
自転車事故と 自転車運転者の責任

弁護士 住田 浩史

1 はじめに

当事務所が面している御池通の歩道の車道寄りには、はっきりと白線が引かれ、自転車のマークが記載されている。これは、普通自転車通行指定部分（道路交通法（以下「法」という。）63条の4第2項）と呼ばれるものである。また、御池通を南北に横断する横断歩道の脇には、自転車横断帯（法63条の7）が設けられていたが、一部を除き、自転車横断帯はなくなり、歩車分

離の車両用信号機の表示にしたがうこととされている。しかしながら、指定部分を通行せずかなりのスピードで歩行者の間をすり抜けるように走行する自転車や、車両用信号機の表示を無視して横断歩道上を横断している自転車の姿がしばしば見受けられる。これらは、下記述べるとおり、法違反であり、かつ、危険な行為である。

本稿では、いまだ一般的に理解が浸透しているとは言い難い自転車の法規制と自転車運転者の責任について、最新の法改正や裁判例も踏まえ、整理するものである。

2 自転車関連事故の現状

さて、警察庁がとりまとめた「自転車関連事故の状況」¹⁾によれば、2002年から2012年までの11年間で、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は、約20%でほぼ横ばいで推移している状況にある。

ところが、その内訳を詳細に見ると、興味深い事実が浮かび上がってくる。すなわち、2002年と2012年の事故件数を比較すると、「自転車対自動車」、「自転車対二輪車」の事故件数は、2002年のそれに比べて、それぞれ73.7%、60.4%とかなり減少しているのに対し、「自転車対歩行者」、「自転車相互」の事故件数は、それぞれ133.5%、111.2%とむしろ増加しているのである。とりわけ、対歩行者事故の30%以上もの増加は、交通事故件数が全体として減少する中で、特筆すべき現象である。

これまで、自転車は、自動車や二輪車に比較して交通弱者であり、歩行者に対しては強者であるという二面性を持つとされてきたが、上記のデータをみると、近年においては、後者の側面がより目立ってきているといえよう。

3 規制の変化：「車両」として扱う原則に回帰

法は、かつて、1978年に「車両」(法2条1項8号)の一種である自転車の歩道通行を可能としたが、近年は、上記のような自転車の加害者としての側面を考慮して、2008年6月改正(歩行者を守るため、自転車の歩道通行要件を明確化し、幼児や児童の保護者にヘルメット着用の努力義務を課した。)、2011年9月改正(歩行者や自転車相互事故を防止するため、自転車一方通行規制標識を新設した。)、2013年12月改正(自転車は道路左側の路側帯のみ通行できるとし、自転車の危険な逆走運転を規制した。また、ブレーキのない自転車を停止させ検査し、応急措置や運転禁止を命ずることがで

きるとした。)など、自転車を「車両」として扱う原則に再び立ち帰っているようである。

また、多くの都道府県の公安委員会規則(法71条1項6号に基づく規則)で、ヘッドホンや携帯電話を使用しながら自転車を運転することを禁止し、罰則を設けている²⁾。これもまた、自転車を「車両」として扱う潮流のあらわれのひとつといえよう。

4 自転車の運転者の責任

さて、自転車を運転する者は、とりわけ、加害者となる可能性があることを意識して、次のような義務を遵守する必要がある。

(1)「車両」として、自動車の服すべき規制のうち多くに服すること

ア 通行区分

自転車は、後記(2)の歩道通行可能な場合及び自転車道がある場合以外は、法にしたがって、車道の左側端(法18条1項)ないし左側路側帯(法17条の2)を通行し、道路上に歩行者がいる場合には、無論、安全な間隔を保持し、または徐行しなければならない(法18条2項)。

イ 交差点の通行方法、横断方法

また、交差点に自転車横断帯がある場合には、これによって交差点を通行しなければならない(法63条の7)。横断する場合にも同様である(法63条の6)。なお、近年では、自転車を「車両」として扱うため、交差点に自転車横断帯がなくなっている道路が増えている。

ウ その他の規制

また、自転車は、制動装置不良(法63条の9第1項)、傘差し運転(例えば京都府道路交通規則12条第9項)、二人乗り(法57条2項)など、危険な運転を行ってはならない。もちろん、これら自転車特有の違反だけではなく、信号無視(法7条)、酒酔い運転(法65条1項)等をはじめ、法の禁止規定をみると、その主体は、ほとんどが「車両等は」となっている。自転車は、上記のとおり「車両」として、自動車の服すべき規制の多くに服することとなることに留意が必要である。無論のことであるが、自転車を運転して道交法違反を犯した場合にも、懲役、罰金などの刑事罰や、運転免許証の停止等の行政処分が下される可能性がある。

エ 自動車の回避行動等による重大事故の可能性

また、自転車が周囲を考えない危険な運転をして、自動車がこれを回避するために急制動・急転

把することを余儀なくされ、重大な結果を招くというケースもしばしばある³。この場合、自転車の運転者は、極めて重大な責任を負うこととなることはいうまでもない。

(2) とりわけ歩行者を守るために、細心の注意を払うべきこと

また、自転車の運転者は、歩道を走行する場合であっても、歩行者優先を意識して、絶えず歩行者に配慮して運転をすべき義務を負う。

ア 歩道を通行できるのは例外的な場合であると認識すること

まず、歩道を通行して当然と考えることは、誤りであるという認識を持たなければならない。自転車道がある場合には、自転車道を通行すべき義務がある(法63条の3)。また、①歩道通行可の標識がある場合、②児童、幼児、70歳以上の者、または身体障害者福祉法別表に掲げる障害を持つ者、③交通状況に照らしてやむを得ない場合(法63の4第1項)に限って、歩道を通行できるのである。

イ 歩道を通行できる場合であっても、歩行者に最大限配慮すること

さらに、上記アの歩道通行可能な場合であっても、①標識等で普通自転車通行指定部分が設けられていない場合には、歩道の車道寄りの部分を徐行⁴しなければならない(法63条の4第2項前段)、また、②普通自転車通行指定部分が設けられている歩道においては、歩行者はその部分の通行をできるだけ避けるべきとされている(法10条3項)ため、自転車は必ずしも徐行を要さず、歩道の状況に応じた安全な走行をすることができる(法63条の4第2項後段)。しかしながら、歩道は、路外の建物から歩行者が出てきたりすることもあり、細心の注意を払って運転しなければならないことにかわりはないであろう。

(3) 自転車事故の重大性

自転車事故、とりわけ歩行者との事故は、ときに死亡という最悪の結果をもたらすなど、自動車の事故と同様に、重大な事故となり得る⁵。

無論、自転車の運転者においては、上記の義務をきちんと果たし、事故を起こさないのが第一ではあるものの、リスクを考え、自転車保険や日常生活賠償保険など、自転車の運転者において、その賠償責任(なお、注釈5で紹介した裁判例のとおり、自転車の運転者が年少者の場合には、当然に、親権者等

の監督義務者の責任も問われることとなる。)の履行を肩代わりしてくれる保険に加入する、あるいは、被害を受けたときに備えて傷害保険に加入する、ということは、加害者、被害者双方となりうる自転車運転者にとって望ましいことであろう。

5 あるべき交通政策

自転車は、環境にもやさしく、また、健康のためにもよい。子供でも高齢者でも安全に乗ることができる。また、自転車の活用により近距離の自動車運転が減少すれば、交通渋滞を緩和することができる。このように、自転車を都市交通手段として活用しない手はない。

ところで、筆者は、数年前にオランダ旅行をした際に、街中で自転車道と歩道が完全に分けられており、自転車用の信号もあった(なお、筆者は、自転車道を誤って歩行してしまい、自転車運転者に叱られた。)ことを印象深く記憶している。これに対して、我が国では、上記のように、歩道通行を前提とした新たな法規制がなされているが、専用の自転車道はほとんどない。我が国の決して広いとはいえない歩道で、自転車と歩行者が安全に共存できるかどうかについては、疑問なしとしない。

自転車の活用を促進し、かつ、事故を防止するためには、抜本的な交通政策の方向転換が必要となろう。例えば、国土交通省では、平成10年から自転車施策先進都市を指定し、現在30を数える都市において、自転車道の整備などが積極的に取り組まれている⁶。今後も、都市部を中心として、このような取り組みをさらに広めていく必要があるだろう。

1 警察庁、http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/2_shosai.pdf

2 例えば、京都府道路交通規則12条第12項、第13項(2013年11月改正、5万円以下の罰金)

3 例えば、大阪地判平成23年11月28日(判例集未登載)は、自転車が不用意に道路を横断したところ、これを2台の自動車が回避しようとし、そのうち1台(タンクローリー)が歩道上の歩行者2名を轢過して2名が死亡したケースで、自転車の運転者に対し、重過失致死罪により禁固2年(求刑3年6月)の実刑判決を言い渡した(なお、2台の自動車の運転者は、いずれも不起訴となった)。

4 ここでいう「徐行」は、直ちに停止することができるような速度(法2条1項20号)であるが、自転車の場合、具体的には、「時速6キロメートルから8キロメートル程度」(道路交通執務研究会編『15訂版執務資料道路交通法概説』640頁(東京法令出版、平21))ないしは「ふらつかない程度に走行できる最も遅い速度」(自転車の安全な通行方法等に関する検討懇談会『自転車の安全利用のための通行方法等について』8頁(平19))とされている。

5 例えば、神戸地判平成25年7月4日自保ジャーナル1902号1頁は、道路上で11歳男子の自転車が正面衝突されて転倒した62歳の歩行者に後遺障害1級1号(遷延性意識障害)が残存したケースで、約

9500万円の損害額を認定し、男子の母親に対し、監督義務違反に基づき同額の賠償を命じた。

- 6 国土交通省、<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/introduction/index.html>