

クルマを通じて社会を考える

はじめに

自動車は大変裾野の広い産業で、関連分野也多岐にわたるため、経済・社会を考える地歴公民科や探究の授業に格好の題材です。この教材が授業の役に立ち、かつ皆さんの自動車産業に対する理解向上に役立てば幸いです。

この教材の使い方、特長

- 各項「問」で始まり、「答え」「解説（参考）」の流れで構成しています。それぞれの「問」に答えていきましょう。
- 自ら各スライドを進める、あるいは前にも戻ることができ、自分のペースで学べます。

Ⅵ章 自転車事故と損害賠償

目次

- I 章 地球温暖化
- Ⅱ章 資源・エネルギー問題
- Ⅲ章 環境問題と政策
- Ⅳ章 現代の企業・産業構造の変化
- V 章 国際経済
- Ⅵ章 自転車事故と損害賠償**

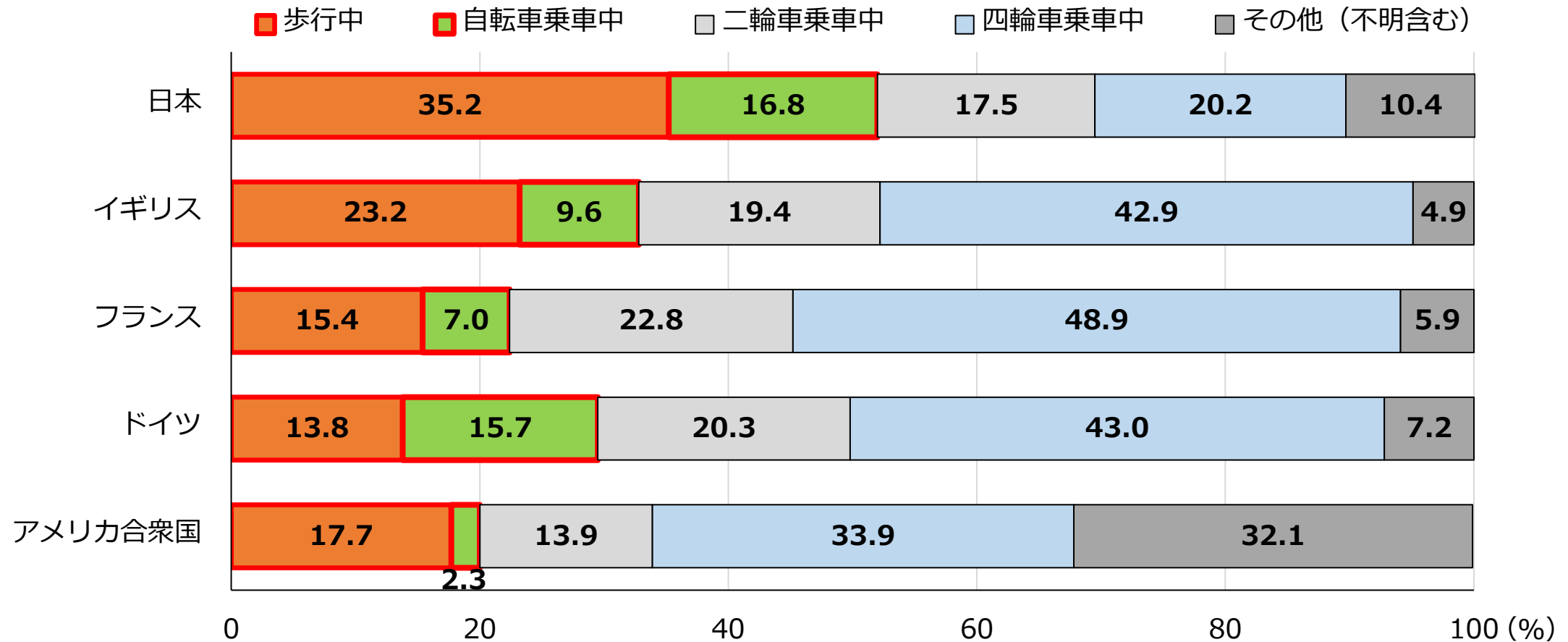
Ⅵ章 自転車事故と損害賠償

この章の学習のねらい

1. 自転車事故の特徴を知り、交通事故に遭わないようにするためにはどのように自転車の運転をすればよいか考察する。
2. 自転車運転の自己理解と自己責任・補償について考察する。

問 1 図表 1 は交通事故時の状態別死者の割合を欧米各国と比較したものです。日本で歩行者や自転車での死亡割合が高いのはなぜか、次のスライド4の写真を参考にして考えよう。

図表 1 交通事故死者の状態別割合（2020年のデータ・アメリカ合衆国は2019年）



注：アメリカ合衆国の「四輪車」にはSUV（Sport Utility Vehicle）が含まれない。 出典：『令和3年における交通事故の発生状況等について』j警察庁交通局（原典：IRTAD）

【歩行者や自転車での死亡割合が高いのはなぜでしょう】

【日本（東京）の道路環境、自転車走行状況】



【イギリス（ロンドン）の道路環境、自転車走行状況】



答え（右表・例）

【日本（東京）】



【イギリス（ロンドン）】



	歩行者用道路の整備	交差点周辺の環境（見通し）
日本	道路が白線（路側帯*）で区切られているだけで、車両の進入が容易になっている（歩行者と接触しやすい）道路が多くあります。 *路側帯＝歩道が設けられていない道路に設置されている歩行者用のスペース。	日本の交差点、特に信号のない交差点は、建物や植栽によって、見通しが悪くなっている箇所があります。
イギリス	欧米ではどんなに狭い道路でも、歩道に段差が設けられています。	交差点の見通しが確保されています。

答え（右表・例）

【日本（東京）】



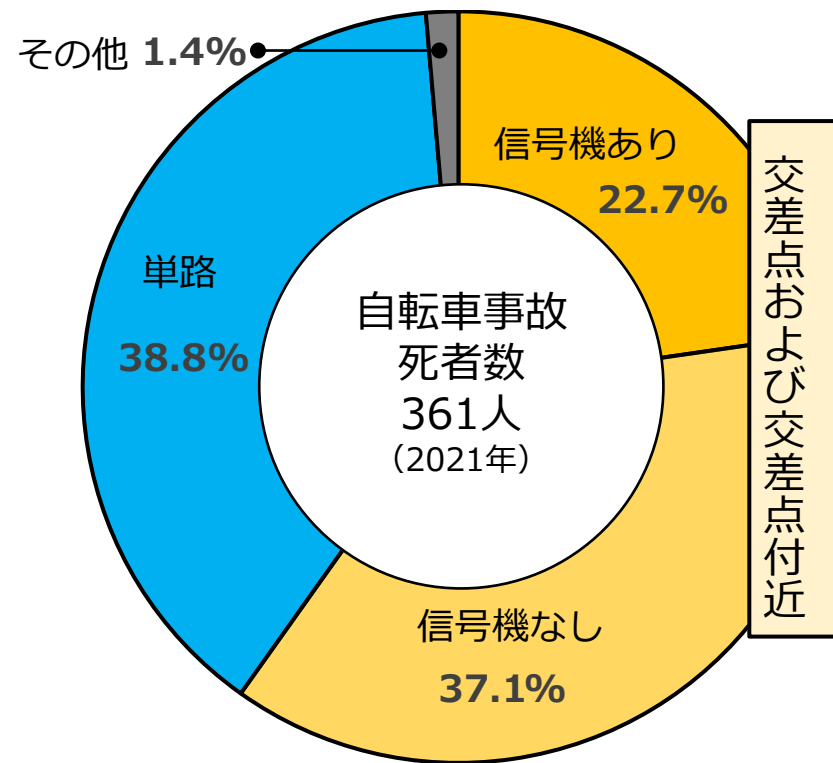
【イギリス（ロンドン）】



	通行区分	ルール遵守状況
日本	日本の道路は、歩行者、自転車、自動車の通行区分が不十分です。 （写真②）	加えて自転車の歩道通行や車道での右側通行（逆走）など、いまだにルール違反が絶えません。 （写真③）
イギリス	一方、欧米では自転車レーンの整備が進んでおり、自転車の通行部分が明示され、自転車の車道通行が徹底されています。	

問 2 図表 2 は自転車の事故が発生した場所別にみた死者数の割合です。
図表 3 は自転車による死亡事故がどういう状況で起きたかを示した図です。
この 2 つの図からどのようなことがわかりますか。

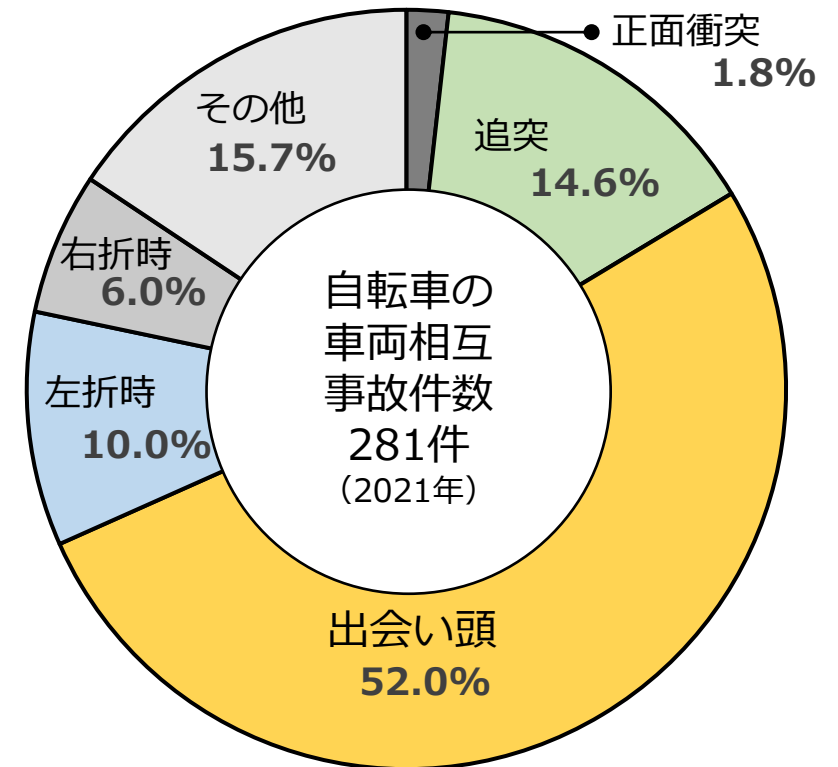
図表 2 自転車事故の発生場所別割合（死者数）



注：「信号機あり」「信号機なし」の場所は、交差点および交差点付近。
「単路」にはトンネル、橋、カーブなどを含む。

出典：ITARDA（交通事故総合分析センター）

図表 3 自転車事故の形態（車両相互の死亡事故件数）

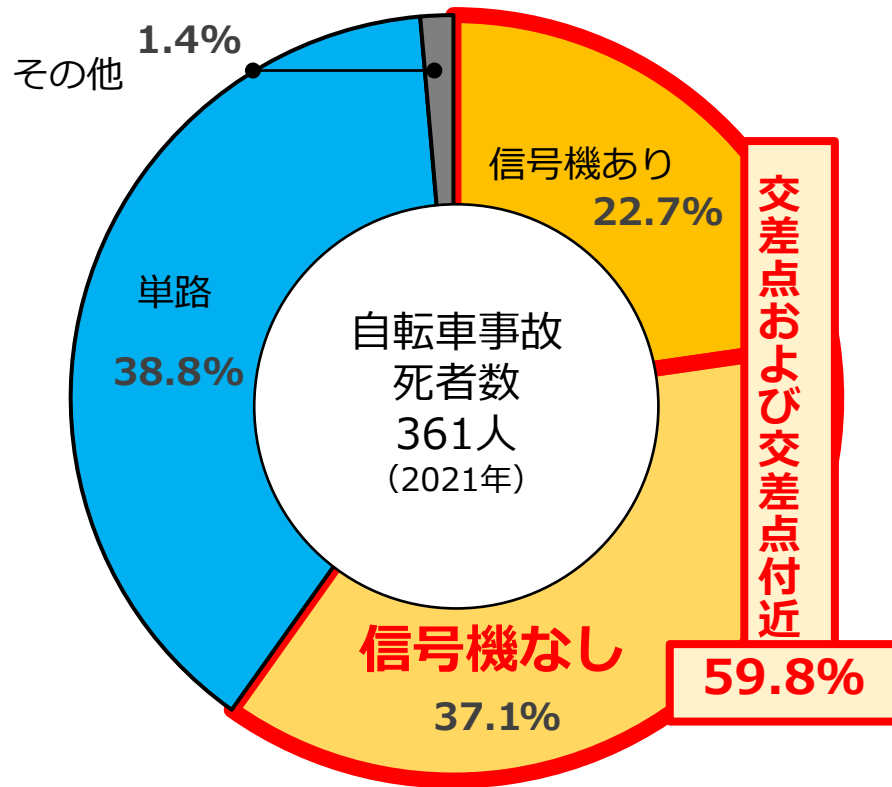


注：最も過失の大きい自転車とその次に過失の大きい自転車による事故の合計。

出典：ITARDA（交通事故総合分析センター）

答え 自転車事故が多いのは「交差点・交差点付近」でほぼ6割。中でも「信号機なし」の場所が全体の約4割を占めています（図表2）。
また「出会い頭」の事故が5割以上あります（図表3）。

図表2 自転車事故の発生場所別割合（死者数）／再掲



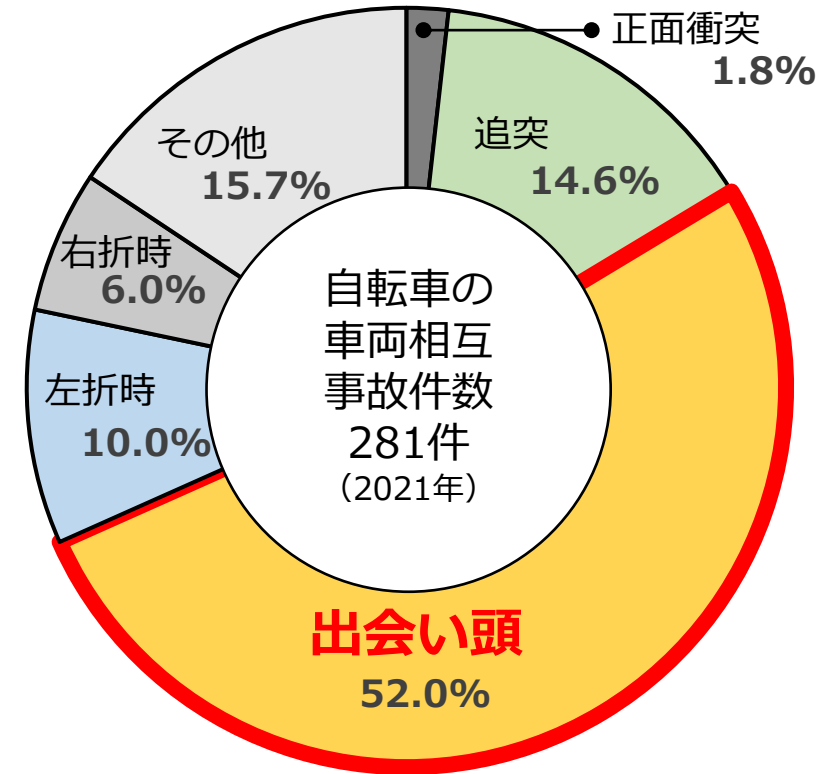
■ 信号機のない交差点
■ 出会い頭



注：「信号機あり」「信号機なし」の場所は、交差点および交差点付近。「単路」にはトンネル、橋、カーブなどを含む。

出典：ITARDA（交通事故総合分析センター）

図表3 自転車事故の形態（車両相互の死亡事故件数）／再掲



注：最も過失の大きい自転車とその次に過失の大きい自転車による事故の合計。

出典：ITARDA（交通事故総合分析センター）

問3 自転車の通行方法について、原則として1～4のどこを走るのが正しいでしょうか。それぞれの空欄の中に○×を書き入れよう。
また問2のデータ、答えを踏まえて「自転車は歩道走行のほうが安全である」「車道走行することは危険だ」という考え方について、正否を考えよう。

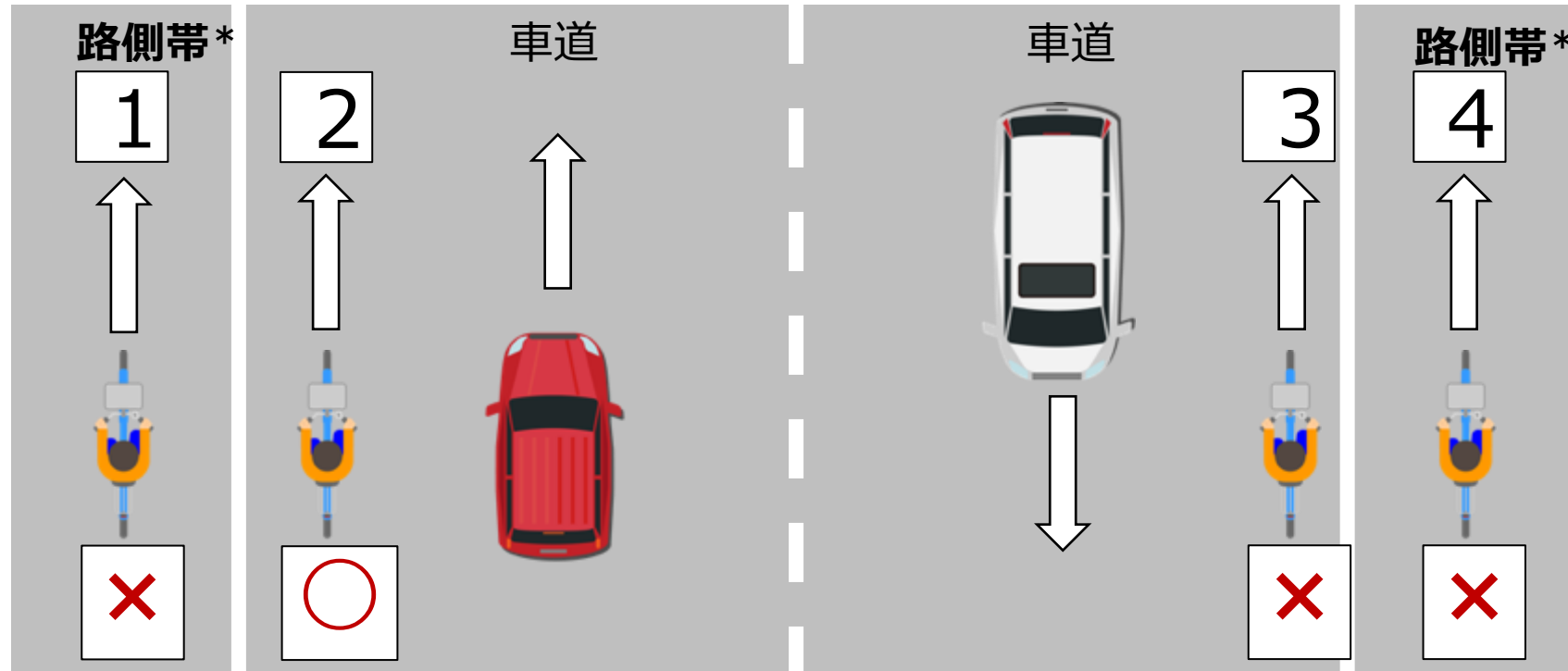
図表4 自転車の正しい走行方向・場所



* 路側帯 = 歩道が設けられていない道路に設置されている歩行者用のスペース。

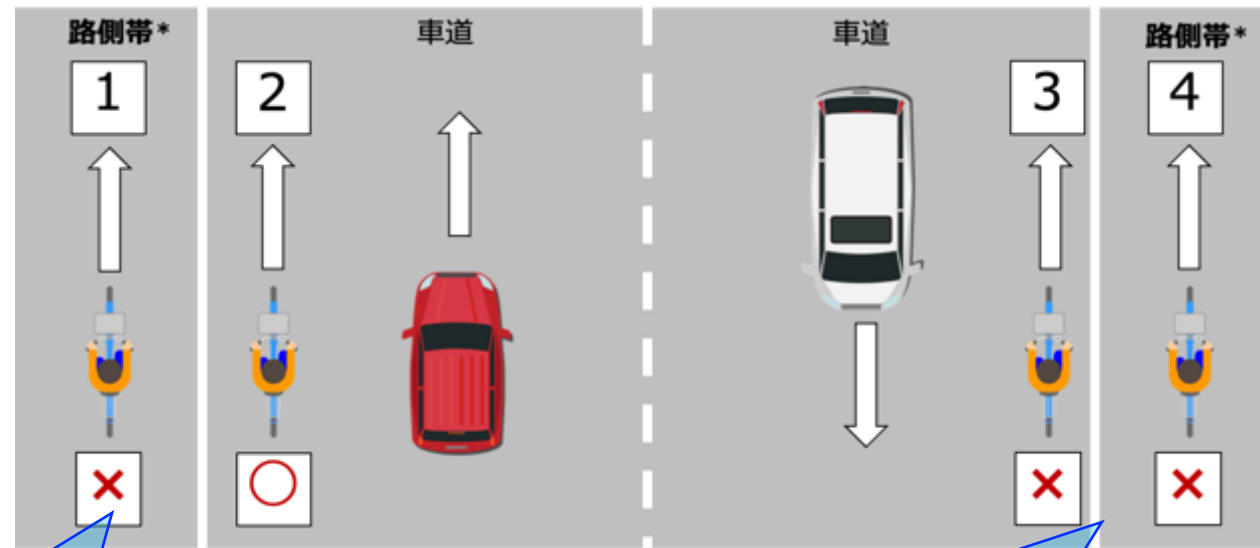
答え 自転車利用時の正しい走行方向・場所は、「2」です。

図表4 自転車の正しい走行方向・場所



* 路側帯 = 歩道が設けられていない道路に設置されている歩行者用のスペース。

【解説】 自転車は「車道の左側走行」が原則ですから正解は「2」です。
 路側帯は『歩行者用に設けられているスペース』です。
 路側帯での走行は車道走行が困難な時など例外的に認められているだけです。
 しかも、すぐに止まれる速度（時速7km程度）で徐行しなければなりません。
 違反すると以下のような罰則が課せられます。



徐行しないで走行した場合は
「2万円以下の罰金又は料」

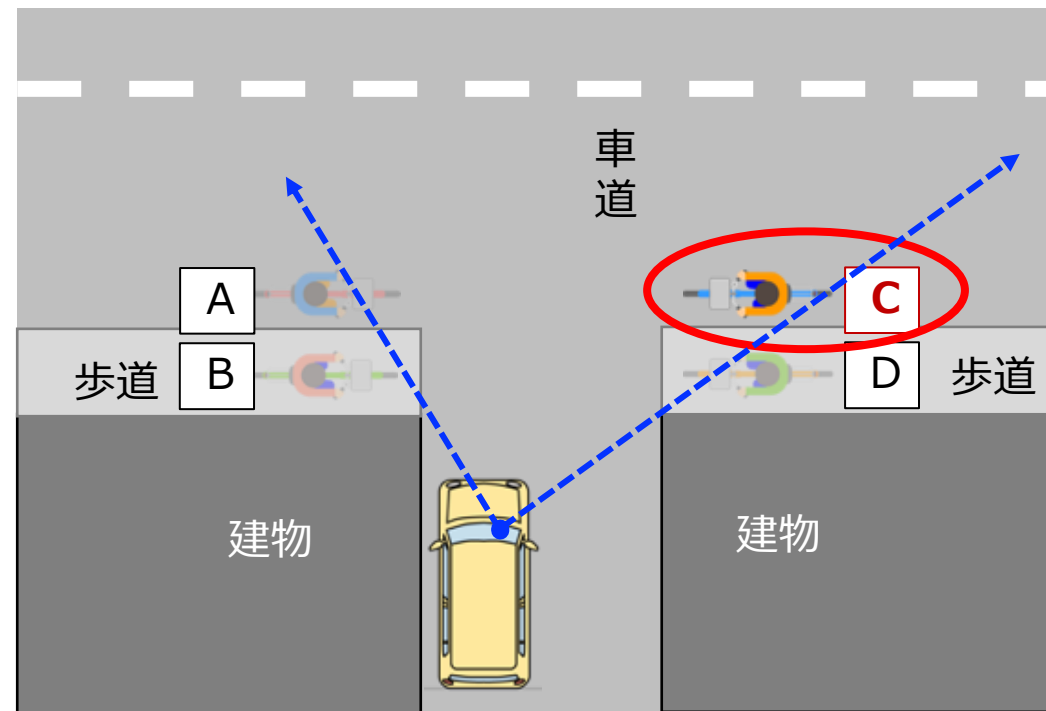
道路右側を通行（逆走）した場合は通行区分違反となり
「3カ月以下の懲役又は5万円以下の罰金」

答え 歩道を走行してきた自転車（以下イラスト内 B、D）は自動車から見えにくく、交差点に進入してきた自動車との接触が多くあります。一方、車道を正しい方向で走行している自転車（同 C）は、自動車から見えやすいため、自動車との接触による事故は少ないのです。

「自転車は**車道左側**」が原則であるのは、このような背景があるためです。

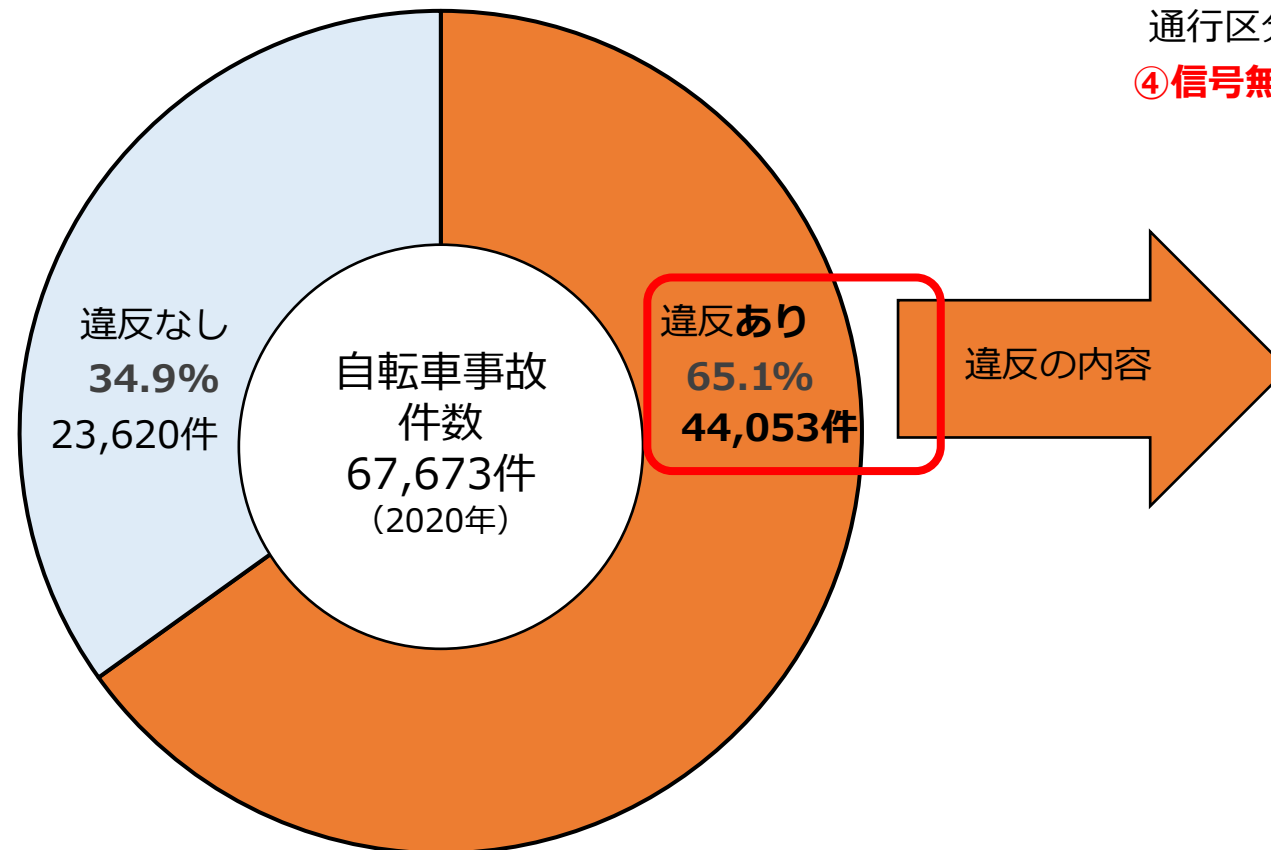
歩道走行は“**安心**”に思えますが“**安全**”ではありません。車道走行が安全です。

図表5 細い街路から出てくる自動車の視認範囲（ドライバーの視点）

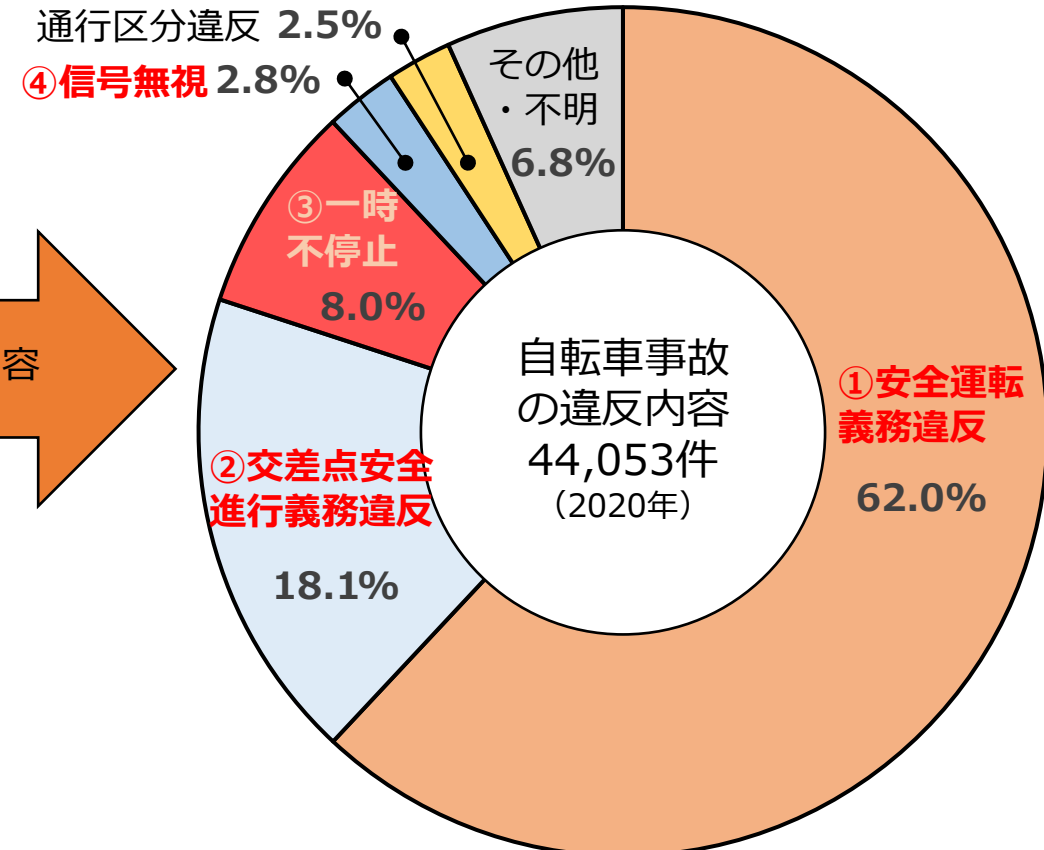


問4 図表6は自転車事故を起こしたときの自転車運転者の違反の有無、図表7はその違反内容を示したものです。「①安全運転義務違反」「②交差点安全進行義務違反」「③一時不停止」「④信号無視」の4つについて、なぜ事故に結びつくか考えよう。

図表6 自転車事故の法令違反有無



図表7 法令違反の内容



出典：警察庁

出典：警察庁

答え

- ① **安全運転義務違反**：後方を確認せずに歩道から車道に飛び出したり、駐車車両を追い越したりして事故になるケースが多い。安全不確認・動静不注視*などの違反がある。

* 動静不注視：周囲の車や歩行者の存在を認識しているにもかかわらず、危険はないと勝手に判断し、その後の動静に注意を払わないこと

- ② **交差点安全進行義務違反**：他の車両や歩行者に注意をはらわずに右折・左折したり、安全な速度で走行しなかったりして事故を起こすケースが多い。

特に最近、スマートフォンを操作しながらの事故が多くなっている。



- ③ **一時不停止**：自転車は軽車両であり、「止まれ」の標識があるところでは、自動車と同様に必ず一時停止しなければならない。見通しの悪い交差点で一時停止せずに飛び出してきた自転車と自動車が発生する出会い頭事故が多い。

- ④ **信号無視**：歩道を走行してきた自転車が、歩行者信号が赤になってから交差点に進入し、左折車両と接触するケースが多い。

問 5 図表 8 は、自転車の運転者が加害者となった事故の損害賠償に関する裁判の実例です。1 億円近い高額賠償が請求されるケースも珍しくありません。では、このように加害者が未成年者の場合、賠償責任は生じるのでしょうか。また、自動車の運転者が加害者となった事故と比べて賠償責任の程度は違うのかどうか、考えてみよう。

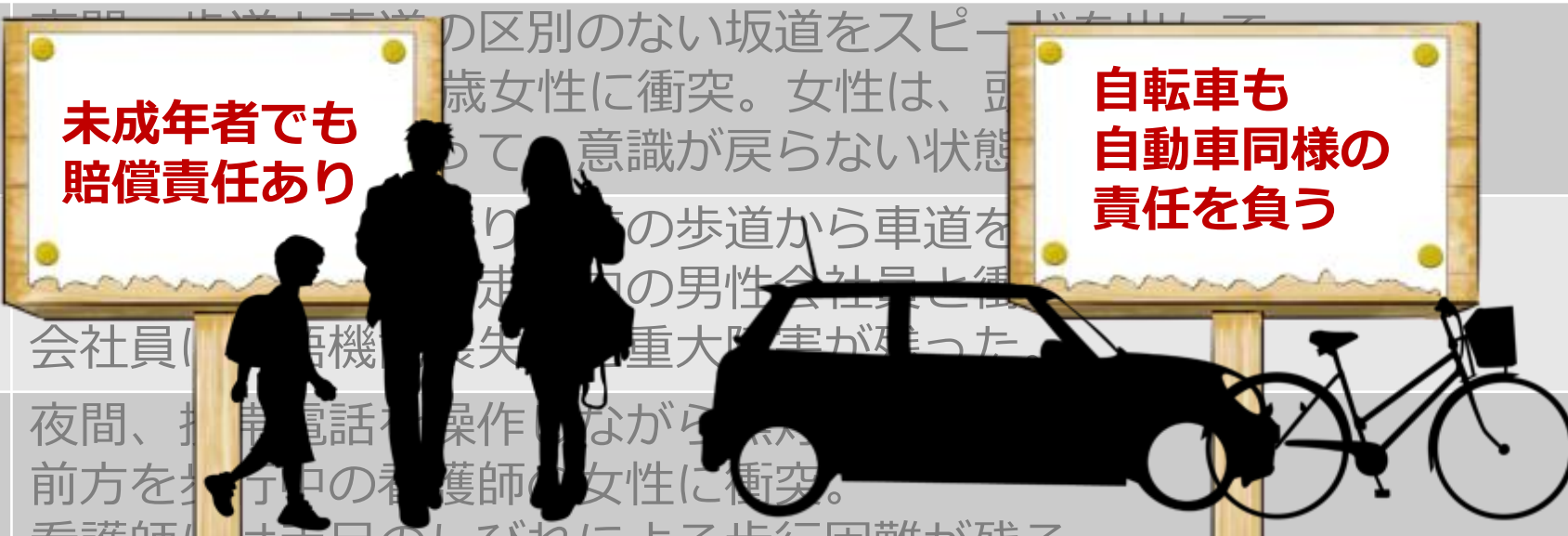
図表 8 未成年の自転車運転者が加害者になった事故の例

自転車運転者	事故の概要	賠償金額
男子 小学 5 年生	夜間、歩道と車道の区別のない坂道をスピードを出して下り、歩行中の65歳女性に衝突。女性は、頭蓋骨骨折等の傷害を負って、意識が戻らない状態に。	9,520万円 2013年7月 神戸地裁判決
男子高校生	自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断。対向車線を自転車で走行中の男性会社員と衝突。会社員は言語機能喪失など重大障害が残った。	9,266万円 2008年6月 東京地裁判決
女子高校生	夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行。前方を歩行中の看護師の女性に衝突。看護師には手足のしびれによる歩行困難が残る。	5,000万円 2005年11月 横浜地裁判決

答え

- ・加害者が未成年者であっても賠償責任は生じます（次のスライド17【解説】参照）。
- ・また、自転車は「車両」の仲間であり、「公平性」の観点から、自転車でも自動車でも加害の責任は変わりません。

図表 8 未成年の自転車運転者が加害者になった事故の判例

自転車運転者	事故の概要	賠償金額
男子 小学5年生	 未成年者でも賠償責任あり 自転車も自動車同様の責任を負う	9,520万円 2013年7月 神戸地裁判決
男子高校生		9,266万円 2008年6月 東京地裁判決
女子高校生		5,000万円 2005年11月 横浜地裁判決

【解説】

- ・未成年者に対しても、判決では損害賠償が求められます。しかし、未成年者に治療費や高額な慰謝料を請求しても、本人に支払い能力があることはほぼありません。

これまでの判決では、事故の加害者となった未成年者について、親に監督義務の違反があった場合は、親も賠償責任を負うとされています。

- ・ 2022年から、成人年齢が20歳から18歳となりました。

高校在学中に成人となる生徒もいます。

高校生であっても成人を迎えて事故を起こしたら、親は責任を問われることなく、本人が賠償責任を負うことになります。

- ・『被害者への賠償』、また事故を起こして加害者となった場合の『経済的負担の軽減と生活の再建』のために、自転車保険への加入は社会的責任として果たしておくべきことです。



【解説】

図表 9 自転車事故に備えるための保険

保険の種類		対象	事故の相手		自分
			生命・からだ	財産(モノ)	生命・からだ
個人賠償責任保険	他人の命とからだ、財産に対して支払われる保険。他の保険の特約として契約できる。		○	○	×
傷害保険	自分のケガに備える保険。		×	×	○
付帯保険	個人賠償責任保険と、傷害保険がついている保険。 (TSマーク)  		○	×	○
自転車保険	個人賠償責任保険と傷害保険がセットになった保険。		○	○	○

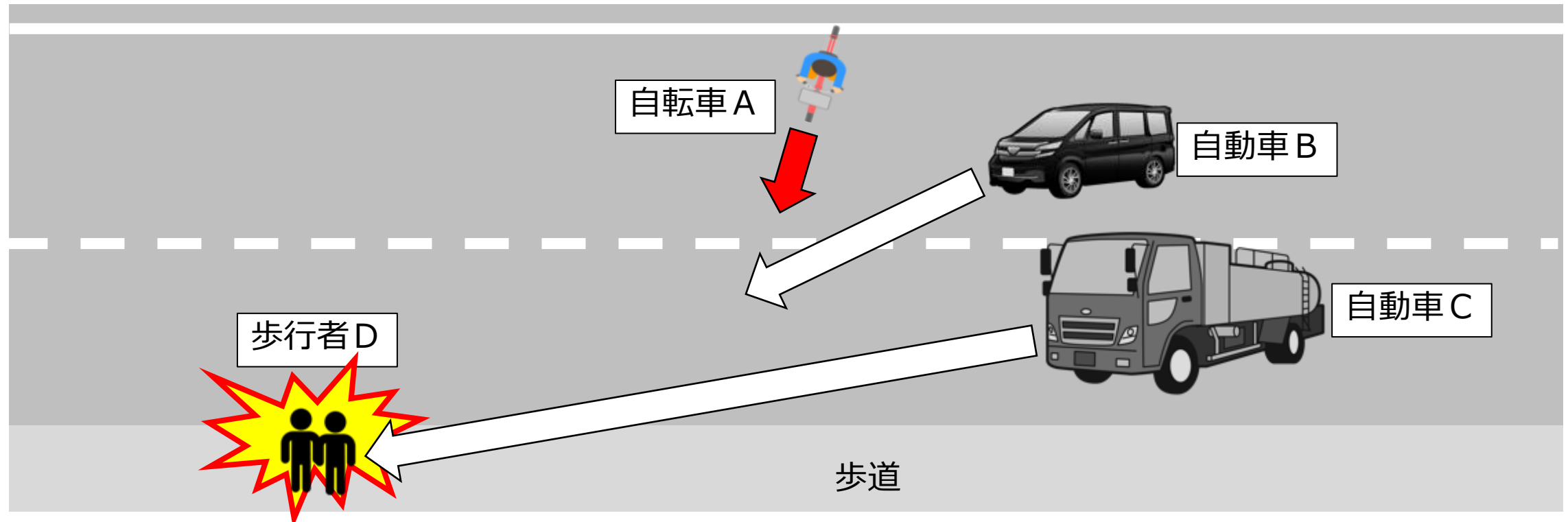
* 次のスライドで各保険について解説しています。

【解説】

- ・『個人賠償責任保険』は、被害者である相手の命とからだ、そして財産を対象としています。相手にケガをさせたり、他人の物を壊すなどして、法律上の賠償責任が生じた場合に支払われます。
現在、あなたの家で加入している傷害保険、火災保険、自動車保険など、他の保険の特約として契約することができます。
- ・『傷害保険』は、事故による自分のケガに備える保険です。
- ・『付帯保険』とは、相手のケガと自分のケガに備える保険のことです。
自転車安全整備店で買って、点検整備した自転車に貼られるTSマークに付帯した保険です。
- ・『自転車保険』とは、相手への損害賠償に備える保険と自転車運転中の自分のケガに備える保険がセットになった保険です。
いま、全国の自治体では、この自転車保険の義務化が広がっています。

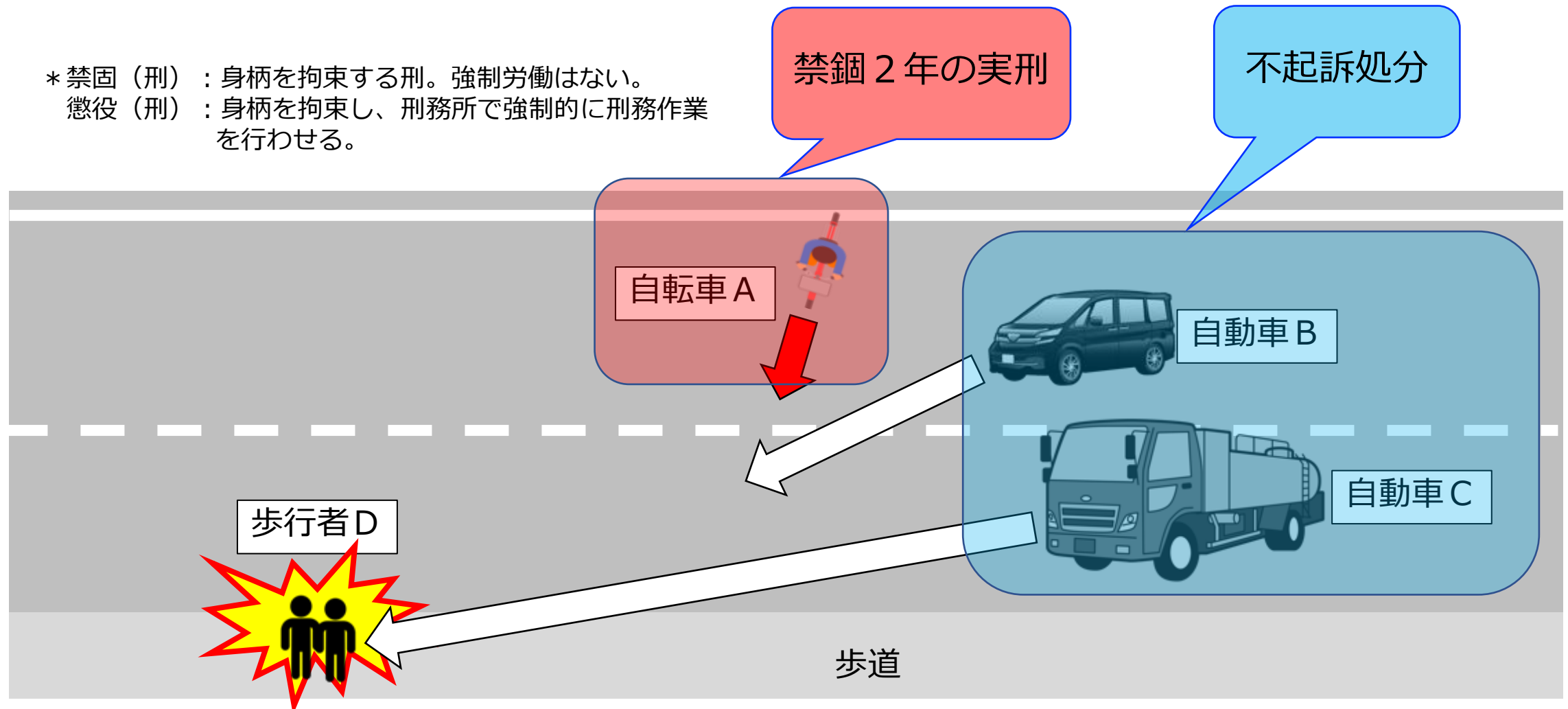
問 6 図表10は、大阪で起きたある事故の様様です。自転車Aが信号機のない道路を安全確認をせずに横断し、それを避けようとした自動車Bがハンドルを左に切りました。さらに自動車Bを避けようとした自動車Cが歩道に乗り上げ、歩道を歩いていた二人の歩行者Dをはねて死亡させました。大阪地方裁判所は、自転車Aおよび自動車B、Cの運転者の刑事責任についてどのような判断を下したでしょうか。

図表10 大阪府浪速区における事故（2011年5月）



答え 大阪地裁は、事故を誘発した自転車 A の運転者に、禁錮* 2 年の実刑判決を言い渡しました(2011年11月)。事故当初逮捕された自動車 B、C の運転者は、不起訴処分となっています。

* 禁固（刑）：身柄を拘束する刑。強制労働はない。
懲役（刑）：身柄を拘束し、刑務所で強制的に刑務作業を行わせる。



【解説】

- ・ 自転車 A の運転者は、信号機のない道路を安全確認せずに横断しました。信号機のある交差点まで行くのを嫌がったのでしょうか。裁判長は次のように述べました。
「注意の欠如は甚だしいばかりか、信号待ちという当然のことがらを嫌がり、周囲の交通に多大な影響を及ぼす行為にみずから進んで出たもので、安易かつ身勝手である」。
- ・ その後、自転車 A の運転者は自動車の運転免許証の停止処分を受けています。
- ・ また、自動車 B、C を運転していた 2 人は事故当初、自動車運転過失致死容疑などで逮捕されましたが、その後処分保留で釈放され、嫌疑不十分で不起訴処分となっています。
- ・ 被害者に直接接触过いなくても、危険な運転が原因で交通事故が起こった場合は刑事責任を問われるという意識を持って、自転車を運転することが強く求められます。

さらに「課題学習」として

2015年10月に兵庫県で自転車保険への加入を義務づける条例が制定されて以降、全国の自治体で義務化が広がっています。

自転車保険について調べて、その必要性について考えよう。

また電動キックボードが自転車と同様に扱われます。歩道走行が多くなるかもしれません。その場合、どのような取り組みが必要か考えてみよう。

さらに理解を深めよう

当財団HPで公開されている動画コンテンツで、更に理解を深めてください。

自転車の交通安全

<http://www.jaef.or.jp/6-kurumajuku/manabiya/ch02.htm#sec04>

“18歳成人”と交通社会 ～権利と責任のあり方～

<http://www.jaef.or.jp/6-kurumajuku/manabiya/ch04.htm#sec01>

自転車事故に備える保険の加入義務化

<http://www.jaef.or.jp/6-kurumajuku/johokan/safety-topics/index.htm#ch01>

自転車の交通違反 取り締まり強化へ

<http://www.jaef.or.jp/6-kurumajuku/johokan/safety-topics/index.htm#ch04>

「電動キックボード」は日本で普及するか 【後編】 日本での普及可能性と課題

<http://www.jaef.or.jp/6-kurumajuku/johokan/latest-news/index.htm#ch09>

公益財団法人 日本自動車教育振興財団

JAEF