

判例や保険から見る自転車事故に関する一考察

宇佐美 誠史¹・窪 幸治²・元田 良孝³

¹正会員 岩手県立大学助教 総合政策学部 (〒020-0193 岩手県岩手郡滝沢村滝沢字菓子152-52)
E-mail:s-usami@iwate-pu.ac.jp

²非会員 岩手県立大学准教授 総合政策学部 (〒020-0193 岩手県岩手郡滝沢村滝沢字菓子152-52)
E-mail:k-koji@iwate-pu.ac.jp

³フェロー会員 岩手県立大学教授 総合政策学部 (〒020-0193 岩手県岩手郡滝沢村滝沢字菓子152-52)
E-mail:motoda@iwate-pu.ac.jp

本研究では、歩道での自転車対歩行者の事故は原則、自転車側に100%の過失があるという、主要地裁の交通専門の裁判官の基準の提示が誌上討論でなされたことに興味を持ち、民事交通事故賠償訴訟における過失相殺の判断構造に着目し、裁判例の検討と自動車事故における過失相殺基準との比較から、考慮要素を導いていく。そして、一般市民におけるアンケート調査からこのような判断についてどのように受け止めて、どのように行動するか把握する。

これらのことにより、自転車交通政策および、自転車交通安全教育への一提言を行いたい。

Key Words : bicycle accidents, precedent, insurance

1. はじめに

近年、自転車が加害者となった事故で、自転車側に車道の右側通行や歩道の徐行義務違反など重大な違反行為が伴った場合に、刑事上の責任としては重過失致死傷罪や過失致死傷罪に問われ、民事上の責任として、高額な賠償が認められたことが報道により取り上げられ、注目を集めた。

例えば、毎日新聞では、道交法が改正された2007年以降、自転車で歩行者をはねて死亡させた場合、民事訴訟で5000万円超の高額賠償判決が出たことを報じた¹⁾。もっとも、主要4地裁の交通事故専門の裁判官が、2010年3月に「歩道上の事故は原則、歩行者に過失はない」とする新基準を示したことなどを報じている。しかし、この元となった文献²⁾の目的はあくまで過失相殺基準の検討と明言しており、また誌上討論が掲載されているからである。

とはいえ、報道により、対歩行者における自転車事故の厳格さが、一般市民に浸透することになったきっかけになったと思われる。

自転車走行空間整備がまだまだ不十分で、自転車の歩道走行や車道の右側通行など、走行に関するルールが十分に知られていない、守られていない、守る意識もないというようなことが常態化している現在において、司法界のこのような判断は、道交法の解釈で言えば当然では

あるが、自転車に乗る人、これから自転車に乗ろうと思っている人などにとってはたいへん恐ろしいことかもしれない。今後、自転車と言う交通手段を生かしたまちづくりをおこなう上で、十分考慮されなければならない事項と思われる。

本研究では、まず、自転車事故の現況、自転車と自動車の交通違反の取り締まり方の違い、これまでの著者らが行った自転車の交通ルール遵守に関する意識調査を概観する。次に、歩道での対歩行者との自転車関連事故に関して、民事訴訟における自転車運転者にとって厳しい過失相殺の判断の是非に関して考察する。

そして、その判断は一般の自転車ユーザーにとってどのように受け止められるであろうか。うまく交通安全教育の中に取り入れていくことは可能であろうか、一般市民に対するアンケート調査などから探していきたい。

なお、アンケートなど調査結果については発表当日に示すこととする。

2. 自転車事故の現況

表-1に近年の全交通事故発生件数とそれに占める自転車事故の割合の推移を示す³⁾。これを見ると、事故の発生件数自体は減少傾向にあるものの自転車事故の割合は常に2割程度を占めていることがわかる。

表-2には、自転車関連事故の相手当事者別の交通事故件数の推移を示す⁴⁾。これを見ると、自動車や二輪車との事故件数は多いものの減少しつつある。しかしながら、歩行者や自転車相互、自転車単独事故が増加していることがわかる。

そして、自転車関連事故全体の68.4%において、安全運転義務違反や交差点安全進行義務違反、一時不停止など、自転車側に何らかの法令違反があるということもわかっており⁵⁾、自転車を運転するときに交通ルールを守らないということは、かなり危険なことであることは言うまでもない。

筆者らが2007年11月に盛岡市内の小中高校で実施したアンケート調査では⁶⁾、交通ルールの遵守意識は図-1に示すように、ほとんどの人が交通ルールを守るべきだと回答している。しかしながら、図-2に示すように、自転車乗車時の一時停止の実行状況を尋ねたところ、全体では3割の人が「あまりしない」、「しない」と回答している。

このように、自転車乗車時において、交通ルールは守るべきとは言いながら、守らないことが常態化していることがわかる。

3月11日に起こった東日本大震災の時には、ガソリンや軽油といった自動車用の燃料の入手が困難となり、自転車の需要が一気に増した。あくまで観察した時の感想ではあるが、普段自転車に乗らない人が多くいたため、いつも以上に交通違反が目立ったように思う。

今後、自動車から自転車への転換が進んだとして、交通ルールが守られないままだと恐ろしいことになる。

表-1 全交通事故に対する自転車事故の割合の推移

	H13	H15	H17	H19	H21
全交通事故発生件数(件)	947,169	947,993	933,828	832,454	736,688
割合 (%)	18.5	19.2	19.7	20.5	21.2

表-2 自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移

	H12(件数)	H12	H14	H16	H18	H20	H22
自動車	150471	1.0	1.0	1.0	1.0	0.9	0.8
二輪車	12704	1.0	1.0	1.0	0.9	0.8	0.7
歩行者	1827	1.0	1.1	1.4	1.5	1.6	1.5
自転車相互	2346	1.0	1.2	1.7	1.7	1.8	1.6
自転車単独	3143	1.0	1.3	1.9	1.8	1.6	1.2

H12を1.0としたときの変化を見ている

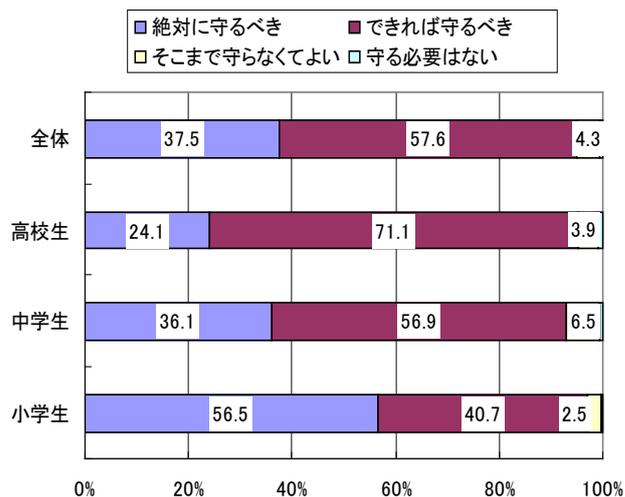


図-1 自転車乗車時の交通ルールの順守意識

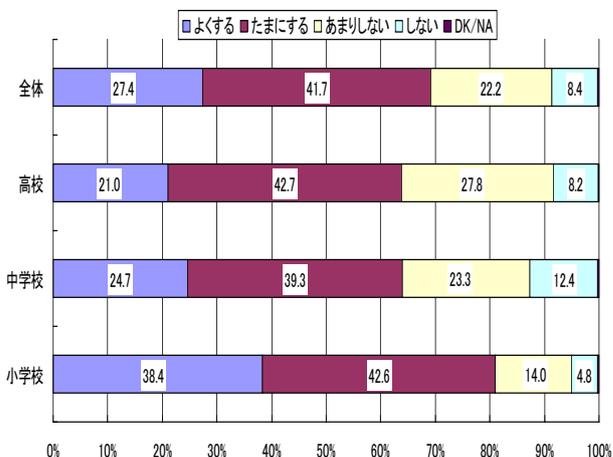


図-2 自転車乗車時の一時停止の実施状況

3. 歩道での歩行者との事故、自転車側に100%過失という司法判断

はじめにでも書いたように、近時、対歩行者の自転車事故に関して、歩道上の事故であることのみで過失相殺を認めないとする判決が報道され注目を集めた。あたかも、自動車事故において定立された過失相殺基準に準拠するようにも受け取られる内容である。

しかし、民事交通事故賠償訴訟における過失相殺の判断構造は、「規範違反性」及び「結果回避可能性」を基準とするものであり、自転車事故においては前者の判断に関して道路交通法等にどこまで依拠してよいかは一つの問題である。というのは、自動車と異なり自転車の運転免許制度や責任保険の強制や責任保険の強制はなく、前提である内在する危険、歩行者に対する優劣の程度が相対的に小さいと考えられること、学校教育等における

自転車交通教育も乏しい現状であり、また実際の道路環境に即した交通実態が社会慣行として成立している状況の下、自転車に関する道路交通法等による規律の実効性は必ずしも高いとはいえないからである。

以上の状況から、歩行者と自転車の事故における過失相殺基準の定立が求められており、日本弁護士連合会や裁判所の勉強会における検討結果が公表されている⁷⁾。そこでも、道路交通法と異なる交通実態を前提に、端的に具体的状況における当事者の生の注意義務の重視が必要と指摘されている。そのため、判例の検討と自動車事故における過失相殺基準から、考慮要素を導くことが本考察の目的となる。

また同時に、道路環境に何らかの事故への寄与がある場合（たとえば、自転車が歩道を通行せざるをえない道路構造など）、過失相殺基準における修正要素としての抽出や道路設置者への責任追及が可能かも検討の必要がある。上記の対歩行者の自転車事故における過失相殺において、仮に道路環境の寄与が減額要素とされたにとどまるならば、それは当事者のいずれかが損害を負担することを意味し、当該人にとって酷な結果であるし、社会的に危険が残ったままとなる。そこで、単なる減責だけでなく、共同不法行為成立の可能性を裁判例（道路管理者の責任事例）の検討を介して探ってみたい。

4. 自転車事故と保険

自転車で事故を起こした場合に高額な賠償金が請求されていても、自転車には自動車のように強制加入の自賠責保険はない。個人で損害賠償のための任意保険に入っていない場合は重い負担がのしかかることになる。しかしながら、保険の重要性に関しての認識は甘いように思われる。

2005年に全日本交通安全協会が行った調査によると、自転車保険の加入義務付けの必要性⁹⁾について(図-3)、全体の3割強が「義務づけが必要である」、5割弱が「義務付けは必要ない」と回答している。自転車の利用頻度別に見ると、利用頻度が高いほど「義務づけが必要である」と回答している人の割合が低い。本人が自主的に考えることと言う理由が多い。

訴訟実務において利用される基準が定立されていない現段階において、訴訟外の解決も含めて一定の役割を果たしていると思われる保険実務の対応も、今後の過失相殺基準を占うにあたって重要と考えられる。

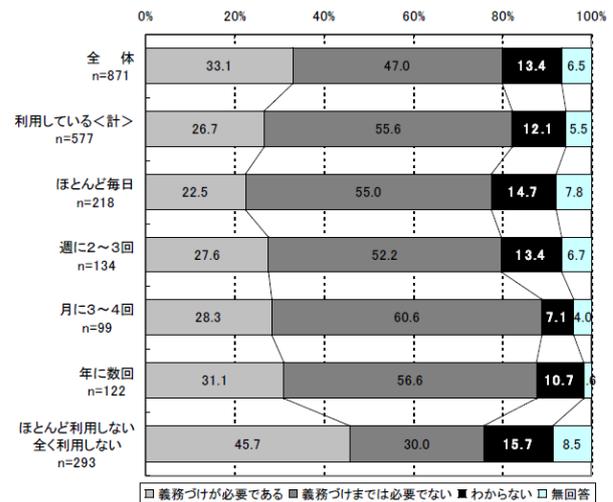


図-3 自転車保険加入の義務づけの必要性について

5. おわりに

本研究では、歩道での自転車対歩行者の事故は原則、自転車側に100%の過失があるという、主要地裁の交通専門の裁判官の基準の提示がなされたことに問題意識を持ち、民事交通事故賠償訴訟における過失相殺の判断構造に着目し、裁判例の検討と自動車事故における過失相殺基準から、考慮要素を導いていく。

そして、一般市民におけるアンケート調査からこのような判断についてどのように受け止めて、どのように行動するか把握する。保険実務の対応からも過失相殺基準について考察する。

以上の検討を通して、対歩行者の自転車事故の民事責任の現状を導き、さらに車道・歩道のあり方や責任保険の推奨など自転車交通の拡大政策に必要な条件を提示することとしたい。

参考文献

- 1) 毎日 jp：銀輪の死角：歩行者との事故，過失相殺認めず 自転車側に高額賠償，2010.8.21
- 2) 交通事故損害賠償実務の未来（4），法曹時報 62 巻 3 号，p.649，2010
- 3) 警察庁：平成 22 年度警察白書，p.131，2010.
- 4) 統計センター：交通事故統計（平成 23 年 3 月末），<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?lid=0000010727551950>.
- 5) 自転車対策検討懇談会：自転車の安全利用の促進に関する提言，p.7，2006.11.
- 6) 宇佐美誠史，元田良孝：小中高生の自転車の安全利用に対する意識と行動，事故の危険性，第 29 回交通工学研究発表会論文報告，pp.53-56，2009.
- 7) 法曹時報，62 巻 3 号，p.645，2010
- 8) 日本損害保険協会：知っていますか？自転車の事故，p.6，2011.3.