

3 事故・ヒヤリハット経験

(1) 交通事故及びヒヤリ・ハットの発生状況

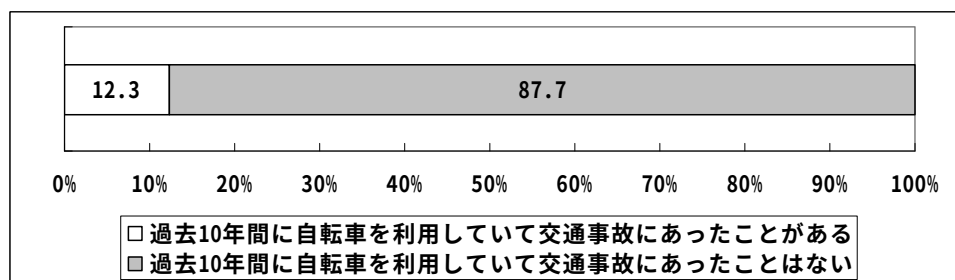
- 問 あなたは、過去 10 年間に、自転車を利用している際に（または、相手が自転車というケースで）交通事故にあったり、交通事故を起こしたりした経験はありますか。それは、加害事故、被害事故それぞれ何回ぐらいですか。
- 問 あなたが過去 1 年間に、自転車を利用している際に（または、相手が自転車というケースで）交通事故になりそうになった経験（ヒヤリ・ハット経験）はありますか。

① 事故経験の有無

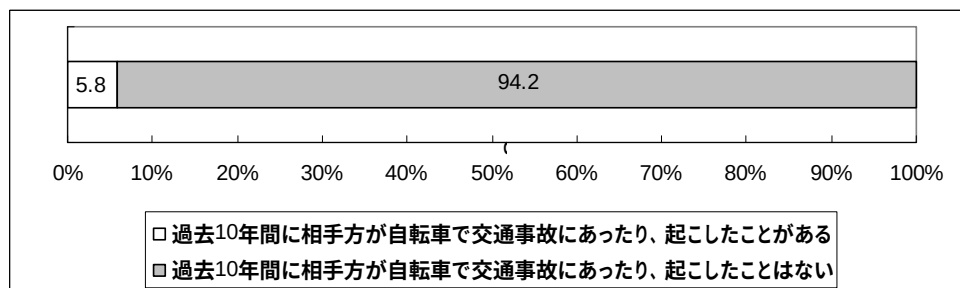
1) 事故全体の経験率

過去 10 年間に、自転車利用者で自転車利用中に交通事故にあった経験がある回答者は 12.3%、一方歩行者・クルマ利用者が相手が自転車で交通事故にあった経験がある回答者は 5.8%である。

図表 II-39 交通事故の経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）



図表 II-40 交通事故の経験の有無（歩行者・クルマ利用者）（単一回答、回答数500）



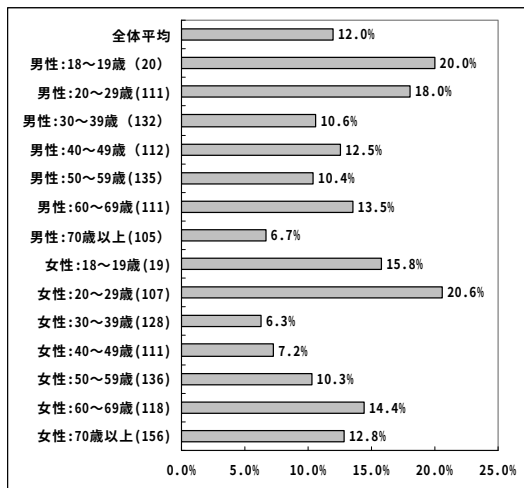
2) 属性別に見た被害、加害別経験率

■年齢別

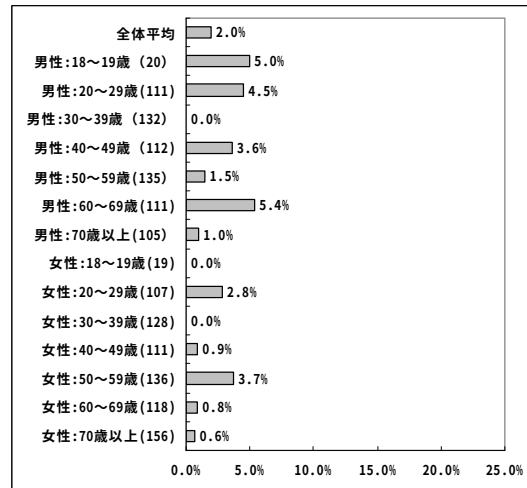
回答者全体と比較すると被害事故では男女とも18～29歳までの若年層と、60～69歳の経験率が高く、加害事故では男性では18～29歳と60～69歳、女性では20～29歳と50～59歳の経験率が高くなっている。

図表 II-41 性年齢別、加害、被害別事故経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）

＊被害事故



＊加害事故



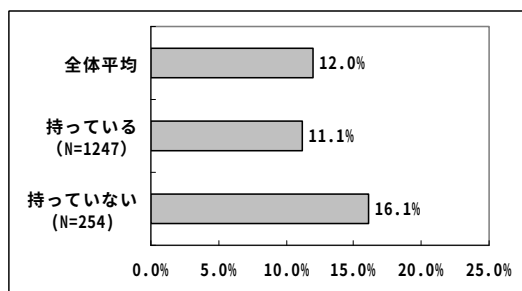
注) かつこ内の数値は回答者数

■運転免許の有無別

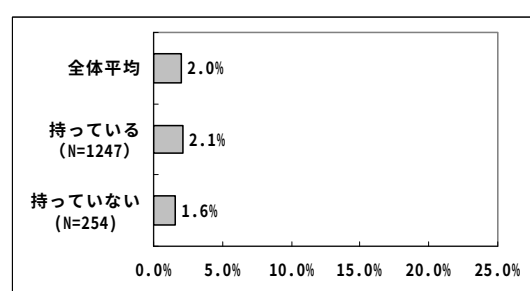
加害事故では有意な差は見られないが、被害事故においては、運転免許を持っていない人の経験率が全体平均と比較して高くなっている。

図表 II-42 運転免許の有無別、加害、被害別事故経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）

＊被害事故



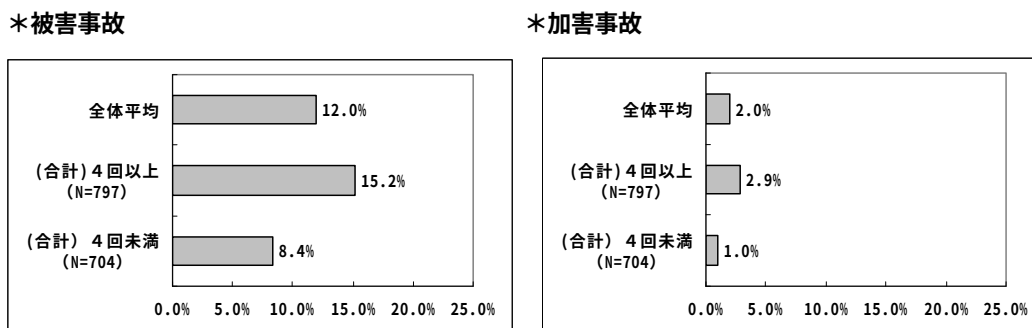
＊加害事故



■自転車利用頻度別

加害事故、被害事故とも自転車利用頻度が高い回答者ほど経験率が高くなっている。

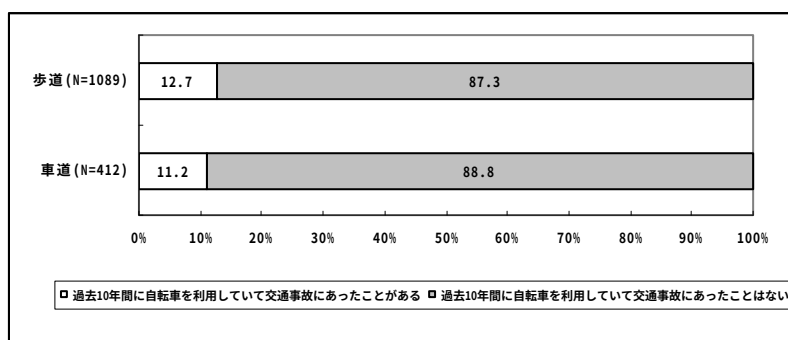
図表 II-43 自転車利用頻度別、加害、被害別事故経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）



■普段の走行場所別

自転車の被害事故における事故経験率は、自転車利用時の普段の走行場所別では歩道通行の方がやや高いものの、ほとんど差異はない。

図表 II-44 自転車利用時の普段の走行場所別被害事故経験の有無（単一回答、回答数1,501）



② 交通事故の経験件数

1) 事故の件数別事故経験者割合

過去10年間の自転車利用中または相手が自転車というケースで事故を経験した事のある回答者は、自転車利用者では被害事故のケースで事故経験1回が回答者総数の8.9%、2回が同2.0%、3回以上が1.1%、加害事故のケースで1回が1.5%、2回以上が0.5%となっている。

一方歩行者、クルマ利用者では加害事故、被害事故とも1回以上の事故経験を有する回答者の比率は1～2%にとどまっている。

図表 11-45 自転車利用者、歩行者・クルマ利用者の事故経験件数

	自転車				歩行者・クルマ利用者			
	被害事故		加害事故		被害事故		加害事故	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
1回	133	8.9%	22	1.5%	19	1.3%	13	0.9%
2回	30	2.0%	5	0.3%	3	0.2%	1	0.1%
3回	11	0.7%	2	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
4回以上	6	0.4%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%

※：比率は調査対象数全体に対する回答数の比率

2) 事故発生件数

回答があった事故の件数を発生場所別に集計すると、自転車、歩行者・クルマ利用者、被害事故、加害事故ともに、道路上が8割以上と大部分を占めている。

図表 11-46 自転車利用者の事故発生場所別件数

■被害事故

	総事故件数		うち道路上		うち駐輪場		うち駐車場		うち不明または無回答	
	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率
自転車利用者	254	100.0%	232	91.3%	3	1.2%	7	2.8%	12	4.7%
歩行者・クルマ利用者	25	100.0%	23	92.0%	0	0.0%	2	8.0%	0	0.0%

■加害事故

	総事故件数		うち道路上		うち駐輪場		うち駐車場		うち不明または無回答	
	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率
自転車利用者	42	100.0%	35	83.3%	3	7.1%	3	7.1%	1	2.4%
歩行者・クルマ利用者	15	100.0%	15	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%

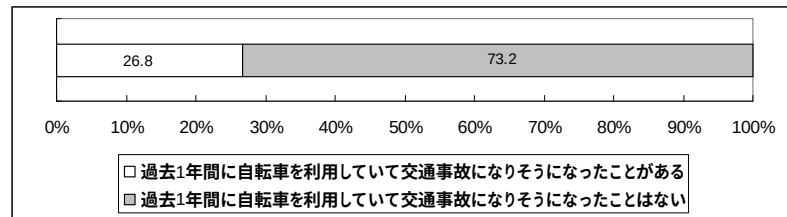
※：比率は回答があった事故総件数に対する発生場所別件数の比率

③ ヒヤリ・ハット経験の有無

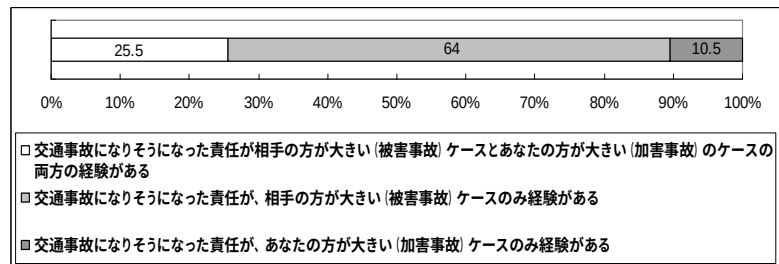
過去1年間の自転車利用中または相手が自転車というケースで事故になりそうになった経験（以下、ヒヤリ・ハット経験とする）がある回答者は、自転車利用者では26.8%、歩行者・クルマ利用者では28.9%に達している。

また、両者とも加害ケースよりも被害ケースの方が多い。

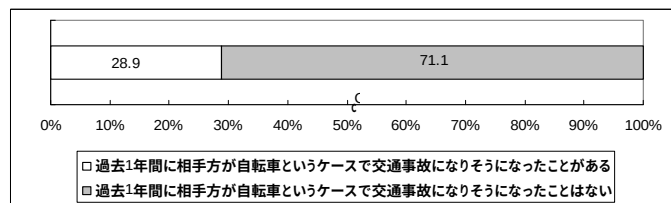
図表 II-47 自転車利用時のヒヤリ・ハット経験の有無（単一回答、回答数1317）



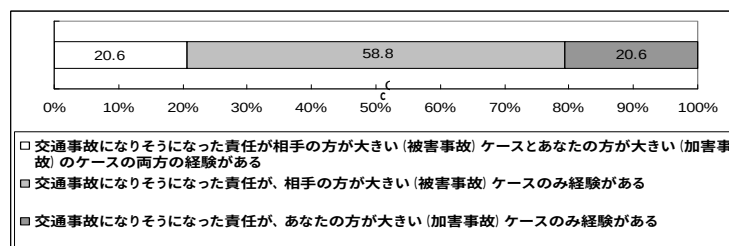
図表 II-48 自転車利用時のヒヤリ・ハット経験の加害・被害別割合（単一回答、回答数353）



図表 II-49 歩行者・クルマ利用者のヒヤリ・ハットの経験（対自転車）の有無（単一回答、回答数471）



図表 II-50 歩行者・クルマ利用者のヒヤリ・ハットの経験（対自転車）の加害・被害別割合（単一回答、回答数471）



(2) 交通事故等の内容

本項目以降は、過去 10 年に事故経験、ヒヤリ・ハット経験を有する回答者が、それぞれ最も被害・加害（リスク）が大きかった事故について回答した結果であるため、事故経験者（ヒヤリ・ハット経験者）の事故経験（ヒヤリ・ハット経験）の全数を対象としたものでないことに留意が必要である。

図表 II-51 回答者の事故経験総数と事故等の内容について回答を得た件数

	被害事故			加害事故		
	a. 回答件数	b. 事故総数	比率 (a/b)	a. 回答件数	b. 事故総数	比率 (a/b)
自転車利用者	180	254	70.9%	30	42	71.4%
歩行者・クルマ利用者	22	25	88.0%	14	15	93.3%

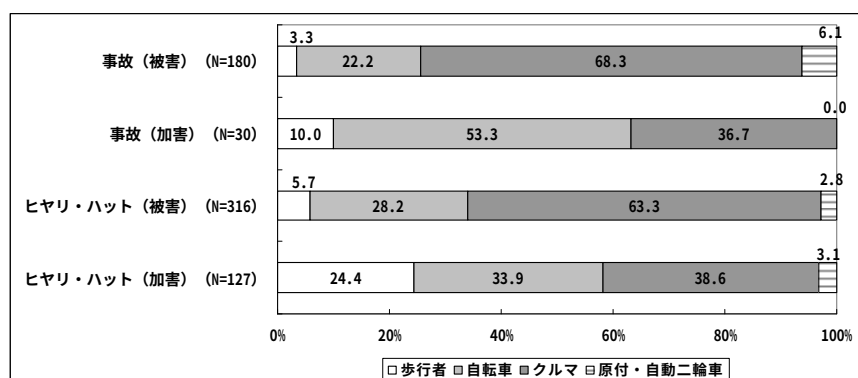
問 事故の経験がある方にお伺いします。
 あなたが過去10年間に、自転車を利用している際、または歩行中や自動車利用中に相手が自転車というケースで経験した交通事故の内容について、以下の各項目ごとに次の中から最も良くあてはまるものを一つ選んでご回答ください。

① 自転車の事故の相手の状態（利用交通手段）

1) 自転車利用者の事故等発生時の相手の状態

自転車利用者が経験した交通事故時の相手の状態は、被害事故ではクルマ（68.3%）が最も多く、自転車（22.2%）がこれに次いでおり、ヒヤリ・ハット経験も被害ケースは概ね同様の傾向である。これに対し、加害事故では自転車が最も多く、クルマがこれに次いでいるが、ヒヤリ・ハット経験の加害ケースでは自転車よりクルマの方が多く、歩行者の割合が加害事故における歩行者の割合の約2.5倍と大幅に高くなっている。

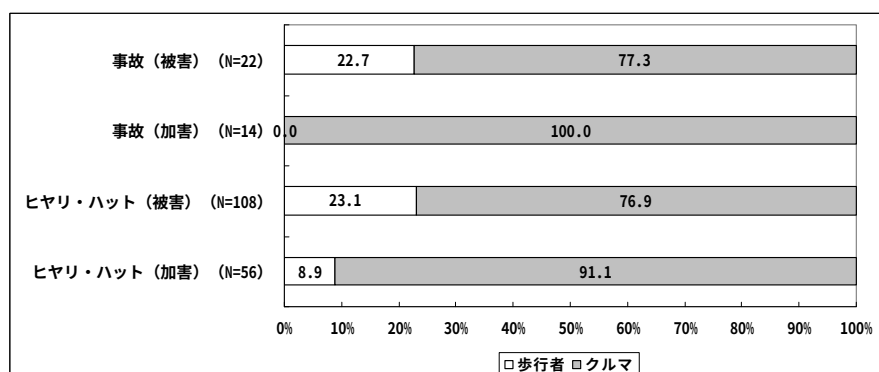
図表 II-52 自転車利用者の事故等の相手の状態（単一回答）



2) 歩行者・クルマ利用者（対自転車）の事故等発生時の自分の状態

被害事故及びヒヤリ・ハット経験の被害ケースでは約2割強が歩行者であるが、加害事故では100%、ヒヤリ・ハット経験の加害ケースでは約9割がクルマである。

図表 II-53 歩行者・クルマ利用者（対自転車）の事故等の自分の状態（単一回答）



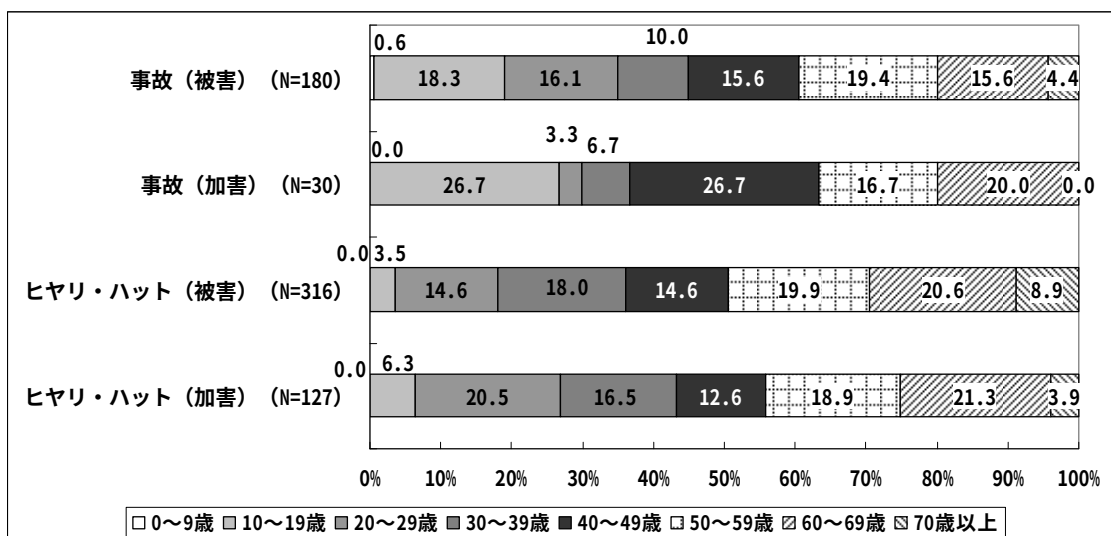
② 事故発生時の年齢

1) 事故等の発生当時の自分の年齢

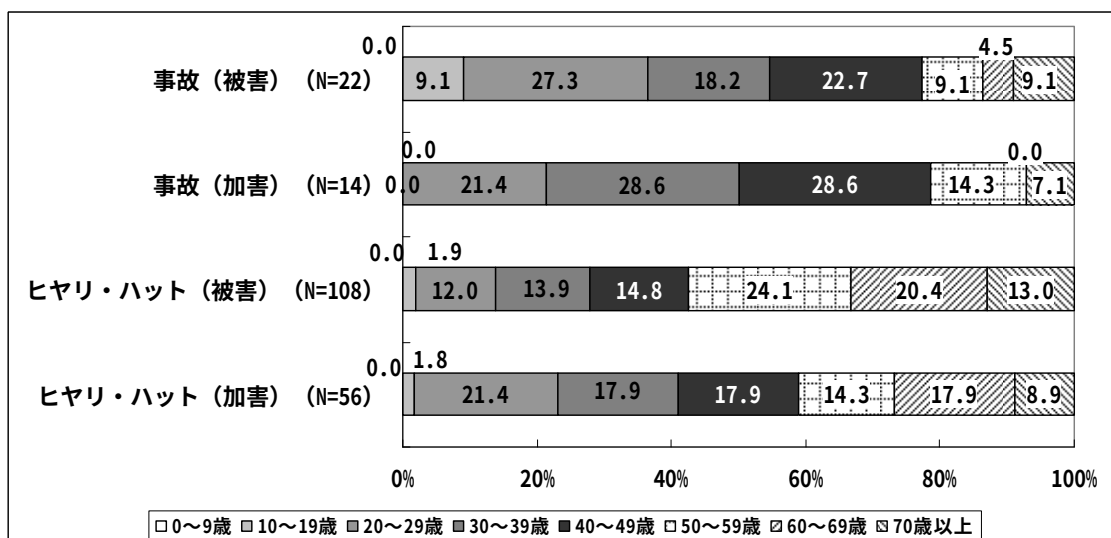
交通事故当時の自分の年齢は、自転車利用者の場合、被害事故では 50～59 歳（19.4%）が最も多いものの、特定の年齢層偏在はあまり見られず、ヒヤリ・ハット経験の被害・加害ケースも同様の傾向であるのに対し、加害事故においては、10～19 歳（26.7%）、40～49 歳（26.7%）に偏在が見られ、この 2 世代で全体の過半を占めている。

図表 11-54 事故当時の自分の年齢（単一回答）

*自転車利用者



*歩行者・クルマ利用者（対自転車）

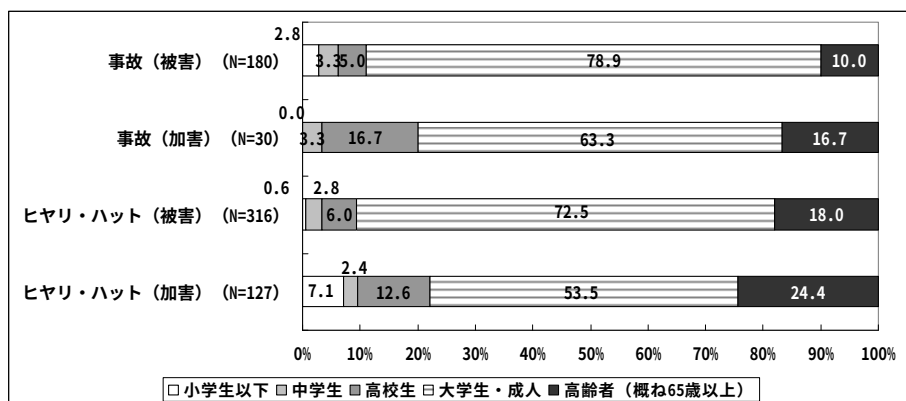


2) 事故等の発生当時の相手の年齢（概ねの年齢）

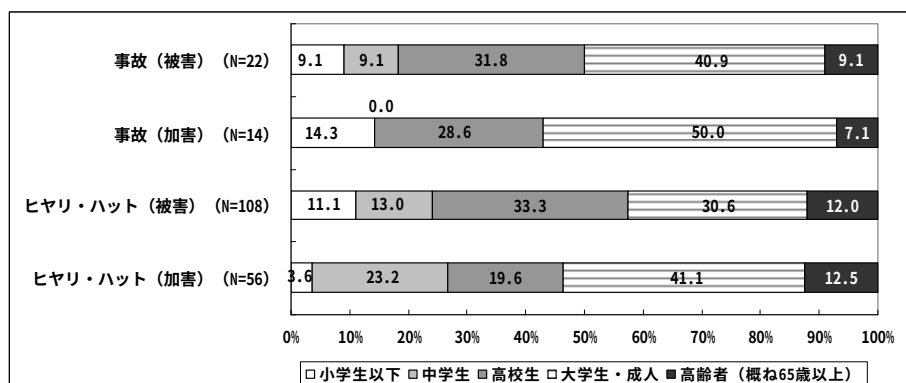
交通事故当時の相手の年齢は、自転車利用者では加害事故、被害事故、ヒヤリ・ハット経験の加害・被害ケースのいずれにおいても大学生・成人が最も多いが、事故、ヒヤリ・ハットとも加害の方が高齢者及び高校生の割合が高くなっており、特にヒヤリ・ハットの加害ケースでは高齢者が24.4%に達しているほか、小学生以下も相対的に高くなっている。

図表 II-55 事故当時の相手の年齢（概ねの年齢）（単一回答）

＊自転車利用者



＊歩行者・クルマ利用者（対自転車）



③ 事故等の類型

1) 自転車利用者の対人（対歩行者等）事故等

自転車利用者の対人事故の回答は被害事故6件、加害事故3件しかないが、このうち相手の後ろから接触したケースが3件（これらは、すべて被害事故とされているが実際には加害事故に近いケースであった可能性も想定される）、出会い頭（駐輪場出口付近）が3件となっている。

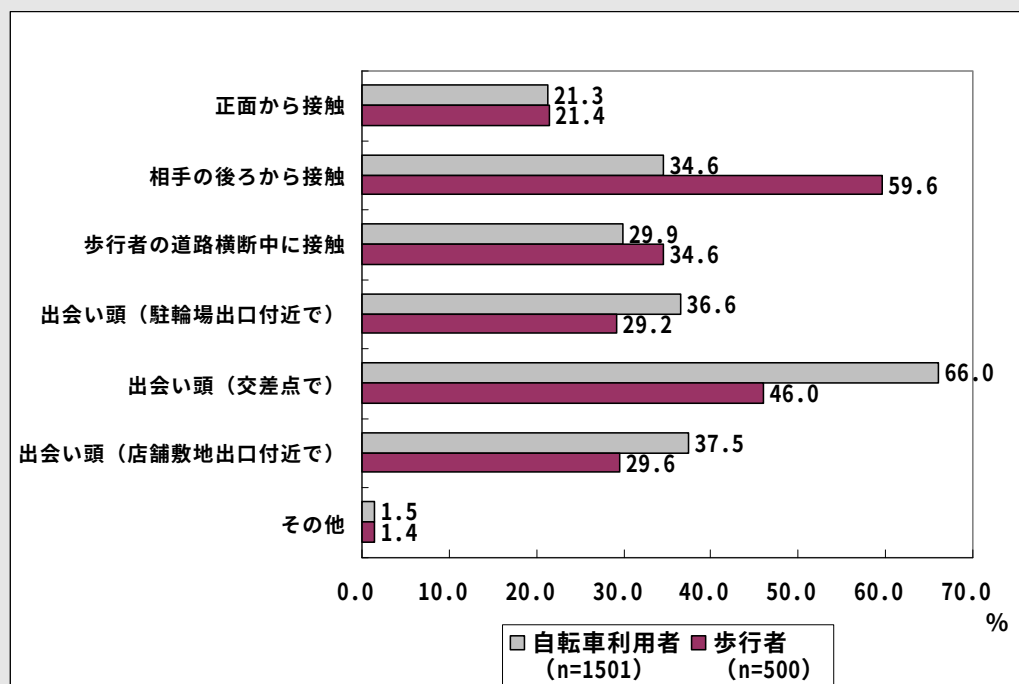
ヒヤリ・ハット経験では、被害・加害ケースとも出会い頭（交差点）が最も多くなっており、加害ケースでは相手の後ろから接触したケースもこれに次いで多くなっている。

図表 II-56 自転車利用者の事故等の類型（対人）（単一回答）

	事故(被害) (N=6)	事故(加害) (N=3)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=18)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=31)
正面から接触	0.0	0.0	11.1	12.9
相手の後ろから接触	50.0	0.0	16.7	25.8
歩行者の道路横断中に接触	0.0	66.7	11.1	3.2
出会い頭（駐輪場出口付近で）	33.3	33.3	16.7	9.7
出会い頭（交差点で）	16.7	0.0	38.9	35.5
出会い頭（店舗敷地出口付近で）	0.0	0.0	5.6	12.9
その他	0.0	0.0	0.0	0.0

【事故になりそうだと思うケース】

歩行者としては、自転車に後ろから接触される事故（59.6%）のリスクを強く自覚している。一方、自転車利用者は、出会い頭（交差点）での事故（66.0%）のリスクを強く自覚している。



2) 自転車利用者の対車両事故等

自転車利用者の対車両の事故では、被害事故の場合、相手が自分に追突（17.8％）が最も多く、次いで出会い頭（交差点）（16.1％）、相手の右左折時に接触（14.9％）、自転車が道路を横断する際に接触（13.8％）の順となっている。加害事故では出会い頭（交差点）（25.9％）が最も多く、自転車の右左折時に接触（18.5％）がこれに次いでいる。

ヒヤリ・ハット経験では、被害・加害ケースとも出会い頭（交差点）が最も多く、その比率も事故のケースと比較して高くなっている。

一方、歩行者・クルマ利用者（対自転車）では、被害事故、加害事故とも自転車が追突が最も多く、加害事故では出会い頭（交差点）、自転車が道路を横断する際に接触も同様に多くなっている。

図表 II-57 自転車利用者の事故等の類型（対車両）（単一回答）

項目	事故(被害) (N=174)	事故(加害) (N=27)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=298)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=96)
正面衝突	3.4	11.1	2.0	6.3
相手があなたに追突	17.8	0.0	11.1	7.3
あなたが相手に追突	1.7	3.7	0.3	3.1
あなたが追い越す際に接触	0.6	0.0	1.0	1.0
相手が追い越す際に接触	6.9	7.4	5.7	5.2
すれ違い時に接触	2.9	11.1	7.4	9.4
あなたの右左折時に接触	4.6	18.5	5.0	2.1
相手の右左折時に接触	14.9	7.4	12.4	5.2
自転車が道路を横断する際に接触	13.8	7.4	10.1	9.4
出会い頭（駐輪場出口付近で）	1.7	3.7	6.7	5.2
出会い頭（交差点で）	16.1	25.9	20.5	31.3
出会い頭（店舗敷地出口付近で）	5.7	3.7	11.1	9.4
その他	9.8	0.0	6.7	5.2
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

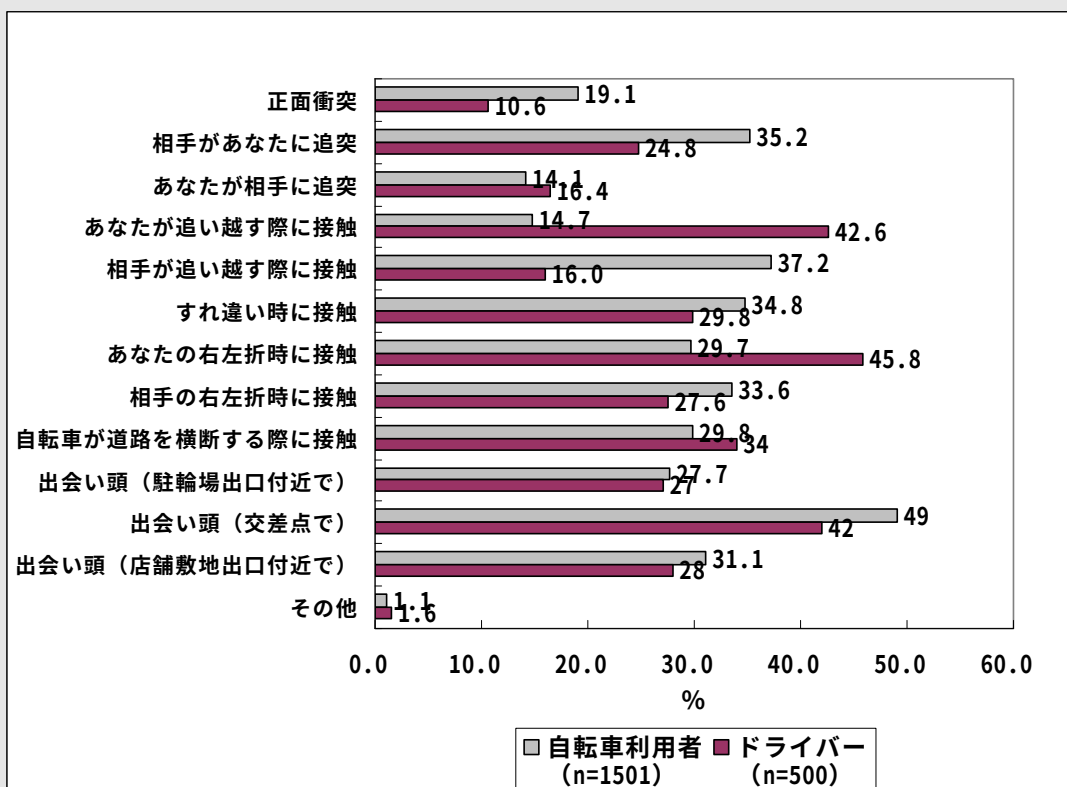
図表 11-58 歩行者・クルマ利用者の事故等の類型（対自転車）（単一回答）

	事故(被害) (N=22)	事故(加害) (N=14)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=108)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=56)
正面衝突	0.0	0.0	4.6	1.8
相手があなたに追突	31.8	21.4	10.2	3.6
あなたが相手に追突	0.0	7.1	0.9	1.8
あなたが追い越す際に接触	4.5	7.1	2.8	12.5
相手が追い越す際に接触	4.5	0.0	6.5	1.8
すれ違い時に接触	18.2	0.0	1.9	14.3
あなたの右左折時に接触	9.1	14.3	1.9	14.3
相手の右左折時に接触	4.5	0.0	4.6	0.0
自転車が道路を横断する際に接触	9.1	21.4	22.2	17.9
出会い頭（駐輪場出口付近で）	4.5	7.1	0.0	0.0
出会い頭（交差点で）	9.1	21.4	19.4	21.4
出会い頭（店舗敷地出口付近で）	4.5	0.0	10.2	7.1
その他	0.0	0.0	14.8	3.6
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

【事故になりそうだと思うケース】

クルマ利用者としては、自らの右左折時（45.8%）、自転車を追い越す際（42.6%）の事故にリスクを特に強く自覚している。一方、自転車利用者は、出会い頭（交差点）での事故（49.0%）、相手が追い越す際に接触（37.2%）する事故にリスクを強く自覚している。

ただし、上記の事故実態を踏まえると、追い越し時における事故はあまり発生していない。



■自転車利用者の事故類型別件数と交通事故統計との比較

自転車利用者の事故類型別件数（被害事故、加害事故合計）を交通事故統計と比較すると、調査結果は交通事故統計に対し追突事故の割合が高く、出会い頭の事故の比率が低い特徴を有している。

図表 11-59 自転車利用者の事故類型別件数と交通事故統計との比較

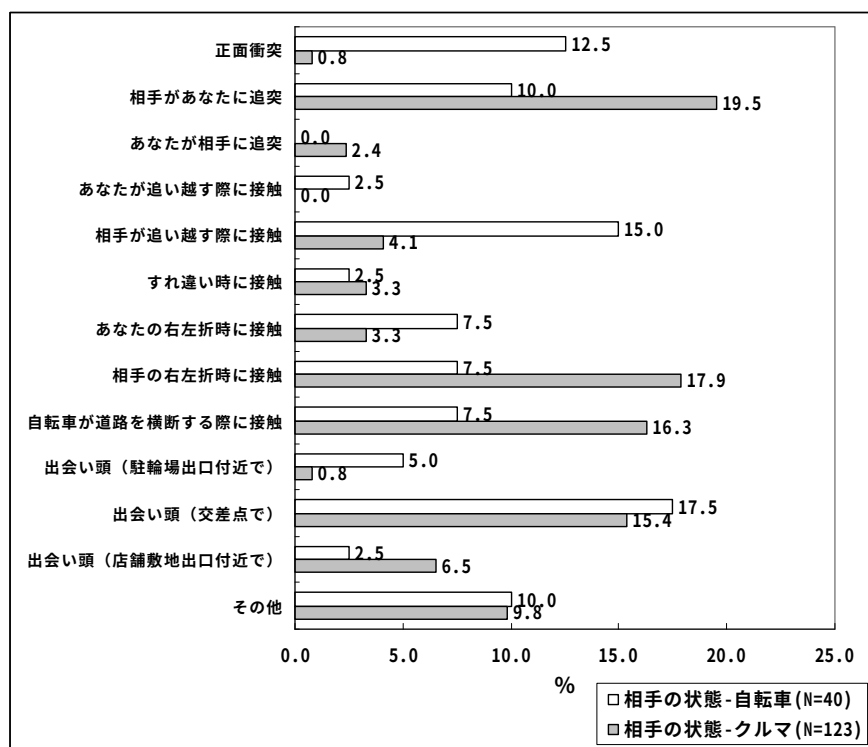
上段:回答者数 下段:%	調査結果（自転車、加害・被害事故）		統計データ
	全体	うち届け出たケース	
対車両-正面衝突	9 4.5%	4 4.5%	3273 2.2%
対車両-相手があなたに追突	31 15.4%	18 20.2%	
対車両-あなたが相手に追突	4 2.0%	1 1.1%	
追突合計	35 17.4%	19 21.3%	1,999 1.3%
対車両-あなたが追い越す際に接触	1 0.5%	0 0.0%	
対車両-相手が追い越す際に接触	14 7.0%	4 4.5%	
追抜追越時合計	15 7.5%	4 4.5%	4,148 2.8%
対車両-あなたの右左折時に接触	13 6.5%	3 3.4%	
対車両-相手の右左折時に接触	28 13.9%	17 19.1%	
右左折時合計	41 20.4%	20 22.5%	36,016 24.2%
対車両-出会い頭（駐輪場出口付近で）	4 2.0%	1 1.1%	
対車両-出会い頭（交差点で）	35 17.4%	13 14.6%	
対車両-出会い頭（店舗敷地出口付近で）	11 5.5%	5 5.6%	
出会い頭合計	50 24.9%	19 21.3%	84,508 56.7%
その他	51 25.4%	23 25.8%	19161 12.9%
合計	201 100.0%	89 100.0%	149,105 100.0%

注釈）事故統計の表側に揃えるため、アンケート調査選択肢のうち、「対車両－すれ違い時に接触」「対車両－自転車が道路を横断する際に接触」はその他に含めることとした。

■自転車利用者の被害事故における相手の状態別事故類型

相手が自転車のケースでは、交差点での出会い頭、相手が追い越す際に接触、正面衝突の比率が高く、相手がクルマのケースでは、相手が追突、相手の右左折時に接触、自転車が道路を横断する際に接触の比率が高くなっている。

図表 11-60 自転車利用者の被害事故における相手の状態別事故等の類型（単一回答）



④ 事故等の発生場所（道路の種類等）

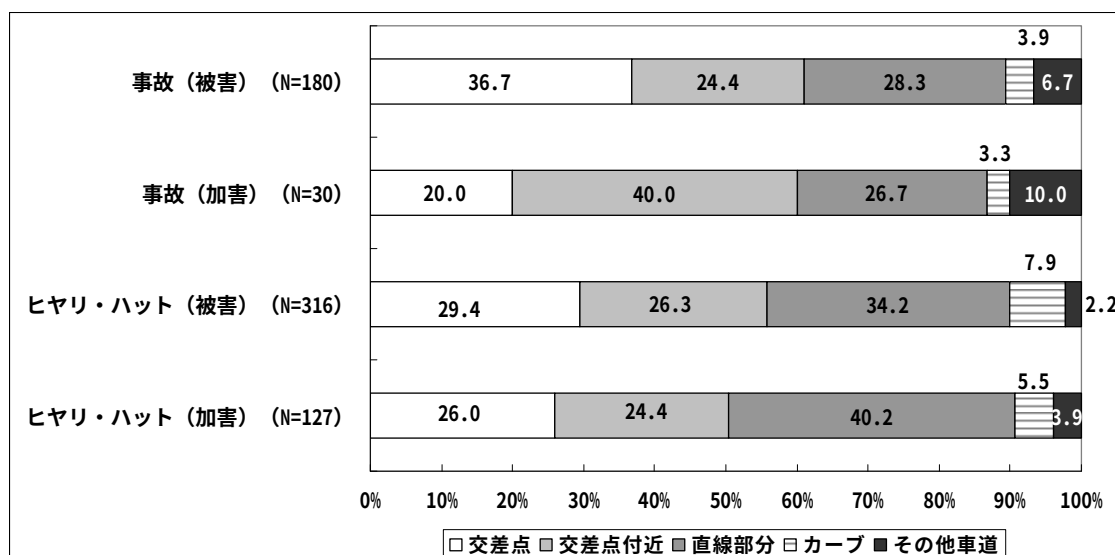
1) 道路形状

自転車利用者では加害事故、被害事故とも交差点及び交差点付近の合計が全体の約6割となっており、被害事故では交差点（36.7%）、加害事故では交差点付近（40.0%）が最も多い。一方、ヒヤリ・ハット経験では直線部分が最も多くなっており、加害ケースで特にその割合が高い。

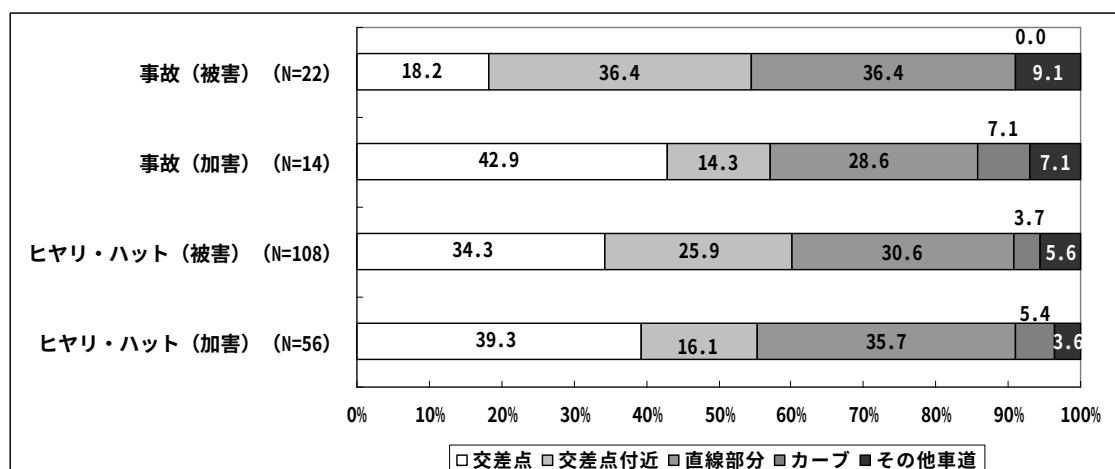
また、歩行者・クルマ利用者（対自転車）では、加害事故及びヒヤリ・ハット経験において交差点の比率が自転車利用者よりも高くなっている。

図表 II-61 事故が発生した場所（道路の種類等）－道路形状（単一回答、回答数180）

＊自転車利用者

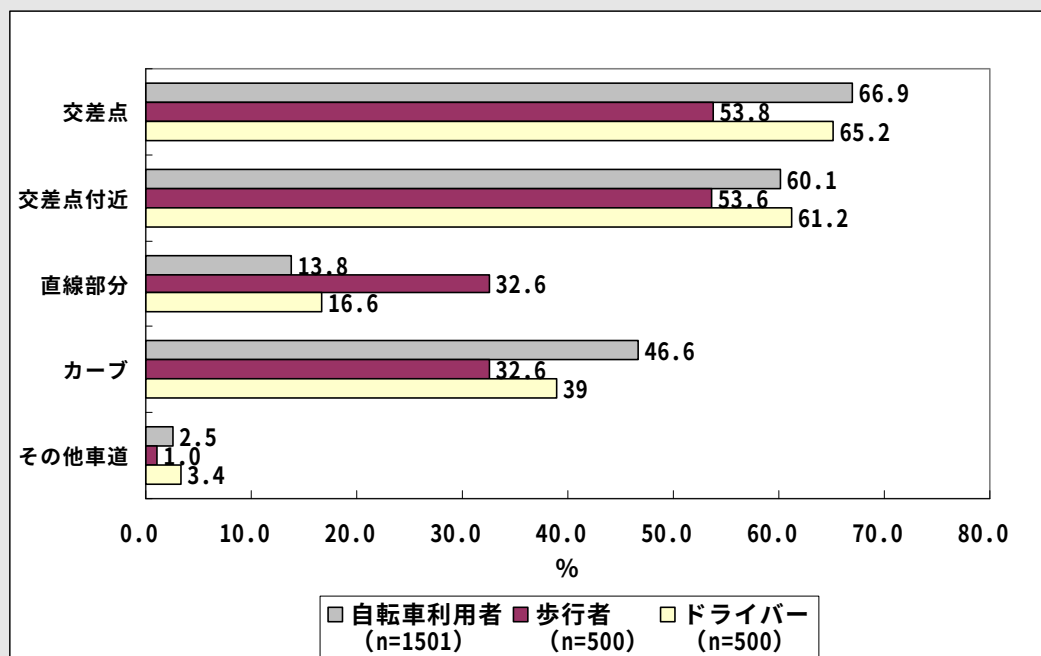


＊歩行者・クルマ利用者（対自転車）



【事故になりそうだと思うケース】

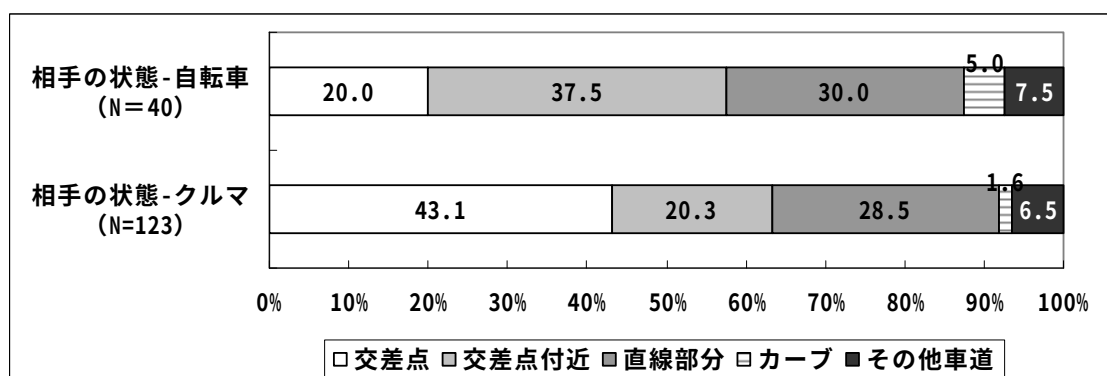
自転車利用者、クルマ利用者、歩行者いずれも、交差点並びに交差点付近において事故のリスクを強く自覚している。歩行者は直線部分（おそらく歩道）における事故も強く自覚している。



■自転車利用者の被害事故における相手の状態別道路形状

相手が自転車のケースでは、交差点付近の比率が高く、交差点の比率が低い。一方、相手がクルマのケースでは、交差点の比率が高く、交差点付近の比率が低くなっている。

図表 II-62 自転車利用者の被害事故における相手の状態別道路形状（単一回答）



2) 走行場所

事故が発生した場所（自転車が走行していた場所）は、自転車利用者では事故、ヒヤリ・ハット経験、加害ケース、被害ケースとも車道が最も多く、次いで歩道、横断歩道が多くなっている。また、加害事故では被害事故よりも車道、歩道の比率がより高くなっている。一方、歩行者・クルマ利用者も同様の傾向を示しているが、車道の比率がより高くなっている。

図表 II-63 事故が発生した場所（道路の種類等）－走行場所（単一回答、回答数180）

＊自転車利用者

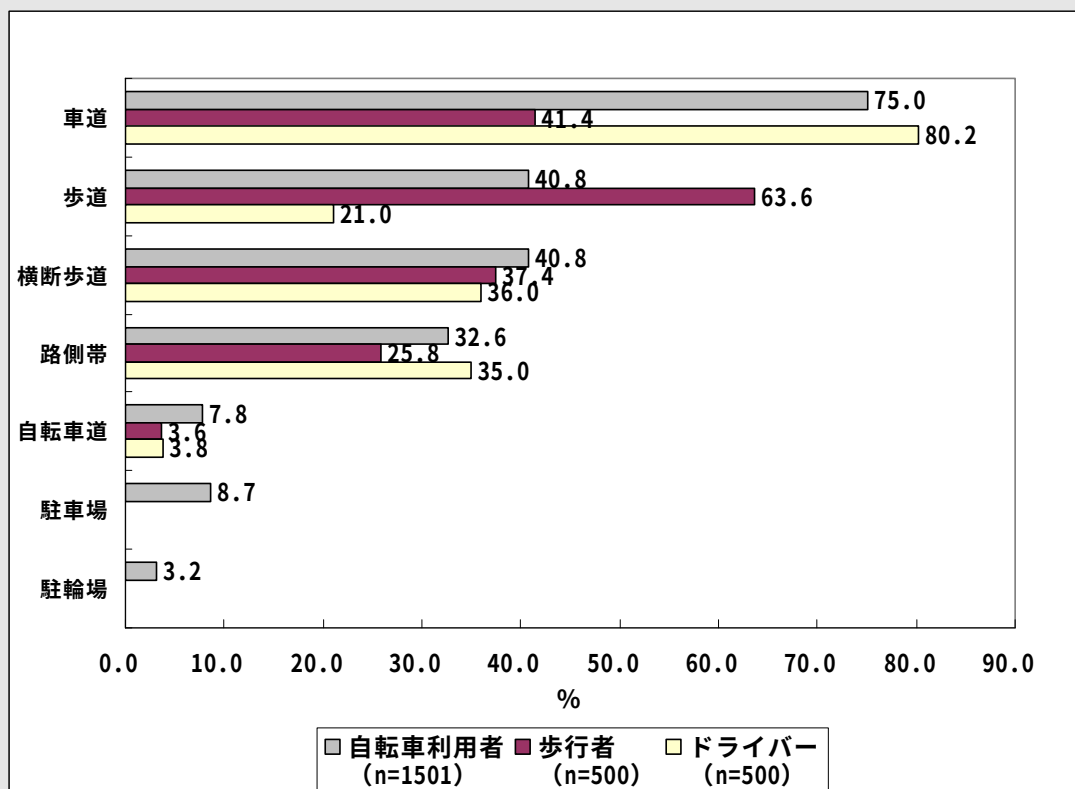
項目	事故(被害) (N=180)	事故(加害) (N=30)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=316)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=127)
1. 車道（2を除く車道）	33.9	50.0	32.6	39.4
2. 車道内の自転車専用通行帯（自転車レーン）	5.0	3.3	4.1	3.1
3. 路側帯[注]	4.4	3.3	9.8	11.8
4. 横断歩道	21.7	13.3	18.0	14.2
5. 歩道（6、7を除く歩道）	21.7	26.7	25.9	26.0
6. その他歩道等	3.3	0.0	1.9	1.6
7. 歩道内の自転車用通行ゾーン	6.7	0.0	4.1	2.4
8. 自転車道	1.7	0.0	1.6	0.0
9. 駐車場	1.1	0.0	1.6	1.6
10. 駐輪場	0.6	3.3	0.3	0.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

＊歩行者・クルマ利用者（対自転車）

	事故(被害) (N=22)	事故(加害) (N=14)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=108)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=56)
1. 車道（2を除く車道）	59.1	71.4	64.8	64.3
2. 車道内の自転車専用通行帯（自転車レーン）	4.5	0.0	0.0	1.8
3. 路側帯[注]	9.1	0.0	3.7	3.6
4. 横断歩道	9.1	7.1	7.4	17.9
5. 歩道（6、7を除く歩道）	13.6	7.1	14.8	10.7
6. その他歩道等	0.0	0.0	2.8	1.8
7. 歩道内の自転車用通行ゾーン	0.0	7.1	0.0	0.0
8. 自転車道	0.0	7.1	1.9	0.0
9. 駐車場	4.5	0.0	4.6	0.0
10. 駐輪場	0.0	0.0	0.0	0.0
集計母数	100.0	100.0	100.0	100.0

【事故になりそうだと思うケース】

自転車利用者、クルマ利用者のいずれもが、車道での事故のリスクを強く自覚している。歩行者は直線部分（おそらく歩道）における事故も強く自覚している。

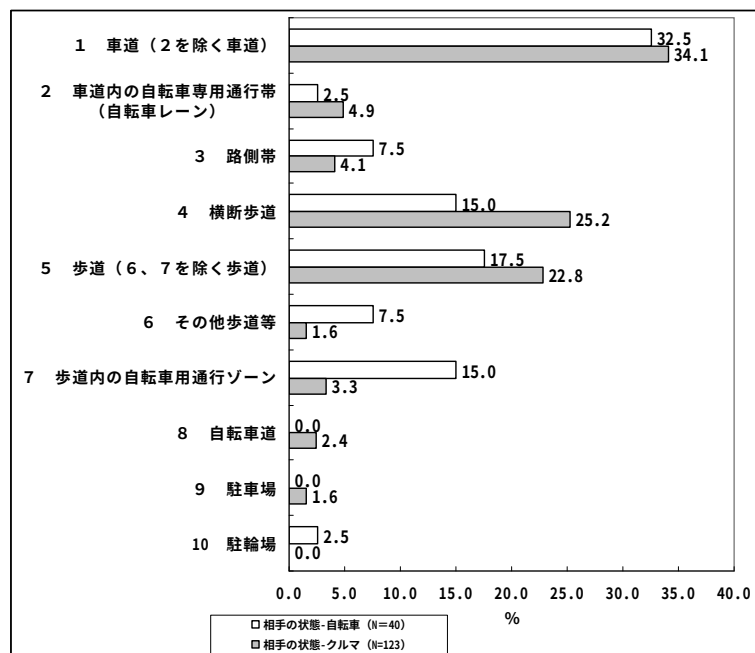


※駐車場、駐輪所の選択肢は自転車利用者調査のみに設定

■自転車利用者の被害事故における相手の状態別走行場所

相手が自転車のケースでは、歩道内の自転車専用通行ゾーンの比率が高く、横断歩道、歩道の比率が低い。一方、相手がクルマのケースでは、横断歩道、歩道の比率が高くなっている。

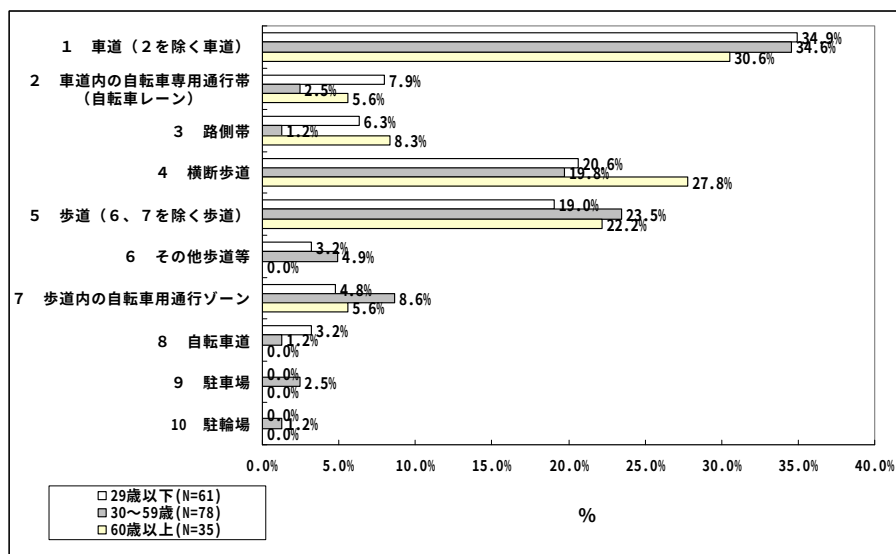
図表 II-64 自転車利用者の被害事故における相手の状態別走行場所（単一回答）



■自転車利用者の被害事故における相手の年齢別走行場所

相手が60歳以上のケースでは横断歩道の比率が特に高くなっている。

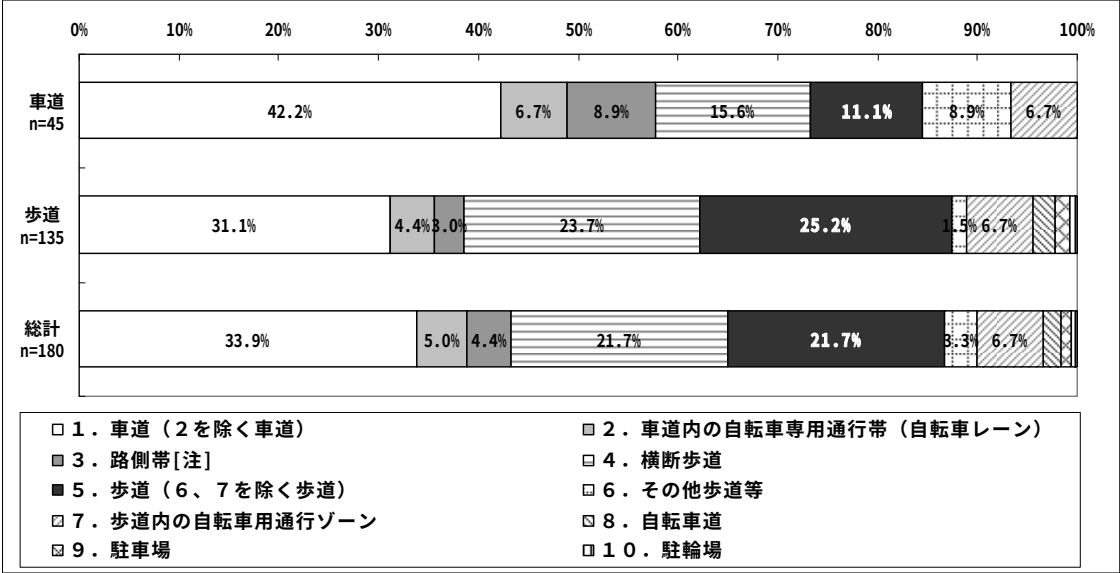
図表 II-65 自転車利用者の被害事故における相手の状態別走行場所（単一回答）



■自転車利用者の被害事故における普段の通行場所（車道、歩道）別走行場所

全体平均と比べて、普段車道を通行している自転車利用者ほど車道の割合が高く、普段歩道を通行している利用者ほど横断歩道及び歩道の割合が高いが、普段歩道を通行している利用者でも最も多く事故が発生しているのは車道である。

図表 11-66 自転車利用者の被害事故における普段の通行場所（車道、歩道）別走行場所（単一回答）



⑤ 事故等の発生時の自転車の走行していた向き

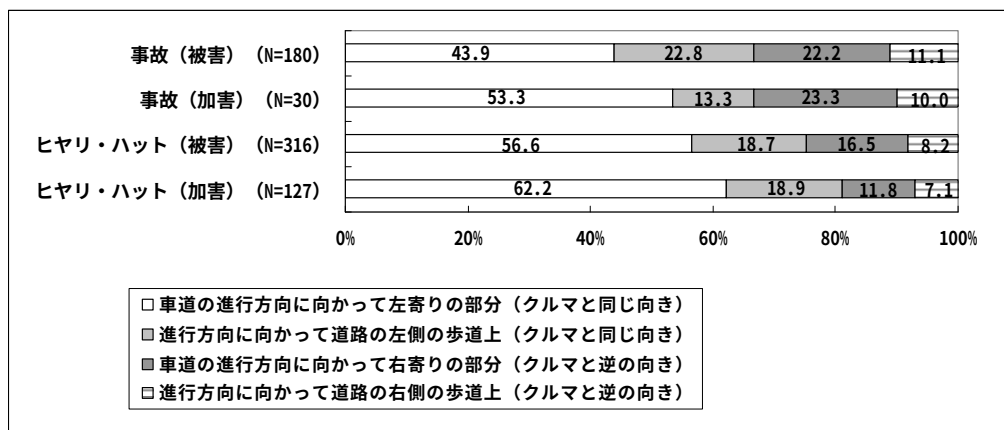
自転車が走っていた向きは、自転車利用者の場合、自分自身の走行は、被害事故の 66.1%、加害事故の 76.6%が車道を走行しており、このうち被害事故の 22.2%、被害事故の 23.3%で車道をクルマと逆の向き（車道の逆走）で走行している。ヒヤリ・ハット経験では被害ケースの 16.5%、加害ケースの 11.8%で車道をクルマと逆の向き（車道の逆走）で走行している。

また、歩行者・クルマ利用者の場合、被害事故の 40.9%、加害事故の 50.0%、ヒヤリ・ハット経験の被害ケースの 17.6%、加害ケースの 19.6%で相手の自転車が車道をクルマと逆の向き（車道の逆走）で走行している。

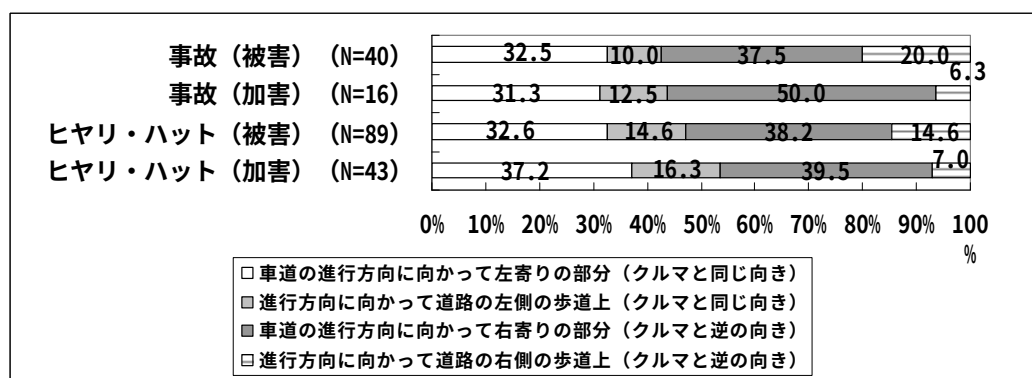
図表 11-67 自転車が走行していた向き（単一回答、回答数180）

*自転車利用者

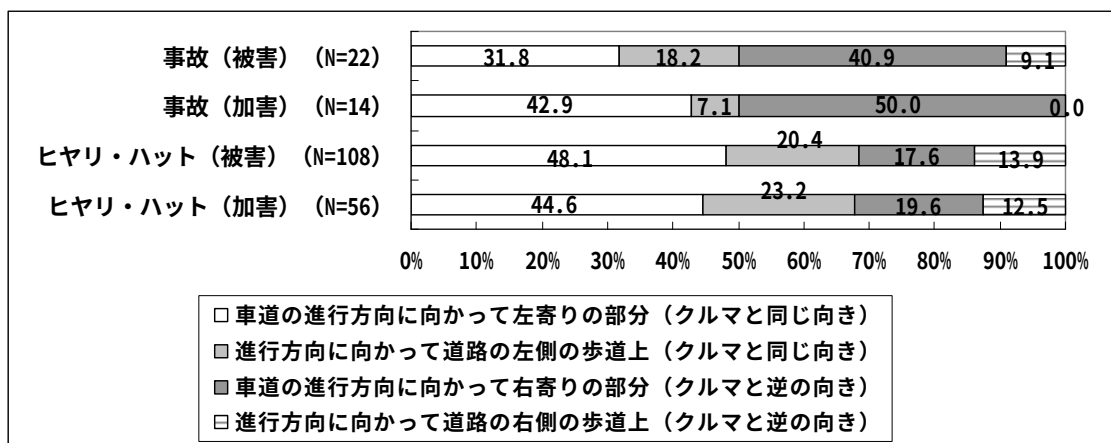
・自分



・相手（自転車の場合）



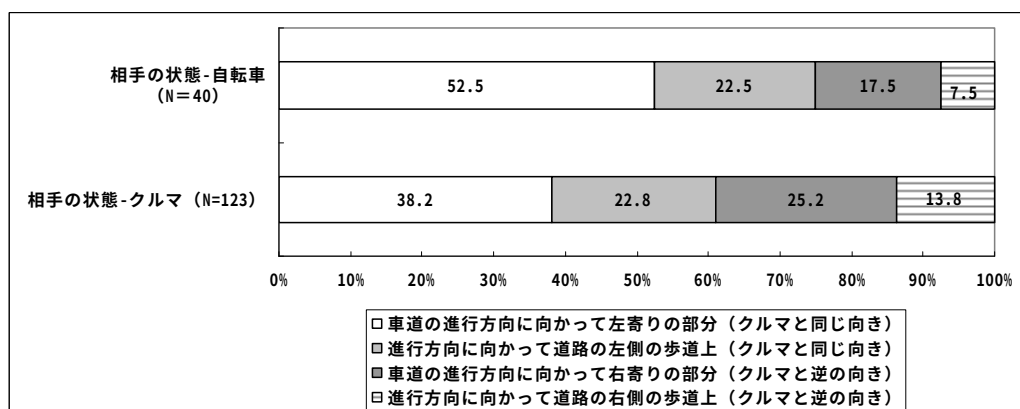
＊歩行者・クルマ利用者（対自転車）



■自転車利用者の被害事故における相手の状態別自分が走行していた向き

相手が自転車のケースでは、車道でクルマと同じ向きの比率が高く、車道でクルマと逆の向きの比率が低くなっている。一方、相手がクルマのケースでは、車道でクルマと逆の向きの比率が高く、車道でクルマと同じ向きの比率が低くなっている。

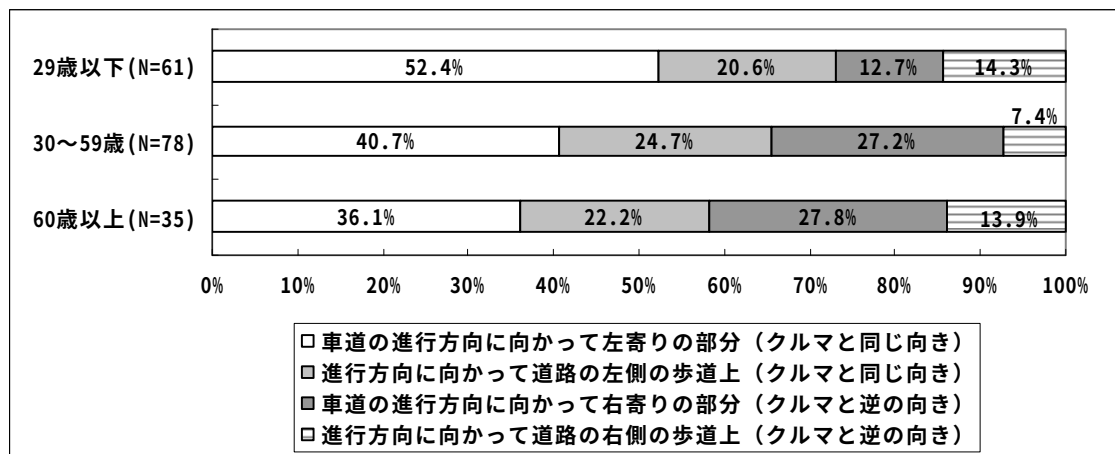
図表 II-68 自転車利用者の被害事故における相手の状態別自分が走行していた向き（単一回答）



■自転車利用者の被害事故における相手の年齢別自分が走行していた向き

相手が29歳以下のケースでは、車道でクルマと同じ向きの比率が高く、車道でクルマと逆の向きの比率が低くなっている。一方、30～59歳、60歳以上では車道でクルマと逆の向きが比較的高くなっている。

図表 II-69 自転車利用者の被害事故における相手の状態別走行していた向き（単一回答）



⑥ 事故等の発生時の移動目的（自転車利用者）

自転車利用者の移動目的は、被害事故では通勤、買い物、加害事故では通勤、業務移動、買い物の順となっており、ヒヤリ・ハット経験では買い物が最も多く、ついで通勤の順となっている。

図表 II-70 自転車利用者の事故等の際の移動目的（単一回答）

項目	事故(被害) (N=180)	事故(加害) (N=30)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=316)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=127)
通勤	28.9	20.0	22.8	22.8
通学	13.3	16.7	7.6	11.8
業務のための移動	7.2	20.0	3.2	4.7
習い事・通塾	2.8	0.0	2.5	1.6
レジャー・健康づくり	5.6	16.7	13.0	11.0
子どもの送り迎え	1.7	3.3	2.5	1.6
買い物	28.9	20.0	44.9	42.5
通院	3.9	0.0	0.6	0.8
友人・知人宅の訪問	6.1	3.3	0.9	3.1
その他	1.7	0.0	1.9	0.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

(3) 事故処理の状況等

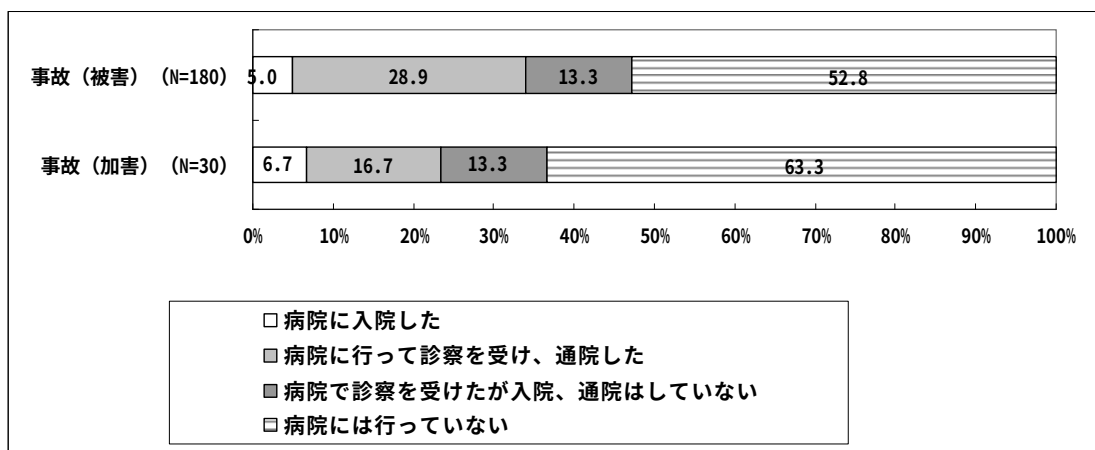
① 事故の際の怪我の状態

自転車利用者の事故では、被害事故の 47.2%、加害事故の 36.7%で被害者が病院に行っており、そのうち被害事故の 28.9%、加害事故の 16.7%が通院、被害事故の 5.0%、加害事故の 6.7%が入院している。

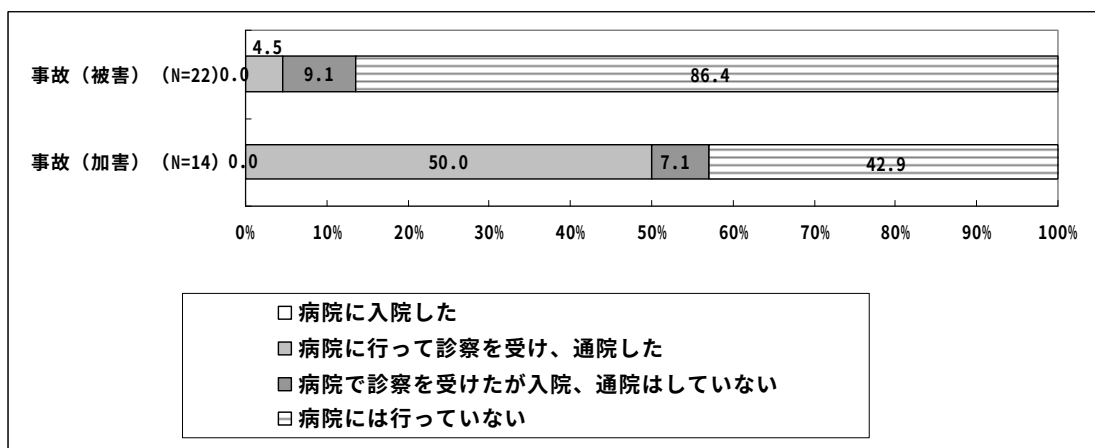
歩行者・クルマ利用者では、被害事故の 15.6%、加害事故の 57.1%で被害者が病院に行っており、そのうち被害事故の 4.5%、加害事故の 50.0%が通院しているが、入院しているケースはない。

図表 II-71 被害者の怪我の状態（単一回答）

*自転車利用者



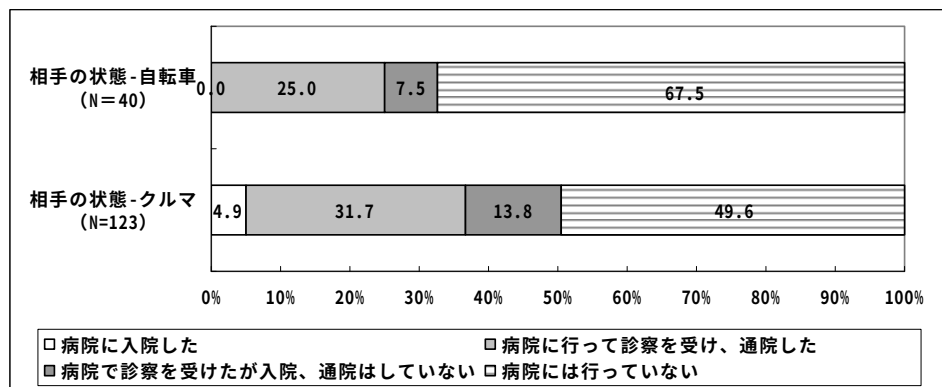
*歩行者・クルマ利用者（対自転車）



■自転車利用者の被害事故における相手の状態別被害者の怪我の状態

相手が自転車のケースでは、入院はなく、通院の比率もやや低くなっている。これに対し、相手がクルマのケースでは、通院の比率が全体と比較して高く、入院の比率も全体と同程度となっている。

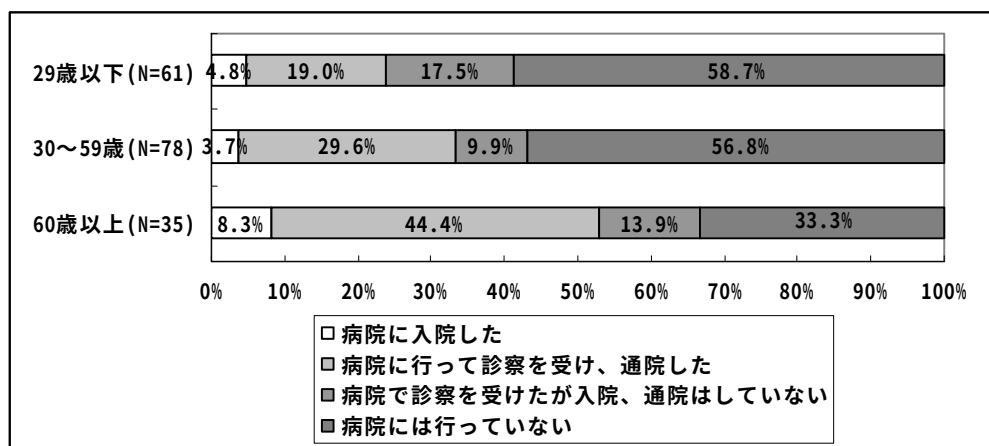
図表 11-72 自転車利用者の被害事故における相手の状態別被害者の怪我の状態（単一回答）



■自転車利用者の被害事故における相手の年齢別被害者の怪我の状態

相手が29歳以下のケースでは、入院の比率は全体と変わらないが、通院の比率が大幅に低くなっている。これに対し、相手が60歳以上のケースでは、入院、通院とも全体と比較してかなり高くなっている。

図表 11-73 自転車利用者の被害事故における相手の状態別被害者の怪我の状態（単一回答）



■自転車利用者の被害事故における入院、通院ケースの事故類型別内訳

被害者が入院した事故9件のうち3件は、相手（車両）に追突されたケースである。また、通院した事故では、相手（車両）の右左折時に接触したケース、相手（車両）に追突されたケース、自分（自転車）が道路を横断する際に接触されたケースなどが多くなっている。

図表 11-74 自転車利用者の被害事故における入院、通院ケースの事故類型別内訳（単一回答）
（上段；回答数、下段：各入院・通院ケースに占める事故類型の割合）

事故類型	病院に入院した	病院に行って診察を受け、通院した
対人-出会い頭（駐輪場出口付近で）	-	1 1.9%
対人-出会い頭（交差点で）	-	1 1.9%
対車両-正面衝突	-	3 5.8%
対車両-相手があなたに追突	3 33.3%	8 15.4%
対車両-あなたが追い越す際に接触	-	1 1.9%
対車両-相手が追い越す際に接触	1 11.1%	4 7.7%
対車両-すれ違い時に接触	-	1 1.9%
対車両-あなたの右左折時に接触	1 11.1%	-
対車両-相手の右左折時に接触	1 11.1%	9 17.3%
対車両-自転車車が道路を横断する際に接触	1 11.1%	6 11.5%
対車両-出会い頭（交差点で）	1 11.1%	5 9.6%
対車両-出会い頭（店舗敷地出口付近で）	1 11.1%	4 7.7%
対車両-その他	-	9 17.3%
入院・通院ケース全体	9 100.0%	52 100.0%

② 双方の法令違反や過失の有無

自転車利用者の事故では、被害事故の場合の相手の違反・過失は安全確認を怠った（66.1%）が最も多く、次いで一時停止違反（36.1%）が多くなっている。またその際の自分の違反・過失は、無かった（69.4%）が最も多く、次いで安全確認を怠った（15.0%）が多くなっている。一方加害事故の場合の自分の違反・過失は安全確認を怠った（53.3%）が最も多く、次いで分からない（20.0%）が多くなっている。またその際の相手の違反・過失は安全確認を怠った（40.0%）が最も多く、次いで分からない（36.7%）が多くなっている。

ヒヤリ・ハット経験も概ね同様の傾向であるが、加害ケースで自分に違反や過失はない（33.9%）とする回答が最も多くなっている点が加害事故の傾向と異なっている。

歩行者・クルマ利用者の場合も自転車利用者の事故と概ね同様の傾向である。

図表 II-75 双方の法令違反や過失の有無－あなたの法令違反や過失の有無（複数回答）

*自転車利用者

・自分の違反・過失

項目	事故 (被害) (N=180)	事故 (加害) (N=30)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=316)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=127)
自分には法令違反や過失はなかった	69.4	13.3	69.0	33.9
自分が飲酒運転をしてしまった	0.0	3.3	0.0	0.0
自分が信号無視をしてしまった	1.7	0.0	0.6	4.7
自分が一時停止すべき場所ではなかった	4.4	10.0	2.8	8.7
自分が無灯火で自転車を運転してしまった	1.7	3.3	0.3	0.0
自分が傘を差しながら自転車を運転してしまった	0.6	0.0	1.3	0.8
自分が携帯を使用しながら自転車を運転してしまった	1.1	3.3	0.0	0.8
自分がヘッドフォン・イヤホンをしてながら自転車を運転してしまった。	1.1	0.0	0.9	1.6
自分が安全確認を怠った	15.0	53.3	12.7	30.7
自分がその他の法令違反・過失をしてしまった	1.7	3.3	0.6	3.1
わからない	9.4	20.0	17.4	23.6

・相手の違反・過失

項目	事故 (被害) (N=180)	事故 (加害) (N=30)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=316)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=127)
相手には法令違反や過失はなかった	6.7	16.7	7.0	21.3
相手が飲酒運転をしてしまった	0.6	0.0	0.3	0.8
相手が信号無視をしてしまった	6.7	3.3	5.1	2.4
相手が一時停止すべき場所ではなかった	36.1	13.3	30.1	12.6
相手が無灯火で自転車を運転してしまった	0.6	0.0	2.2	0.8
相手が傘を差しながら自転車を運転してしまった	1.1	0.0	0.6	0.8
相手が携帯を使用しながら自転車を運転してしまった	2.2	3.3	2.8	3.9
相手がヘッドフォン・イヤホンをしてながら自転車を運転してしまった。	0.6	0.0	1.3	2.4
相手が安全確認を怠った	66.1	40.0	53.8	34.6
相手がその他の法令違反・過失をしてしまった	3.9	0.0	2.8	0.8
わからない	9.4	36.7	15.2	29.9

＊歩行者・クルマ利用者（対自転車）

・自分の違反・過失

	事故(被害) (N=22)	事故(加害) (N=14)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=108)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=56)
自分には法令違反や過失はなかった	50.0	14.3	82.4	51.8
自分が飲酒運転をしてしまった	0.0	0.0	0.0	0.0
自分が信号無視をしてしまった	0.0	0.0	0.0	0.0
自分が一時停止すべき場所でなかった	4.5	7.1	0.9	1.8
自分が安全確認を怠った	36.4	71.4	9.3	30.4
自分がその他の法令違反・過失をしてしまった	0.0	0.0	0.0	1.8
わからない	9.1	7.1	7.4	14.3

・相手（自転車利用者）の違反・過失

	事故(被害) (N=22)	事故(加害) (N=14)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=108)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=56)
相手には法令違反や過失はなかった	0.0	21.4	2.8	8.9
相手が飲酒運転をしてしまった	0.0	0.0	0.0	0.0
相手が信号無視をしてしまった	4.5	0.0	9.3	3.6
相手が一時停止すべき場所でなかった	9.1	14.3	24.1	10.7
相手が無灯火で自転車を運転してしまった	4.5	0.0	3.7	12.5
相手が傘を差しながら自転車を運転してしまった	9.1	7.1	0.9	3.6
相手が携帯を使用しながら自転車を運転してしまった	4.5	0.0	6.5	14.3
相手がヘッドフォン・イヤホンをしてながら自転車を運転してしまった。	4.5	0.0	2.8	1.8
相手が安全確認を怠った	45.5	28.6	36.1	19.6
相手がその他の法令違反・過失をしてしまった	9.1	0.0	6.5	7.1
わからない	9.1	28.6	7.4	17.9

■自転車利用者の被害事故における主要違反ケースの事故類型別内訳

違反・過失のうち件数が多い一時停止違反、安全確認違反について、その事故類型の内訳を見ると、相手（車両）に追突されたケース、自分（自転車）が道路を横断する際に接触されたケース、交差点での出会い頭で接触したケースが多くなっている。

図表 11-76 自転車利用者の被害事故における被害事故の主要違反ケースの事故類型別内訳（単一回答）
（上段：回答数、下段：各違反ケースに占める事故類型の割合）

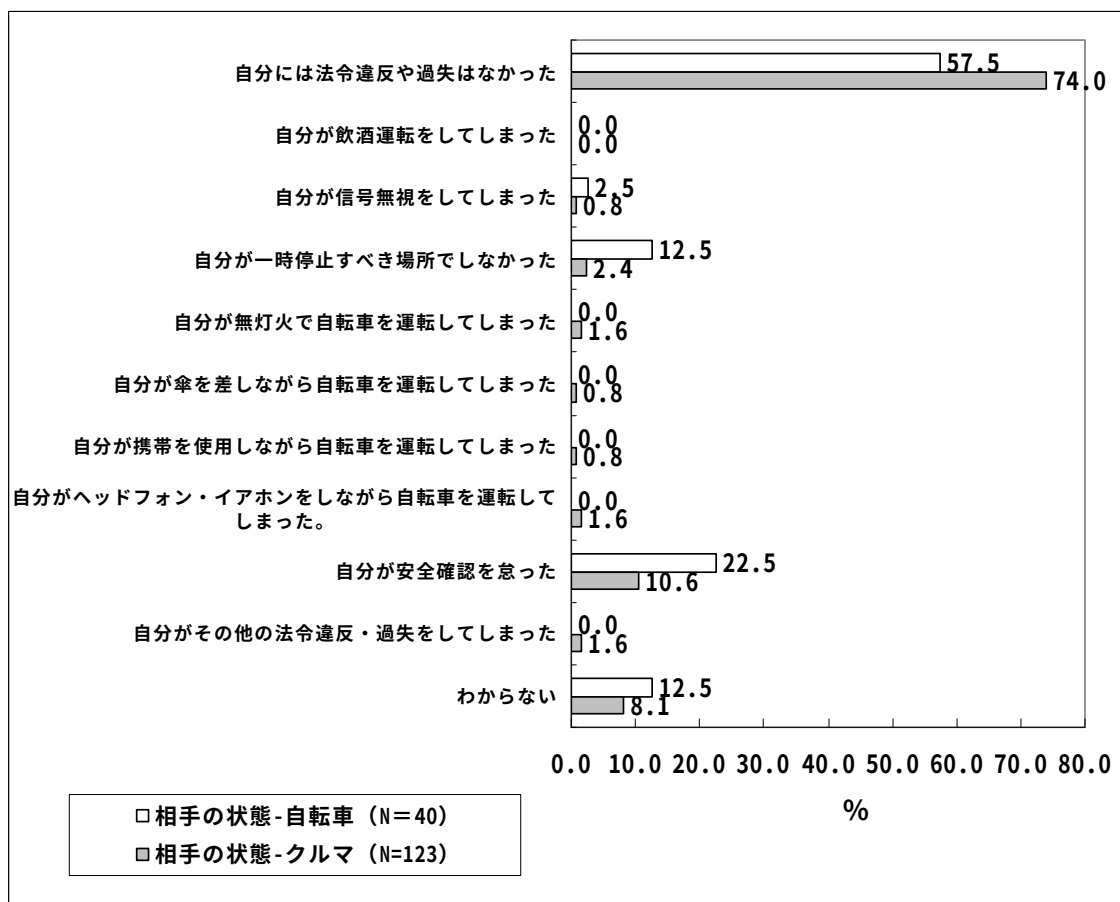
	相手が一時停止すべき場所 でなかった	相手が安全確認を怠った
対人-相手の後ろから接触	-	1 0.8%
対人-出会い頭(駐輪場出口付近で)	-	1 0.8%
対車両-正面衝突	-	1 0.8%
対車両-相手があなたに追突	16 24.6%	21 17.6%
対車両-あなたが相手に追突	1 1.5%	1 0.8%
対車両-相手が追い越す際に接触	-	6 5.0%
対車両-すれ違い時に接触	1 1.5%	3 2.5%
対車両-あなたの右左折時に接触	2 3.1%	5 4.2%
対車両-相手の右左折時に接触	6 9.2%	23 19.3%
対車両-自転車が道路を横断する際に接触	14 21.5%	17 14.3%
対車両-出会い頭(駐輪場出口付近で)	2 3.1%	3 2.5%
対車両-出会い頭(交差点で)	13 20.0%	15 12.6%
対車両-出会い頭(店舗敷地出口付近で)	6 9.2%	8 6.7%
対車両-その他	4 6.2%	14 11.8%
一時停止違反・安全確認違反ケース全体	65 100.0%	119 100.0%

■自転車利用者の被害事故における相手の状態別法令違反や過失の有無

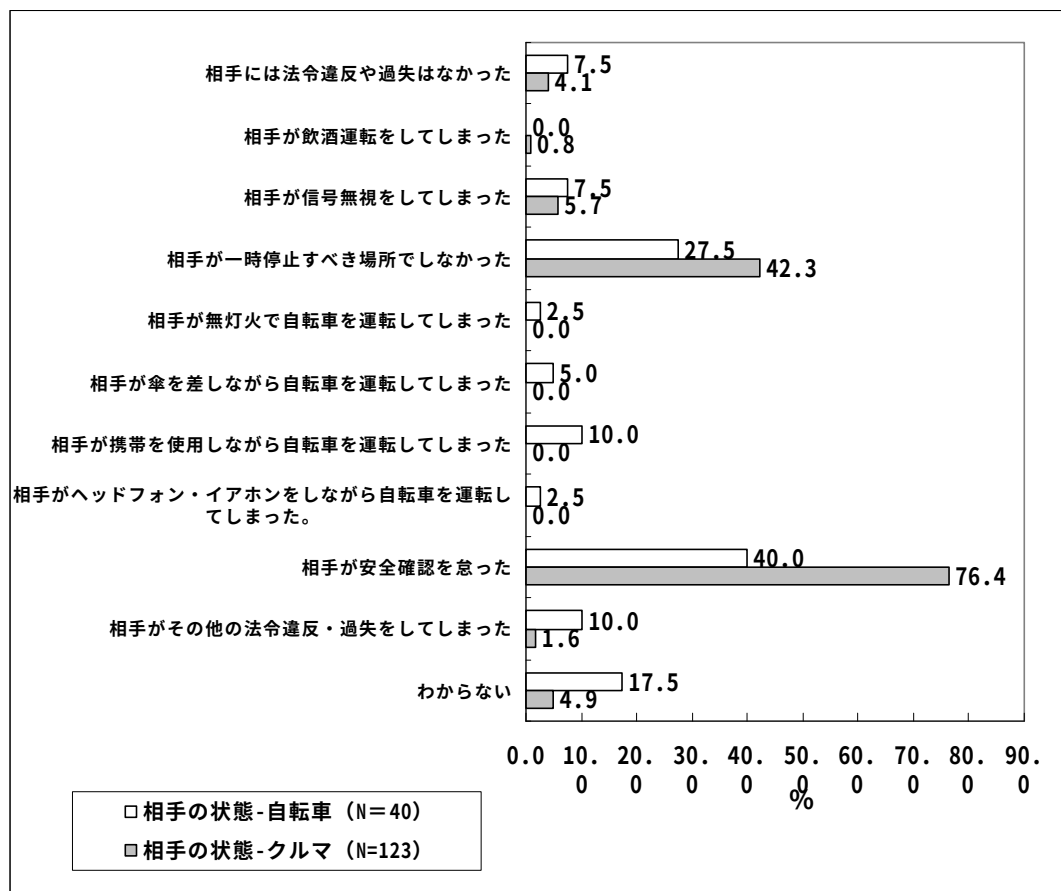
自分の違反や過失については、相手が自転車のケースでは、自分に違反・過失が無かったとする回答の比率が低く、自分が安全確認を怠ったとする回答の比率が高くなっている。一方、相手がクルマのケースでは、自分に違反や過失が無かったとする回答の比率がやや高くなっている。

相手の違反や過失については、相手が自転車のケースでは、わからないとする回答の比率が高くなっている。一方、相手がクルマのケースでは、相手が一時停止を怠ったとする回答や相手が安全確認を怠ったとする回答の比率が高くなっている。

図表 11-77 自転車利用者の被害事故における相手の状態別法令違反・過失の有無（単一回答）
・自分の違反・過失



・相手の違反・過失

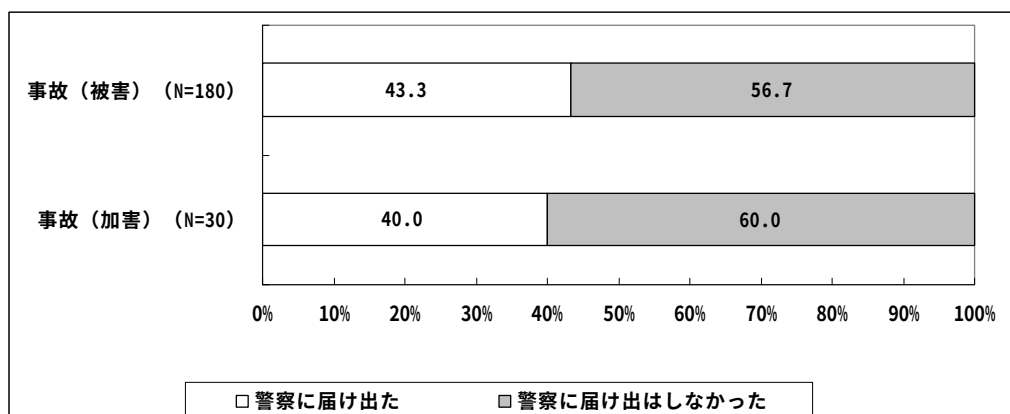


③ 事故の届け出の有無

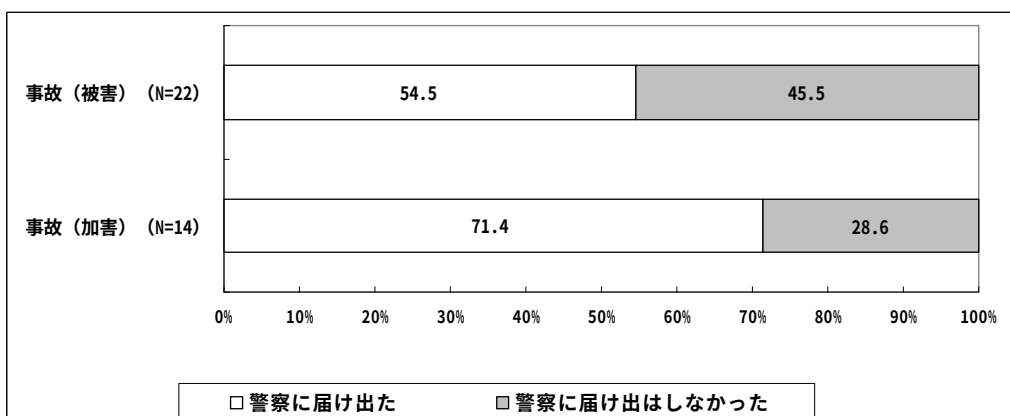
自転車利用者では被害事故の 56.7%、加害事故の 60.0%、歩行者・クルマ利用者では被害事故の 45.5%、加害事故の 28.6%で届出をしていない。

図表 11-78 事故の処理－届け出について（単一回答）

*自転車利用者



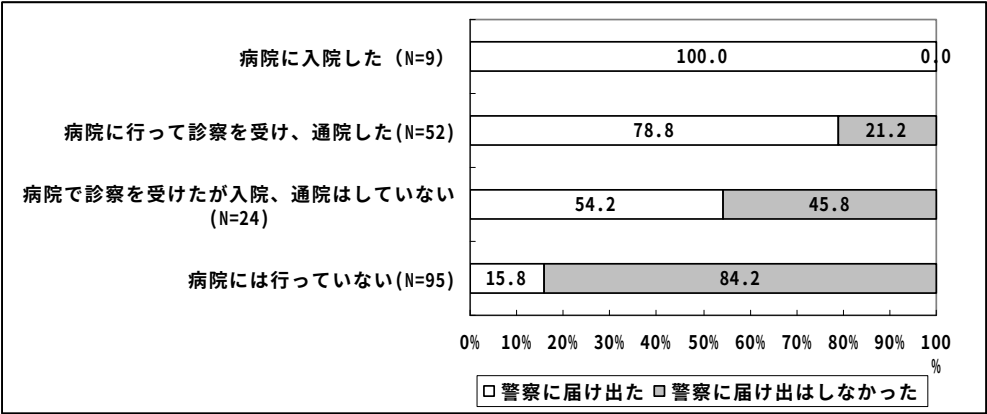
*歩行者・クルマ利用者（対自転車）



■自転車利用者の被害事故における怪我の状態別届け出の有無

病院に入ったケースはいずれも全体平均よりも届け出た割合が高くなっており、入院、通院、診察のみの順で届出をした割合が高いが、通院したケースでも 21.2%は届出をしていない。

図表 11-79 自転車利用者の被害事故における怪我の状態別届け出の有無（単一回答）



④ 事故の賠償の状況

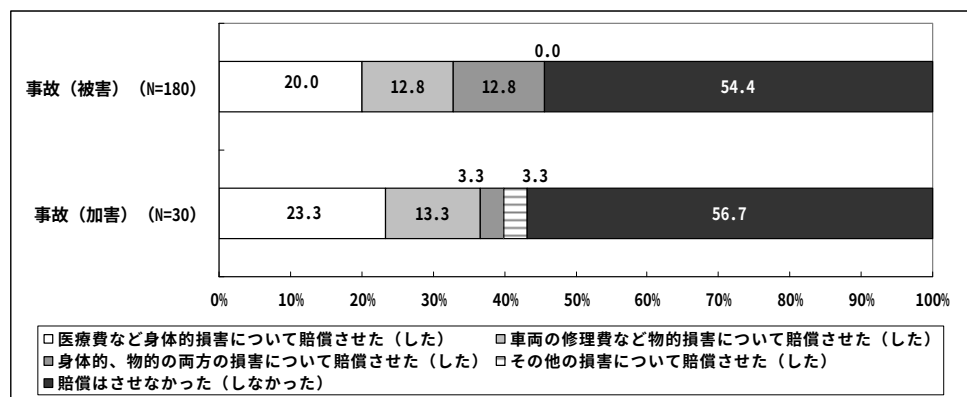
1)賠償の有無

自転車利用者では、被害事故の45.6%、加害事故の43.3%で賠償が生じている。そのうち、被害事故、加害事故とも身体的被害のみの賠償が最も多くなっている。

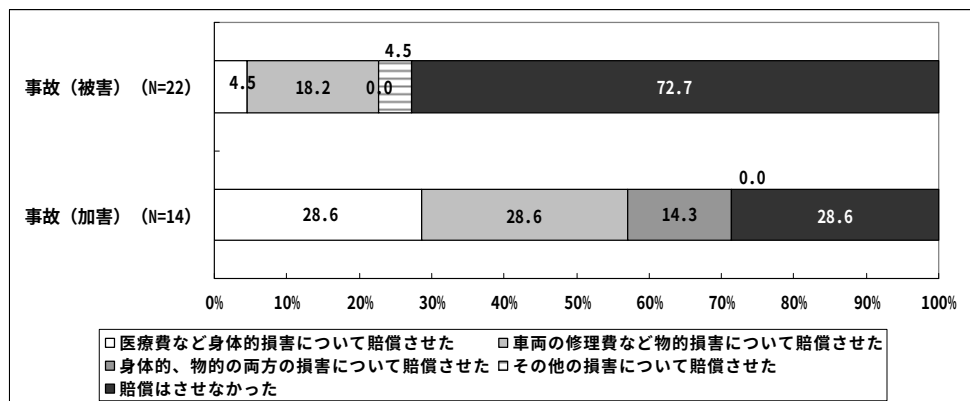
歩行者・クルマ利用者では、被害事故では賠償が生じているのは27.3%であるが、加害事故では71.4%で賠償が生じている。賠償が生じているケースでは、被害事故では物的損害のみの賠償、加害事故では身体的損害のみ、物的損害のみの賠償が多くなっている。

図表 II-80 事故の処理－賠償の有無について（単一回答、回答数180）

*自転車利用者



*歩行者・クルマ利用者（対自転車）



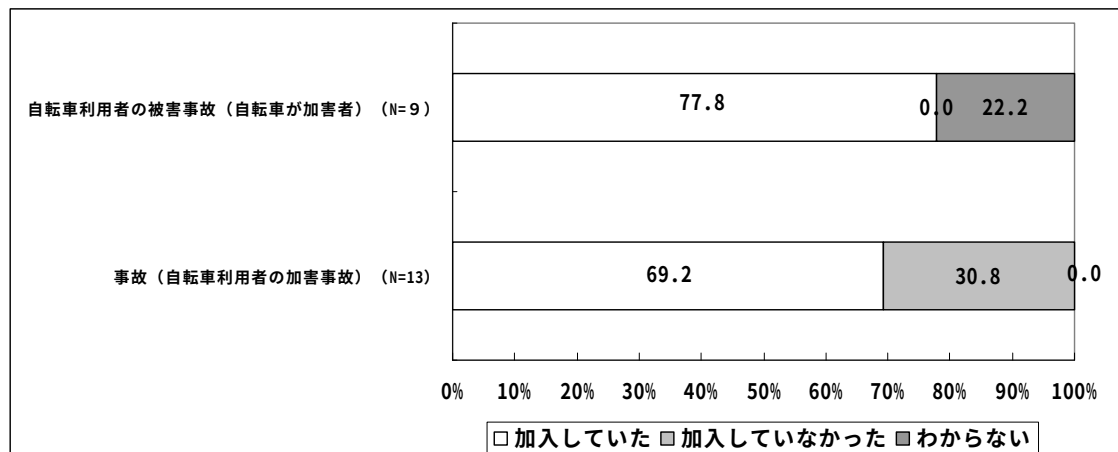
2) 自転車利用者の事故発生時の保険加入の有無

自転車利用者の事故で賠償が行われたケースのうち、被害事故で相手が保険に加入しているケースは 77.8%であるが、加害事故で賠償が生じたケースで自転車利用者が保険に加入していたケースは 69.2%である。

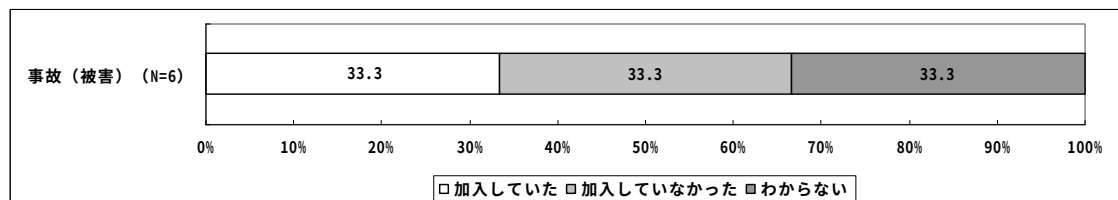
一方、歩行者・クルマ利用者の被害事故では、相手の自転車利用者が保険に加入していたケースは 33.3%である。

図表 II-81 相手が損害賠償保険に加入していたか否か（単一回答）

*自転車利用者



*歩行者・クルマ利用者（対自転車）



平成23（2011）年3月発行

自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査
報告書
(参考資料編)

委託 内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当
〒100-8970
東京都千代田区霞ヶ関3-1-1
TEL：03-5253-2111 FAX：03-3581-0699

制作 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
〒108-8248
東京都港区港南2-16-4
TEL：03-6711-1200（代表） FAX：03-6711-1209
