルも発生しており、信号無視の自転車が歩行者をはね死亡させたケースやピスト（ブレーキが装備されていない競技用自転車）による事故等が報道されている。そうしたなか、各警察署は自転車の正しい交通ルールを徹底するため、自転車走行について指導・取締りを強化しており、テレビ、新聞などのマスコミも自転車の交通事故を大きく取り上げている。

自転車は子供から高齢者まで幅広い年齢層で使用されているが、自動車とは異なり運転免許が必要ではないため、交通ルールがあまり浸透していない。その結果、自転車の乗車ルールを知らない、知っていても守らない人を数多く見かける。傘をさしたまま自転車に乗り携帯を使用していたり、アーケード街を自転車に乗り猛スピードで走行していたり、夜間、ライトをつけずに走行したりしている人もいる。これでは、自転車による交通事故が発生するのも当然である。

そこで、本レポートでは、自転車事故の実態と安全な乗り方についてまとめた。

1. 自転車事故の実態

1.1. 自転車乗用中の死傷者数の動向

平成22年（2010年）の自転車乗用中の死傷者数（図1）は前年に比べ5,000人弱減少したものの、15万人台と高止まりにある。交通事故の死傷者数に占める自転車乗用中の死傷者の割合は、10年前の平成12年（2000年）には15.1%、交通事故の発生件数が最も多かった平成16年（2004年）には16.0%であったが、直近の警察庁の統計ではその割合が16.8%となっている。また、平成12年と平成22年の交通事故死傷者数を減少率で見ると、自転車乗用中を除く交通事故では24%に対し、自転車乗用中は14%にとどまっており、実に10ポイントの差がある。

自転車事故による死傷者数は、自転車以外の交通事故ほど顕著に減少していないため、全交通事故に占める自転車事故による死傷者数の構成割合は増加となるのである。

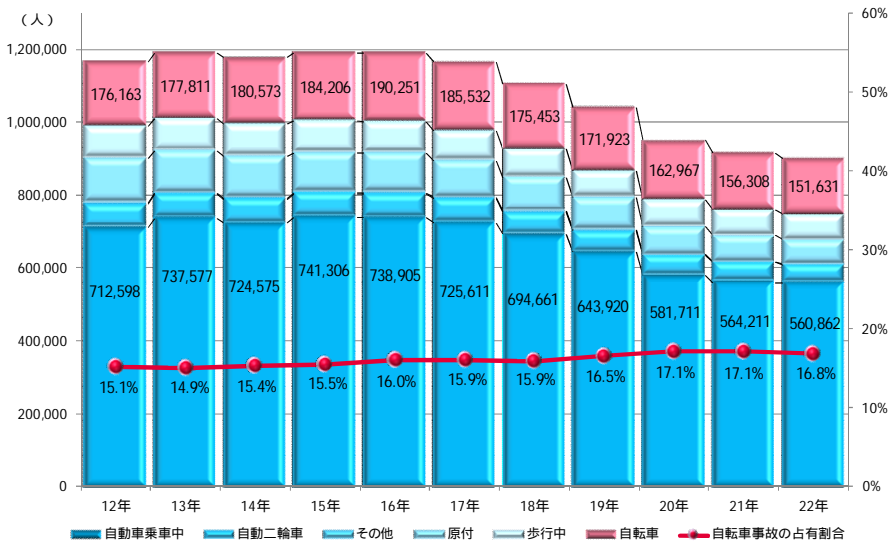


図 1 状態別死傷者数の推移（各年12月末）¹

1.2. 死傷者数の年齢層

自転車乗車中の死傷者を年齢層別（図 2）に見ると、「15歳以下」は平成16年からの6年間で11,379人減少したものの、平成22年は27,548人で依然として最多となっている。これに次いで「16～19歳」が多く、平成22年は平成21年（2009年）より253人増加し21,543人であった。こうした未成年者の割合が、平成22年は合計49,091人と自転車乗車中の死傷者全体の32%を占めている。

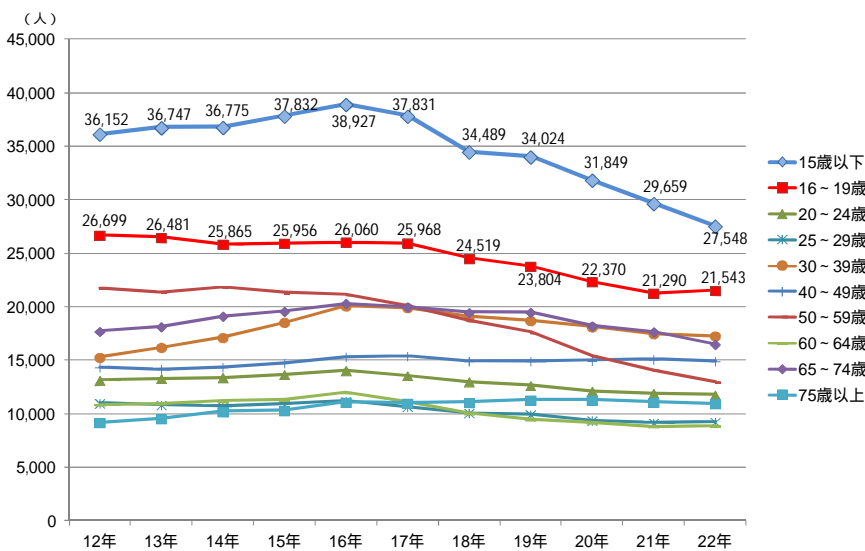


図 2 自転車乗用中の年齢層別死傷者数（各年12月末）²

¹ 警察庁 交通局. 平成22年の交通事故の発生状況. 2011, 46p. p.9 表「状態別死傷者数の推移（各年12月末）」のデータより当社作成。（本資料は、警察庁ホームページ「安全快適な交通の確保」（<http://www.npa.go.jp/koutsuu/index.htm>）より入手することができる。）

² 同上, p.13 表「自転車乗用中の年齢層別死傷者数（各年12月末）」のデータより当社作成。

1.3. 相手当事者

自転車に関連する交通事故の相手当事者（図 3）を見てみると、「自動車」との事故件数は平成 16 年を境に減少傾向に転じているものの、平成 22 年の発生件数は 127,419 件と全体の 84% を占めている。また、「二輪車」「自転車相互」「自転車単独」「その他」についても同様の傾向を示しており、なかでも「二輪車」との事故件数は 10 年前と比較して 25% 減少している。その一方で、「歩行者」との事故は年々増加する傾向にあり、平成 22 年には 2,760 件と 10 年前に比べ 1.5 倍を超える水準となっている。歩行者にとって自転車の存在は脅威となりつつある。

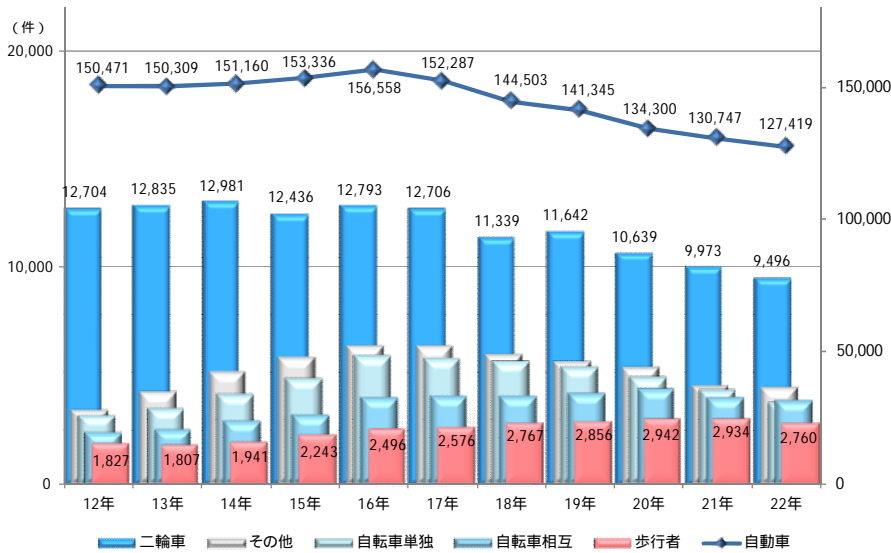


図 3 自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移(各年 12 月末)³

1.4. 自転車事故の発生原因

自転車関連事故の発生状況を事故類型別（図 4）に見ると、その半数以上が「車両相互の出会い頭衝突」により発生しており、この比率は年々増加する傾向にある。これに次いで「車両相互の右折時衝突」「車両相互の左折時衝突」の順となり、この 3 類型で自転車事故全体の原因の約 80% を占めている。自転車の移動速度は意外に速く、自動車のドライバーがその行動を捉えきれていないケースも多い。このため、自転車の利用者は交差点や駐車場の出入口付近など車両と交錯する可能性のある場所では十分注意を払って走行する必要がある。また、自動車の運転者は交差点を通過する際に 2 段階停止や右左折時の安全確認の徹底を図る必要がある。

³ 同上, p.29 表「自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移（各年 12 月末）」のデータより当社作成。

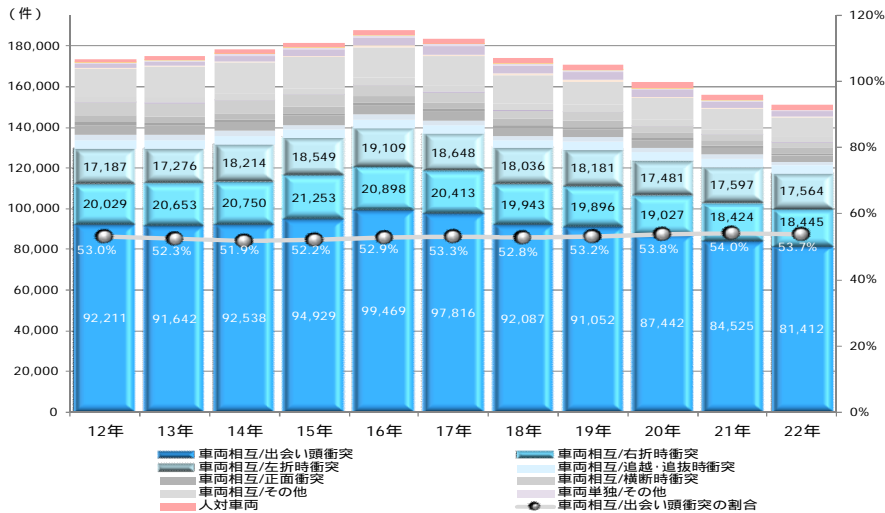


図 4 自転車関連事故の事故類型別交通事故発生件数 (各年12月末)⁴

次に第1当事者⁵別交通事故件数の推移(図5)を見てみると、自転車が第1当事者となった交通事故の発生件数は、平成16年から減少傾向にあるものの、平成22年には23,609件発生しており、全体に占める割合も減少する傾向を見せていない。さらに、自転車が直接人と衝突した事故を見ると、発生件数と割合のいずれも増加傾向を示しており、平成22年には全体の3.9%に当たる2,687件と、10年前に比べ約900件以上も増加している。

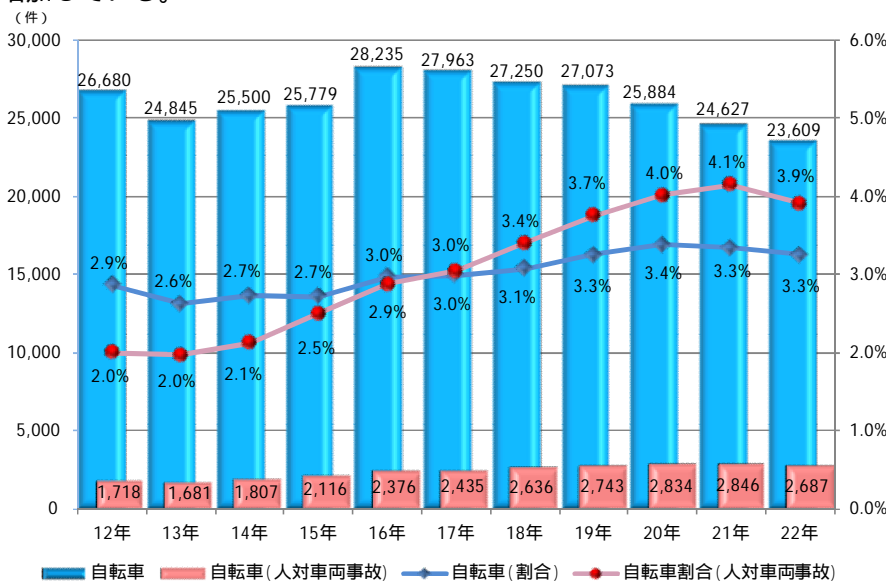


図 5 第1当事者別交通事故件数の推移 (各年12月末)⁶

また、自転車乗用者が第1当事者となった交通事故件数を法令の違反別・年齢別(図6)に見てみると、「15歳」の年齢層が最も多く発生しており、次いで「16歳~19歳」「20歳~29歳」の順となっている。法令

⁴ 同上, p.29 表「自転車関連事故の事故類型別交通事故件数(各年12月末)」のデータより当社作成。

⁵ 第1当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度の軽い者をいう。

⁶ 財団法人 交通事故総合分析センターが発行している冊子『交通統計』(平成12年版~平成22年版)に掲載されている「事故類型別・第1当事者別交通事故件数」のデータより当社作成。

違反の内容は、何れの年齢層においても、「安全運転義務違反」にあたる「安全不確認」が最も多い。安全不確認以外では、若年層では「一時不停止」「信号無視」といった違反が多く、基本的な交通ルール遵守の徹底を促す必要があるが、高齢者層においては「ハンドル操作」が多く、前かごに重たい荷物を乗せない、危険を感じたら停車して待つ、または早めに回避するなどといった乗車方法に対して注意を促す必要がある。

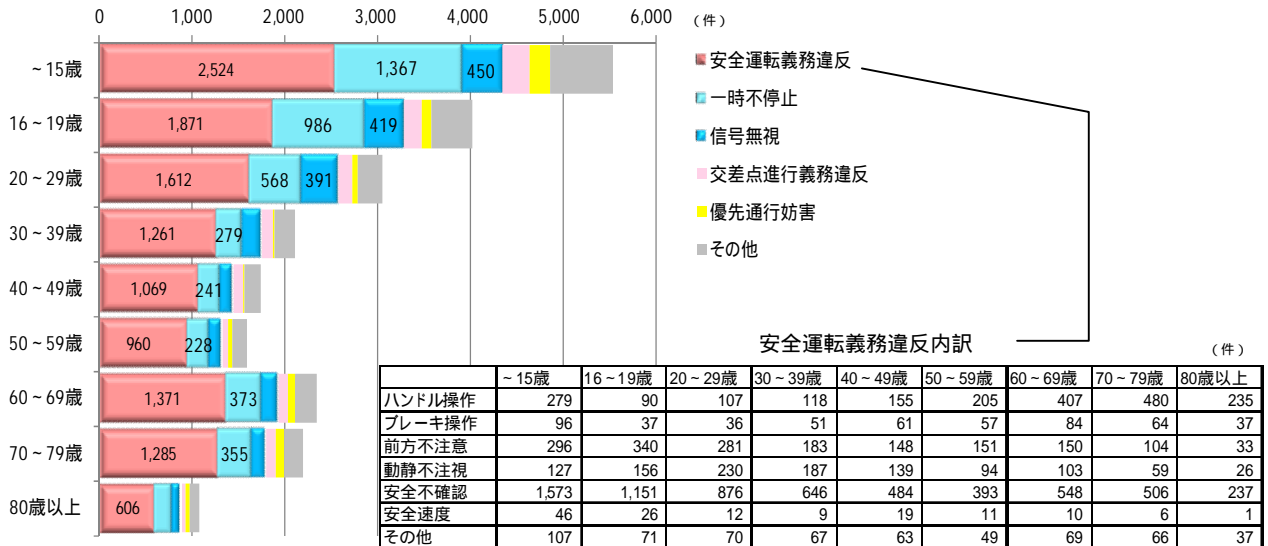


図 6 自転車乗用者の違反別・年齢層別交通事故件数（第1当事者）⁷

（参考）「自転車事故と責任について」

自転車は道路交通法において「軽車両」とされている。このため、法律違反により事故が生じると刑事責任を問われることとなる。実際、平成23年（2011年）5月には、国道を自転車で強引に横断した自転車の運転者が、死亡事故を誘発させたとして重過失致死の疑いで起訴されている。また、相手にケガを負わせたり死亡させたりした場合には民事上の責任も問われることとなる。歩行者と自転車の事故では、自転車側が第1当事者（過失割合が高い）になるケースが多い。これは、歩行者は軽車両である自転車との比較では交通弱者になるためである。自転車と歩行者の事故であっても軽微な事故ばかりではなく、死亡事故、重傷事故となる場合もある。実際に、高額賠償事例も発生している（表1）。

表 1 自転車での加害事故例⁸

被害者（歩行者）	被害程度	賠償額	事故の状況
55歳女性	死亡	5,438万円	信号を無視して走行してきた自転車が青信号の横断歩道を進行中の歩行者と衝突
57歳女性	重大な障害	5,000万円	無点灯で携帯電話を走行中の自転車が歩行者と衝突
75歳女性	重大な障害	3,124万円	無点灯で走行中の自転車が歩行者と衝突

⁷ 財団法人 交通事故総合分析センター. 交通統計. 平成22年版, 2011, 244p. p.52-53 表「自転車乗用者の違反別・年齢層別交通事故件数（第1当事者）」のデータより当社作成。

⁸ 社団法人 日本損害保険協会. 知っていますか自転車の事故～安全な乗り方と事故への備え～ (http://www.sonpo.or.jp/archive/publish/traffic/pdf/0002/book_bicycle.pdf) 8p., p.6 表「自転車での加害事故例」より当社にて一部編集・加筆。

2. 自転車乗車のルール

安全に自転車を利用するためには、基本ルールを理解することが大事である。次のクイズで自転車の交通ルールを再確認していただければと思う。

【問題】(×形式で解答してください。)

- 問1. 自転車は道路の左右どちらのサイドを走行してもかまわない。
- 問2. 通常、自転車が走行する場所は歩道である。
- 問3. 13歳未満は自転車に乗る時はヘルメットを着用しなければならない。
- 問4. 2台以上の自転車で横に並んで走ってはいけない。
- 問5. 自転車は前輪または後輪のいずれかのブレーキが効けば運転してもかまわない。
- 問6. 携帯電話を使用しながら自転車に乗ってもかまわない。
- 問7. 雨が降っている時は傘を差して自転車に乗ってもかまわない。
- 問8. 交差点に自転車横断帯がある場合、自転車は自転車横断帯を通行しなければならない。
- 問9. 夜間、自転車に乗る場合はライトを点灯しなければならない。
- 問10. 自転車の飲酒運転は禁止されている。
- 問11. 自転車は常に歩行者用信号に従って通行すればよい。
- 問12. 自転車は横断歩道を通行できない。
- 問13. 自転車が歩道を走行する場合、通行指定部分がない限り、車道よりを走行しなければならない。
- 問14. 自転車道が設置されている道路では、止むを得ない場合を除いて自転車道を走行しなければならない。

【解答】

問 1. x

自転車は道路交通法上軽車両であり、歩車道の区別のある道路では、車道の左端に沿って通行しなければならない。

(道路交通法第 17 条第 1 項、第 18 条第 1 項)

問 2. x

自転車は次の場合を除いて車道を走らなければならない。

- 「歩道通行可」の標識のある歩道を通行するとき
- 児童（6 歳以上 13 歳未満）や幼児（6 歳未満）が運転するとき
- 70 歳以上の高齢者が運転するとき
- 内閣府令で定める障害のある身体障害者
- 駐車車両等のため車道の左側端の通行が困難な場合や交通量が著しく多く、道路幅が狭いため自動車と接触の危険があるなど、やむを得ないと認められるとき

歩道を走行する際には「普通自転車通行指定部分」があるときはその部分を徐行する。歩道通行部分が指定されていないときは、歩道の車道寄りの部分を徐行して進行しなければならない。

(道路交通法第 63 条の 4 第 2 項)

問 3.

子供の自転車事故では、頭部へのケガが多いと言われており、ヘルメットの着用は必須である。

(道路交通法第 63 条の 10)

問 4.

「並進可」の道路標識がある場所以外は、自転車の並進は禁止である。

(道路交通法第 19 条)



「並進可」

問 5. x

自転車は前輪および後輪のいずれも制御するためのブレーキを備えていない場合は運転することはできない。(道路交通法第 63 条の 9 第 1 項 、 道路交通法施行規則第 9 条の 3)

問 6. x

携帯を使用しながら自転車を運転すると、前方注視が不十分になり、安全走行に支障をきたすため禁止である。(道路交通法第 71 条の 6)

問 7. x

問 6 の解答と同様、視界が不十分になり、安全走行に支障をきたすため禁止である。

(道路交通法第 71 条の 6)



写真 1 道路標識「逆送禁止」(当社撮影)



「自転車および歩行者専用」

問 8.

自転車は、交差点に自転車横断帯が設けられているときは、そこを通行しなければならない。

(道路交通法第 63 条の 7)



写真 2 「自転車横断帯」(当社撮影)

問 9.

夜間にライトを点灯させるのは、自分の視界を確保するだけでなく、自動車や歩行者に自分の存在を気付かせるためでもある。(道路交通法第 52 条)

問 10.

自転車も軽車両であるため、当然飲酒運転は禁止である。(道路交通法第 65 条の 1)

問 11. ×

信号機がある場合は信号機に従い、自転車用信号がある場合にはその信号に従っていただきたい。

(道路交通法 7 条)



写真 3 「専用信号機」(当社撮影)

問 12. ×

普通自転車は歩行者用信号機のある横断歩道を通行できる。しかし、自転車横断帯があるときは、従来どおり自転車横断帯を通行しなければならない。

(道路交通法施行令第 2 条第 1 項)

問 13.

自転車の歩道通行方法「普通自転車通行指定部分」があるときはその部分を徐行する。歩道通行部分が指定されていないときは、歩道の車道寄りの部分を徐行して進行しなければならない。

(道路交通法第 63 条の 4 第 2 項)

問 14.

(道路交通法第 63 条の 3)

おわりに

自転車事故の削減には、ハード面の交通環境を整備することが重要であり、自転車道や自転車専用通行帯の拡充・整備を進めていく必要がある。また、駐停車している車両により自転車が安全通行できないなどの問題について、改善に向けた取組が必要である。

しかし、何よりも重要なのは自転車の安全な乗り方に対する教育である。自転車の安全利用に向け、クイズで取り上げた自転車ルール以外にも、「走行中にヘッドホン等の装着による音楽プレーヤーの使用」「二人乗りの禁止」などの重大な事故に結びつく行為も道路交通法や各都道府県公安規則などに定められており、交通規則の正しい理解や周知徹底が必要である。幼児や児童については、学校、自治体などが交通安全教育を一定行っているものの、未だ普及不足と言わざるを得ない。また、幼児や児童を指導する保護者についても交通規則、マナーに関する知識が十分とは言えない。自転車乗用者へ「自転車安全利用五則」(表 2)などの交通規則とマナーを身につけてもらうため、一層の指導・教育の場を増やすことがこれからの課題である。

警察庁は、交通事故における自転車関連事故の比率の増加を受け、平成23年10月25日、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を各管区警察局長、各都道府県の長などに通達した。このなかで、「自転車の通行環境の整備や交通規制の実施場所の見直し」「基本ルールの周知」「学校を始めとした様々な場面での交通安全教育の充実や地方公共団体、自転車関係事業者等との連携・協働」「街頭での指導・警告活動の強化」「違反を繰り返す利用者、ブレーキのないピスト自転車利用者等悪質な利用者の検挙」などの具体的な対策を掲げており、今後の推進に期待したい。

表 2 自転車安全利用五則(平成19年7月10日交通対策本部決定より)⁹

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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. 子どもはヘルメットを着用 |
|---|

⁹ 警察庁, “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>, (アクセス日:2011-12-15)

執筆者紹介

御子神 正己 Masami Mikogami

自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部
部長

NKSJ リスクマネジメントについて

NKSJ リスクマネジメント株式会社は、株式会社損害保険ジャパンと日本興亜損害保険株式会社を中核会社とする NKSJ グループのリスクコンサルティング会社です。全社的リスクマネジメント（ERM）、事業継続（BCM・BCP）、火災・爆発事故、自然災害、CSR・環境、セキュリティ、製造物責任（PL）、労働災害、医療・介護安全および自動車事故防止などに関するコンサルティング・サービスを提供しています。詳しくは、NKSJ リスクマネジメントのウェブサイト（<http://www.nksj-rm.co.jp/>）をご覧ください。

本レポートに関するお問い合わせ先

NKSJ リスクマネジメント株式会社
自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部
〒160-0023 東京都新宿区西新宿 1-24-1 エステック情報ビル
TEL : 03-3349-5436（直通）