

交差点に潜むバイク事故 ～ 交差点での事故防止に必要なこと ～

<目次>

1. はじめに.....	P1
2. 出会い頭事故の特徴.....	P2
3. 出会い頭事故事故防止に必要なこと.....	P5
4. 右折直進事故の特徴.....	P8
5. 右折直進事故防止に必要なこと.....	P11
参考：用語集.....	P14

作成責任：(一社)日本自動車工業会 二輪車委員会

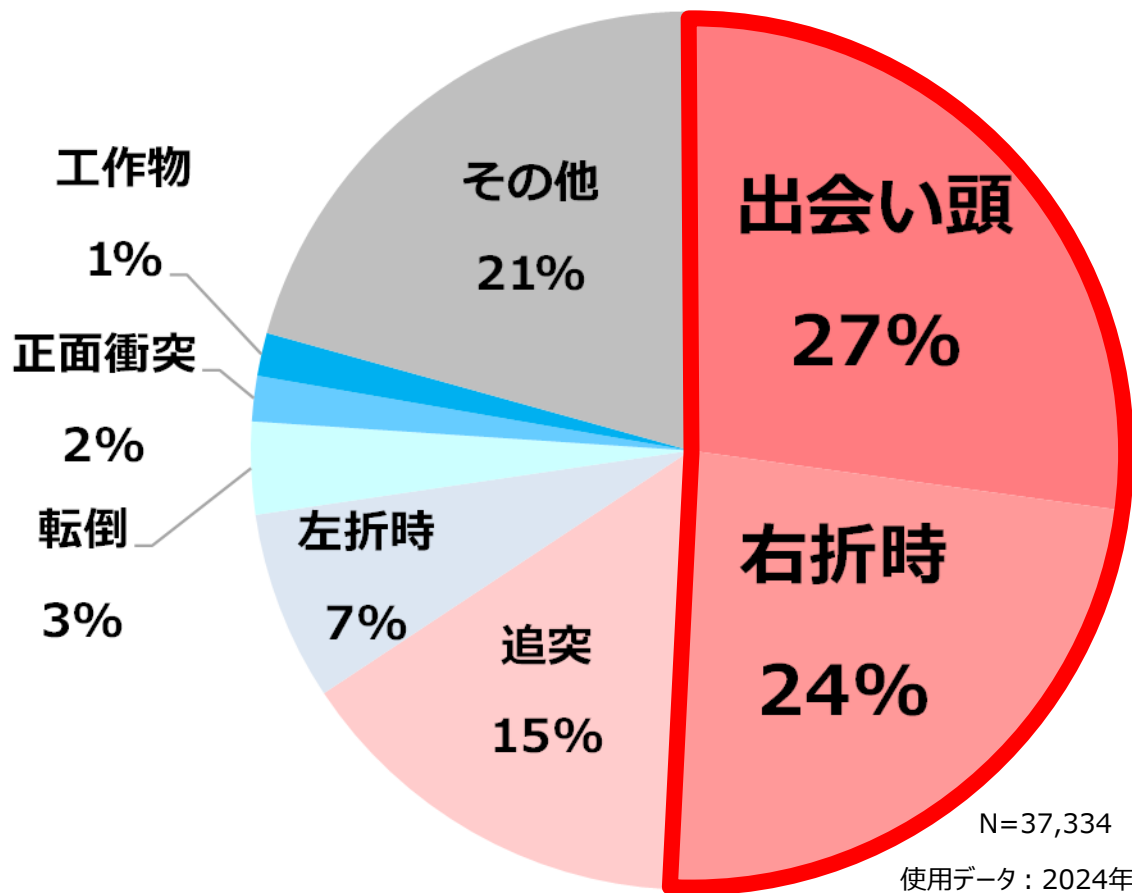
協力：日本大学・警察庁・国土交通省・(公財)交通事故総合分析センター・(一社)日本ヘルメット工業会・(一社)中古二輪自動車流通協会
(一社)日本二輪車普及安全協会・(一社)全国二輪車用品連合会・日本自動車輸入組合・全国オートバイ協同組合連合会

1. はじめに

背景と目的

- ・**2024年の二輪車の交通死亡事故は、「出会い頭事故」がワースト1位、「右折時事故」がワースト2位を占める。**
- ・その交通死亡事故防止に向け、交通事故総合分析センター（以下 ITARDA）と日本自動車工業会（以下 自工会）により調査分析を共同で実施。
- ・その共同研究から得られた結果を元に、**二輪ライダー並びに四輪ドライバー向けに事故防止に何が必要なのか**をとりまとめた。

■【事故類型】二輪車関与の死傷者数の割合（2024年）



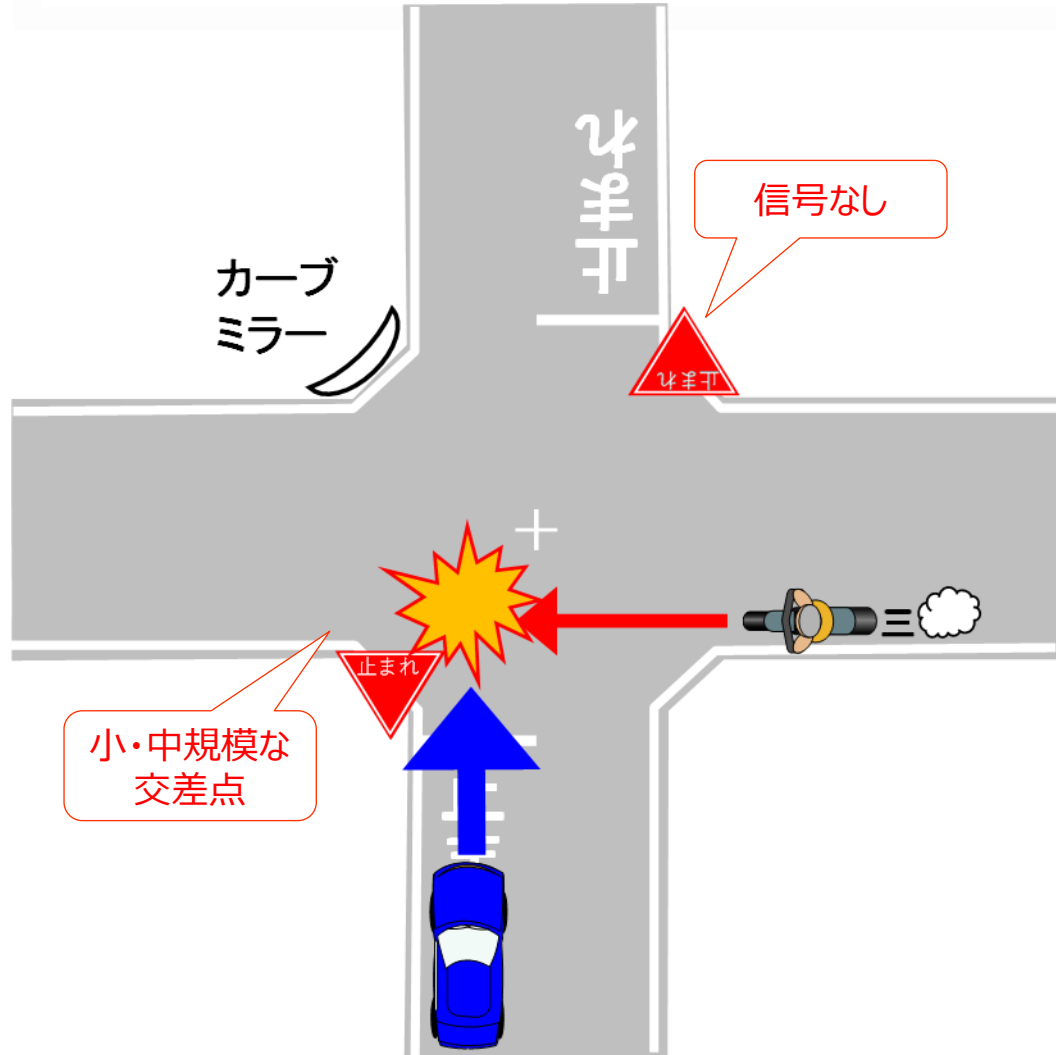
とりまとめ内容

- ・出会い頭事故の特徴
- ・出会い頭事故防止に重要なこと、知っておくべきこと
- ・右折直進事故の特徴
- ・右折直進事故防止に重要なこと、知っておくべきこと

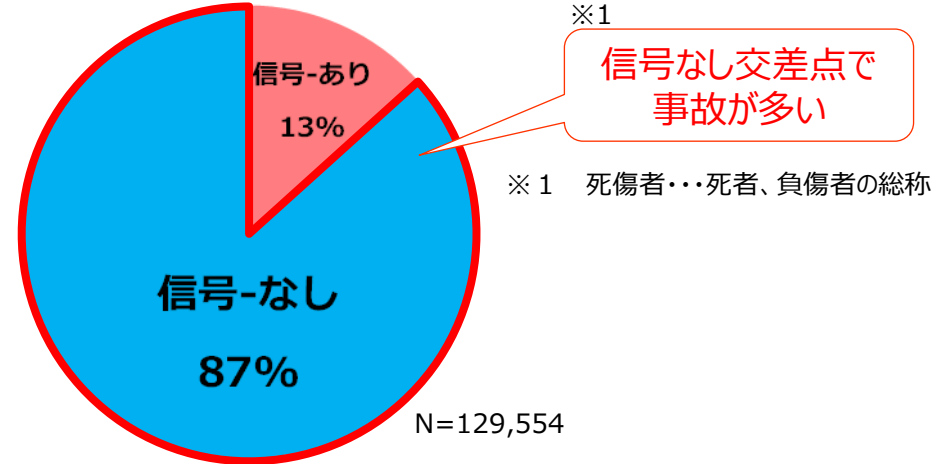
～ 出会い頭事故 ～

2. 出会い頭事故の特徴 ①

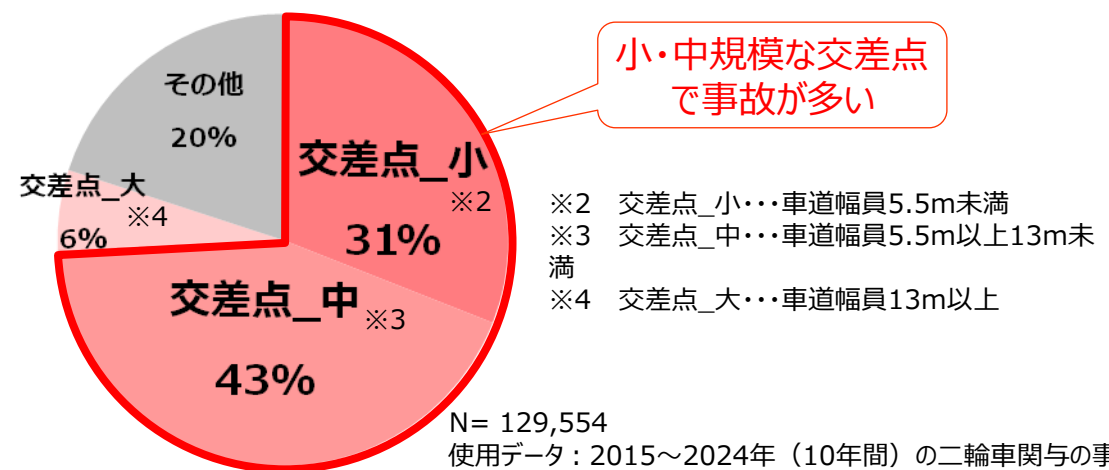
・信号のない、小・中規模な交差点での事故が多い。



■ 【信号の有無別】二輪車関与の死傷者数の割合

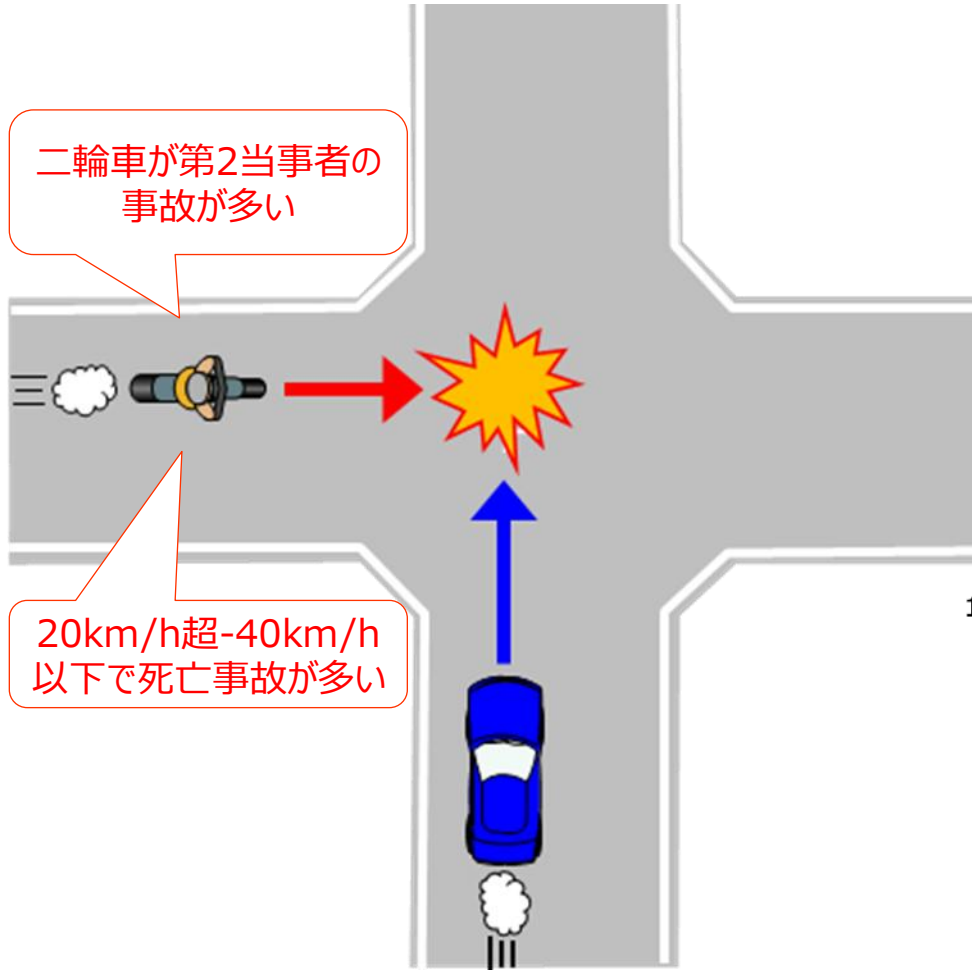


■ 【交差点規模別】二輪車関与の死傷者数の割合

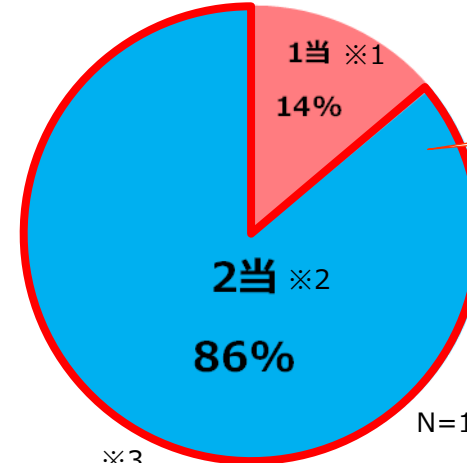


2. 出会い頭事故の特徴 ②

- ・二輪車が第2当事者（過失が低い）の事故が多い。
- ・危険認知速度は、20km/h超-40km/h以下が多い。



■ 【当事者別】二輪車関与の死傷者数の割合

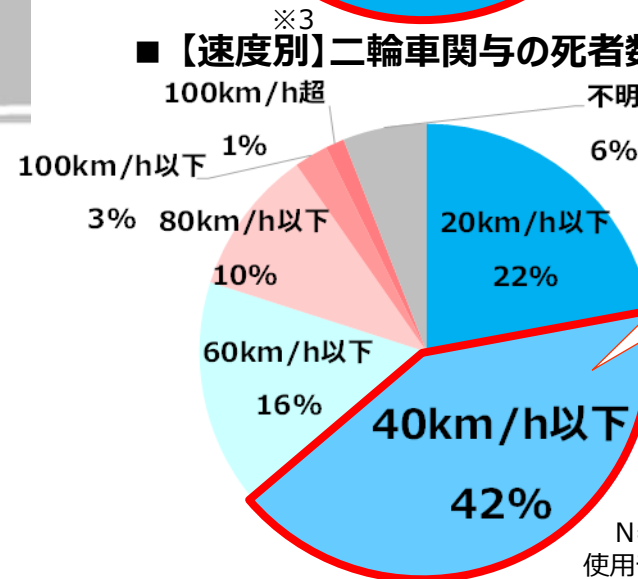


二輪車が第2当事者の事故が多い

※1 1当(第1当事者)・・・最初に交通事故に関与した車両等の運転者のうち、当該交通事故における過失が重い者を言い、過失が同程度の場合は人身傷害程度が軽い者をいう

※2 2当(第2当事者)・・・最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者、または物件のうち、第1当事者以外の者をいう

■ 【速度別】二輪車関与の死者数の割合



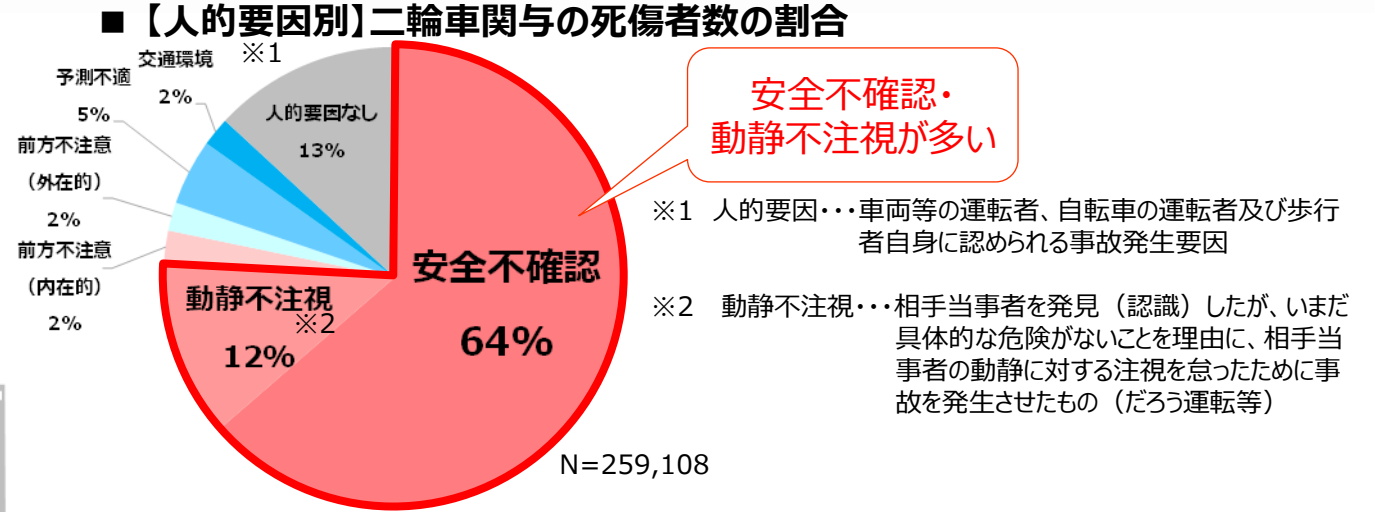
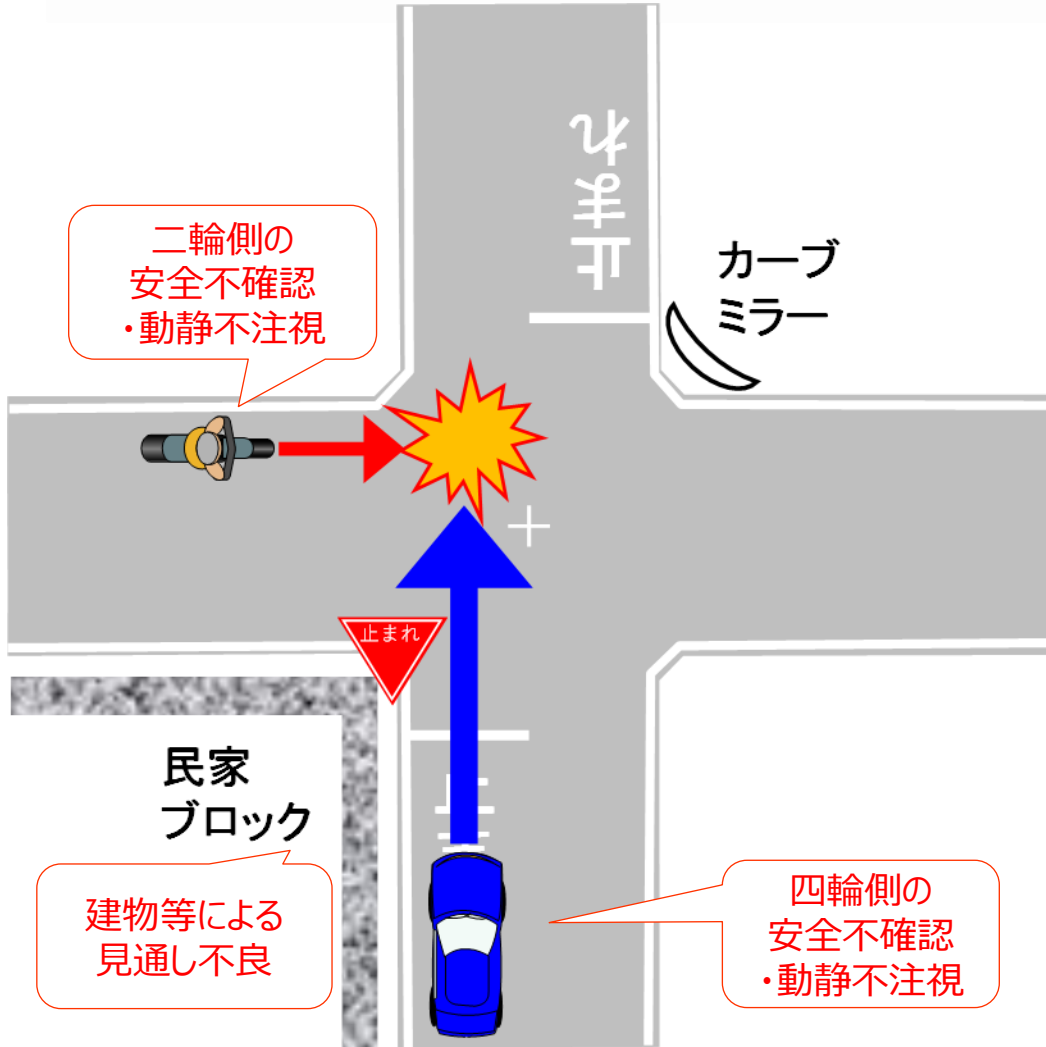
20km/h超-40km/h以下で死亡事故が多い

※3 速度(危険認知速度)・・・危険を認知した時点の速度

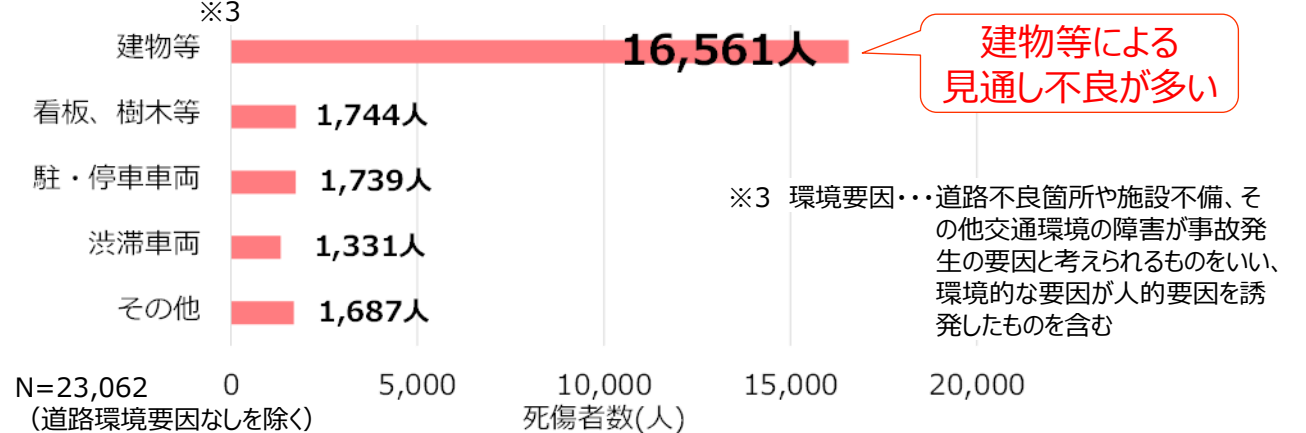
使用データ：2015～2024年（10年間）の二輪車関与の事故データ

2. 出会い頭事故の特徴 ③

- ・人的要因は**安全不確認（発見の遅れ等）**、次いで、**動静不注視（だろろ運転等）**の事故が多い。
- ・道路環境要因は、「**建物等による見通し不良**」が影響している事故が多い。



【環境要因別】二輪車関与の死傷者数



使用データ：2015～2024年（10年間）の二輪車関与の事故データ

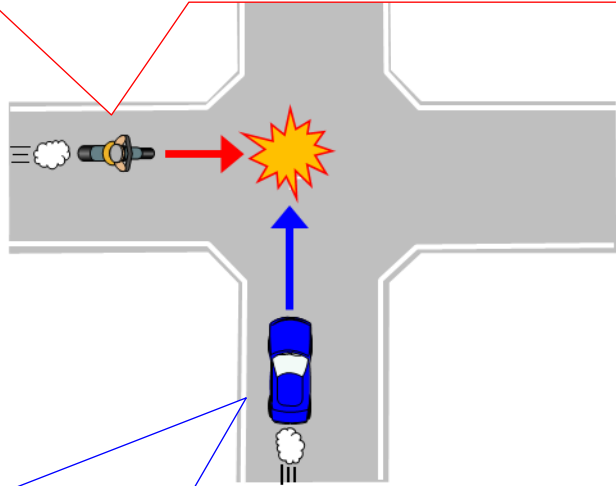
3. 出会い頭事故防止に重要なこと

■ 考えられる事故のイメージ 1

無信号の小規模な交差点で、
四輪車が二輪車の走行速度を誤認識し事故が発生



速度や距離を誤認されている「かもしれない」と予測した運転を心掛ける



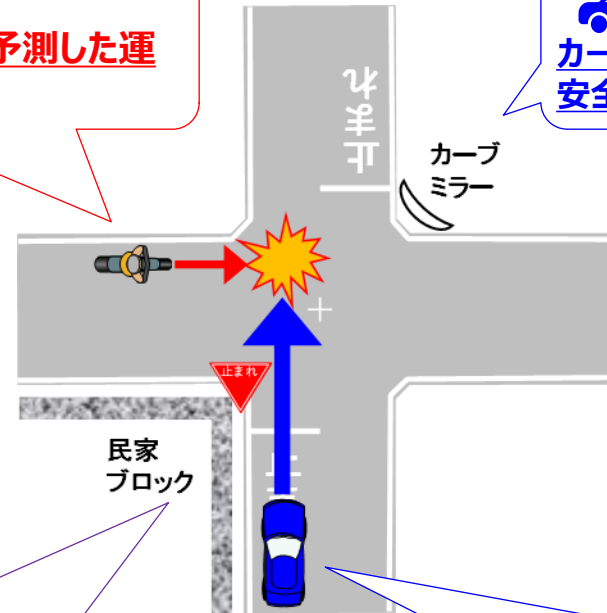
二輪車は車体が小さいため「遠く・遅く」見える。
交差点進入時は、速度を落とすとともに左右を良く確認した運転を心掛ける

■ 考えられる事故のイメージ 2

無信号の小規模な交差点で、
建物等による見通し不良により、二輪車の発見が遅れ事故が発生



見落とされている「かもしれない」と予測した運転を心掛ける



カーブミラーなども活用しながら確実な安全確認を実施



小規模交差点進入の際は、速度を落とすとともに、優先・非優先に関わらず様々な危険を予測した運転を心掛ける



見通しの悪い交差点では、停止線手前での一時停止はもちろん、先が見通せるところまで多段階停止を行い確実な安全確認を実施

色凡例



共通視点



二輪ライダー視点



四輪ドライバー視点

3. 【四輪ドライバー】 出会い頭事故を防ぐために知っておくべきこと

直進する四輪ドライバーからの見え方



【安全確認の徹底】

見通しが悪い交差点では「二輪車」等に気づきにくくなります。**停止線手前で確実に一時停止をしたのち、発進/停止を繰り返す（多段階停止）、目視で安全が確認できてから交差点を進行しましょう。**また、自身が安全を確認するとともに、他車に自車の存在を気付いてもらうことも大切です。

【危険予測の実践】

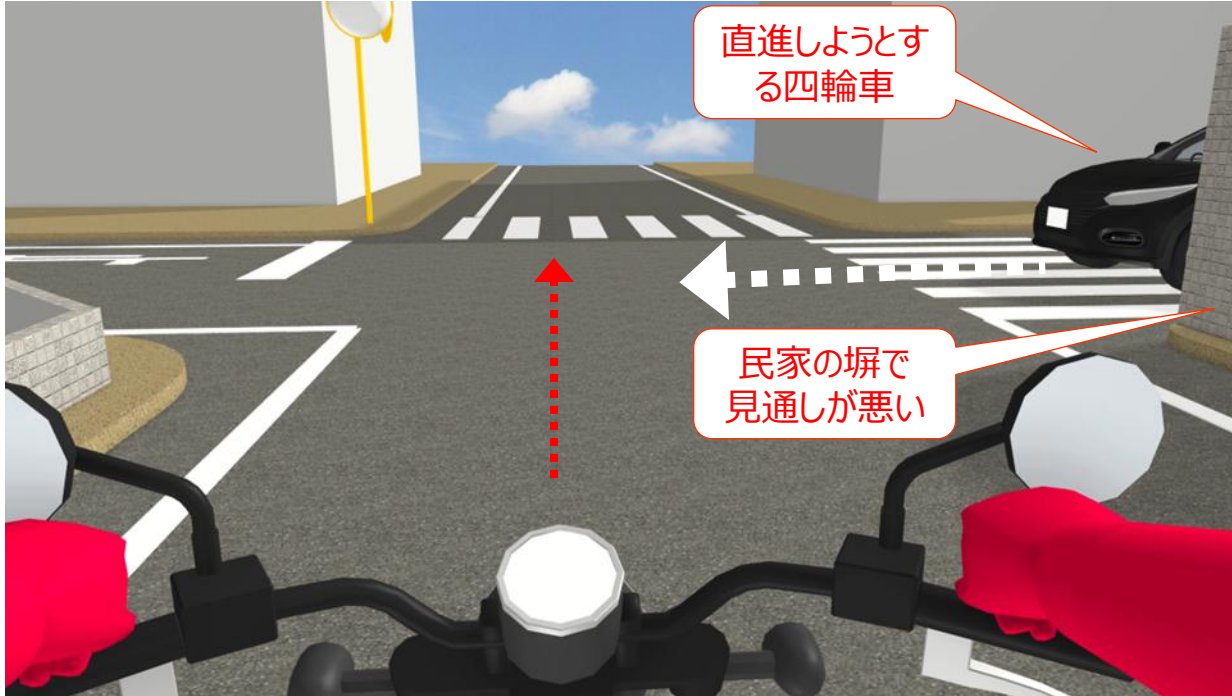
来ない「だろう」ではなく、来る「かもしれない」と考えて、慎重な運転を心がけましょう。

【速度抑制】

ゆっくりと発進しもしもに備えた運転をしましょう。

3. 【二輪ライダー】 出会い頭事故を防ぐために知っておくべきこと

直進する二輪ライダーからの見え方



【危険予測の実践】

見通しが悪い交差点では四輪車や自転車などが、**出てくる「かもしれない」という可能性を想定**し、もし出てきた場合でも**停止できる速度**で走行しましょう。

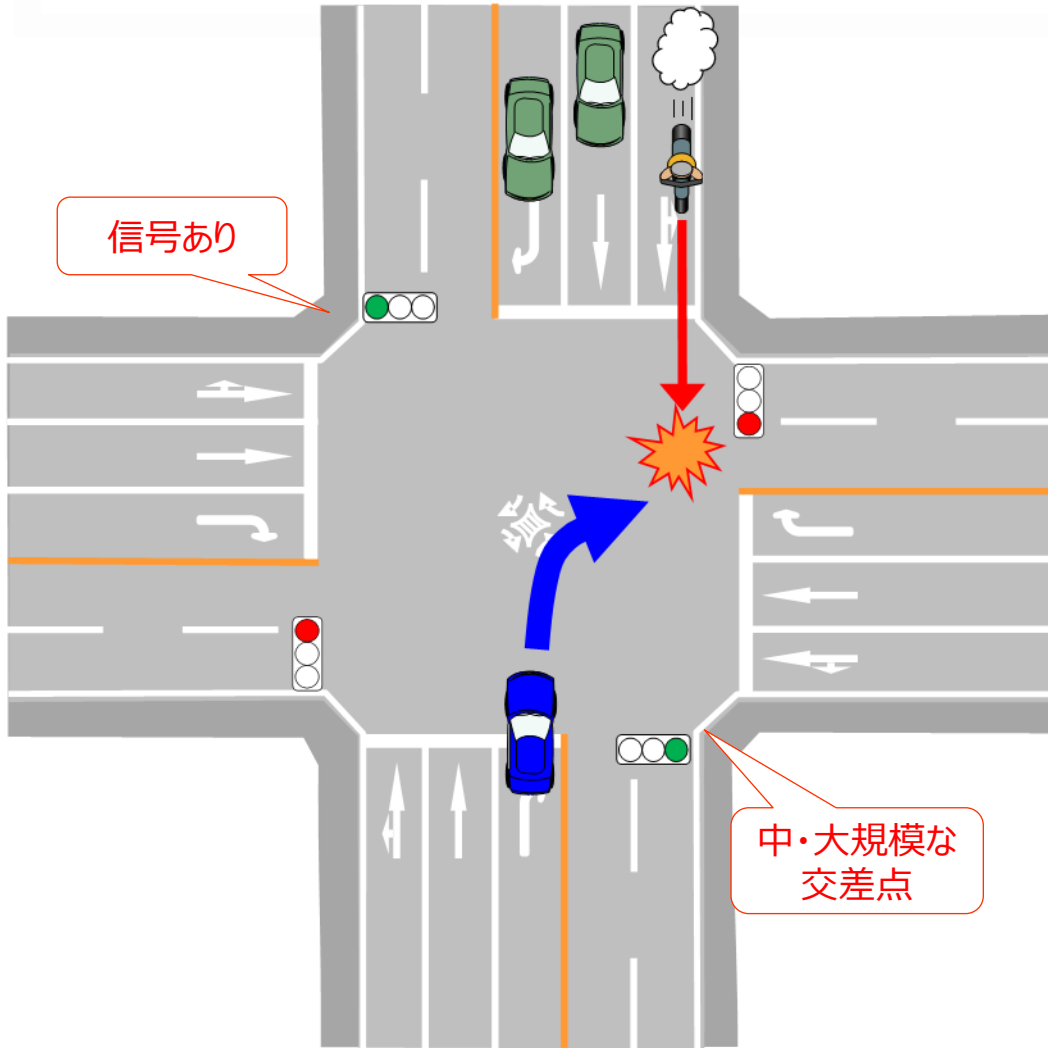
【慎重な判断】

見落とされている「かもしれない」と予測しながら、不安を感じたら「アクセルを戻す」、「ブレーキの準備をする」、場合によっては「軽くブレーキ」を掛けるなどもしもに備えた運転を心がけましょう。

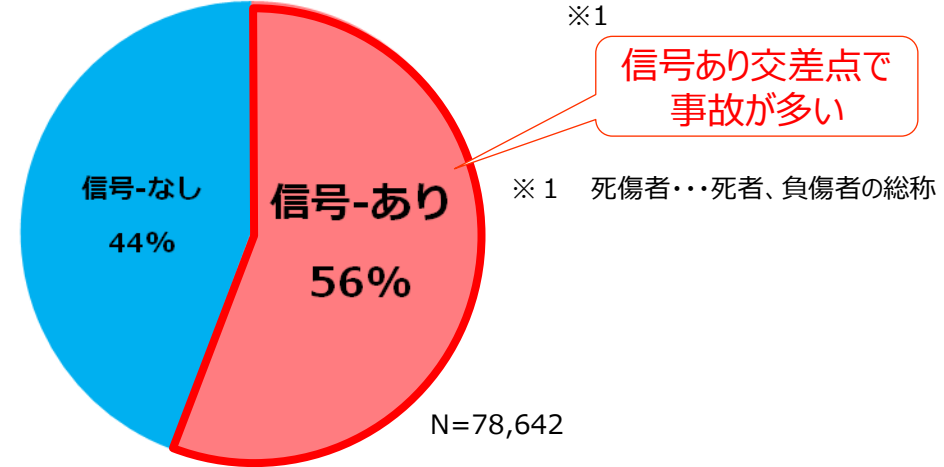
～ 右折直進事故 ～

4. 右折直進事故の特徴 ①

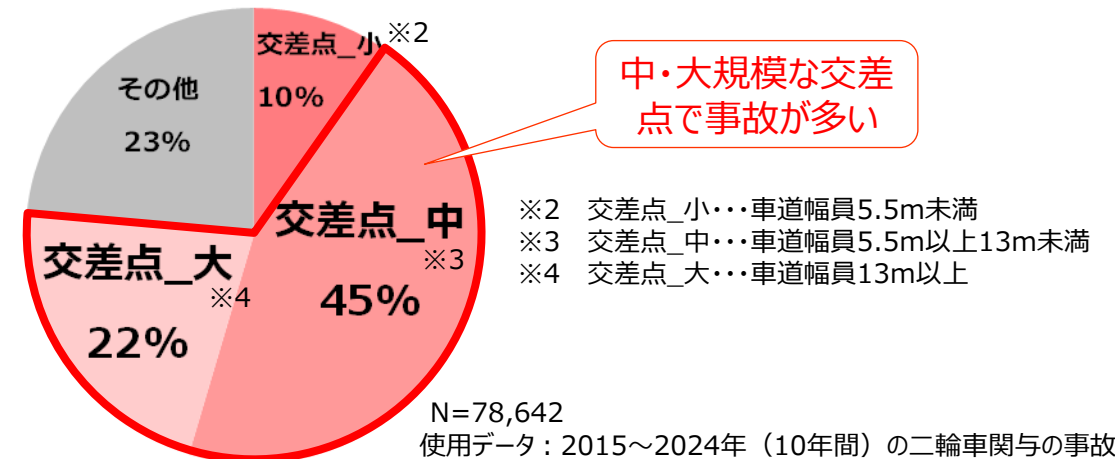
・信号がある中・大規模な交差点で事故が多い。



■ 【信号の有無別】二輪車関与の死傷者数の割合

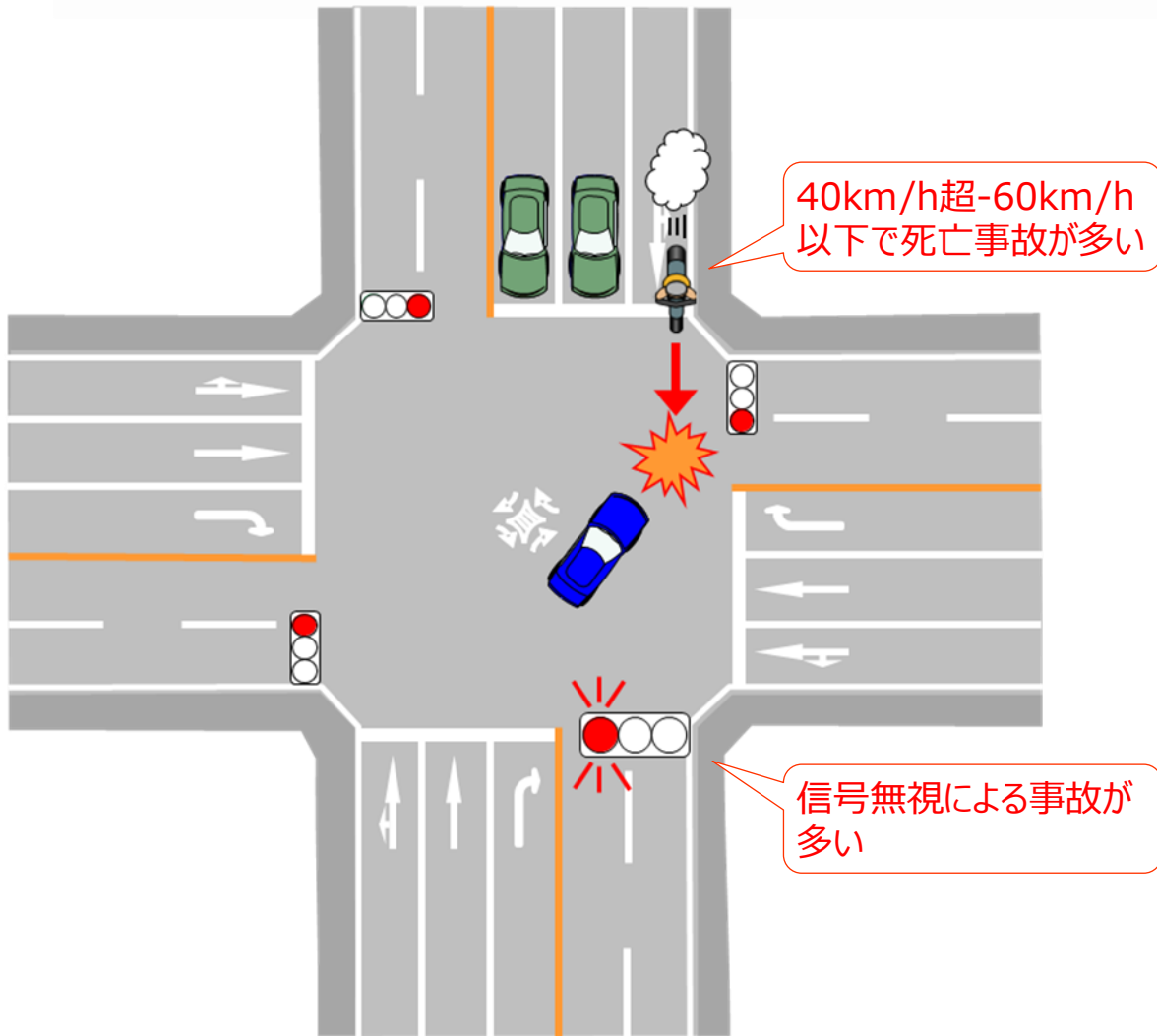


■ 【交差点規模別】二輪車関与の死傷者数の割合

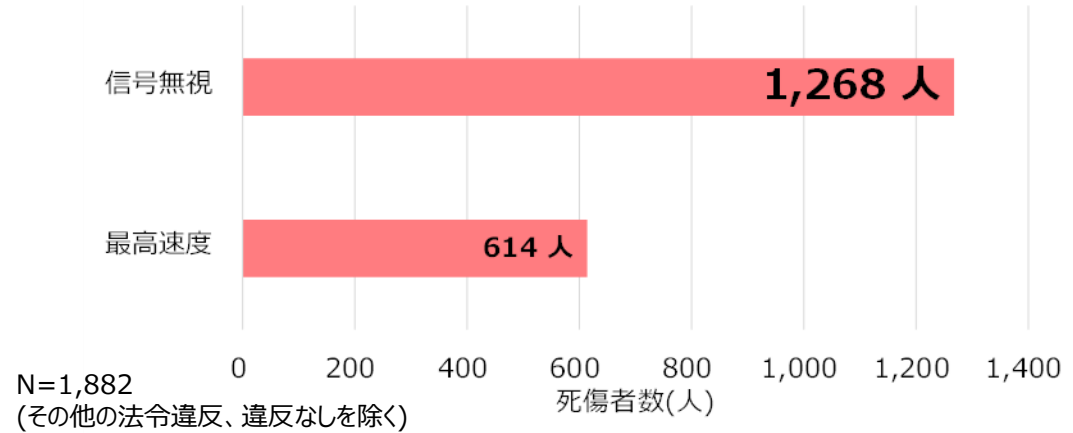


4. 右折直進事故の特徴 ②

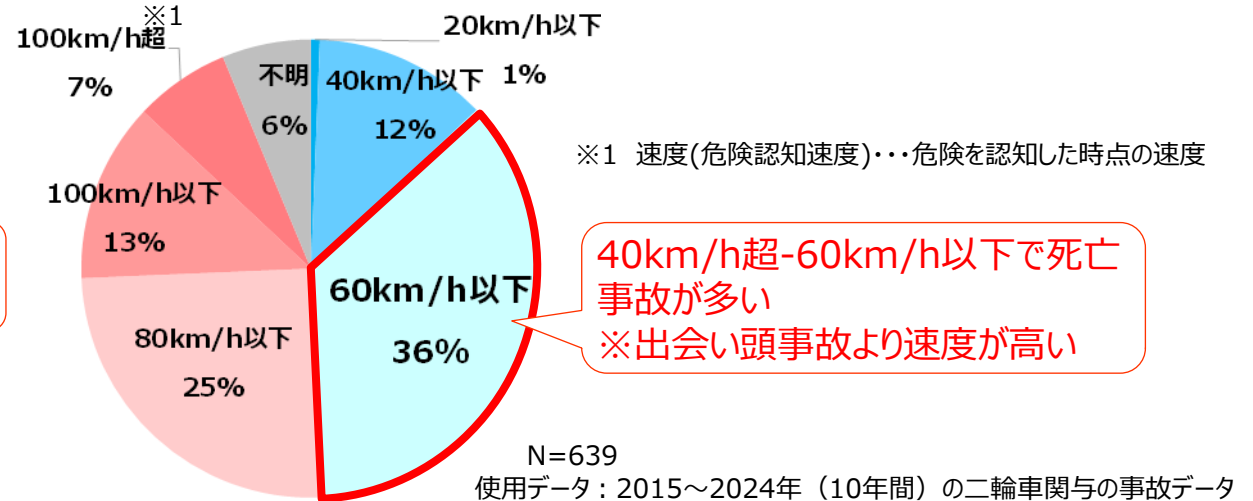
- 法令違反は、**信号無視による事故が多い。**
- 事故当事者の**危険認知速度**でみると、**40km超-60km/h以下が多い。**



■ 【法令違反別】二輪車関与の死傷者数

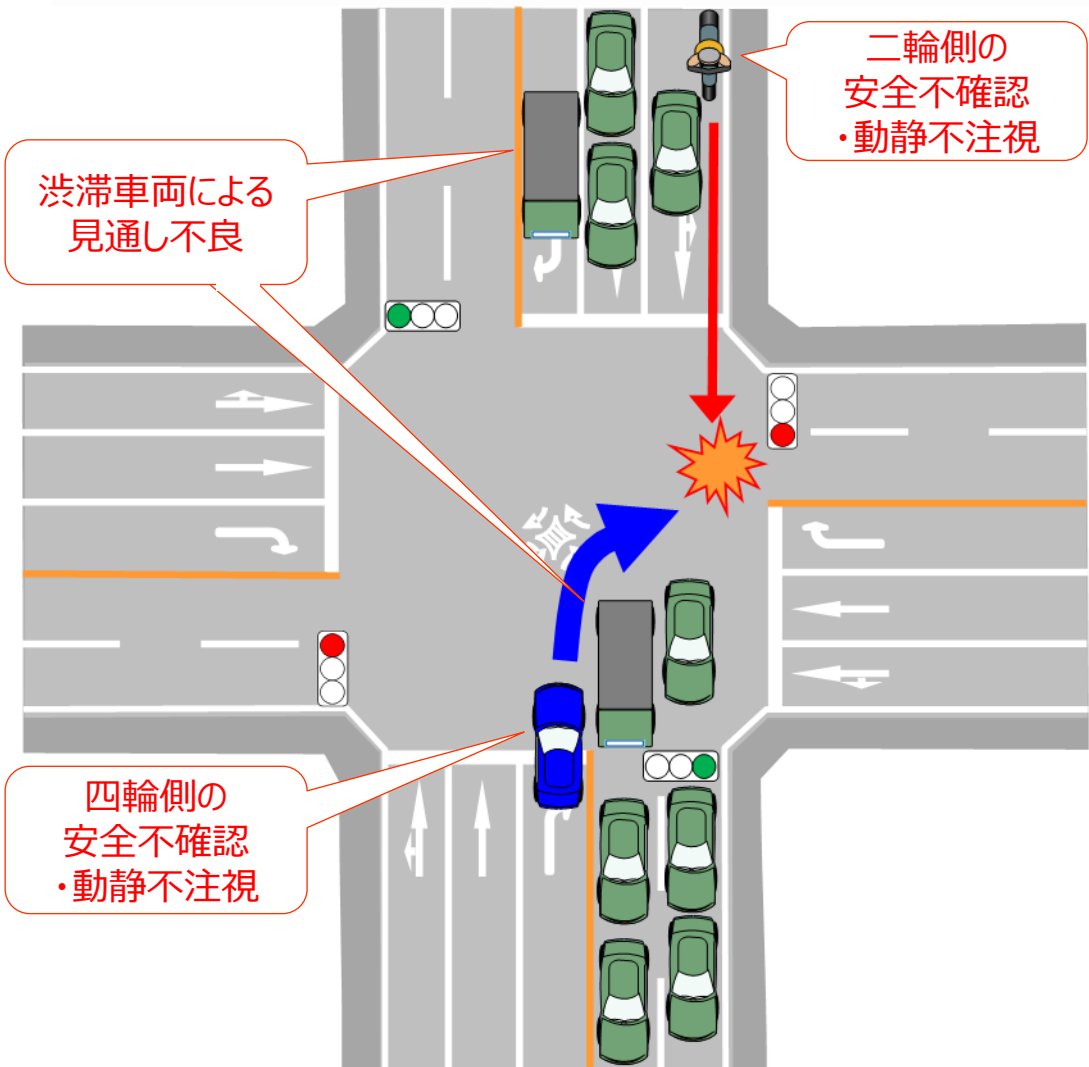


■ 【速度別】二輪車関与の死者数の割合

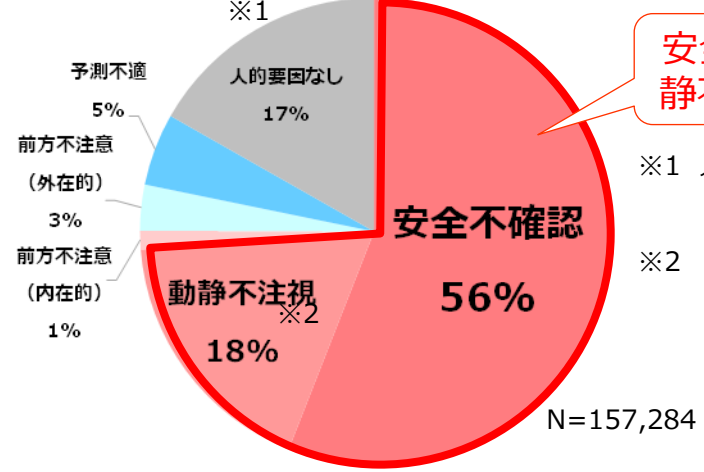


4. 右折直進事故の特徴 ③

- ・人的要因は**安全不確認（発見の遅れ等）**、次いで、**動静不注視（だろろ運転等）**による事故が多い。
- ・道路環境に影響している要因をみると、「**渋滞車両による見通し不良**」が影響している事故が多い。



■ 【人的要因別】二輪車関与の死傷者数の割合

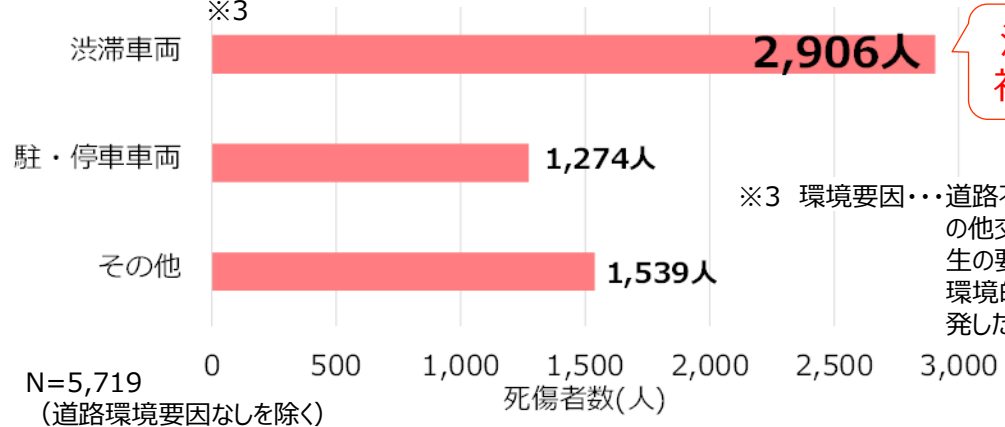


安全不確認・動静不注視が多い

※1 人的要因…車両等の運転者、自転車の運転者及び歩行者自身に認められる事故発生要因

※2 動静不注視…相手当事者を見発（認識）したが、いまだ具体的な危険がないことを理由に、相手当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたもの（だろろ運転等）

■ 【環境要因別】二輪車関与の死傷者数



渋滞車両による視界影響が多い

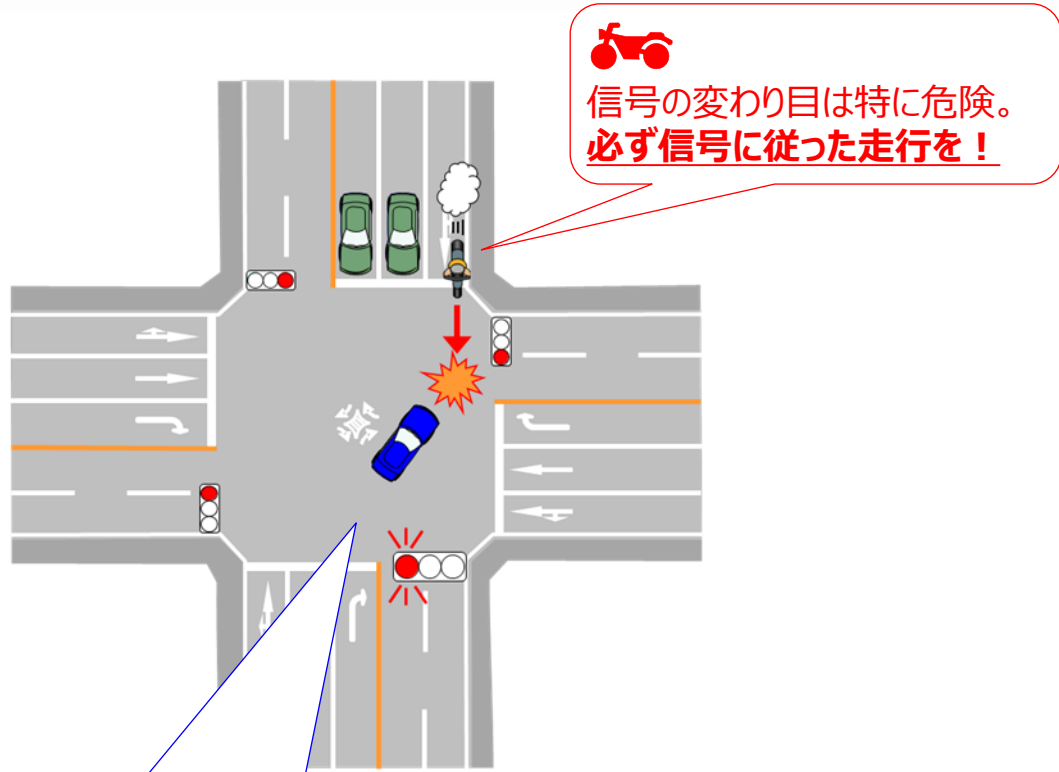
※3 環境要因…道路不良箇所や施設不備、その他交通環境の障害が事故発生の要因と考えられるものをいい、環境的な要因が人的要因を誘発したものを含む

使用データ：2015～2024年（10年間）の二輪車関与の事故データ

5. 右折直進事故防止に重要なこと

■ 考えられる事故のイメージ 1

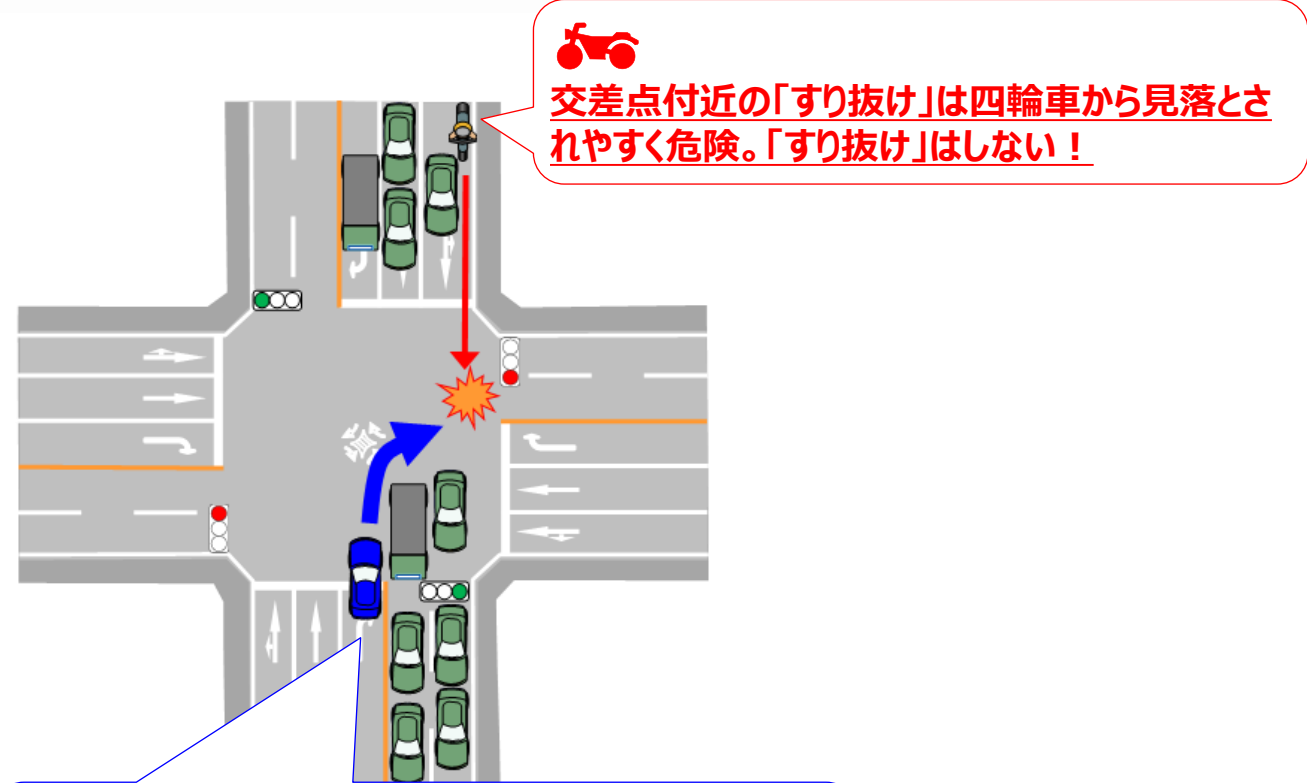
大きな信号交差点で、四輪車が二輪車の走行速度を誤り、先に右折できると判断し事故発生



対向二輪車を発見したら、無理せず通過するまで待機

■ 考えられる事故のイメージ 2

大規模な信号交差点で、渋滞車列の横をすり抜けた二輪車の発見が遅れ、事故発生



対向車線の状況が見えにくい場合は、必ず一旦停止や徐行などを行い、確実に対向車線の安全を確認する

色凡例



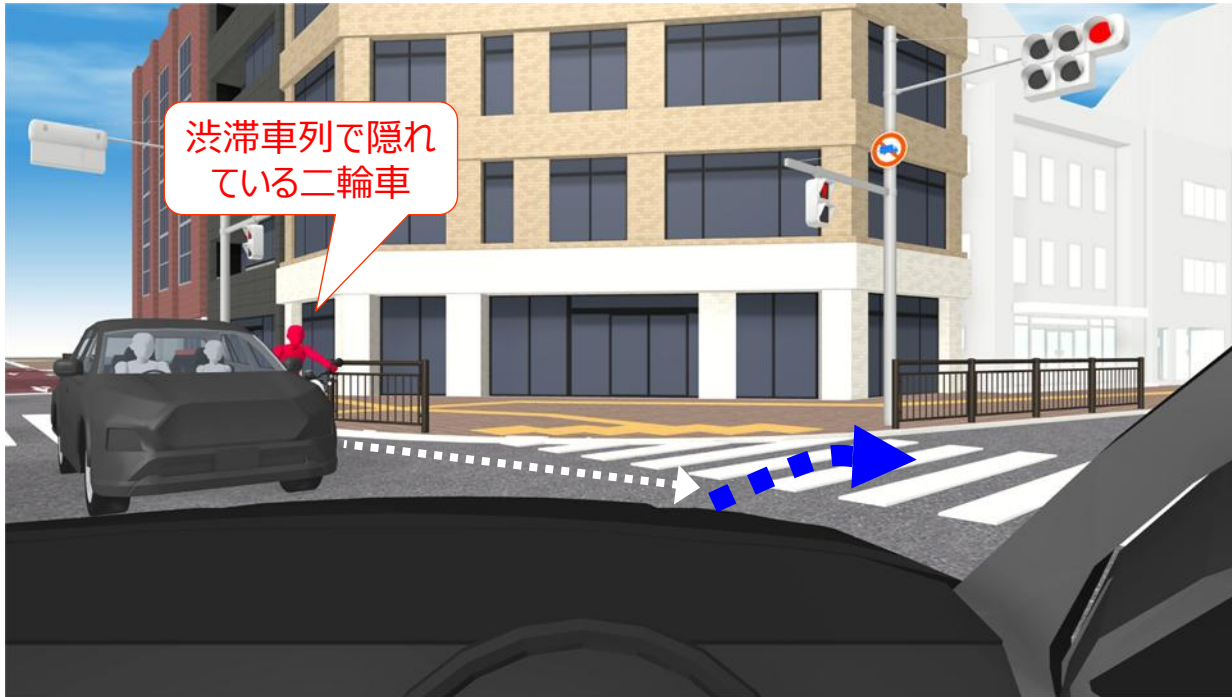
二輪ライダー視点



四輪ドライバー視点

5. 【四輪ドライバー】右折直進事故を防ぐために知っておくべきこと

右折する四輪ドライバーからの見え方



【安全確認の徹底】

対向車線の状況が見えにくいときは、無理に進まず、必ず一旦停止や徐行などで対向車線の安全を確認しましょう。

【危険予測の実践】

対向車線の状況が見えにくいときは、来ない「だろう」ではなく、来る「かもしれない」と考えた、危険予測運転を心掛けましょう。

【慎重な判断】

対向二輪車が見えたら、二輪車が通過するか、停止するまで待ちましょう。

【速度抑制】

安全確認後ゆっくりと発進し、もしもに備えた運転を心掛けましょう。

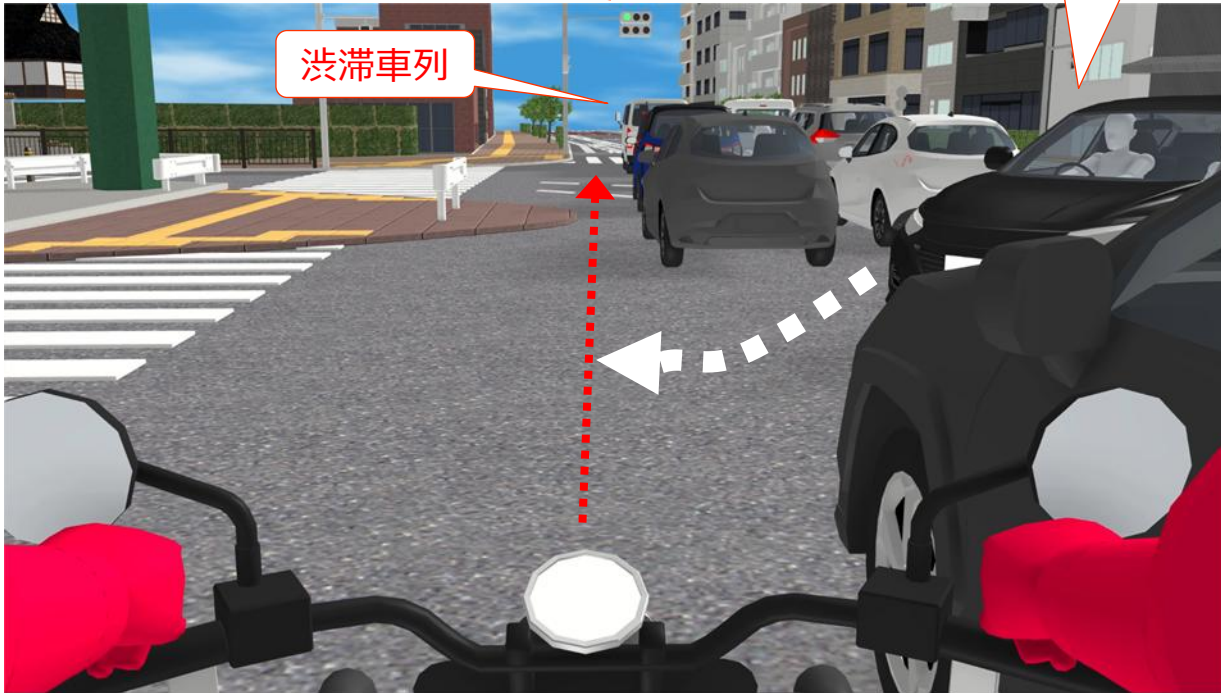
5. 【二輪ライダー】右折直進事故を防ぐために知っておくべきこと

直進する二輪ライダーからの見え方

【信号無視】
信号が「黄色」から「赤色」



右折しようとしている四輪車



【危険予測の実践】

交差点付近の「すり抜け」は、特に危険です。

絶対にやめましょう。

四輪車から見落とされている可能性があるため、右折しようとしている四輪車を見かけたら、来ない「だろう」ではなく、来る「かもしれない」と考えた、危険予測運転を心掛けましょう。

【信号遵守】

信号が「黄色」から「赤色」になるタイミングの無理な交差点進入は絶対にやめましょう。

参考：用語集

用語	内容
人身損傷程度	交通事故によって生じた各当事者の傷害の程度を指し、死亡(ただし24時間以内)、重傷(全治30日以上)、軽傷(全治30日未満)の三つに分けられる
死傷者	死者、負傷者の総称
死者割合	死者割合(%)=死者数/死傷者数×100
死者重傷者割合	死者重傷者割合(%)=(死者数+重傷者数)/死傷者数×100
第1当事者(“1当”とも表記)	最初に交通事故に関与した車両等の運転者のうち、当該交通事故における過失が重い者を言い、過失が同程度の場合は人身傷害程度が軽い者をいう
第2当事者(“2当”とも表記)	最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者、または物件のうち、第1当事者以外の者をいう
危険認知速度	危険を認知した時点の速度
人的要因	車両等の運転者、自転車の運転者及び歩行者自身に認められる事故発生要因をいい、発見の遅れ、判断の誤り、操作上の誤り等をいう
環境(的)要因	道路不良箇所や施設不備、その他交通環境の障害が事故発生の要因と考えられるものをいい、環境的な要因が人的要因を誘発したものを含む
前方不注意(内在的)	運転者自身の心理的生理的な要因(考え事、注意散漫)により動作を伴わないで行われる前方不注意が事故を発生させたもの(=漫然運転)
前方不注意(外在的)	運転者自身の動作(よそ見、端末操作等)を伴って行われる前方不注意によって事故を発生させたもの(=脇見運転)
動静不注視	相手当事者を発見(認識)したが、いまだ具体的な危険がないことを理由に、相手当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたもの(だろー運転等)
交差点-大・中・小	車道幅員がそれぞれ以下の基準のものを指す 幅員5.5m未満⇒交差点-小、5.5m以上13m未満⇒交差点-中、13m以上⇒交差点-大