

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(Ⅱ)(調査編)(平成 14 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 に引き上げられたことなど、最近の自動二輪車を巡る情勢を踏まえ、交通事故総合データを用いて、自動二輪車の最高速度の引上げ前後の高速道路での自動二輪車の交通事故発生状況を比較分析するとともに、自動二輪車の一人乗り事故、二人乗り事故と危険認知速度の関係等の分析を行った。

- ① 自動二輪車乗員の人身損傷に関しては、乗員の致死率は一般道路より高速道路の方が高く、また、一般道路の事故での乗員の致死率は、一人乗りより二人乗りの方が高い。事故類型別では工作物衝突事故、道路線形別ではカーブ事故の致死率が高くなっており、排気量別では 751cc 以上の自動二輪車運転者の致死率が高い。高速道路では一般道路と比べて特に追突と追越し追抜き事故の致死率が高かった。
- ② 高速道路の事故で自動二輪車が第 1 当事者であった場合、7 割は転倒や工作物への衝突に代表される車両単独事故である。高速道路における事故の特徴に、左カーブでの発生割合が高いことが挙げられ、曲線半径が小さいほどこの傾向が顕著である。車両相互事故としては、追突の他に、追越し追い抜き事故が挙げられるが件数は少ない(図)。
- ③ 高速道路における最高速度引上げ前後を比較すると、引上げ後は、自動二輪車が第 1 当事者の場合の自動二輪車運転者の死者数及び重傷者数が減少した。一方、第 1 当事者又は第 2 当事者とも、自動二輪車運転者の軽傷者数は増加した。
- ④ 高速道路における自動二輪車の車両相互事故の特徴は、高速走行中であるにもかかわらず、追突されやすいことが挙げられる。車体が小さく被視認性が悪いことに加え、他の車両運転者に必要以上に接近されることなどが原因と考えられる。
- ⑤ 高速道路、一般道路ともに交通事故を起こした自動二輪車には 126～400cc クラスが多い。しかし、一般道路での二人乗り事故の 6 割は 251～400cc である。また、事故件数は少ないものの、一般道路と比べると、高速道路では 751cc クラスの事故割合が高い。
- ⑥ 車両の損壊程度については、全般に、一人乗りよりも二人乗りで、自動二輪車自身の車両損壊程度が大きい。事故類型別では、工作物衝突事故の損壊程度が大きい。

図 (高速道路) 第 1 当事者の事故類型別全事故件数と構成率

