

IV-272

原動機付自転車と自動二輪の事故特性

東京都立大学工学部 正 員 片倉正彦

東京都立大学工学部 正 員 鹿田成則

東京都立大学大学院 学生員 堀 哲

1. はじめに

東京都内では平成元年をピークにして二輪車乗車中の死亡事故は平成3年まで減少となっている。特に自動二輪乗車中の死亡事故は大きく減少したが、その一方で原付乗車中の死亡事故は緩やかではあるが増加傾向にある。これは従来の二輪車安全対策がこの二つの二輪車を同じものとしていたからではないだろうか？本研究では原付と自動二輪は違う車両として、その違いを明確にすることを目的としている。また、このようにはっきりと区別した研究はほとんどなされていなかったものである。

2. 東京都内で発生した二輪車事故解析

平成3年に都内で発生した交通事故は自動二輪、原付でそれぞれ10635, 9013件である（第1、第2当事者合計値）。これを事故類型で比較してみると図1のようになる。

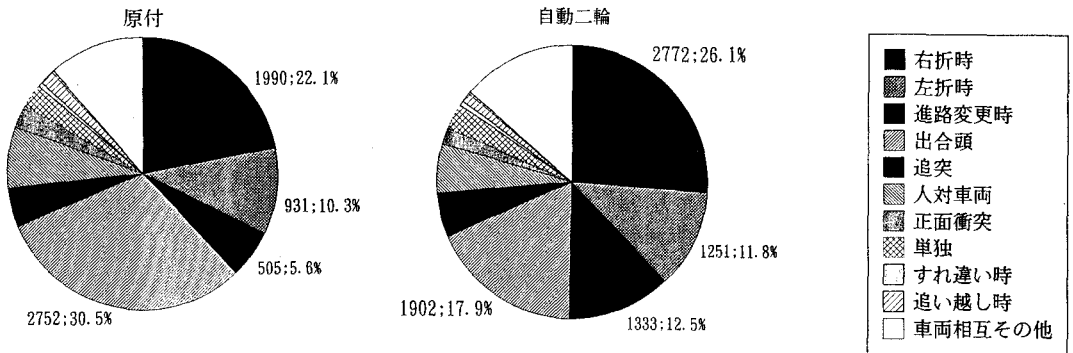


図1 事故類型

図1より原付は「出合頭」の事故が最も多く全体の3割を占めているが、自動二輪では2割弱となっている。逆に「進路変更時」の事故では自動二輪が原付の倍以上の割合となった。また共通点としては「右折時」「左折時」がほぼ同じように発生していることが挙げられる。次に当事者別、年齢層別に事故件数を比較したのが図2である。これより自動二輪の事故が若年層に集中して起こっていることが分かる。原付事故も若年層に多いが、自動二輪よりも年齢層が広く、30台後半からは原付事故の方が多くなる。これらより、自動二輪には若年層を、原付にはより幅広い年齢層を含めた対策が効果的であろう。また、道路別に事故件数を見てみると、図3のようになる。二輪車全体としては幹線道路での事故が最も多く、自動二輪になるとさらにその傾向は強まり、半数以上に達する。一方原付では幹線道路も多いが補助的道路などの裏通りでの事故が半数を占めている。

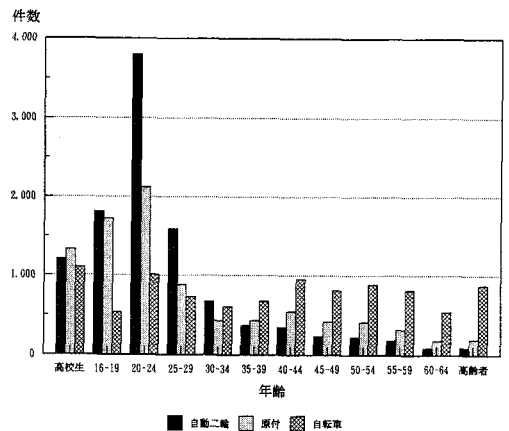


図2 当事者、年齢別事故件数

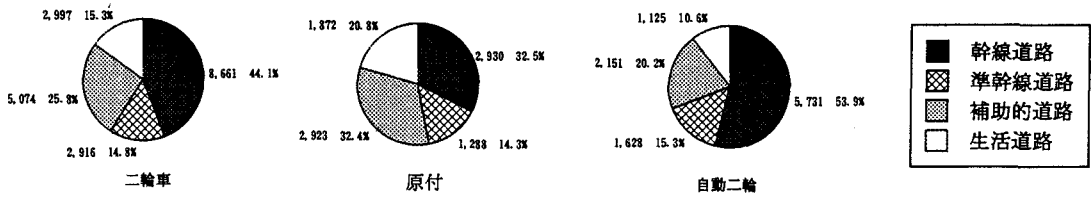


図3 道路種別事故件数

3. 幹線道路における二輪車事故解析

二輪車事故が幹線道路で多く発生していることは分かった。ここでは具体的に都内の幹線道路で発生した事故がどのようなものか、警視庁より事故発生状況図をマイクロフィルムより読み取って、解析を行った。解析の対象とした幹線道路は国道6号、20号、246号の3本で、それぞれの概要は表1のとおりである。それらを合計した数字を幹線道路として事故類型別にまとめたのが図4である。これより原付で最も多く発生している事故は「右折時」、自動二輪では「進路変更時」の事故が多いことが分かる。図1で最も多かった「出合頭」は全体の1割も占めていない。原付で2割、自動二輪では3割以上を占める「進路変更時」が幹線道路での事故の特色といえる。逆に原付の「出合頭」は裏通りの事故がほとんどであると推測できよう。

表1 幹線道路における全事故件数と二輪車事故件数

幹線名	全事故件数	二輪車事故件数
国道6号	350	159
国道20号	601	257
国道246号	525	235

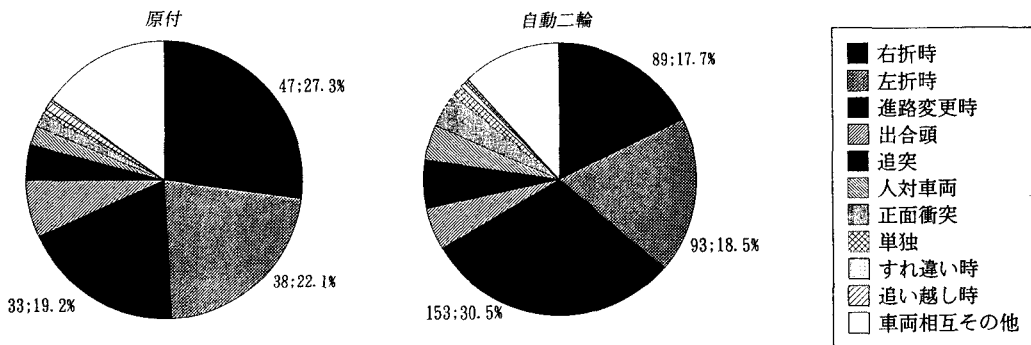


図4 幹線道路事故類型

4. まとめ

以上のことより、次のことがいえるだろう。

- ①自動二輪は「右折時」の事故が多いが、原付は「出合頭」の事故が多い。
- ②原付は自動二輪に比べて幅広い年齢層で事故が起こっている。
- ③原付は裏通り、自動二輪は幹線道路での事故が過半数を占める。
- ④幹線道路では、原付は「右折時」「左折時」の事故が多く、「出合頭」の事故は少ない。自動二輪は「進路変更時」の事故が3割を占めている。

参考文献：警視庁交通部 「東京の交通事故」平成3年度版