

道路上におけるライダーの意識調査について

名城大学 正 高橋 政 稔  
名城大学 学 ○宮 沢 紀 夫

1. はじめに

昨今、二輪車利用は、増加の一途をたどり、その増加と共に道路上における事故も増加している。その事故の形態は、道路条件に関するものよりもむしろライダー自身が起因するものが大半である。そこで、我々は、ライダーが道路を走行する

さい一般にどのような意識でおられるのかまた事故はどのような時に発生したかを詳細に調査している。本稿は、その結果の一部を報告する。

2. 調査と集計について

本調査は、アンケート調査を主体に行った。アンケート配付対象者は10代～30代のライダーとして、その対象人数は、500人とし、そのアンケート回収率は約54%程度で270名の結果である。また集計は、単純及び二・三次にて行っているが、今回は二次のみについて報告する。

3. 調査結果について

二輪車の利用は、年齢別に見て、20代の者が約88%、30代が約7%、10代5%程度となり、やはり若者に人気があることが分かる。又、集計結果を見ると大学生が84%を占め、会社員が14%度を占めている。所有二輪車と使用目的的には(表-1)のごとく通学には50cc未満の車輛が、またレジャーには125～400ccの車輛が多く使用されている。次に事故形態とその原因(表-2)では、速度超過による自損事故が多く、また巻き込まれによる事故も全体の約17%を占め多いものとなっている。また事故現場については、曲線部における自損事故が全体の13%程度を占め最も多いものとなっている(表-3参照)。天候との関係では、晴の日の対車事故で38%程度、自損は

表-1 所有二輪車における使用目的

所二車/使用目的	通勤	通学	レジャー	仕事	その他	合計
50cc	1.7%	24.0%	10.0%	2.7%	9.0%	47.3%
125cc	1.7%	1.7%	3.0%	0.0%	0.0%	6.3%
125-400cc	3.7%	11.7%	24.3%	0.7%	1.0%	41.3%
400cc以上	0.0%	1.3%	3.3%	0.3%	0.0%	5.0%
合計	7.0%	38.7%	40.7%	3.7%	10.1%	100%

表-2 事故形態と事故原因

形態/原因	速度超過	急制動	一時停止	誤交差	巻き込み	スリップ	その他
自損	12.3%	1.0%	0.5%	2.5%	4.9%	7.4%	5.9%
対車	10.3%	2.5%	1.0%	2.0%	16.7%	4.9%	6.9%
対人	1.0%	1.5%	1.0%	0.5%	2.5%	0.0%	0.0%
その他	0.0%	1.0%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%
合計	23.5%	5.9%	2.9%	5.4%	24.5%	12.8%	13.2%

表-3 事故形態と事故現場

形態/現場	直線車線	直線車線	カーブ車線	カーブ車線	前地車線	市街地車線	直線交差点
自損	5.4%	3.9%	13.2%	2.0%	2.0%	4.4%	2.9%
対車	5.4%	7.8%	9.3%	2.9%	2.5%	8.8%	4.9%
対人	1.5%	1.0%	2.0%	0.0%	0.0%	1.0%	1.5%
その他	0.5%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.5%
合計	12.8%	12.8%	25.5%	4.9%	4.4%	14.7%	9.8%

表-4 事故形態と天候

形態/天候	晴	曇	雨	雪	合計
自損	25.8%	2.7%	7.3%	1.3%	37.1%
対車	38.4%	9.9%	4.0%	0.7%	53.0%
対人	4.6%	2.0%	0.0%	0.0%	6.6%
その他	1.3%	0.7%	0.7%	0.7%	3.3%
合計	70.2%	15.2%	11.9%	2.7%	100%

表-5 事故形態と時刻

形態/時刻	AM0-6	AM6-12	PM0-6	PM6-12	合計
自損	1.8%	8.8%	15.8%	12.3%	38.6%
対車	1.8%	18.7%	20.5%	11.1%	52.1%
対人	0.0%	1.8%	2.3%	2.3%	6.4%
その他	0.0%	0.0%	1.8%	1.2%	2.9%
合計	3.5%	29.2%	40.4%	26.9%	100%

約26%を占めている(表-4参照)。事故発生時刻は、自損では午後の事故が多く、全体の約28%、また対車事故ではAM6:00~PM6:00の事故が多く全体の約39%を占める(表-5参照)。二輪歴と事故形態では、1~6年未満の者が約68%を占め(表-6)自信過剰形になった傾向となっている。又、事故原因においては、所有二輪でも述べたように速度超過、そして巻き込まれが多く、全体の約38%を占めている(表-7参照)。次に道路上を走行する際に、50CCでは約90%の者が一車線目を走行し、125~400CCは二車線目を走行し、また400CC以上においては2車線以上を多く走行している(表-8参照)。道路別による走行のしやすさは、単路部における走行となっている。これはこれは単多車線に限っていない(表-9参照)。又、走行しにくい道路は、市街地における単、多車線道路と答えている(表-10参照)。次に走行中に一番注意する点は、前方車、道路左側及び目の路面の順になっている。これについては二輪車の大きさに限っていない。また二輪車が道路上で危機感を抱く物については、3~6年未満の者において、マンホールのフタ上の走行と前車の急停止と答えた者が多かった。又、走行中自動車の横をすりぬけていく感覚は、3~6年未満のライダーがバイクの持ち味であるという感覚と、車の前に出た方が安全で走行しやすいという考えで走行している様である。又、通常走行の際、制限速度を守って走行しているかという問に対して約90%の者が守っていないと答え、その速度は、20キロオーバーと答えた者が約50%程度であった。また何故二輪車を利用するかという問に対しては、車より渋滞時等に速いが約25%で、燃費や価格が安いと答えた者が約20%、車に比べ使い勝手が良いが約18%程度あった。

表-6 二輪歴と事故形態

二輪/被験	自損	対車	対人	その他	合計
1年未満	3.4%	4.1%	0.7%	0.0%	8.2%
3年未満	13.7%	19.2%	1.4%	0.0%	34.3%
6年未満	14.4%	19.9%	2.1%	2.1%	38.4%
6年以上	5.5%	9.6%	2.7%	1.4%	19.2%
合計	37.0%	52.7%	6.9%	3.4%	100.0%

表-7 二輪歴と事故原因

二輪/被験	速度超過	信号無視	一時止まり	踏切通過	歩道進入	スリップ	その他
1年未満	3.5%	0.0%	0.7%	0.0%	0.7%	0.7%	1.4%
3年未満	8.3%	0.7%	0.7%	1.4%	7.6%	6.3%	4.2%
6年未満	9.0%	0.7%	0.0%	1.4%	13.2%	5.6%	5.6%
6年以上	4.2%	2.8%	0.7%	1.4%	3.5%	2.1%	2.1%
合計	25.0%	4.2%	2.1%	4.2%	25.0%	14.6%	13.2%

表-8 所有二輪車別の多用車線

新二輪/被験	1車線目	2車線目	3車線目	4車線目	合計
50cc	46.9%	3.2%	0.8%	0.8%	51.6%
125cc	1.2%	3.9%	0.0%	0.0%	5.1%
125-400cc	6.7%	21.7%	8.7%	2.0%	39.0%
400cc以上	0.4%	0.8%	1.2%	2.0%	4.3%
合計	55.1%	29.5%	10.6%	4.7%	100.0%

表-9 所有二輪における道路別走行しやすさ

新二輪/被験	単路単車線道路	単路多車線道路	単路多車線道路	単路多車線道路	市街地単車線道路	市街地多車線道路	その他
50cc	17.1%	22.6%	2.0%	2.0%	3.2%	1.2%	4.8%
125cc	0.4%	3.6%	0.8%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%
125-400cc	6.0%	22.6%	5.6%	2.0%	0.8%	0.8%	0.8%
400cc以上	0.0%	1.6%	2.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
合計	23.5%	50.4%	11.1%	3.2%	4.0%	2.4%	5.6%

表-10 所有二輪車における道路別走行しずらさ

新二輪/被験	単路単車線道路	単路多車線道路	単路多車線道路	単路多車線道路	市街地単車線道路	市街地多車線道路	その他
50cc	2.0%	0.8%	5.5%	2.7%	7.8%	28.9%	3.9%
125cc	0.8%	0.0%	0.4%	0.0%	0.8%	3.1%	0.0%
125-400cc	3.1%	0.4%	2.0%	1.6%	17.6%	13.3%	1.2%
400cc以上	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	1.2%	0.0%
合計	6.3%	1.2%	7.8%	4.3%	28.9%	46.5%	5.1%

約26%を占めている(表-4参照)。事故発生時刻は、自損では午後の事故が多く、全体の約28%、また対車事故ではAM6:00~PM6:00の事故が多く全体の約39%を占める(表-5参照)。二輪歴と事故形態では、1~6年未満の者が約68%を占め(表-6)自信過剰形になった傾向となっている。又、事故原因においては、所有二輪でも述べたように速度超過、そして巻き込まれが多く、全体の約38%を占めている(表-7参照)。次に道路上を走行する際に、50CCでは約90%の者が一車線目を走行し、125~400CCは二車線目を走行し、また400CC以上においては2車線以上を多く走行している(表-8参照)。道路別による走行のしやすさは、単路部における走行となっている。これはこれは単多車線に限っていない(表-9参照)。又、走行しにくい道路は、市街地における単、多車線道路と答えている(表-10参照)。次に走行中に一番注意する点は、前方車、道路左側及び目の路面の順になっている。これについては二輪車の大きさに限っていない。また二輪車が道路上で危機感を抱く物については、3~6年未満の者において、マンホールのフタ上の走行と前車の急停止と答えた者が多かった。又、走行中自動車の横をすりぬけていく感覚は、3~6年未満のライダーがバイクの持ち味であるという感覚と、車の前に出た方が安全で走行しやすいという考えで走行している様である。又、通常走行の際、制限速度を守って走行しているかという問に対して約90%の者が守っていないと答え、その速度は、20キロオーバーと答えた者が約50%程度であった。また何故二輪車を利用するかという問に対しては、車より渋滞時等に速いが約25%で、燃費や価格が安いと答えた者が約20%、車に比べ使い勝手が良いが約18%程度あった。

4. おわりに

今回は、紙面の都合上十分なる結果を記載する事が出来なかったが、只ここで言えることは、ライダーが路上を走行の際どのような意識で利用しかつ事故形態その他の事項についてある程度把握出来ると思う。と同時に、今後の二輪車の事故対策及び規制等にも寄与するものだと考えている。