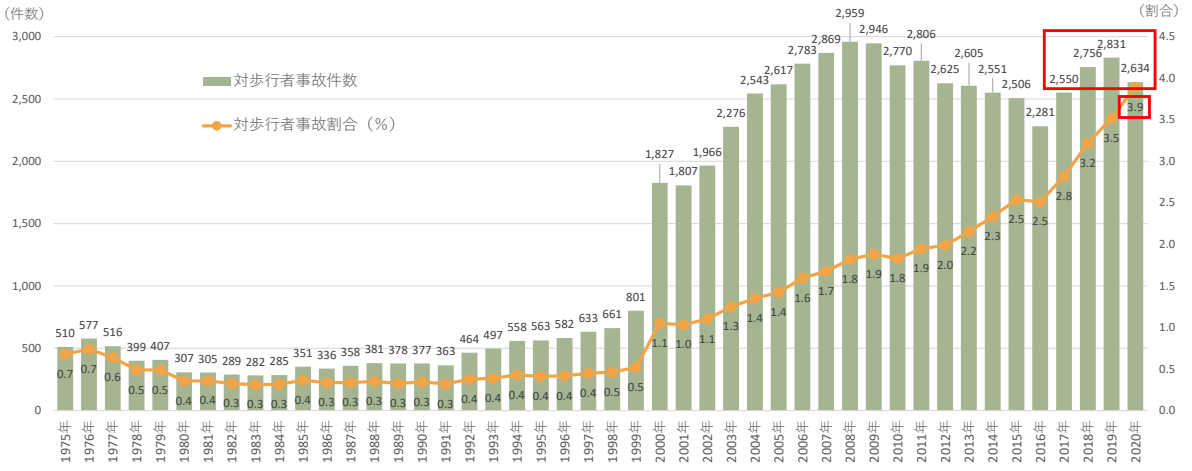
自転車事故の減少の中で見えてくる、自転車利用のアキレス腱

1.歩行者との事故の割合がかつてないほど高くなってきています（相手当事者別）

相手当事者別に見た特徴は、自転車事故の件数の全体の減少傾向の中で、図 1 にありますように、自転車事故に占める歩行者との事故の割合が時系列的にかなり上昇してきており、1975 年以来最大の割合になっている点です。すなわち、1975 年から 1999 年の 25 年間は 1%以下の割合で推移してきましたが、2000 年から 2011 年の間は 1%台が続きながらも徐々に上昇し、2012 年はついに 2%台に乗り、その後 2017 年まで一貫して上昇し、2018 年には 3%台に、そして 2020 年には 3.9%と 4%に迫ってきています。また、事故全体が減少傾向にある中で、自転車と歩行者の事故の件数自体も近年 2,500 件以上（2016 年を除く）と高止まりの傾向が続き、結果的に割合が突出する形になってきています。以前から歩行者との事故が問題視されていますが、特に、近年は一層その重要性が増しています。歩行者との分離された走行空間の整備の促進や歩道を通行する自転車のルール遵守(車道寄りの徐行と歩行者優先)が極めて重要です。

図1　歩行者との事故件数と事故割合の推移（1975年-2020年）



1975年～1996年の件数：公益財団法人 交通事故総合分析センター 各年『交通事故統計年報』「当事者相関別全事故件数」
1997年～2009年の件数：1997年の件数は、警察庁交通局『平成19年中の交通事故の発生状況』「自転車乗用者（第1・2当事者）の交通事故発生件数の推移」、1998年の件数は、警察庁交通局『平成20年中の交通事故の発生状況』「自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移（各年12月末）」、1999年の件数は、警察庁交通局『平成21年中の交通事故の発生状況』「自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移（各年12月末）」、以降の年も同様に各年前掲書の表を引用
2010年～2020年の件数：警察庁交通局『令和2年中の交通事故の発生状況』「表3-7-3　自転車（第1・第2当事者）の相手当事者別交通事故件数の推移」
対歩行者事故割合：上記資料を基に古倉が計算。　※それぞれの調査結果発表時の数値を採用していますので、その後の修正は反映されておりません。

2.歩行者との事故の発生場所は歩道が 4 割です（道路形状別歩行者との事故）

では、歩行者との事故はどこで発生しているのでしょうか。表 1 のように、歩行者との事故は、2006 年～2009 年は、30%台後半で、以後 4 割強が続いていますが、5 割までには達しません。歩行者との事故の発生場所は、歩道上が近年約 4 割強であるのに対して、交差点が約 2 割強となっています。残りは車道や歩車道の区分のない道路等です。自転車事故全体では、交差点で約 6 割強、歩道で約 1 割強となっているのに比べて、歩道上が極めて高い割合であることは確かです。このため、歩道での歩行者の安全確保は当然優先するべきですが、その他の場所でも気を抜くことなく、歩行者に対する十分な安全確保を心がける必要があります。歩行者との事故対策は、何よりも自転車が交通弱者としての歩行者を尊重すること、このために、歩道では車道寄りの徐行と歩行者の優先のルールを厳守し、その他の場所でも歩行者と分離された空間の走行の励行や歩

行者に対する安全確保を厳に実行することが必要です。

表1　歩行者との事故の道路形状別の発生状況　（4割は歩道上）

年	2006	2008	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2018	2019	2020
歩道上件数	1,038	1,167	1,096	1,127	1,027	1,037	1,054	1,062	859	1,202	1,222	1,091
同　割合	**37.5%**	**39.4%**	**37.2%**	**40.2%**	**39.1%**	**39.8%**	**41.3%**	**42.4%**	**37.7%**	**43.6%**	**43.2%**	**41.4%**
交差点件数	711	624	717	637	568	561	573	517	507	599	666	565
同　割合	25.7%	21.1%	24.3%	22.7%	21.6%	21.5%	22.5%	20.6%	22.2%	21.7%	23.5%	21.5%
歩行者との事故件数計	2,767	2,959	2,946	2,801	2,625	2,605	2,551	2,506	2,281	2,756	2,831	2,634

出典　交通事故総合分析センターへの各年の依頼に基づくデータを古倉整理（依頼をしていない年は欠となっている）

3.歩道上の事故の相手当事者は３分の２以上が自動車です（歩道上の相手当事者別）

また、歩道上の事故の相手当事者別の件数と割合の推移を示したものが表２です。これを見ると、歩道上での事故の相手当事者は、自動車が３分の２以上の状態が続いています(過半が出会頭事故です)。歩道上の自転車事故は、沿道の駐車場等へ出入りする自動車に対して、歩道の車道寄りを徐行することで出会頭事故を防止することができるのです。

ただし、この事故割合は減少(2006 年 73.7%から 2020 年 65.3%)しており、逆に歩行者との事故割合が急増（2006 年 6.9%から 2020 年 12.8%)してきています。すなわち、自転車側がほとんどの場合被害者となる自動車との事故の割合は減少していますが、逆に自転車側が加害者となる可能性が高い歩行者との事故の割合が長期的に見て上昇する傾向にあります。このように、事故の件数及び割合の両面から見ても、歩行者対策がより一層重要性を増しています。

表2　歩道上の自転車事故の相手当事者別の割合

歩道上の事故の相手方	対自動車		対歩行者		対自転車		その他		合計	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
2006	11,178	73.7%	1038	6.9%	734	4.8%	2208	14.6%	15,158	100.0%
2008	11,135	72.8%	1167	7.6%	927	6.1%	2074	13.6%	15,303	100.0%
2009	10,920	74.1%	1,096	7.4%	817	5.5%	1,902	12.9%	14,735	100.0%
2011	10,135	74.4%	1,127	8.3%	809	5.9%	1,555	11.4%	13,626	100.0%
2012	9,313	75.2%	1,027	8.3%	681	5.5%	1,362	11.0%	12,383	100.0%
2013	8,822	75.6%	1,037	8.9%	612	5.2%	1,200	10.3%	11,671	100.0%
2014	8,017	74.5%	1,054	9.8%	604	5.6%	1,089	10.1%	10,764	100.0%
2015	7,384	74.1%	1,062	10.7%	546	5.5%	967	9.7%	9,959	100.0%
2016	7,022	**75.6%**	859	**9.3%**	574	6.2%	835	9.0%	9,290	100.0%
2018	6,902	70.8%	1,202	12.3%	682	7.0%	962	9.9%	9,748	100.0%
2019	6,538	67.5%	1,222	12.6%	685	7.1%	1,237	12.8%	9,682	100.0%
2020	5,555	**65.3%**	1,091	**12.8%**	582	6.8%	1,278	15.0%	8,506	100.0%

出典　交通事故総合分析センターへの各年の依頼に基づくデータを古倉整理（依頼をしていない年は欠となっている）

4.自転車の一当率がどんどん高くなっています

上記１から３までに関係して重要なのが、自転車事故全体で第一当事者になる一当の率が高くなってきている点です。表３のように 2000 年には 14%程度でしたが、それ以降わずかずつ上昇

し、2017 年ごろから増加が顕著になり、2020 年にはついに 20%を超えるに至っています。2001 年以来この 20 年間で 20%を超えるのは初めてであり、自転車側の有責の割合が増加しているのです。自転車の無責任な運転態度が改められずに至っており、昨今の改善の必要性が特に高くなっていることを示しています。

表3　自転車事故の自転車側の1当率

	2001	2002	2003	2004	2005	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
自転車１当の事故件数	24,845	25,626	25,954	28,556	28,260	27,429	27,204	26,004	24,699	23,659
全自転車事故	175,223	178,426	182,049	188,338	183,993	174,471	171,171	162,663	156,488	151,683
第1当事者率（%）	**14.2**	**14.4**	**14.3**	**15.2**	**15.4**	**15.7**	**15.9**	**16**	**15.8**	**15.6**

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
自転車１当の事故件数	22,264	20,894	19,617	17,857	15,929	14,497	15,281	15,119	15,673	13,982
全自転車事故	144,062	132,051	121,040	109,269	98,700	90,836	90,407	85,641	80,473	67,673
第1当事者率（%）	**15.5**	**15.8**	**16.2**	**16.3**	**16.1**	**16**	**16.9**	**17.7**	**19.5**	**20.7**

出典　＜2010年～2020年＞警察庁交通局『令和2年中の交通事故の発生状況』「表3-7-3 自転車（第1・第2当事者）の相手当事者別交通事故件数の推移」、表3-8「第1当事者別交通事故件数の推移」＜2001年～2009年＞2001年の件数は、警察庁交通局『平成23年中の交通事故の発生状況』「自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移（各年12月末）」「当事者種別（第１当事者）別交通事故件数の推移（各年12月末）」、2002年は、警察庁交通局『平成24年中の交通事故の発生状況』同表、2003年は、警察庁交通局『平成25年中の交通事故の発生状況』同表、以降の年も、同様に各年前掲書の表を引用
※それぞれの調査結果発表時の数値を採用していますので、その後の修正は反映されておりません
※第1当事者率は上記資料を基に古倉が計算

事故の場合の自転車側の損害賠償の必要性が増加しているため、事故防止対策と同時に事故が生じた場合の対策として保険加入等の必要性が一層高まっているといえます。

5.事故での自転車側の高い法令違反率が続いています

これと関連するのが、自転車事故における自転車側の法令違反割合であり、2010 年以来約 65%前後と長期に高止まりの状態になっています(表 4)。すなわち、自転車側のルール違反が目に余るといわれていますが、これを示すものとして、自転車事故で現れた自転車側の高い法令違反率の高水準が継続している点です。第一当事者では法令違反率が 100%ですが、第 2 当事者でも違反が相当程度存在しています。これに対しては、今回で明らかになった事故の傾向等に基づき重要な点を明確にし、メリハリを付けた心に響く有効なルールの教育や啓発が必要です。

表4　自転車事故の自転車側の法令違反ありの割合

年	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
法令違反あり割合	66.6%	66.3%	65.2%	65.6%	65.4%	65.1%	64.4%	64.7%	64.9%	65.4%	65.1%
法令違反あり件数	101,069	95,549	86,135	79,374	71,482	64,287	58,503	58,528	55,564	52,612	44,053
自転車事故　件数	151,683	144,062	132,051	121,040	109,269	98,700	90,836	90,407	85,641	80,473	67,673

出典　警察庁交通局「令和2年中の交通事故発生状況」表3-7-2に基づき計算

6.自転車事故をさらに減少させるために必要なこと

以上のように、自転車事故は、①相手当事者では、歩行者との事故割合が増加しており、自転

車の高い無傷率(90.3%)と歩行者の低い無傷率(6.5%)[1]の関係から自転車側の加害の可能性が高いこと、②道路形状別では、歩道上での割合が増加していること、③一当率では、自転車側の割合が高くなってきており、自転車側の有責の事故が増加していること、④法令違反率では、自転車側の割合が約 3 分の 2 という高い状態が継続していること等のデータを基にして、メリハリのある、ポイントをついた自転車の安全対策を講ずる必要があります。

このためには、表 5 のようなデータ及び重点対策を、講習会、広報誌等での広報啓発や教育、さらに路上の看板などで、データをしっかりと示し、きめ細かい徹底策を講ずることが求められます。

全体の事故減少下の現状においては、一般的なメリハリのない広報啓発や安全教育、単なるルールの横並びの提示では事故の減少効果が十分に期待できません。

表5　データに基づく自転車事故の類型別の重点対策

	事故類型	データ		重点対策
①	相手当事者別	歩行者との事故割合の増加に関するデータ	図1	歩行者に対する安全確保、歩道通行の際の歩行者優先と次の②の重点対策、歩行者との事故で歩行者側の無傷率の低さの啓発
②	道路形状別	歩道上の歩行者との事故割合の増加に関するデータ	表1、表2、 参考：第1回コラム図5	歩道通行の場合の徐行・車道寄り通行の徹底、歩道上の事故はクルマとの事故が大半、歩行者との事故割合が増加、自身と歩行者の両方の安全のために徐行・車道寄り通行の徹底
③	第一当事者別	自転車側の一当率の増加に関するデータ	表3	自転車事故の加害者の可能性など車両としての責任の自覚の徹底、乗用中の責任感の醸成
④	法令違反率別	自転車側の高い法令違反率に関するデータ	表4	自転車の法令遵守の徹底(一時停止、信号遵守、左側通行、歩道での車道寄り徐行等)

また、以上からもわかりますように、全体として自転車側が事故に際してより大きな責任を問われる割合がかつてないほど高まってきているといえます。このことは、自転車利用者に対する徹底した広報啓発や歩行者等と分離した走行空間の提供が必要であることを示すとともに、事故が生じたときのための自転車保険の加入の促進や義務化等の必要性を示しています。

[1] 公益財団法人交通事故総合分析センター　イタルダ・インフォメーション No. 78