

IV-144

大学生のバイク利用実態とバイク事故

武蔵工業大学 正 岩崎 征人

住友電設 ○ 太田 金市

I はじめに

近年の二輪車交通は、交通手段としてのバイクの手軽さもあって、急激な増加傾向にある。これに伴いバイクによる交通事故も、大都市を中心として社会問題化している。ことにバイク年令といわれる10代後半から20代前半の若者の全バイク事故に占める割合は、四輪車交通事故に比べ大きなものとなっている。それ故、これら年令層のバイク交通事故を減少させる事が、全バイク事故の減少を考える上で極めて重要な課題となっている。

本研究は、上述したような観点に立って、バイク年令層の中心的存在である大学生にアンケート調査を実施し、バイクの利用実態、およびバイク事故の実態について基礎的な考察を加えようとするものである。

武蔵工業大学は、東京南部の多摩川沿いに位置し、最寄りの駅からは徒歩で約15分かかる。キャンパスは、多摩川の河岸段丘の最低位部にあるため、大きな勾配の坂道を利用しなければならない。その結果、約4300名の在学生（ほとんどが男子学生）のうち、バイク利用者は約1000名にものぼっている。このようなバイク利用者の多さのために、学生のバイク事故が近年大きな学内問題になってきている。

アンケートは、707名（すべて男子学生、大学院生も含む）に対して実施し、有効解答382（約54%）を得た。サンプル数はやや少ないのであるが、ここでは、このアンケート結果をもとにして、大学生のバイク利用実態と事故の実態について、基礎的な事項について定性的な考察を加えるものである。

II バイク利用の実態

2-1: 調査の結果によれば、保有している運転免許の種類は、普通自動車免許が最も多く（81%）になっているが、小型以上の二輪車専用免許を保有している学生も半数以上（約60%）にのぼっている。

排気量別のバイク保有状態を表-1に示した。これによれば、50ccまでのバイク（原付）が最も多く52%であり、ついで250ccまでのバイク（22%）、以下400cc、125cc、750cc、となっている。これを全国の値（1983）と比較すると、51cc以上のバイクの保有率がきわだって大きい（学生：45.4%、全国：20.5%）ことがわかる。学生が、加速性能がよく、かつ高速性能のよいバイク保有志向にあることがわかう。

調査時点（1985.10）でのバイクの利用・非利用をみると、利用者319名（84%）、利用を止めた者63名（16%）となっている。利用を止めた理由の第一位は「事故を起こした」であり、ついで「経済的理由」、および「四輪車への乗り替え」

となっている。
バイクの走行距離は、50cc以下では月平均

表-1 排気量別保有状態

排気量 (CC)	武蔵工大	全国 (1983)
～50	269 (52.2%)	79.5%
～125	30 (5.8%)	12.0%
～250	114 (22.1%)	4.7%
～400	76 (14.8%)	3.8%
～750	14 (2.7%)	
不明	12 (2.3%)	
合計	515	1621万台

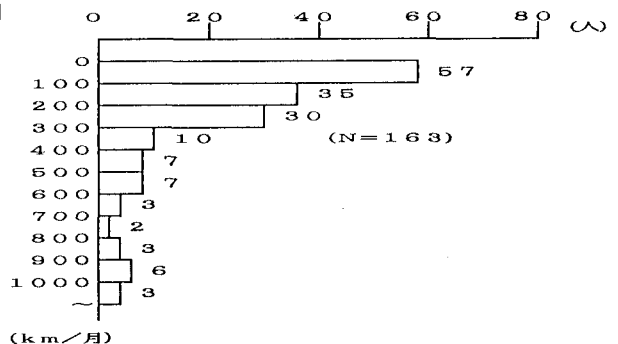


図-1 月平均走行距離 (原付付)

均約290km、51cc以上では約770kmであり、図-1と図-2に示すような分布を示している。通学利用の頻度(週当たり)は、①毎日:160名(42%)、②だいたい毎日:87名(23%)、③ときどき:86名(22%)、④利用せず・未解答:49名(13%)であり、「だいたい毎日」も含めた場合の高頻度利用者は65%となっている。

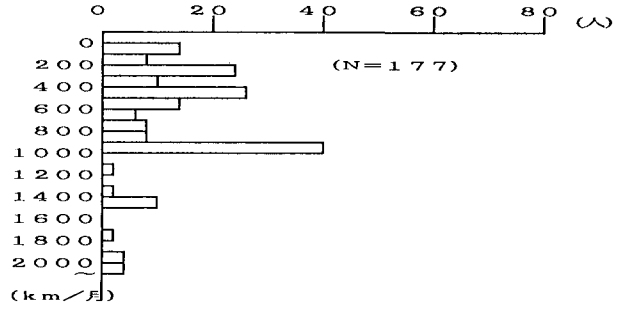


図-1 月平均歩行距離(51cc以上)

III バイク事故の実態

3-1: 回答者382名のうち、被害

の有無に関係なく事故を起こした者は、231名(約60%)いることが判明した。これらの事故遭遇者の関与した事故総数は延べ525件で、一人当たり2.3件である。被害程度については、重傷21名



図-3 事故遭遇者の割合

(9%)、軽傷129名(56%)であり、事故遭遇者の約65%(150名)が傷害事故に遭遇している。これらの事故のうち、警察に申告した(された)事故は81件であり、傷害事故比で54%(81/150)、全事故比で15%(81/535)となっている。

事故の発生場所は、「交差点(信号の有無を考慮せず)」および「交差点付近」が約39%(91人)、「単路部」が約55%(124人)であり、全国値とは大きな差異がみられたが、サンプル数が少ないこともあり、有意な差であるかどうかについては、さらにデータを累積した解析が必要である。

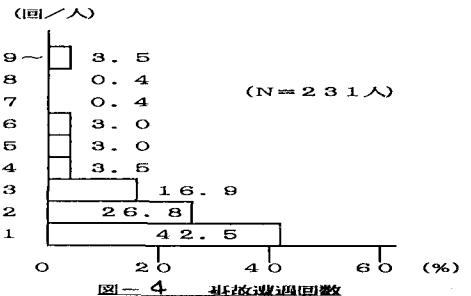


図-4 事故遭遇回数

IV むすび

本報文は、バイク利用者に対して行ったアンケート調査の結果のうち、利用の実態と事故の実態とについて述べたものである。サンプル数が少ないため、必ずしも一般化することはできないが、学生のバイク利用者の実態の一端を定性的に把握することはできる。今後は、事故の形態、事故遭遇者と非遭遇者の質的な差異などについて解析する必要がある。

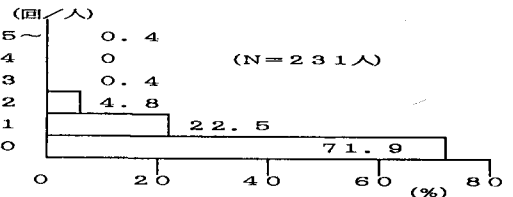


図-5 警察への申告事故回数

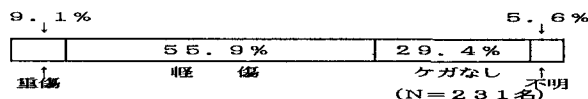


図-6 ケガの程度