

第2 自転車運転者が加害者となる高額賠償事例

1 現状

近年、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令が出ていることや、加害者に責任無能力者を含む未成年者が多いことを踏まえると、被害者救済の観点から、自転車の利用者等に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する必要がある。

※ 自転車損害賠償保険等とは

- ・ 自転車で歩行者とぶつかり怪我をさせた場合など、自転車利用者が加害者側となり、歩行者等の被害者に対する民事上の損害賠償責任を負うこととなった場合に、加害者が被害者に損害賠償を行なうための金銭負担を補償する保険や共済をいう。
- ・ 通勤通学や買い物などの日常生活で自転車を利用している個人の場合、自動車保険や火災保険、傷害保険など、他の保険商品等の“特約”として、「日常生活賠償特約」や「個人賠償責任補償特約」等の名称で販売されているものが、“自転車損害賠償責任保険等”に該当する代表的なものであり、これらの「日常生活賠償特約」や「個人賠償責任補償特約」等は、日常生活で発生する様々なアクシデント（例えば、ショッピング中に売り物を壊したり、サッカーボールで他人にケガをさせたりした場合）を補償範囲とするものだが、自転車事故も日常生活上の事故の一つとして補償している。

2 全国の高額賠償事例

判決容認額 ※	事故の概要
9, 521 万円	男子小学生(11)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。 【神戸地方裁判所：平成25年7月4日判決】
9, 266 万円	男子高校生が昼間、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し対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。 【東京地方裁判所：平成20年6月5日判決】
6, 779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性(38)と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。【東京地方裁判所：平成15年9月30日判決】
5, 438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性(55歳)と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。【東京地方裁判所：平成19年4月11日判決】
4, 746 万円	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性(75歳)に衝突。女性は脳挫傷等で5日後に死亡した。 【東京地方裁判所：平成26年1月28日判決】

※ 判決容認額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（金額は概算額）。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。
日本損害保険協会調べ

第3 国の動向等

1 自転車活用推進法（平成29年5月1日施行）

- ・ 同法律は、第一条「極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること」を目的として制定された。
- ・ 同法律の附則において、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとした。

2 自転車活用推進計画（平成30年6月8日策定）

- ・ 自転車の活用推進に関する4つの目標を設定した。
 - ① 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
 - ② サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
 - ③ サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
 - ④ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
- ・ 法において検討事項とされた「損害賠償を保障する制度」については、地方公共団体に対して、条例等による損害賠償責任保険等への加入促進を図ることを要請するとともに、これによる損害賠償責任保険等の加入状況等を踏まえつつ、新たな保障制度の必要性等について検討を行うとした。

3 自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例について（平成31年2月22日策定）

- ・ 国土交通省が、各地方公共団体が自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図るに当たって定める条例のひな型（標準条例）を策定した。
- ・ （趣旨）第1条
この条例は、近年、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令が出ていることに鑑み、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図るため、自転車損害賠償責任保険等への加入の義務づけ等について必要な事項を定める。

※ コロナ禍での自転車利用ニーズの増加

- ・ コロナ禍において、通勤・通学時の電車利用等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっている（政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」において、自転車通勤の推進を位置付け）。

4 栃木県の取組等

- ・ 5年毎に策定する栃木県交通安全計画、毎年度策定する栃木県交通安全実施計画及び栃木県交通安全県民運動計画に基づき、自転車の安全利用を継続的に推進している。
- ・ 街頭啓発活動や、学校等において自転車シミュレーターの活用やスケアード・ストレイト方式による交通安全教室を開催するなど、自転車運転の安全意識の高揚やルール・マナーの周知徹底を図るとともに、自転車保険への加入促進にも努めている。

※ 栃木県自転車活用推進計画（令和2年3月26日策定）

- ・ 自転車活用推進法第10条に基づく都道府県自転車活用推進計画
- ・ 自転車の活用推進に関する4つの目標を設定した。
 - ① 自転車を利用しやすい快適な“とちぎ”
 - ② 自転車で楽しく健康な“とちぎ”
 - ③ サイクルツーリズムで成長する“とちぎ”
 - ④ 自転車を安全に利用できる安心な“とちぎ”
- ・ 目標の④「自転車を安全に利用できる安心な“とちぎ”」の取組の中に
 - * 交通ルール等の周知・教育・広報啓発
 - * 自転車損害賠償責任保険等への加入促進を明記した。

第4 全国の自転車関係条例の制定状況

1 現状

自転車の安全利用に関する条例は、京都府が平成19年度に都道府県レベルで初めて制定し、その後、全国の都道府県において制定が進んでおり、令和3年4月1日現在で32都道府県が制定している。

条例による自転車損害賠償責任保険等の加入については、22都府県が加入義務（罰則なし）を、10道県が努力義務を課している。

2 制定状況（32都道府県、R3.4.1現在）

保険加入の種別	都道府県
義務 22都府県	<u>宮城県</u> 、山形県、 <u>群馬県</u> 、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県、 <u>愛知県</u> 、 <u>三重県</u> 、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、愛媛県、福岡県、 <u>熊本県</u> 、 <u>大分県</u> 、 <u>宮崎県</u> 、鹿児島県
努力義務 10道県	北海道、 <u>青森県</u> 、茨城県、千葉県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、香川県、高知県

※ 下部線は令和2年4月1日以降に公布された県（8）

※ 県内の自転車関係条例の制定状況

2市で制定、保険加入はいずれも努力義務

- ・ 栃木市自転車の安全な利用に関する条例（H30.4.1施行）
- ・ 大田原市自転車の安全な利用に関する条例（R元.9.30施行）

第5 まとめ

自転車を取り巻く現状については

- ・ 依然として多くの自転車事故が発生し、全事故に対する自転車事故の比率が増加傾向にある。
- ・ 全国では、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令が出ている。
- ・ 国は、環境負荷の低減、災害時の交通機能の維持、国民の健康増進などの観点から、自転車の積極的な活用を推進しており、自転車利用のニーズが増加している。

※ 自転車活用推進法の施行及び自転車活用推進計画の策定

※ 保険加入促進に関する標準条例の策定

- ・ コロナ禍において、自転車利用のニーズが高まっている。
- ・ 自転車の条例は、32都道府県で制定されている。

ことから、本県においても、自転車保険の加入も含め、自転車の安全な利用に関する条例を制定し、自転車の安全で適正な利用を一層促進していく必要がある。