### 交通事故対策事例



# 事故事例に学ぶ

# 「自転車で登下校中に発生した加害事故」





研究部 主任研究員

## 山口朗

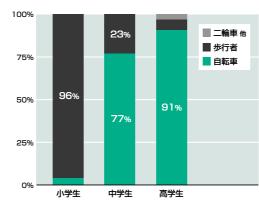
#### はじめに

2016年に発生した登下校中の交通 事故件数を整理しますと、図1に示す通 り、小学校から高校生までの児童生徒 12,531人が登下校中に交通事故で死亡 もしくは負傷しています。その構成割合は、 小学生が13%、中学生が20%、高校生が 67%となっており、登下校中に発生した交 通事故の実に7割近くを高校生が占めて います。図2は小学生・中学生・高校生の それぞれについて、登下校中に交通事故 が発生した際の通学手段の構成を示して います。これを見ますと、小学生の登下校 中の交通事故は、96%が歩行中の事故が 占められていますが、中学生以上になると 歩行中の事故が大きく減少し、自転車乗 用中の事故が中学生では77%、高校生で は91%を占めるようになっています。一般 的に小学生から中学生、高校生になるとと もに通学距離が長くなることもあり、通学手 段として自転車を利用する生徒が増加しま す。そのため小学生・中学生・高校生の通

#### 図1 小学生~高校生の登下校中 の交通事故死傷者数 (第1および第2当事者)



#### 図2 登下校中の交通事故 発生時の移動手段



学手段の変化が、そのまま交通事故の構 成に大きく影響していると考えられます。

図1と図2で小学生から高校生までの 児童生徒が死傷した事故について整理し ましたが、自転車が関与した交通事故の 多くは自動車との衝突です。この場合は、 たとえ自転車側が事故の第1当事者で あっても、相手に負傷を負わせるケースは 少ないと思われます。しかし、衝突相手が 歩行者の場合、ほとんどの事故で歩行者

くなります。実際に自転車で通行中の児 童生徒が歩行者と衝突して交通事故の 加害者となった事故が発生し、その保護 者が高額な賠償金を支払うこととなった 事例が幾つもあります。

図3は、2011年から2015年までの5年 間に小学生から高校生までの児童生徒 が自転車乗用中に歩行者と衝突し、死傷 させた人数を表したグラフです。横軸に交 通事故を起こした児童生徒を学齢別にと 側が負傷し、自転車側の加害責任が大き : り、縦軸に歩行者の死傷者数をとったも

#### 図3 自転車対歩行者の交通事故 自転車側の学齢別加害者×歩行者死傷者数(2011年-2015年 累計 第1および第2当事者)

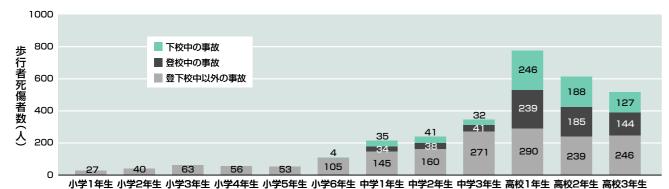
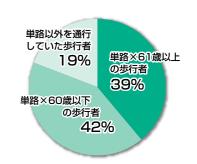


図4 自転車(高校生)対歩行者の交通事故 歩行者年齢×道路形状別 死傷者数(2011年-2015年 累計 第1および第2当事者)





のです。小学6年生から、学齢が上がると (1)事故の概要(図5) ともに死傷者数が徐々に増加し、高校生 になると登下校中に発生した事故が急増 していることが分かります。

そこで今回は、自転車で登下校中に歩 行者と衝突した事故について、事故事例 を交えながら、事故防止のポイントを考えて みたいと思います。

登下校中に発生した自転車対歩行者 の事故はどのような場所でどのような人と 衝突しているのでしょうか。図4は高校生 が自転車で登下校中に歩行者と衝突し た事故について、事故が発生した場所の 道路形状と死傷した歩行者の年齢別の 数を示しています。図4の左の棒グラフを 見ると事故の多くが直線道路やカーブな どの単路で発生していて、歩行者の年齢 では61歳以上の歩行者と衝突する事故 が多く発生していることが分かります。図 4の右の円グラフにその割合を示しました が、単路で発生した事故は全体の81%を 占め、さらに61歳以上の歩行者と衝突し た事故に限定しても39%を占めています。 つまり3件に1件が単路で61歳以上の歩 行者と衝突しているということになります。

よく晴れた平日の19時過ぎ、ある歩道上 で自転車対歩行者の死亡事故が発生しま した。事故が発生したのは1月で、日没が 早くなっているために辺りはすっかり暗く なっていました。自転車に乗っていたのは 10代の女性(以下、Aさん)で、片側2車線 の県道沿いにある幅員4mの歩道を通行 していました。その時の速度は約25km/h だったそうです。事故が発生した場所は照 明設備のない薄暗い歩道で、Aさんには冷 たい向かい風が吹き付けていたために顔 を少し下に向けて走行していました。また、 その場所は直線道路で前方を遮る構造物 などはなく、前方を注意して見ていれば歩 行者を発見できていた場所でしたが、Aさ んは歩行者に全く気付かずに衝突して、 転倒させてしまいました。

#### (2)事故防止のポイント

本来、自転車は歩道ではなく車道の左 側を通行することが原則です。例外的に 歩道を通行する際には、速度を落として 歩行者を優先しなければなりません。事 故が発生した時は日没後で、その場所に は照明設備がありませんでした。また冷 たい向かい風が吹いていて、まっすぐに顔 を上げて自転車を運転することが難しい 状況でした。このような場合は、通常より も速度を落として、歩行者に注意する必 要がありました。しかしながらAさんは、 前方の歩行者に気が付きにくい状況が重 なっているにもかかわらず、速度を落とす ことなく、歩行者に注意することを怠った ために歩行者と衝突してしまいました。

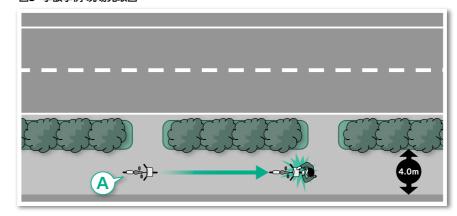
### おわりに

今回の事故は、Aさんの「前方不注意」に よって起きた事故です。自転車が歩行者と 衝突した場合、その多くは歩行者を傷つける 加害者の立場となります。自転車を利用す る人は、自分の身を守るためだけではなく、 歩行者を負傷させないためにも、交通ルール を守って安全に走行しなければなりません。

最後に自転車を安全に利用するために 定められた「自転車 安全利用五則 | を紹 介したいと思います。

- 1. 自転車は、車道が原則、歩道は例
- 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
- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁
- ●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. 子供はヘルメットを着用

図5 事故事例 現場見取図



自転車側の学齢別加害者