

## 二輪車事故に関する一考察

名古屋工業大学 正 松井 寛  
 ○創建コンサルタント 相良只夫

## §. 序 (全国の交通事故)

高度経済成長が産みだした「交通戦争」は1960年代末にピークを迎え、年間17,000人の死者と720,000人の負傷者が生じる状態であった。しかしその後、<sup>5</sup>46年を初年度とする「交通安全施設等整備五ヶ年計画」等により、交通弱者を救う眼目のもと、年令では子供、交通手段では自転車・歩行者を中心にした安全対策がなされ、1970年代なかばまで事故件数・死者・負傷者とも減少をつづけ、それぞれピーク時の50~60%にまで改善された。

だが、それも長続きせず1970年代後半には停滞状態に入り、'80年代なかばには増加状態に突入し、ここ数年はその増加率すら伸ばしなから'83年には事故件数が最盛期の73%にまで至った。1967,8年のレベルまで悪化したことになる。早く有効な対策をうたなければ'60年代後半につづく「第二次交通戦争」を迎えるであろう。

本研究は現在の交通事故における二輪車の役割を重視し、全事故に対するその比重を明らかにし事故要因・対策を考えていくものである。

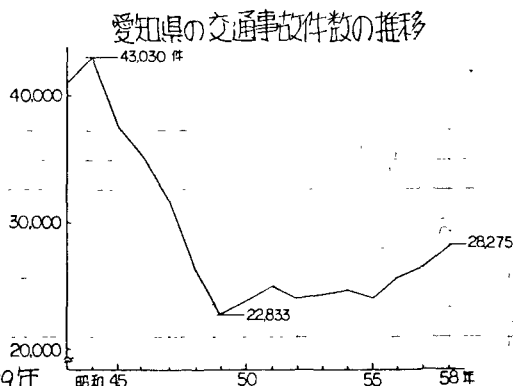
## § 1 愛知県の交通事故の概況

二輪車×車両事故は昭和45年より減少をつづけ49年には14.2%にすぎなかったが、激増して58年には自転車事故を追い抜き四輪相互について第2位になった。件数は49年の1.98倍で、しかも増え方は56年以降いっただんと大きくなっている。

死傷者が事故時に何に乗っていたかを調べると49年には四輪車、二輪車、歩行者、自転車のなかで二輪車は死者・負傷者とも最低であったが、58年には死者では第3位、負傷者は第2位となった。いずれも56年以降の事故件数増に対応して伸びがさらに大きくなっている。

49年以降、どの指標を見ても二輪車が関係するものは急増しており全事故に占める比重も増している。

とくに49年から58年にかけての事故件数増のなかで、二輪車が関係する事故の増加数は全事故増加分の60%にもおよんでいる。45年前後の交通戦争の最大の被害者は歩行者であったが、これからは二輪車がその座につくであろう。



## 主要事故類型の構成比 %

| 事故類型 \ 昭和年 | 46   | 49   | 58   |
|------------|------|------|------|
| 歩行者対車両     | 21.2 | 22.0 | 12.8 |
| 自転車対車両     | 13.5 | 17.9 | 22.3 |
| 二輪車対車両     | 16.0 | 14.2 | 22.6 |
| 四輪車相互      | 42.7 | 39.1 | 38.6 |

## §.2 愛知県の二輪車事故

二輪車が関係する事故は49年の4,222件から7,460件へと増えているが、原付一種が関係する事故は2,176件から5,136件へと全二輪車事故増のうち91.4%を担っている。二輪車台数あたりの事故件数はほとんど横ばいであるので、50年代はじめからのファミリーバイク・ブームによる保有台数の増加に交通立全対策が追いついていないと考えられる。58年には二輪車事故件数のうち原付一種が関係するものは68.8%になっており、この原付一種対策が二輪車事故防止の第一の課題であることを示していよう。

しかし死者では原付一種の構成は51年に66.7%であったのを最高にして58年には33.6%に減少している、それにかわり排気量250cc以上の自動二輪車が48.2%で中心になっている。

事故を当事者別でみると、二輪車が第二当事者である「まきこまれ事故」が増えて58年では全事故の62.3%、49年の2倍にもなった、そして全二輪車事故の7割近くが四輪車に第二当事者として「まきこまれた」ことになる。しかし死者では110人のうち第一当事者として死亡した者が84人（自動二輪物、原付一種30）と並になっている。そのうえ転倒などの「単独」事故による死者は36人になるなど死亡事故では主体的な役割を二輪車は果たしている。

その他、若者や女性の二輪車乗車中の負傷が増えている。また第一当事者となった事故では免許取得後2年未満の運転者が半数近くを占めるなどの特徴が表われている。

## §.3 二輪車事故減少のために

見てきたように全事故と死亡事故では極めて違う傾向を示しているの、対策も二本立てで考えねばならない。死亡事故対策では大排気量の自動二輪車の若者を対象にして安全指導を行っていく、これは40年代なかばから同種の事故を減らしてきた経験が活かされるであろう。それ以外の事故では原付一種が対象の中心になる。実技試験・免許取得年齢引き上げを考え、免許取得後2年未満は通常よりきびしい点数制度を課するなど抜本的な対策を考えたい。また交差点での二輪車事故減少のためには、車道幅員に余裕がある場合は「二輪車専用レーン、停止線」を設置し、それ以外の場合でも交差点内、付近での並列走行禁止（同一車線内での二輪車、四輪車の並走を禁止する。）などを提案したい。

二輪車事故の推移

