

高速自動車国道における自動二輪車の交通管理の在り方に関する調査研究  
(平成13年度)

高速自動車国道における自動二輪車の最高速度は、平成12年10月から100 km/hに引き上げられた。本調査研究は、「高速自動車国道における自動二輪車、軽自動車の交通管理の在り方に関する調査研究」(平成11年度)のフォローアップを行うため、自動二輪車が高速道路上の交通に与える影響を検証するとともに、自動二輪車の走行に関するドライバーの意見、道路の状況と自動二輪車の走行形態との関連等を把握し、交通管理の在り方についての基礎資料を得た。

- ① 高速自動車国道における自動二輪車の総走行距離当たり事故件数、死亡者数及び重傷者数は他車種に比べて大きく、また、高速自動車国道及び自動車専用道路における自動二輪車の総走行距離当たり事故件数、死亡者数及び重傷者数を一般国道と比較すると、高速自動車国道及び自動車専用道路の方が事故件数、重傷者数は少ないが、死亡者数は多い傾向がみられた。
- ② 高速自動車国道における自動二輪車の事故を分析すると、自動二輪車は、左カーブでの事故の比率が高く、乗用車 5.3%、全車種計が 5.5%に対して、16.8%と3倍を超えている。運転免許経過年数別では5年未満の運転者の比率が高く、特に1年未満の場合、全車種計 5.0%に対して、自動二輪車(126cc以上)は17.0%であった。また、自動二輪車は昼間の事故割合が高く、7～9月の死亡者数割合が年間の半分を占めており、車両単独事故の割合も多い。路線別では東名高速道路での事故件数が最も多く、延長あたり件数も約0.5件/kmと最も高い。また、台キロメートル当たりの事故件数では、中国縦貫自動車道、常磐自動車道、東名高速道路が高い値を示した。
- ③ 最高速度の改正前は、自動二輪車は第一走行車線の走行が多かったが、改正後は、第二走行車線の利用率が増加した。
- ④ 実走行実験による被験者のヒヤリ・ハット頻度は、80 km/h 走行と比較して、100 km/h 走行では、1/10 に軽減した。ヒヤリ・ハット時の相手車両は大型トラックによる追い上げと追越し、追抜きであり、追越し、追抜きなどの事象数は1/4に減少した(表)。
- ⑤ 自覚疲労感の訴え率の場合を見ると、100 km/h 走行の方が疲労感が少なかった。疲労の程度を計測する指標であるフリッカー値を見ると、100 km/h 走行では、80 km/h 走行より、走行時の緊張度が相対的に低くなった。

表 事象数とヒヤリ・ハット頻度

(回)

	80km/h 走行時		100km/h 走行時	
	事象数	ヒヤリ・ハット頻度	事象数	ヒヤリ・ハット頻度
①大型車に追越されたり、追抜かれたりするとき	1,652	70	287	7
②普通車に追越されたり、追抜かれたりするとき	3,564	27	1,400	1
③後続車の追い上げ	315	32	44	7
④車両の直前への割り込み	1,236	27	222	1