

# 1. 自転車交通事故の主な要因等のまとめ

※自転車交通事故の概況については、「柏市の自転車利用に関わる現状」(第1回協議会参考資料)を参照

## ■全国における自転車交通事故の主な状況・要因

- 全国における自転車交通事故の特徴 — 「柏市の自転車利用に関わる現状」より抜粋—
- 交通事故は近年 10 年間で約3割減少しているが、自転車対歩行者の事故件数は約 1.5 倍に増加
  - 交通事故全体に占める自転車関連事故は増加傾向にあり、平成 23 年は約2割を占める
  - 自転車乗車中の死傷者数の約4割は安全運転義務の怠り、死傷者の約 2/3 は何らかの法令違反
  - 平成 23 年の自転車乗車中における死亡事故では、65 歳以上の高齢者が約6割を占める

### ●年齢別 【p5-①参照】

- ・年齢別では、16～19 歳の若年層の事故件数が多い。一方、死亡事故は 65 歳以上の高齢層が非常に多く、特に 75 歳以上が多い。高齢層では、加齢とともに死亡者が増加する傾向が見られ、若年層と比較して負傷者数に対し死亡者数が非常に多くなっている。

### ●性別 【p6-②参照】

- ・性年齢別の負傷者を見ると、20 歳未満では男性の負傷者が多く、20 歳以上では女性の負傷者が多く、50 歳代では男性の2倍となっている。

### ●時間帯 【p6-③参照】

- ・全事故・対自動車事故ともに朝8～10 時、夕方 16～18 時の時間帯の事故が多い。小学生は下校時間帯、中・高校生は登校時間帯が多く、高齢者は比較的中中が多い。

### ●通行目的 【p7-④参照】

- ・通行目的の事故件数では、「買い物」、「訪問」が多い。

### ●相手当事者 【p7-⑤参照】

- ・自転車事故の8割強が対自動車であるが、近年、自転車利用者が加害者となるケースが多い自転車同士や対歩行者事故の増加が著しい。

### ●道路形状・事故類型 【p8-⑥参照】

- ・道路形状では、交差点事故が約7割、直線路と併せると事故全体の9割を占め、対人では、一般端路での事故が多いのが特徴である。
- ・車輛相互での出会い頭事故が5割強を占め、次に右左折時が2割強となっている。
- ・歩行者との事故は近年 10 年間で 4.3 倍に増加、対面通行中・背面通行中の事故が増加している。
- ・交差点事故は、信号機のない交差点が5割、信号機のある交差点が2割であり、信号機のない交差点では出会い頭事故が8割、信号機のある交差点では右左折事故が6割を占める。
- ・死亡事故では、信号機の有無に関わらず出会い頭事故が最も多い

### ●法令違反状況 【p9-⑦参照】

- ・自転車事故のうち、7割近くが自転車側に違反がある。安全不確認が最も多く3割近くを占め、次に動静不注視、交差点安全進行となっている。
- ・相手当事者別では、対自動車事故の場合、自転車側の65%に違反がある。
- ・年齢別では、15 歳以下の違反ありが7割強で、安全不確認が最も多い。
- ・信号機のない交差点での出会い頭事故による法令違反では、一時不停止が約半数を占める。

### ●自転車に対する取締り状況 【p10-⑧参照】

- ・平成 17 年度中の指導警告票交付件数は、無灯火と二人乗りが最も多く併せて6割強を占めており、警察では、マナーの悪化を受け、自転車利用者に対する交通指導取締りを強化している。

## ■全国における高齢者の自転車交通事故の主な状況・要因

●**高齢者事故の特徴**：①非高齢者と比較して亡くなりやすい、②出会い頭事故で亡くなる割合が高い、③頭部の怪我で亡くなる割合が高い

●**出会い頭事故における特徴**（自転車乗用中の事故の高齢死者の半数以上が出会い頭事故）  
：亡くなりやすいのは「優先通行妨害」、死者数が多いのは「安全運転義務違反」など、いずれも法定ルールに関するものである。自転車乗用中の高齢死者に運転免許保有者が少ない状況を見ると、非免許保有者を対象とした講習が重要といえ、義務化の検討の必要がある。

### ●**年齢別自転車乗車中の死亡事故の状況** 【p11-①参照】

- ・自転車乗車中の死亡事故は、10～25歳代、65～80歳代が多いが、近年減少傾向にある。
- ・高齢化の進行とともに死者数の増加傾向が伺える。

### ●**高齢者の事故類型別事故の状況** 【p11-②参照】

- ・自転車乗用中の高齢者死者の約半数以上が出会い頭事故で、加齢に伴い構成割合は高くなる傾向。

### ●**事故の損傷主部位** 【p12-③参照】

- ・事故の損傷主部位では、頭部損傷の死者が高齢者・非高齢者ともに高く、加齢に伴い腰部損傷の割合も高くなり、致命傷に至る部位が増えている。

### ●**出会い頭事故における法令違反別事故の状況** 【p12-④参照】

- ・高齢者はどの法令違反でも死亡割合が高くなる傾向があり、特に、「優先通行妨害」違反の死亡割合が高い。また、高齢者は安全確認のおろそか（安全運転義務違反）で亡くなる人が最も多い。

### ●**出会い頭事故における人的事故要因・安全確認の有無** 【p13-⑤参照】

- ・「発見の遅れ」が7割強を占め、「安全確認不十分」が5～6割となり、加齢に伴い増加している。

### ●**運転免許保有別の状況** 【p13-⑥参照】

- ・自転車事故の高齢死者の多くは、運転免許を保持しておらず、道路交通に関する教育を受けていない、または、免許を失効・返納し、交通ルールに関する講習等も受けていない可能性がある。

※優先通行妨害（優先道路通行車妨害）：道路交通法の第36条に規定する優先道路を通行する車両の進行を妨害すること。「優先道路」の道路標識がある道路は優先道路であり、例えば、信号機のない交差点では、道路標識等によって示された優先道路、明らかに幅の広い方の道路、徐行・一時停止の道路標識がない方の交通が優先となる。これらで優先関係が定まらない場合には、「左方優先」となる。

## ■柏市における自転車交通事故の主な状況・要因

### □柏市における自転車交通事故の特徴 —「柏市の自転車利用に関わる現状」より抜粋—

- 柏市は、千葉県警察署管内において最も自転車事故発生件数が高いが、近年、県全体とともに事故件数は減少傾向
- 平成 24 年の事故発生は、16～18 時の夕方の通学・通勤時間帯、木曜日が多く、交差点での事故が 6割強、自転車対車が全体の9割強を占め多くなっている

### ●高校生・高齢者の自転車事故死傷者の状況 【p14-①参照】

- ・近年、高校生の自転車事故の死傷者件数は減少傾向にあるが、高齢者は前年度より増加している。
- ・平成 25 年中の高校生の交通事故のうち、負傷者の 88%が自転車事故、高校生は自転車および二輪車事故（自動車は同乗中）に限定されるなかで、自転車事故の負傷者は増加傾向にある。
- ・平成 25 年中の高齢者の交通事故のうち、死者の 50%、負傷者の約 27%が自転車事故であり、高齢者は四輪車事故の当事者も想定されるなかで、自転車事故の死亡者が5割と高い。

### ●年齢層別・原因別自転車事故の発生状況 【p15-②参照】

- ・平成 24 年の自転車事故発生件数 424 件、平成 25 年は 417 件と事故件数は減少傾向にあるが、近年、第 1 当事者となる事故が増加し、幼児～高校生は第 1 当事者が増加、高齢者は第 1・第 2 当事者ともに増加、その他の年齢層は横ばい傾向にある。
- ・平成 25 年の自転車事故の第 1 当事者は、安全不確認が最も多い。
- ・全体に、安全運転義務違反が突出して高く、その他は、一時不停止や交差点安全通行義務、右側通行等の事故原因が高い。
- ・違反なしが減少傾向にあるなかで、高齢者のみ横ばい状況にある。
- ・幼児～高校生は安全不確認や前方不注意、高齢者は安全不確認や動静不注視の安全運転義務の怠りが多い。

### ●車両原因からみた高校生・高齢者の自転車事故の発生状況 【p16-③参照】

- ・高校生・高齢者の車両事故に占める自転車事故の割合は増加傾向、推移でみると、高齢者が第 1 当事者となる自転車事故が平成 25 年は前年度の 3 倍となっている。
- ・平成 25 年の自転車事故では、高校生は第 1 当事者、高齢者は第 2 当事者になる傾向が高い。
- ・高校生は、安全不確認や前方不注意の安全運転義務違反、交差点安全進行義務の違反が多い。
- ・高齢者の安全運転義務違反は、平成 25 年は前年度の約 3 倍と増加が顕著である。

## ■千葉県における自転車交通事故の主な状況・要因

### □千葉県における自転車交通事故の特徴 —「柏市の自転車利用に関わる現状」より抜粋—

- 平成 24 年中の自転車関連事故は全事故の約 26%を占めるが、事故発生件数は年々減少傾向
- 事故状況は、通学時間帯での交差点事故が多く、9割強が自転車対車、死亡事故では高齢者が5割を占め、事故要因は安全運転の怠りが7割となっている

### ●年齢層別自転車事故死傷者の状況 【p17-①参照】

- ・自転車事故の死傷者は、各世代ともに前年度より減少傾向にある。
- ・自転車事故の死者は、若者より高齢者が多い。
- ・交通事故における負傷者のうち、高校生の自転車事故による負傷者は約7割近く、高校生を含む若者は3割強となっている。

### ●子どもの原因別自転車事故死傷者の状況 【p17-②参照】

- ・子どもの交通事故発生状況のうち、自転車事故の死傷者は4割近く、そのうち、小学生が5割近くを占める。
- ・自転車乗車中の事故では、小学生の約2割、中学生の約4割近くが違反なしとなっている。
- ・幼児における自転車事故では、同乗中の幼児用座席での死傷者が最も多い。

### ●年齢層別・原因別自転車事故の発生状況 【p18-③参照】

- ・高校生、若者、高齢者ともに安全運転義務違反が突出し、次に、一時不停止、信号無視である。
- ・安全運転義務のなかでは、安全不確認が最も多く、特に高齢者の第2当事者が高い。また、高校生を含む若者は前方不注意が多いが、高齢者はハンドル操作不適が多い。
- ・若者よりも、高齢者の方が自転車事故の第2当事者となる傾向が高い。

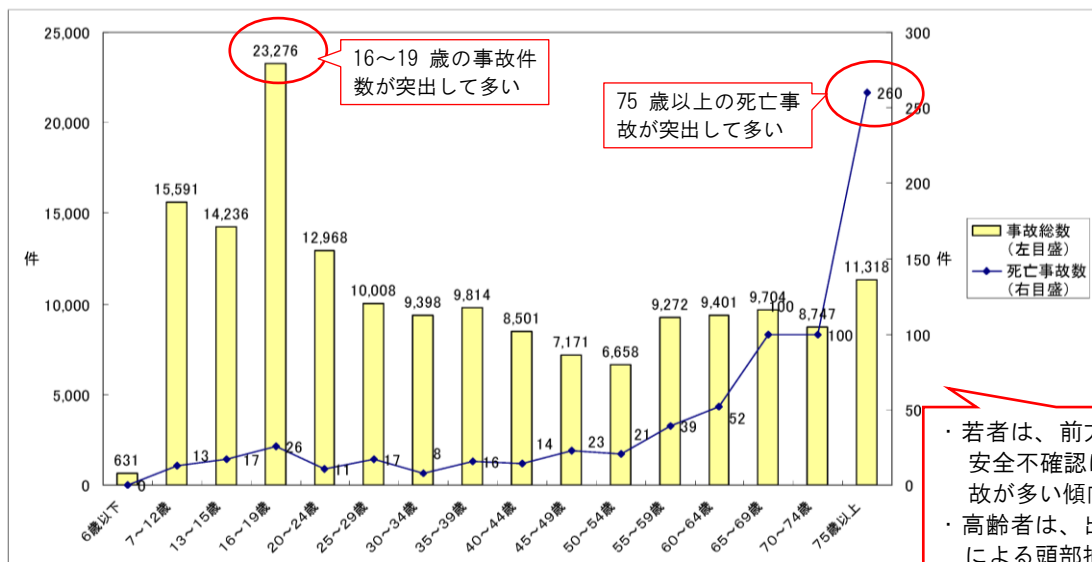
## 2. 自転車交通事故の主な状況・要因の整理

### (1) 全国の主な状況・要因

#### ① 年齢別事故状況

- 年齢別事故件数では7歳～24歳までの若年層が多い傾向にあり、特に16歳～19歳の層が非常に多くなっている。
- これに対し、死亡事故では若年層では目立った特徴はみられず、65歳以上の高齢層が他の年齢層と比較して非常に多く、特に75歳以上の高齢者が非常に多くなっている。
- 高齢層の各歳別傾向をみると、負傷者数は、概ね61歳前後に緩やかなピークが見られる一方、死亡者数は年齢によるばらつきが大きく明確な傾向ではないが、概ね加齢とともに増加する傾向が見られる。また、若年層と比較して負傷者数に対して死亡者数が非常に多くなっている。

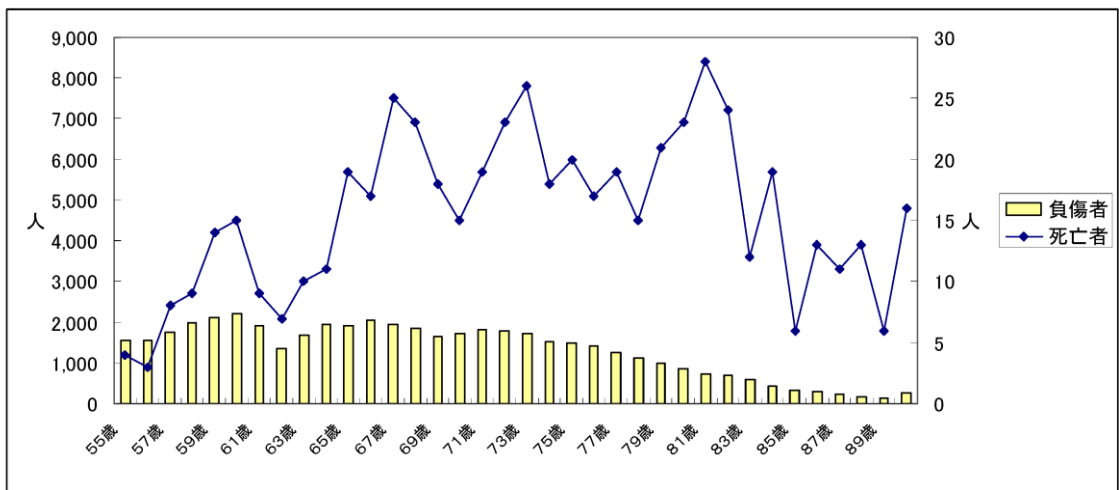
■年齢別自転車乗用中事故件数・死亡事故件数（H20年）



資料) (財) 交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」より作成

- ・若者は、前方不注意等の安全不確認による負傷事故が多い傾向
- ・高齢者は、出会い頭事故による頭部損傷、および、安全運転義務違反での死亡が加齢に伴い高い傾向

■年齢別自転車乗用中負傷者・死亡者数－65歳以上（H20年）

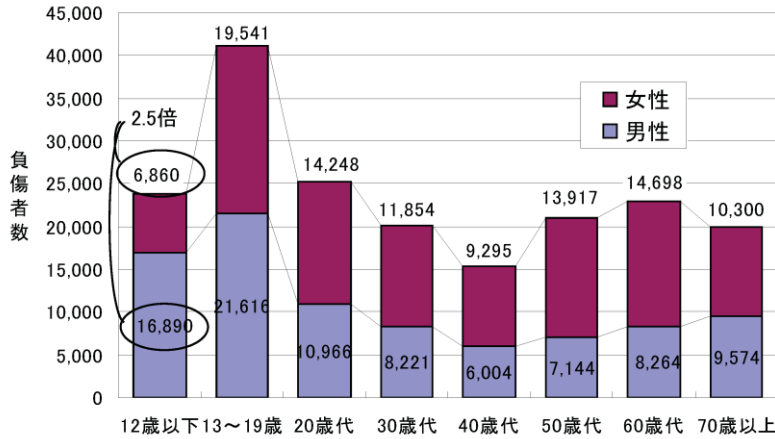


資料) (財) 交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」より作成

## ② 性別事故状況

○年齢別・性別の負傷者をみると、20歳未満では女性と比較して男性の負傷者が多く、特に12歳以下では男性が女性の2.5倍となっている。  
 ○20歳以上では、逆に男性より女性の負傷者が多く、50歳代では男性の2倍、60歳代では1.8倍である（平成16年）。

■年齢別・性別自転車乗車中の負傷者数（H17年）

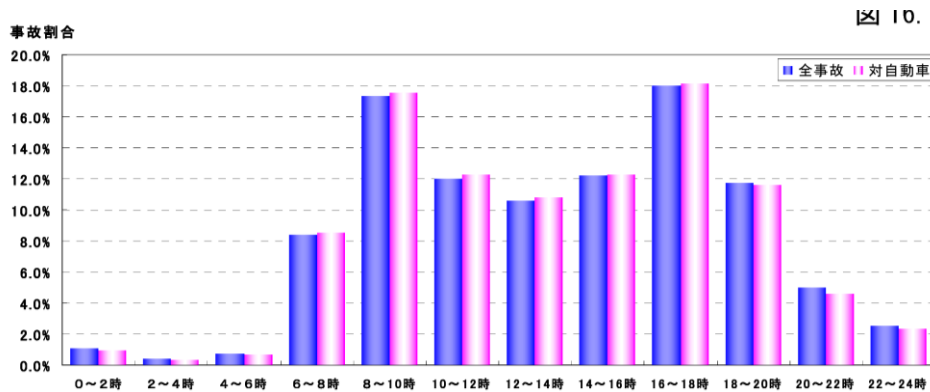


資料：「自転車事故防止に関する研究」、日本交通政策研究会、平成17年3年 より作成

## ③ 時間帯別事故の発生状況

○時間帯別事故の発生状況は、全事故・対自動車とも朝8～10時、夕方16～18時の時間帯が高い。  
 ○自転車事故の多い時間帯の死傷者数でみると、小学生は、14時～17時台の下校時間帯、中・高生は6時～9時台の登校時間帯での事故が多い。  
 ○65歳以上の高齢者は、時間帯に大きな特徴は見られないものの、10時～17時台の日中が多くなっている。

■時間帯別事故発生割合（H18年）



資料：「自転車事故防止に関する研究 報告書」日本交通政策研究会 2006.3

■自転車事故の多い時間帯—時間帯別・死傷者数（H19年）

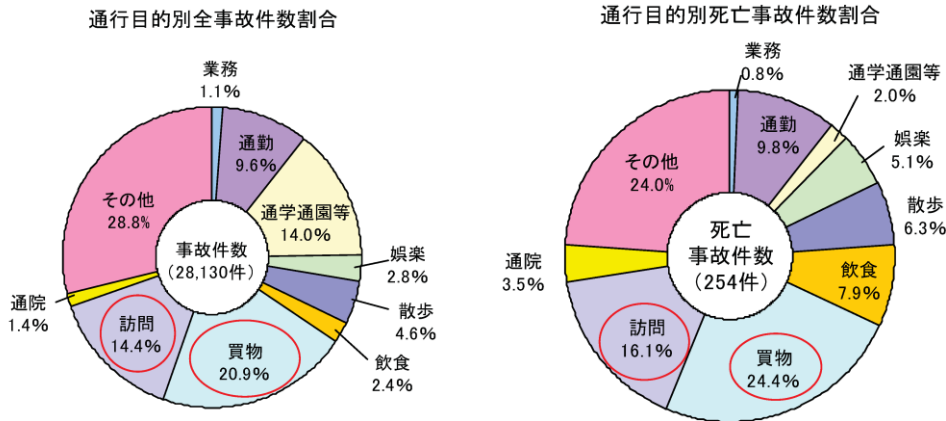
	0—6歳	7—12歳	13—18歳	19—24歳	25—49歳	50—64歳	65—74歳	75歳以上
02—05時台	5	23	136	303	717	466	257	92
06—09時台	710	1,220	13,634	4,366	13,424	6,625	4,044	2,499
10—13時台	863	2,502	4,442	3,041	8,849	7,386	6,926	4,573
14—17時台	1,639	10,016	9,392	3,611	9,776	7,329	5,838	3,315
18—21時台	376	1,879	6,975	3,418	8,369	4,388	2,135	761
22—01時台	11	26	742	1,142	2,456	872	297	57

参考：警察庁 平成19年全国データ

#### ④ 通行目的別事故の発生状況

○通行目的別では「買い物」が最も多く約2割を占め、次に、「訪問」「通学・通園」となっている。  
 ○死亡事故は事故件数と同様に「買い物」、「訪問」の順に多いが、事故件数で多かった「通学・通園」は死亡事故に占める割合は低い。

■通行目的別事故件数及び死亡事故件数（H17年）



資料：「自転車事故防止に関する研究」、日本交通政策研究会、平成18年3月 より作成

#### ⑤ 相手当事者別事故の発生状況

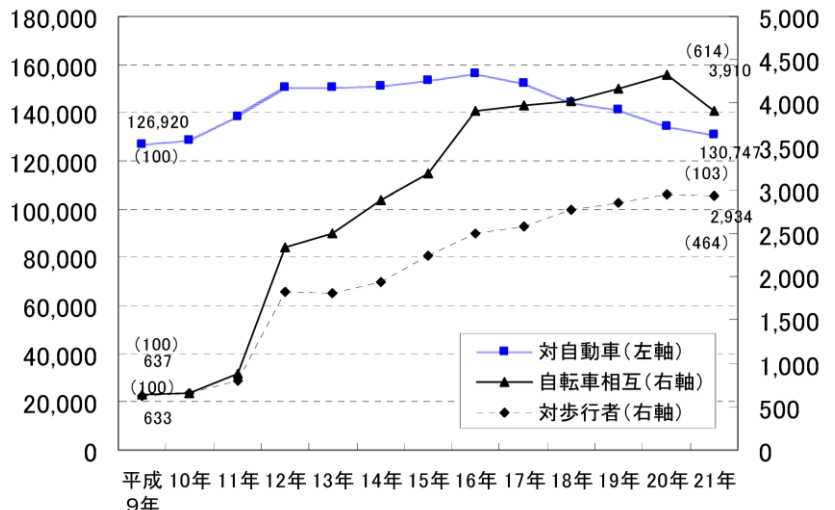
○相手当事者別の交通事故件数で見ると、約8割強は対自動車である。  
 ○また、自転車利用者が加害者となるケースが多い自転車対歩行者事故や、自転車同士の事故が増加しており、対歩行者事故は平成9年の633件から2,934件へと約4.6倍、自転車同士の事故は同637件から同3,909件へと6.1倍となっている。

■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）

相手当事者別	年	平成9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年
自 転 車 関 連 事 故	対自動車（左軸）	126,920	128,665	138,211	150,471	150,309	151,160	153,336	156,558	152,287	144,503	141,345	134,300	130,747
	うち死亡事故	980	900	952	905	899	887	873	777	763	734	665	637	593
	二輪車	10,826	10,451	11,494	12,704	12,835	12,981	12,436	12,793	12,706	11,339	11,642	10,639	9,973
対歩行者（右軸）	うち死亡事故	32	36	39	24	28	30	33	24	27	21	24	19	25
	対歩行者（右軸）	633	661	801	1,827	1,807	1,941	2,243	2,496	2,576	2,767	2,856	2,942	2,934
	うち死亡事故	2	3	1	2	4	3	6	6	6	6	8	4	4
自 転 車 同 士	自転車相互（右軸）	637	664	889	2,346	2,498	2,892	3,186	3,908	3,974	4,020	4,159	4,322	3,910
	うち死亡事故	0	5	2	0	1	2	4	2	3	0	3	3	5
	自転車単独	1,512	1,477	1,615	3,143	3,496	4,154	4,838	5,880	5,740	5,651	5,397	4,939	4,327
其 他	うち死亡事故	36	20	24	38	46	56	49	40	39	42	40	45	56
	その他	976	1,099	1,500	3,385	4,278	5,161	5,806	6,345	6,370	5,982	5,619	5,383	4,514
	うち死亡事故	13	19	16	13	15	13	15	14	11	11	7	13	9
計	計	141,504	143,017	154,510	173,876	175,223	178,289	181,845	187,980	183,653	174,262	171,018	162,525	156,405
	構成率	18.1	17.8	18.2	18.7	18.5	19.0	19.2	19.7	19.7	19.6	20.5	21.2	21.2%
	うち死亡事故	1,063	983	1,034	982	993	991	980	863	849	814	747	721	692
構成率	11.5	11.2	11.9	11.3	11.8	12.4	13.1	12.2	12.8	13.2	13.4	14.3	14.5	

注釈）構成率は交通（死亡）事故全体に占める自転車関連事故の占める割合である。

資料）警察庁資料より作成



## ⑥ 道路形状・事故類型別事故の発生状況

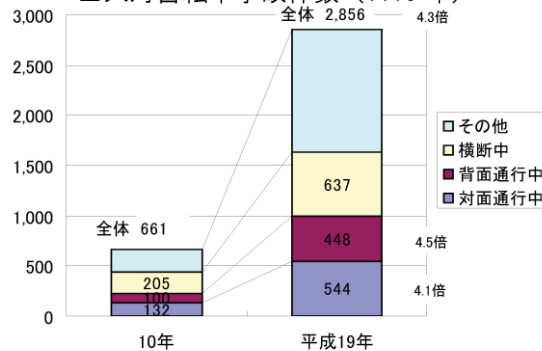
- 道路形状に関しては、自転車交通事故全体では交差点での事故が68%と最も多く、これに次いで直線路等での事故が24%で、この二項目で全体の9割を占めている。
- 対人に限ってみると、交差点・交差点付近の事故よりも、一般単路での事故が多いのが特徴である。
- 事故類型別に関しては、自転車交通事故全体では車両相互での出会い頭が54%と最も多く、これに次いで右左折時が23%となっている。
- 歩行者との事故は増加傾向にあり、事故件数は近年10年間で4.3倍に増加している。また、対面通行中及び背面通行中の事故件数は近年10年間で4倍以上増加している。
- 事故の多い交差点では、特に信号機のない交差点事故の割合が全体の5割を占める。信号機のない交差点事故のうち8割近くは出会い頭事故である。信号機のある交差点では、右左折時の事故が全体の6割近くを占め、出会い頭事故は約3割となっている。

■道路形状別・事故類型別自転車関連事故（H21年）

	対人	車両相互							車両単独	列車	合計	割合
		正面衝突	追突	出会い頭	追越時	右左折時	その他	小計				
交差点	715	559	273	69,359	592	29,804	4,081	104,668	795	0	106,178	68%
交差点付近	260	397	247	2,387	501	1,378	2,021	6,931	413	0	7,604	5%
カーブ	57	791	69	220	133	100	668	1,981	257	0	2,295	1%
直線路等	1,771	1,404	1,333	11,700	2,828	4,509	11,282	33,056	2,584	0	37,411	24%
その他	131	122	78	859	95	230	1,117	2,501	278	7	2,917	2%
合計	2,934	3,273	2,000	84,525	4,149	36,021	19,169	149,137	4,327	7	156,405	100%
割合	2%	2%	1%	54%	3%	23%	12%	95%	3%	0%	100%	

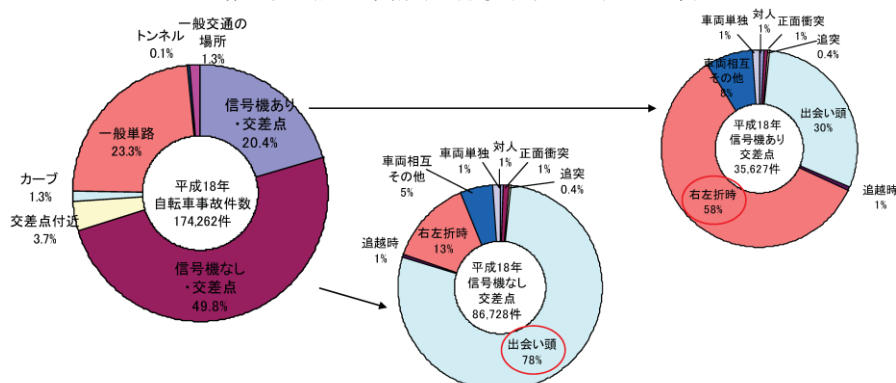
資料) 警察庁ウェブサイト「自転車の安全利用の推進」より作成

■人対自転車事故件数（H19年）



資料: 平成19年中の交通事故の発生状況、警察庁交通局、平成20年3月より作成

■道路形状（発生箇所）別事故状況（H21年）



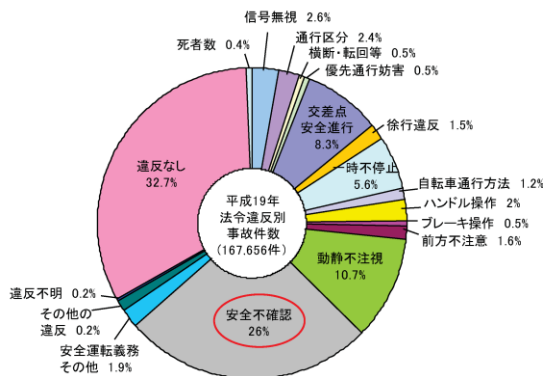
資料: 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 第2回資料より作成



## ⑦ 法令違反別事故状況

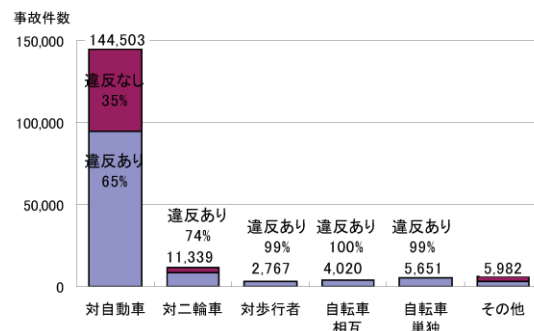
- 自転車関連事故のうち、7割近くが自転車側に違反がある。内容をみると、安全不確認が最も多く26%を占め、次に、動静不注視、交差点安全進行となっている。
- 相手当事者別では、対自動車事故の場合、自転車側の65%に違反がある。
- 年齢別で違反の有無をみると、16歳以上の年齢層における「違反あり」は6割強に対し、15歳以下では「違反あり」が75%である。
- 15歳以下の違反では、安全不確認が最も多く3割強、次に、一時不停止が1割となっている。
- 信号のない交差点での出会い頭による法令違反では、一時不停止が約半数を占め、次に、安全不確認が3割近くとなっている。

■自転車事故発生理由・違反状況（H19年）



資料：平成19年中の交通事故の発生状況、警察庁交通局、平成20年3月より作成

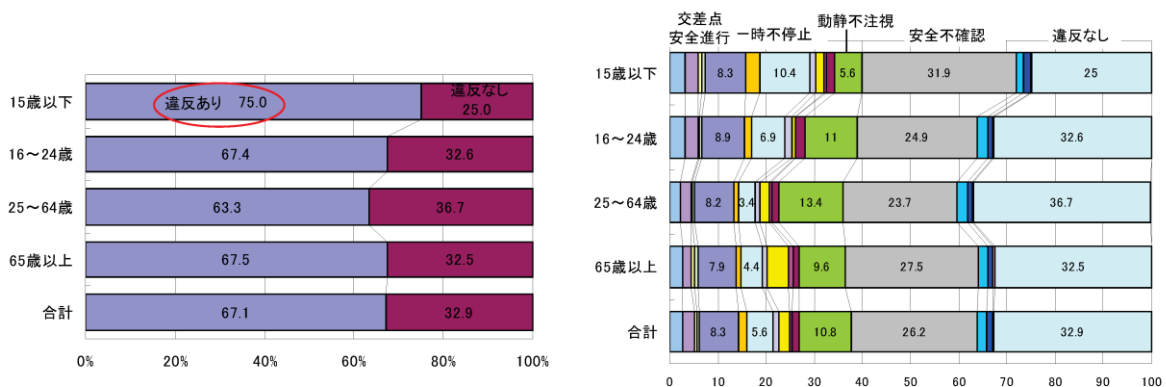
自転車事故発生理由



資料：自転車の安全な通行方法等に関する懇談会、第1回資料より

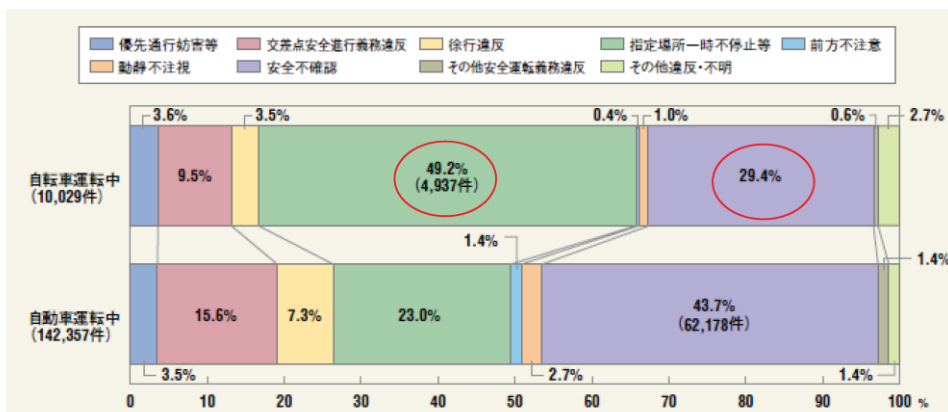
自転車事故発生時の違反状況

■年齢別自転車事故違反状況（H19年）



資料：平成19年中の交通事故の発生状況、警察庁交通局、平成20年3月より作成

■信号のない交差点での出会い頭事故における違反状況（H19年）



出典：イタルデザインフォーメーションNo.69、財)交通事故総合分析センター、2007年8月

## ⑧ 自転車に関する取締り状況

- 警察では、自転車利用者による交通違反に対し、指導警告票を交付するとともに、特に、悪質・危険な交通違反に対して検挙措置を講じている。
- 平成17年度中の指導警告票交付件数は、無灯火と二人乗りが約3割、併せて6割強を占めている。
- 警察では、マナーの悪化を受け、自転車利用者に対する交通指導取締りを強化している。

■自転車に係わる指導警告票交付件数（H17年）

違反別	交付件数	比率
無灯火	365,379	32.4%
二人乗り	335,874	29.8%
信号無視	81,379	7.2%
一時不停止	82,103	7.3%
歩道通行者に危険を及ぼす違反	100,710	8.9%
その他	161,886	14.4%
合計	1,127,331	100.0%

※平成17年

[出典:自転車の安全利用の促進に関する提言:自転車対策検討懇談会]

出典:新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会、第1回資料より

## (2) 全国における高齢者の主な状況・要因

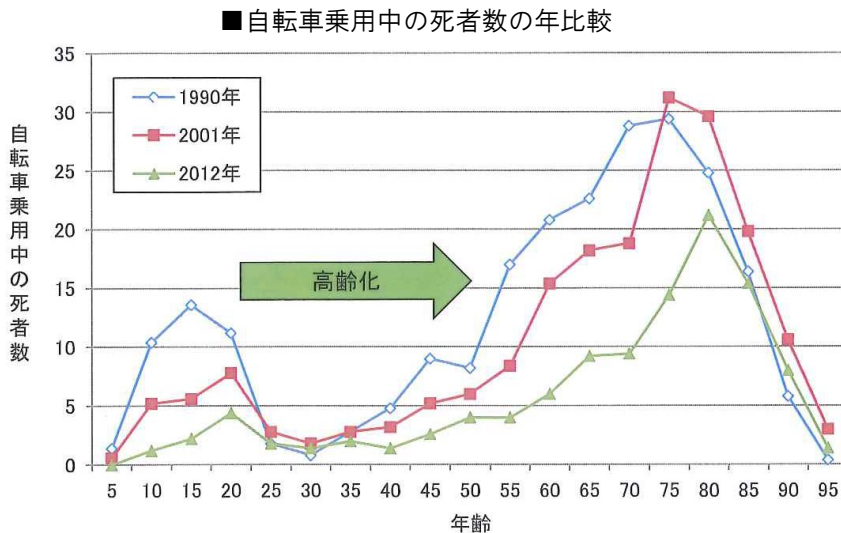
自転車交通事故の動向からは、高齢者事故や死亡事故の多さ、出会い頭事故、また、法定ルールに関する違反が原因で亡くなる事故が多く、高齢者の自転車乗用中における死亡事故等から、事故の主な状況・要因の分析を行っている。

資料：(財) 交通事故総合分析センター（H20年～H24年5年間の合計値分析より）

### ① 年齢別自転車乗車中の死亡事故の状況

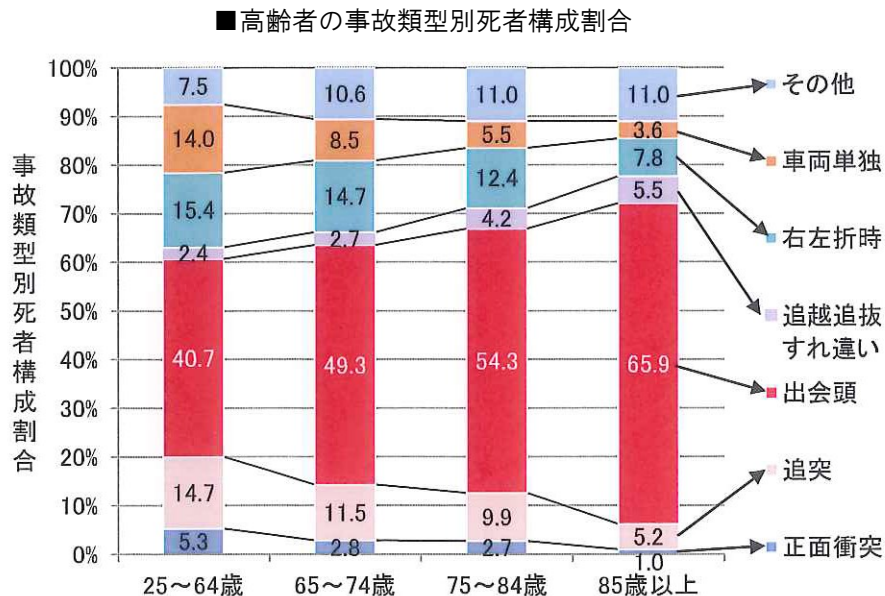
○自転車乗車中事故の死者数は、10～25歳代、65～80歳代をピークに多くなっているが、近年は減少傾向にある。

○50歳代から死者数は増加傾向、80歳代をピークとして減少傾向に転じるが、高齢化の進行とともに死者数の増加傾向が伺える。



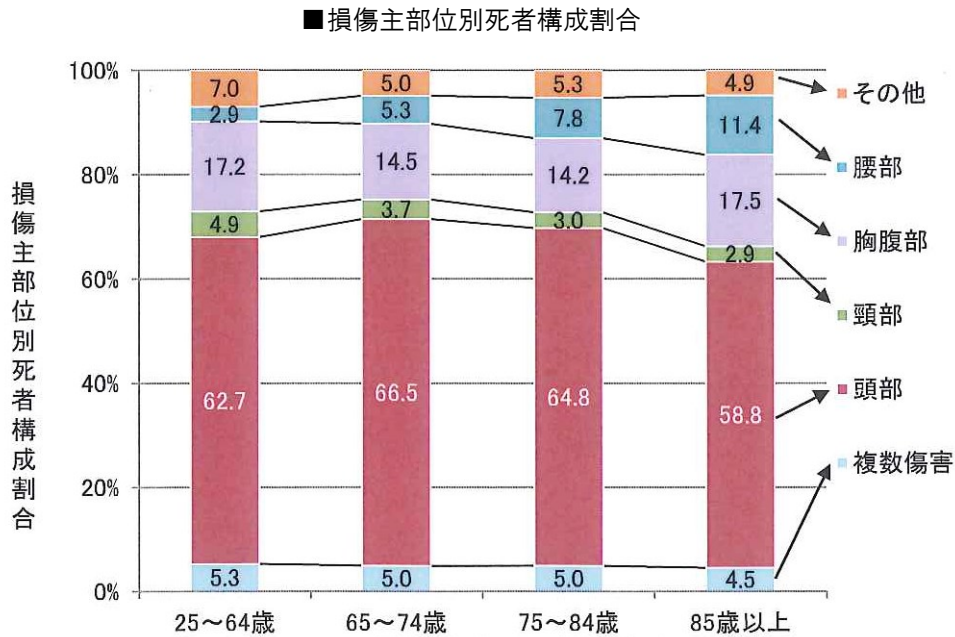
### ② 高齢者の事故類型別事故の状況

○自転車乗用中の高齢者死者の約半数以上が出会い頭事故となっており、加齢に伴い出会い頭事故の構成割合は高くなり、車両単独、右左折時、追突事故の構成割合は減少している。



### ③ 事故の損傷主部位

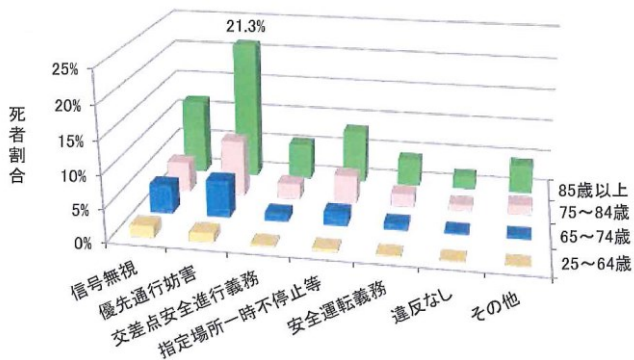
○損傷主部位別の死者構成割合をみると、頭部損傷で亡くなる割合が高齢者、非高齢者ともに高い。  
○加齢に伴い腰部の損傷で亡くなる割合が高くなり、加齢に伴い致命傷に至る部位が増えている。



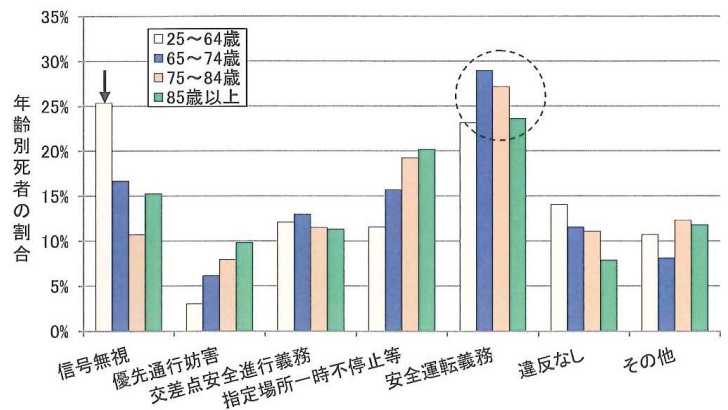
### ④ 出会い頭事故における法令違反別事故の状況

○高齢者では、どの法令違反についても加齢に伴い死者割合が高くなる特徴がある。その中でも特に、「優先通行妨害」の違反をした自転車乗用中の高齢死者割合が高い。  
○出会い頭事故では、25歳～64歳の非高齢者は信号無視で亡くなる人が最も多く、高齢者は安全確認がおろそか（安全運転義務違反）で亡くなる人が最も多い。

■ 出会い頭事故における法令違反別死者割合

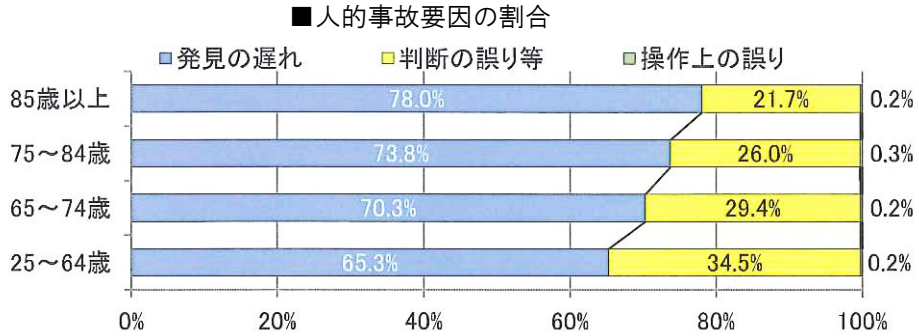


■ 出会い頭事故における法令違反の割合

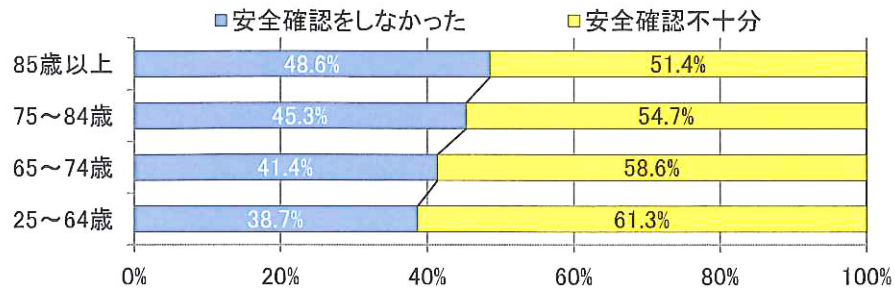


### ⑤ 出会い頭事故における人的事故要因・安全確認の有無

○高齢者の出会い頭事故における人的事故要因及び安全確認の有無では、「発見の遅れ」が全体の7割強を占め、「安全確認不十分」が5～6割となっている。  
 ○加齢に伴い「発見の遅れ」と「安全確認をしなかった」割合が増加している。



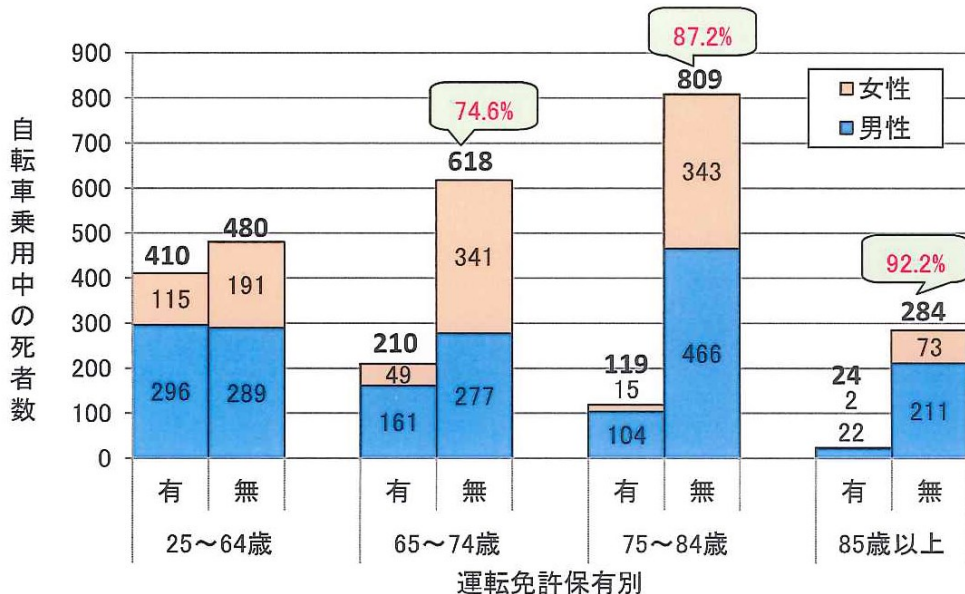
■ 安全確認の割合（「発見の遅れ」のうち、安全確認をしなかった者と不十分の者の割合）



### ⑥ 運転免許保有別の状況

○自転車乗用中の高齢死者の多くは、運転免許を保持しておらず、道路交通に関する教育を受けていない、または、運転免許を失効・返納し、交通ルールに関する講習等も受けていない可能性がある。  
 ○目に見えるわかりやすい標識等の理解はあっても、標識が無い交差点での優先通行妨害等の法定ルールに対しては、何らかの教育を受けなければ知る機会はなく、自己流の運転方法になっている可能性も想定される。

■ 運転免許保有別死者数（全ての事故類型で集計）



### (3) 柏市における主な状況・要因

資料：千葉県警察交通白書（H24年・25年中）－柏市内交通事故発生状況より抜粋作成

#### ① 高校生・高齢者の自転車事故死傷者の状況

- 近年、高校生の自転車事故の死傷者件数は減少傾向にあるが、高齢者の自転車事故の死傷者件数は前年度より増加している。
- 平成25年中の高校生の交通事故のうち、負傷者の88%が自転車事故となっており、高校生は自転車および二輪車の事故（自動車は同乗中）に限定されるなかで、自転車事故による負傷者は増加傾向にある。
- 平成25年中の高齢者の交通事故のうち、死者の50%、負傷者の約27%が自転車事故となっており、高齢者は四輪車事故の当事者も想定されるなかで、自転車事故の死亡者が5割という高さとなっている。

■死傷者の状態別事故発生状況の推移（高校生・高齢者）

区分			平成23年				平成24年				平成25年			
			死者		負傷者		死者		負傷者		死者		負傷者	
			人数	構成率 (%)	人数	構成率 (%)	人数	構成率 (%)	人数	構成率 (%)	人数	構成率 (%)	人数	構成率 (%)
高校生	自転車	乗車中	1	100.0	64	82.1	1	100.0	45	68.2	—	—	44	88.0
		同乗中	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	その他の事故		—	—	14	17.9	—	—	21	31.8	—	—	6	12.0
高齢者	自転車	乗車中	—	—	78	28.6	1	50.0	60	26.0	2	50.0	67	26.5
		同乗中	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	その他の事故		—	—	195	71.4	1	50.0	171	74.0	2	50.0	186	73.5

※その他の事故：歩行中、二輪車、四輪車、その他

## ② 年齢層別・原因別自転車事故の発生状況

- 平成 24 年の自転車事故発生件数 424 件、平成 25 年は 417 件と自転車事故件数は減少傾向にあるが、近年、第 1 当事者となる事故が増加しており、幼児～高校生は第 1 当事者が増加、高齢者は第 1・第 2 当事者ともに増加、その他の年齢層は横ばい傾向にある。
- 平成 25 年の自転車事故の第 1 当事者は、安全不確認が最も多くなっている。
- 全ての年齢層において、安全不確認等の安全運転義務違反が突出して高く、その他の事故状況は一時不停止や交差点安全通行義務、右側通行等の原因が高くなっている。
- 違反なしの第 2 当事者事故が減少傾向にあるなかで、高齢者のみは横ばい状況にある。
- 幼児～高校生は安全不確認や前方不注意、高齢者は安全不確認や動静不注視の安全運転義務の怠りが多くなっている。

■年齢層別・原因別自転車事故の発生状況（H24 年・25 年中）

区 分	平成24年中						平成25年中					
	幼児～高校生		高齢者		その他		幼児～高校生		高齢者		その他	
	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者
信号無視	—	—	—	—	1	1	1	—	1	—	—	—
右側通行	2	—	—	2	—	6	—	—	—	—	—	3
右折違反	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
左折違反	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
優先通行	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
交差点安全通行義務	—	1	1	1	1	3	2	—	—	—	—	2
徐行違反	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2
一時不停止	1	—	—	—	5	—	2	—	—	—	2	—
灯火違反	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
自転車の通行方法	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
安全 運 転 義 務	ハンドル操作不適	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	ブレーキ操作不適	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
	前方不注意	2	1	—	—	2	—	3	1	2	—	4
	動静不注視	1	1	—	2	5	6	—	2	—	4	6
	安全不確認	1	14	—	2	6	12	5	3	3	8	9
	安全速度	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	予測不適	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	計	4	16	1	4	16	18	8	7	5	12	19
その他	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
違反なし	—	74	—	52	—	209	—	65	—	52	—	203
計	8	94	2	59	23	238	13	73	6	64	23	238
自転車事故発生総数	第1当事者： 33			第2当事者： 391			第1当事者： 42			第2当事者： 375		

※高齢者：65歳以上、その他：その他20歳未満、20歳～64歳

### ③ 車両原因からみた高校生・高齢者の自転車事故の発生状況

- 高校生・高齢者の車両を原因とする事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にあり、推移で見ると、高齢者が第1当事者となる自転車事故が平成25年は前年度の3倍となっている。
- 平成25年の自転車事故をみると、高校生は第1当事者になる傾向、高齢者は第2当事者になる傾向が高くなっている。
- 高校生の自転車事故要因は、安全不確認や前方不注意の安全運転義務違反、交差点安全進行義務の違反が多くなっている。
- 高齢者の自転車事故要因は、安全運転義務違反が平成25年は前年度の約3倍と増加が顕著である。

■原因車両側による高校生・高齢者の自転車事故発生状況（H24年・25年中）

区分		平成24年中				平成25年中				
		高校生		高齢者		高校生		高齢者		
		第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	
自転車	信号無視	—	—	—	—	1	—	1	—	
	右側通行	1	—	—	2	—	—	—	—	
	右折違反	—	—	—	—	—	—	—	—	
	左折違反	—	—	—	—	—	—	—	—	
	優先通行	—	—	—	—	—	—	—	—	
	交差点安全進行義務	—	1	1	1	2	—	—	—	
	徐行違反	—	—	—	—	—	—	—	—	
	一時不停止	—	—	—	—	1	—	—	—	
	安全運転義務	ハンドル操作不適	—	—	1	—	—	—	—	—
		ブレーキ操作不適	—	—	—	—	—	—	—	—
		前方不注意	1	1	—	—	2	1	2	—
		動静不注視	—	1	—	2	—	—	—	4
		安全不確認	—	5	—	2	4	2	3	8
		その他安全運転	—	1	—	—	—	—	—	—
	計	1	8	1	4	6	3	5	12	
その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
違反なし	—	37	—	52	—	37	—	52		
<b>自転車の事故原因 計</b>		<b>2</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>59</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>6</b>	<b>64</b>	
その他の車両側の事故原因(件)		3	3	240	78	1	0	230	85	
車両側事故 計(件)		5	49	242	137	11	40	236	149	
車両事故に占める自転車の比率(%)		40.0	93.9	0.8	43.1	90.9	100.0	2.6	43.0	

※車両側：四輪車、二輪車、自転車



## (4) 千葉県における主な状況・要因

資料：千葉県警察交通白書（H25年中）一年齢層別交通事故発生状況より抜粋作成

### ① 年齢層別自転車事故死傷者の状況

- 自転車交通事故の死傷者は、各世代ともに前年度より減少傾向にある。
- 交通事故における自転車事故の死者は、若者より高齢者が多い。
- 交通事故における負傷者のうち、高校生の自転車事故による負傷者は約7割近く、高校生を含む若者では3割強となっている。

#### ■自転車事故死傷者の状態別発生状況（H25年）

若者：高校生、大学生、その他学生、その他19歳以下～24歳迄

区分	平成24年						平成25年							
	死者		負傷者		各世代の交通事故死者数	各世代の交通事故負傷者数	死者		負傷者		各世代の交通事故死者数	各世代の交通事故負傷者数		
	人数	構成率(%)	人数	構成率(%)			人数	構成率(%)	人数	構成率(%)				
自転車	高校生	乗車中	3	50.0	712	67.7	6	1,052	—	—	640	67.5	4	948
		同乗中	—	—	4	0.4			—	—	5	0.5		
	若者	乗車中	5	21.7	1,300	31.2	26	4,170	2	10.5	1,190	31.1	22	3,827
		同乗中	—	—	5	0.1			—	—	10	0.3		
	高齢者	乗車中	20	24.1	1,167	28.3	83	4,125	18	19.1	1,039	26.2	94	3,967
		同乗中	—	—	—	—			—	—	—	—		

### ② 子どもの原因別自転車事故死傷者の状況

- 子どもの交通事故発生状況のうち、自転車事故の死傷者は約37%となっており、そのうち、小学生が約47%を占め高くなっている。
- 子どもの自転車乗車中の事故では、小学生の約2割、中学生の約4割近くが違反なしとなっている。
- 幼児における自転車事故では、同乗中の幼児用座席での死傷者が最も多くなっている。

#### ■子どもの原因別自転車事故死傷者の状況（H25年）

区分	幼児		小学生		中学生		合計			
	死傷者計	構成比(%)	死傷者計	構成比(%)	死傷者計	構成比(%)	死傷者計	構成比(%)		
自転車乗車中	信号無視	0	—	3	0.3	6	1.1	9	0.4	
	右側通行	0	—	5	0.4	8	1.5	13	0.6	
	交差点安全進行義務	0	—	3	0.3	0	—	3	0.1	
	徐行違反	0	—	3	0.3	5	0.9	8	0.4	
	通行方法違反	0	—	0	—	0	—	0	—	
	その他	7	1.3	127	11.3	104	19.5	238	10.7	
	なし	10	1.8	227	20.1	209	39.1	446	20.1	
	同乗中	幼児用座席	68	12.2	5	0.4	0	—	73	3.3
		その他	7	1.3	4	0.4	8	1.5	19	0.9
	計	92	16.5	377	33.5	340	63.7	809	36.5	
子どもの交通事故発生状況								2,213		

### ③ 自転車事故の年齢層別・原因別発生状況

- 年齢層別・原因別自転車事故の発生状況では、高校生、若者、高齢者ともに安全運転義務の怠りが最も高く突出しており、次に、一時不停止、信号無視となっている。
- 安全運転義務のなかでは、安全不確認が最も多く、特に高齢者の第2当事者が高くなっている。
- また、高校生を含む若者は前方不注意が多いが、高齢者はハンドル操作不適が多くなっている。
- 若者よりも、高齢者の方が自転車事故の第2当事者となる傾向が高い。
- 違反なしは、高齢者の第2当事者が多くなっている。

#### ■年齢層別・原因別自転車事故の発生状況（H25年）

若者：高校生含む大学生、その他学生、その他19歳以下～24歳迄

区分	高校生		若者		高齢者		
	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	第1当事者	第2当事者	
信号無視	10	2	17	4	13	2	
右側通行	—	12	1	28	—	10	
車間距離不保持	—	—	1	—	—	—	
右折違反	—	—	—	—	—	—	
左折違反	—	—	—	—	—	—	
優先通行	2	1	2	1	1	—	
交差点安全通行義務	5	2	6	2	2	3	
歩行者妨害	1	—	2	—	—	—	
徐行違反	—	7	1	12	—	3	
一時不停止	23	1	46	2	17	2	
自転車の通行方法	—	—	—	—	1	1	
安全運転義務	ハンドル操作不適	2	—	7	—	30	3
	ブレーキ操作不適	1	1	2	2	2	1
	前方不注意	19	3	35	5	10	2
	動静不注視	12	15	18	30	7	23
	安全不確認	37	68	70	113	37	111
	その他安全運転	2	7	2	14	10	10
	計	73	94	134	164	96	150
その他	1	4	1	8	1	1	
違反なし	—	459	—	872	—	774	
計	115	582	211	1,093	131	946	