

自動二輪車の二人乗りの運転特性に関する調査研究報告書（平成15年度）

「規制改革推進3か年計画（再改定）」（平成15年3月閣議決定）において「高速道路における自動二輪車の二人乗りを認めることの可否について調査・検討し、（平成15年の可能な限り早期に最終）結論を得る」とされるなど、最近の自動二輪車の二人乗りを巡る情勢を踏まえ、警察庁の委託により、自動二輪車の一人乗り、二人乗りの別等による運転特性の違いを分析するとともに、交通量調査を行った。

- ① 二輪運転者と、同乗者各20人を対象に総排気量250cc、400cc、750ccの二輪車を用いて、自動車安全運転センター安全運転中央研修所の高速周回路等で走行実験を行った結果、高速周回、回避、突起乗越しでは一人乗り、二人乗りの別、排気量の別、運転免許の経験の別による顕著な違いはみられなかった。しかし、直線走行・加減速、制動、曲線走行、車線乗移りでは、二人乗りの場合は一人乗りに比べ、加減速所要時間・距離、制動距離（図）、限界乗移りの距離が長くなり、曲線走行での速度が遅くなる傾向がみられた。また、排気量が小さいほど加速所要時間・距離、限界車線乗移り距離が長くなり、曲線走行での速度が遅くなる傾向がみられた。さらに、経験が短い者は減速所要時間、減速所要距離、制動距離、限界車線乗移り距離が長くなり、曲線走行での速度が遅くなる傾向がみられた。
- ② これらの違いにより、交通の安全上どれほどの危険が増すかは、本実験の結果だけでは一概に言えないが、少なくとも急加速、急制動、急な進路変更を要する状況に遭遇しないように心がけて同乗者と一体となって運転を行えば、二人乗りが一人乗りに比べて著しく危険であるとまでは言えないと考えられる。しかしながら、排気量の別、経験の別による差がみられる項目があることから、これらの差を踏まえた何らかの措置を採るべきとの考え方もあり得る。高速道路における二人乗りを認めるかどうかにあたっては、本実験で明らかになった運転特性の違いのほか、二輪車の事故実態を含め、総合的に検討を行う必要がある。
- ③ 国道20号の5地点での観測結果では、全交通量に自動二輪車の占める割合は平日が6.7%、休日が8%であった。自動二輪車の交通量のうち、二人乗り走行の占める割合は平日が4.3%、休日が12.8%であった。

また、交通量に占める二人乗りの割合と事故件数に占める二人乗りの割合を比較すると、自動二輪運転者が第1当事者の事故では、平日には違いが見られなかったが、休日では交通量で見た二人乗りの割合（12.8%）に比べて、事故件数でみた二人乗り事故の割合（2.6%）の方が小さかった。自動二輪運転者が第2当事者の事故についても同様な傾向であった。

図 制動距離の一人乗りと二人乗りの差（運転者ごとに3回測定した平均データ）

（単位：m）

制動距離 （一人乗りと 二人乗りの差）	250cc	400cc （普通免許）	400cc （大型免許）	750cc
最小値	-4.3	1.0	1.9	-1.4
最大値	5.1	8.6	10.8	9.2
平均値	2.6	4.8	5.5	4.8
標準偏差	2.8	2.7	2.9	3.1
データ数	10	10	10	10

注：正負の記号は、二人乗りの停止距離が一人乗りより長い場合を正とした。

注 100 km/h から 60 km/h への急減速に要した距離を記載