

# 自転車事故高額損害賠償事例に関する一考察

谷 口 聡

## 要 旨

本稿は、自転車事故における高額な損害賠償請求が認容された事例の考察を通じて、そこで提示された法理論的課題を検討することを目的としている。

近年、通常の自転車利用者には想像もしなかったような自転車人身事故における高額な損害賠償を認容する裁判所の判決が目立ってきている。自転車は安価な庶民の交通手段であり、自動車と同程度の損害賠償請求が認められることについては驚きの声も聞かれる。

わが国の道路交通法においては、自転車は自動車と同じ「車両」の定義に含まれるが、自動車損害賠償保障法の適用は受けない。自動車損害賠償保障法は、自動車運転者と所有者に事故に対する厳格な責任を規定するとともに、事故に対する責任保険に強制加入をさせる制度を敷いている。これに対して、自転車は、民法709条の一般的不法行為の規定で損害賠償責任が認定される仕組みとなっており、自転車利用者に自動車の運転者のような厳格な責任は課されていないし、保険加入を義務付ける国家法も存在していない。

筆者は、自転車の利用者も自動車の運転者や所有者に適用される法的枠組みを適用していくべきであるという観点から、判例と自治体の条例の考察、ならびに、学説の検討と自動車損害賠償保障法の基本理念の確認を行った。

## I はじめに

本稿は、自転車事故による高額な損害賠償の問題に関して、法理論的な課題を提示するとともに、その解決に向けた一つの発想を素描することを目的としている。

「自転車」、特に完全に人間の自力で走行する足踏みペダル式の自転車は、私たちに非常に身近な交通手段・道具であり、地域によっては日常生活に欠かすことができない生活上のアイテムである。自動車などに比べてはるかに手軽であり、気軽に利用することができる。しかし、近年、この「自転車」の交通事故などの事例が社会問題となっている。交通事故に詳しい岸郁子弁護士によれば、「自転車加害事故は、ここ数年で大きな社会問題となり、事故に対する社会全体の見方・考え方も変化し、賠償の解決にも一部変化が見られるように思われる」とされており、近年において自転車事故が大きな社会

問題となっていることを指摘している<sup>1</sup>。また、日本損害保険協会の竹井直樹氏は、「昨今、自転車事故、それも自転車を運転する者が加害者となる人身事故が世の中の注目を集め、社会問題化している。その理由は、一般の交通事故がこの数年減少する中で、自転車事故の割合は相対的に増えているからである」と指摘する<sup>2</sup>。そして、日弁連はさらに詳しいデータを基に同様の指摘を以下のように行っている。「近時において自転車事故は飛躍的な増加傾向を示すに至っており、大きな社会問題となっている。すなわち、…歩行者と自転車との事故については、平成9年が633件であったのに対し、平成19年には2856件となり、この10年間に約4.5倍も増加しており、自転車同士の事故に至っては、平成9年が637件であったのに対し、平成19年には4159件となり、この10年間に実に約6.3倍も増加している」<sup>3</sup>。

このような社会的な状況の中において、本稿では、特に、裁判例において自転車加害事故の事例で高額な損害賠償請求が認容されたものに注目しつつ、そのことに関する法理論的な問題点を提示し、その問題についての理論的視座を提供していきたいと考える。

## II 問題の所在

次章Ⅲで検討するように、自転車加害事故による高額な損害賠償についての認容判決が目立つ傾向が近年顕著である。次章Ⅲに加えてⅤ章でも検討するように、このような裁判例はマスコミでは大きく採り上げられて社会問題となっており、また、Ⅳ章で採り上げる自治体においても自転車責任保険加入義務化を条例で制定するなど対応を図っている状況であるにもかかわらず、自転車事故の高額賠償事例には法理論的な問題はほとんどないというのが法曹界や研究者の受け止め方のように感じられる。しかし、果たしてそうなのであろうか。

自転車はわが国では道路交通法により「車両」とであると定義されている（道路交通法2条8号および11号）。しかし、自動車の人身事故については、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」と略して記すこともある。）の第3条により運行供用者が過失に関する挙証責任の転換を受けた中間責任を負担するのに対して、自転車には同法の適用はなく、一般的不法行為に関する民法709条の適用により、賠償責任が認められることになる。岸弁護士が「自動車による人身事故には自動車損害賠償保障法の適用があり、同3条は、自動車の運行を支配し利益を得る「運行供用者」（自動車所有者等）が賠償責任を負うとしている。これに対し、自転車加害事故においては、賠償責任の根拠は基本的には民法709条以下の不法行為に求められ、賠償責任を負うのも不法行為者、すなわち基本的

1 岸郁子「民事裁判例からみる自転車加害事故」法律のひろば65巻6号（2012）20頁。

2 竹井直樹「自転車事故をめぐる保険の現状」法律のひろば65巻6号（2012）21頁。

3 財団法人日弁連交通事故相談センター東京支部過失相殺研究部会編『自転車事故過失相殺の分析』（ぎょうせい2009）1頁。

には加害自転車の運転者となる」<sup>4</sup>と述べているとおりである。

つまり、自動車事故に適用される自賠法においては、運行供用者の責任の厳格化が図られていると同時に、強制保険への加入が義務付けられている。いわゆる「運行供用者責任」は過失がなかったことを加害者が証明することにより免責されるという「中間責任」と称される責任形態であるが、そもそも自賠法のこの責任の厳格性は、近代ヨーロッパにおいて発達してきた「無過失責任」の法思想の基礎となっている「危険責任」や「報償責任」という理念が淵源となっている。これに対して、同じ「車両」でありながら、自転車利用者に適用される責任形態は、民法709条の一般的不法行為の規定である。同じ「車両」の加害事故でありながら、異なる法制度ないし法的なスキームにより、事案の法的処理が図られていることになる。そのことから、何らかの実質的な差異が生じるのかという点については考え方も様々あると思われる。しかし、筆者は、特に本稿で採り上げるような自転車加害事故の高額な賠償判決などに影響がでてくるのではないかと思料する。

自転車事故の加害者の責任をあくまで一般的不法行為の法的枠組みで処理しようとするのか、それとも、多くの自治体が条例で制定しているように、自動車損害賠償保障法の法理念の中に位置付けて、そのような法的枠組みに近づけた形で事案書処理をするのかということは、法理論的に看過できない問題であるというのが筆者の見方である。

以下では、Ⅲ章で自転車加害事故における高額な損害賠償の事例を検討する。Ⅳ章では、特に、自転車責任保険への加入の義務化を図った自治体の条例を考察してみたい。Ⅴ章では、自転車加害事故をめぐる学説上の議論を提示しつつ検討する。これらをもって、Ⅵ章において、総合的な検討を加えることとしたい。

### Ⅲ 自転車事故高額損害賠償判決事例の検討

#### 1 概観

本章では、特に近年の自転車加害事故の裁判例を3つ採り上げる。いずれも賠償額について非常に高額な認容を受けた判決である。

#### 2 3つの裁判例の検討

##### ◆神戸地判平成25年7月4日（判時2197号84頁）

##### [事実概要]

##### 《1》 自転車事故の発生

平成20年9月22日午後6時50分ごろ、原告X（被害者・当時62歳）が、神戸市北区の路上の西側を南から北に歩いていたら、対向して北から南に足踏み式自転車で走行してきたA（当時11歳）運転の被告自転車と正面衝突した。

---

4 岸郁子「民事裁判例からみる自転車加害事故」法律のひろば65巻6号（2012）14頁。

## 《2》 被害者の受傷と後遺障害

原告Xは、本件事故により、急性硬膜下血腫、脳挫傷、頭蓋骨骨折等の傷害を負い、治療を受けるなどした。その後、原告Xは、急性硬膜下血腫、広範囲脳挫傷、水頭症につき、意識障害（植物状態）、開眼するも意思疎通不可、四肢拘縮（四肢可動不可）等の症状を残して、平成21年3月22日に症状固定したとの診断を受けた。

## 《3》 損害賠償請求など

原告Xは、本件事故により損害を被ったとして、Aの唯一の親権者である被告Yに対し、監督者責任（民法714条1項）に基づく人的損害賠償金及び遅延損害金の支払を求め、また、損害保険会社である原告保険会社が、原告Xの人的損害に係る人身傷害補償保険金（以下「人傷保険金」という。）を支払ったことにより、原告Xの被告Yに対する損害賠償請求権を代位取得したとして、同人に対し、求償金及び遅延損害金の支払を求めた。

## 《4》 被告の主張

被告Yは、主に以下のような主張をして損害賠償責任の否定と減額を主張した。

第一に、Yは、Aに対して自転車の走行方法について指導しており、監督義務者の責任を果たしていたこと。

第二に、原告Xとの過失相殺の主張を以下のようにおこなった。すなわち、「仮に被告Yが監督責任を負うとしても、本件道路の状況、Aの年齢、本件事故の状況（特に、原告Xは、衝突回避可能な時期に次郎を認識し得たにもかかわらず…足元に気を取られ、前方の安全に十分に留意することなく、Aの発見に遅れ、衝突を避け得なかったものといえる。）等の諸事情を考慮し、過失相殺が認められるべきである」とした。

第三には、原告Xには、「既往症」があり、損害を拡大させたなどとするものである。すなわち、「原告Xには糖尿病及び高血圧の既往歴があり、いずれも重い症状であったと推測できるところ、これらの既往歴が治療の長期化を生じさせるとともに、後遺障害に影響を与えたことは明らかである」とした。

## [判決要旨]

### 《1》 被告の主張について

被告Yの上記主張については、以下のように判示していずれも退けている。

第一の点について、「被告Yは、Aに対し、日常的に自転車の走行方法について指導するなど監督義務を果たしていた旨主張するが、上記認定のAの加害行為及び注意義務違反の内容・程度、また、被告YはAに対してヘルメットの着用も指導していたと言いながら（被告本人）、本件事故当時はAがこれを忘れて来ていることなどに照らすと、被告Yによる指導や注意が奏功していなかったこと、すなわち、被告YがAに対して自転車の運転に関する十分な指導や注意をしていたとはいえず、監督義務を果たしていなかったことは明らかであるといえ、被告Yの主張は採用できない」とした。

第二の点について、「原告Xにおいても、進路前方の安全に留意して歩行すべきであり、前方の確認がやや不十分であったものの、上記認定の原告XらとA運転の被告自転車の大きな速度差、Aの加害行為及び注意義務違反の内容・程度等に鑑みると、原告Xに過失相殺の対象としなければならない程の過失があったとは認め難いというべきである」とした。

第三の点について、「被告Yは、原告Xには重い症状の糖尿病及び高血圧の既往歴があり、これらが治療の長期化を生じさせるとともに、後遺障害に影響を与えた旨主張するが、証拠（略）によれば、原告Xの糖尿病及び高血圧の症状はいずれも軽度のものであったと考えられ、被告Yの主張を裏付ける医学的知見は認めるに足りない」とした。

## 《2》 主要な判決内容

本判決の結論として、以下のように判示して、以下の金額について被告Yに対する損害賠償請求を一部認容した。

「原告Xにつき、監督者責任（民法714条1項）に基づく人的損害賠償金3,520万7,092円（9,520万7,082円－5,999万9,990円）及びこれに対する不法行為の日である本件事故日から支払済みまで民法所定年5分の割合による遅延損害金」。

「原告保険会社につき、原告Xの被告に対する損害賠償請求権を代位取得した求償金5,999万9,990円及びこれに対する原告保険会社が人傷保険金の支払をした各日から支払済みまで民法所定年5分の割合による遅延損害金」。

### [若干の検討]

- ◇総額約9500万円の支払いを認容した判決である。近年における裁判例の中では非常に高額な賠償を認容した自転車事故判決である。窪田充見教授は、本判決について、「マスメディアにおいても大きく報道された（朝日新聞2013年7月5日夕刊等）」と記している<sup>5</sup>。
- ◇この事件の実際の末路について窪田教授が以下のように示している。「本件では、Yから控訴がされたが、控訴審でもほぼ同額の賠償を認め、判決が確定した。しかし、その後、Yからの申立てで、破産手続きが開始し、Yの免責が認められたことが報道されている（朝日新聞2014年7月4日朝刊）」<sup>6</sup>。
- ◇この事案については、法理論的な問題意識は法律家の間では希薄な状況は明らかである。第一法規株式会社のデータベースD1-Lawで本判決を検索した結果、この判決に付されている判例評釈は僅か2件に過ぎない。この判決を掲載した判例集である判例時報の匿名囲い込み記事においても、賠償額が高額であることには一切の言及がない<sup>7</sup>。

5 窪田充見「未成年者の自転車による対歩行者事故と監督義務者責任」『交通事故判例百選 [第5版]』（2017有斐閣）72頁。

6 窪田充見「未成年者の自転車による対歩行者事故と監督義務者責任」『交通事故判例百選 [第5版]』（2017有斐閣）73頁。

7 匿名囲い込み記事・判例時報2197号84頁

窪田教授も以下のように指摘する。「不法行為法理論の観点からみれば、本判決に特に問題があるわけではなく、監督義務者責任についての判断も合理的なものだと考えられる」<sup>8</sup>。また、松本克美教授も、本判決が民法714条を適用したことに触れながら以下のように述べている。「本判決（神戸地判平成25年）は、小学生Aによる自転車加害事故で、本人の責任能力を否定し、親権者である母親に監督義務者として九二〇〇万円余の高額の賠償責任を認めた。一一歳一か月のAに責任能力がないとした判断は、従来判例の判断基準に従ったもので、特に問題はない」<sup>9</sup>。

◇筆者は、賠償額が高額となった要因として、加害者側（被告）が被害者との過失相殺を主張したにもかかわらず、被害者側には一切の過失を認定しなかったことも挙げられるのではないかと感じている。

#### ◆広島地尾道支判平成19年10月9日（判時2036号102頁）

##### 【事実概要】

##### 《1》 自転車事故の発生

被告Y2が主催した「ツール・ド・しまなみ」という行事に参加した被告Y1は、平成15年10月19日午前8時30分ごろ、運転の自転車（ペダル側ギア三段、後輪側ギア八段変速で高速用タイヤが装着されたアメリカ製マウンテンバイクで被害者A（当時63歳、会社の代表取締役）と広島県尾道市の路上で、Aに衝突し、Aは、路上に転倒して、脳挫傷、外傷性クモ膜下出血、頭蓋骨骨折、気脳症等の傷害を受け、収容先の病院において、前同日午前11時頃死亡した。

##### 《2》 損害賠償請求など

Aの妻（原告X1）および、Aの子3名（原告X2、X3、X4）は、A死亡による損害などを被告Y1、および、Y2に対して請求した。また、原告との保険契約によりA死亡による保険金を支払った保険会社Zは、その支払った保険金額の請求権を原告から取得したとして、その金額の支払を被告Y1およびY2に対して行った。

##### 《3》 被告Y1の過失相殺の主張

「本件事故は、Aが、犬の散歩中、近くに横断歩道があるにも拘わらず横断歩道を横断しなかった過失及び犬を連れて横断するに際しては犬が放れないよう十分注意して道路中央で立ち止まらないよう注意すべきであるにも拘わらずこれを怠った過失並びに横断に際しては自動車・自転車等が来ているかどうか等左右の安全を確認してから横断すべきであるにも拘わらずこれを怠った過失により、犬が被告Y1に向かってきたため、Aが道路中央に一時立ち止まる状態になって、被告Y1がAへ衝突したものである。本件事故の原因は少なくとも三割以上はAにある。損害賠償額の算定に当たっては、Aの

8 窪田充見「未成年者の自転車による対歩行者事故と監督義務者責任」『交通事故判例百選 [第5版]』（2017有斐閣）73頁

9 松本克美「児童の起こした自転車事故と母親の監督義務者責任」私法判例リマークス49号（2013）52頁

上記過失を斟酌すべきである」と主張した。

#### 《4》 被告Y2の無過失であるとの主張

被告Y2も、本件行事は危険なものではなく、行事を主催したY2に過失はないなどと主張した。

#### [判決要旨]

##### 《1》 被告Y2の無過失の主張について

「被告Y2にも本件事故発生について咎は免れず、民法七〇九条により、後記検討のとおり損害を賠償する責任があるというべきである。…そして、被告Y2が前記のとおりの手立てを十分に講じておれば被告Y1の本件事故もなかったというべきであるから、双方の間の客観的関連共同は優に肯定でき、両被告は民法七一九条により共同不法行為者としての連帯責任を負うものと解すべきものである」とした。

##### 《2》 被告Y1の過失相殺の主張について

「被告Y1の前方注視義務違反は当然免れがたいところではあるが、他方、Aも、前記のとおり、本件事故現場付近には横断歩道があるのにそれ以外の場所で車道に立ち入っていること、また、前記検討の結果によれば、Aが散歩させていた犬が車道上の被告Y1に突如向かっていったことが窺われるが、犬を戸外において散歩させる者はこのように犬が他者の交通等に迷惑をかけることのないよう配慮する義務がそもそもあるというべきであること、さらに、如何に本件車両が自転車のため無音走行してきたためであろうとはいえ、Aも車道に立ち入るに際しよく周囲を注意していれば被告Y1の本件車両に気付かなかつた筈はないと思料されること等の事情が認められるところである。…こうしてみると、被告Y1とAの過失割合は、彼此勘案して、結局七対三と判定するのが相当である」として、3割の過失相殺を認めた。

##### 《3》 本判決の結論

「被告Y1及び同Y2は、各自、原告X1に対して二七六二万二四五二円、原告X2、同X3及び同X4に対して各九二七万四一五〇円並びにこれらに対する平成一五年一月一九日から支払済みまで民法所定年五分の割合による遅延損害金を支払うべきである。…Zが原告らに五〇〇〇万円の保険金を支払い、同額の損害賠償請求権の譲渡を受けたこと等については前記のとおりである…被告Y1及び同Y2は、各自、Zに対し、五〇〇〇万円及びこれに対する平成一五年一月一九日から支払済みまで民法所定年五分の割合による遅延損害金を支払うべきである」とした。

#### [若干の検討]

◇賠償額総額の認容額は約1億円と非常に高額である。

◇やはり、この判決についても法理論的な観点からの指摘は見当たらない。

◇過失相殺が3割行われたにもかかわらず、認容額が1億円を超えているということに

は十分留意すべきである。

◆東京地判平成20年6月5日（判例集未搭載事件）

〔事実概要〕

《1》 自転車事故の発生

平成17年4月30日午後1時50分ころ、被告Y1は、自転車を運転し、東京都のC街道の北側歩道上をD方面からE方面に向かって進行中、斜めに車道を横切ろうとして、自転車横断帯から12.4m以上手前の地点から車道に自車を進入させたところ、本件道路の車道をE方面からD方面に向かって走行中の原告X1運転の自転車と衝突した。原告X1は、本件事故により、前方に投げ出されて頭部を強打し、脳内出血、頭蓋骨骨折等の傷害を負い、その症状は、平成17年10月14日に固定した。原告X1は、平成17年11月21日、千葉県から、交通事故による言語機能喪失（3級）、右上肢機能全廃（2級）、右下肢機能全廃（3級）の障害について、身体障害者等級表による級別1級の身体障害者手帳の交付を受けた。

《2》 損害賠償請求

原告X1の両親であるX2およびX3は、右自転車衝突事故によるX1が身体に被った損害と、X2およびX3が被った固有の精神損害、ならびに、弁護士費用などを、被告Y1および被告Y1の父親Y2に対して損害賠償請求を提起した。

《3》 被告らの過失相殺の主張

「原告X1としては、本件事故現場付近を進行する際、前方を注視するとともに、徐行したり、歩道内によける等、事故を防止する注意義務を負っていた。しかしながら、原告X1は、これらの回避行動を容易にとることができたにもかかわらず、ロードレーサータイプの自転車を下を向いたまま高速で走行させ、これらの措置を何らとっていない」などとして、過失相殺を主張した。

〔判決要旨〕

《1》 被告Y1の過失の認定

「被告Y1は、自転車横断帯を利用することなく本件道路を横断しようとするのならば、自車を歩道から車道に進入させるのに先立ち、少なくとも右方から走行してくる車両の有無、動静を十分に注視、確認した上で、車道に進入させるべきであったところ、対面する歩行者用信号の表示は赤信号であり、歩行者用信号Bの表示が青信号であったことから、右方から車両が走行してくることはないものと軽信して、上記のような注視、確認をすることなく、自車を車道に進入させて本件道路を横断しようとしたことから、原告X1運転の自転車と衝突するに至った」などとしたうえで、「被告Y1は、車道に自車を進入させるに際し、上記の注視、確認義務を怠ったものといわざるを得ない。したがって、被告Y1には民法709条に基づく損害賠償責任がある」と判示した。



## 《2》 過失割合について

「被告Y1は、交通の頻繁な幹線道路である本件道路を、安全を確認しないまま、自転車横断帯によらず、車道の通行方向に対向する形で斜めに横断しようとしたとの本件事故の発生に関する諸事情を総合考慮すると、本件事故についての過失割合としては、原告X1につき50%程度と認めるのが相当である」として、過失相殺割合を5割と認定した。

## 《3》 賠償額などに関する結論

原告X1に対する損害賠償として、以下のように判示した。「損害の合計は1億7244万7446円である。そして、…原告X1は、富士石油健康保険組合から家族療養費等として1012万5241円の給付を受けたことが認められるので、損益相殺的調整として、これを控除するのが相当である。控除後の残額は1億6232万2205円となり、これに上記の過失割合を考慮すると、8116万1102円となる。上記の額に照らすと、弁護士費用としては820万円を損害と認めるのが相当である」とした。

また、原告X2およびX3の損害については以下のように判示した。「固有の慰謝料として、それぞれ150万円を認めるのが相当である。そして、弁護士費用については、それぞれ15万円を本件事故による損害と認めるのが相当である」とした。

### [若干の検討]

- ◇賠償額総額の認容額は約9200万円と非常に高額である。
- ◇上記2つの事例とは異なり、本事案は、自転車の歩行者に対する加害事故ではなく、自転車同士の衝突事故である。
- ◇過失相殺が50%のなされた後の認容額がこれほど巨額であることには驚きを感じる。

## Ⅳ 自治体における自転車保険加入義務化の条例

### 1 概観

近年、前章Ⅲで採り上げたような高額賠償判決の影響などもあり、主に都道府県レベルの自治体で、自転車責任保険の加入義務化を図る条例の制定が相次いでいる。2021年現在で、非常に多くの自治体がそのような「自転車条例」を置いている。特に、保険加入の義務に関しては、制定当初は「努力義務」としていたにもかかわらず、最近になって「義務化」を図る条例改正が相次いでいるという状況にある。

本章では、最初に、全国に先駆けて自転車保険加入義務化の条例を制定した兵庫県の自転車条例を、次いで、筆者が所属する大学の所在地である群馬県の条例を、最後に、人口が最も多い都道府県である東京都の条例をそれぞれ検討することとする。

条例文中に下線\_\_\_\_\_を付している部分があるが、これは筆者が記したものであるので、十分ご留意されたい。

## 2 兵庫県自転車条例

### (1) 条例文抜粋

#### 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

平成27年 3月19日条例第6号

平成28年 3月23日条例第27号最終改正

(目的)

第1条 この条例は、自転車（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。以下同じ。）の安全で適正な利用（以下「自転車の安全適正利用」という。）に関し、県民、事業者及び交通安全に関する活動を行う団体（以下「交通安全団体」という。）の役割並びに県及び市町の責務を明らかにするとともに、県が実施する施策の基本的事項を定めることにより、県民、事業者、交通安全団体、市町及び県が協働して自転車の安全適正利用に関する運動を展開し、もって歩行者、自転車等が安全に通行し、かつ、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に寄与することを目的とする。

<第2条～第12条省略>

(自転車損害賠償保険等の加入)

第13条 自転車利用者は、自転車損害賠償保険等（その自転車の利用に係る事故により生じた他人の生命又は身体の損害を填補することができる保険又は共済をいう。以下同じ。）に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

2 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該保護者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

3 事業者は、その事業活動において従業者に自転車を利用させるときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。

(自転車損害賠償保険等の加入の確認等)

第14条 自転車小売業者は、自転車を販売するときは、当該自転車を購入しようとする者（以下「自転車購入者」という。）に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置の有無を確認しなければならない。

2 自転車小売業者は、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられていることを確認できないときは、当該自転車購入者に対し、自転

車損害賠償保険等の加入に関する情報を提供し、自転車損害賠償保険等の加入を勧めるようにするものとする。

3 前2項の規定は、自転車貸付業者が自転車を貸し付けるときについて準用する。  
＜第15条～第17条省略＞

附則

この条例は、平成27年4月1日から施行する。ただし、第13条及び第14条の規定は、同年10月1日から施行する。

附則（平成28年3月23日条例第27号）

この条例は、平成28年4月1日から施行する。

(2) 兵庫県「自転車の安全な利用の促進に関する条例について」<sup>10</sup>関係箇所の抜粋「Q&A」

A10：なぜ義務化するのですか

これまで県では保険加入への促進に取り組んできましたが、歩行者と自転車の事故については、平成16年から平成25年までの10年間で1.9倍に増加しているほか、自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例も発生しています。

このため、自転車に関わる幅広い関係者で構成する「自転車の安全な利用等に関する検討委員会」を設置し、自転車の交通安全対策の強化等について検討を行った結果、「保険加入を促進するためには、兵庫県として抜本的な対策を行わなければならない。現状としては、既存の自転車保険への加入促進を図ることが望ましく、その促進を図る上で、県として条例による義務を課すことが必要である」との提言を受けました。

県としては、被害者の確実な救済と併せて、自転車利用者が加害者となり損害賠償請求を負った場合の経済的負担の軽減を目的とするほか、加入することにより自転車利用者に事故の危険性を認識していただき、安全な利用を促すことにもなると考え、保険加入を義務化しました。

A11：なぜ罰則を設けないのですか。

罰則を設けようとする場合、自転車を個別に特定して保険の加入を管理していくことが必要となりますが、保険加入の管理が困難な状況の中で、保険証券を自転車利用者に常時携帯していただくことは実施不可能と考えられます。

現在の自転車保険の現状としては、「車体にかける保険」と「人にかける保険」の2種類がありますが、「車体にかける保険」は自転車の車体番号の管理が難しいことや「人にかける保険」は、特約として付帯される個人賠償責任保険のように様々な保険が存在し、利用者個人を管理していくのは困難であると判断しました。

10 兵庫県「自転車の安全な利用の促進に関する条例について」

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk15/jitensyajyourei.html#a1>（最終閲覧日2021年11月30日）

したがって、罰則は設けておりません。

### (3) 筆者による若干の検討

自転車利用者の保険加入義務、保護者の未成年者のための保険加入義務、および、事業者の従業者のための保険加入義務が規定されている。また、自転車の販売業者にも購入者が保険に加入していることを確認することを義務付けている。

このような自転車保険加入義務の条例の制定にあたっては、高額な損害賠償判決事例が出されたことが影響していることがウェブページ記載のQAから明らかである。

兵庫県ではこの条例を2015年に全国に先駆けて制定していることには大いに注目すべきである。

## 3 群馬県交通安全条例

### (1) 群馬県交通安全条例（平成26年12月22日施行）＜旧規定＞抜粋

#### 群馬県交通安全条例（平成26年12月22日条例第78号）

＜前文および第1条～第8条省略＞

（自転車事故の防止）

第9条 自転車を運転する者は、車両の運転者であることを自覚し、法令を遵守して自転車が原因となる交通事故の防止に努めるとともに、歩行者及び他の車両の安全に配慮しなければならない。

2 自転車を運転する者は、自転車の定期的な点検および整備、自転車事故防止に関する知識の習得並びに自転車事故による生じた損害を賠償するための保険等への加入に努めるものとする。

3 自転車を販売する者は、自転車の購入者に対し、自転車の定期的な点検及び整備並びに損害を賠償するための保険等への加入の必要性その他の自転車の安全な利用に関する情報の提供に努めなければならない。

4 県は、自転車事故の防止に関する啓発その他の必要な措置を講ずるものとする。

＜第10条から第17条省略＞

附則

この条例は、公布の日から施行する。

### (2) 群馬県交通安全条例（令和3年4月1日施行）＜改正条例＞抜粋

#### 群馬県交通安全条例（平成26年12月22日条例第78号）

<前文および第1条～第8条省略>

(自転車事故の防止)

第9条 自転車（道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。以下同じ。）を利用する者（以下「自転車利用者」という。）は、車両の運転者であることを自覚し、法令を遵守して自転車が原因となる交通事故の防止に努めるとともに、歩行者及び他の車両の安全に配慮しなければならない。

2 自転車利用者は、自転車の定期的な点検及び整備並びに自転車事故の防止に関する知識の習得に努めるものとする。

3 自転車を販売する者は、自転車の購入者に対し、自転車の定期的な点検及び整備その他の自転車の安全な利用に関する情報の提供に努めなければならない。

4 県は、自転車事故の防止に関する啓発その他の必要な措置を講ずるものとする。

(乗車用ヘルメットの着用)

<第9条の2省略>

(自転車損害賠償保険等への加入)

第9条の3 自転車利用者（未成年者を除く。）は、その自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等（自転車の利用によって他人の生命又は身体を害した場合における損害を填補するための保険又は共済をいう。以下この条及び次条において同じ。）に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。

2 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該保護者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。

3 事業者は、その事業の用に供する自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該事業者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。

4 自転車の貸付けを業とする者は、その貸付けの用に供する自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。

(自転車損害賠償保険等に関する情報提供等)

第9条の4 自転車を販売する者は、自転車を販売するときは、自転車の購入者に対し、自転車損害賠償保険等への加入の有無を確認するよう努めなければならない。この場合において、当該自転車を販売する者は、自転車損害賠償保険等に加入していることを確認することができなかつたときは、当該自転車の購入者に対し、自転車損害賠償保険等に関する情報を提供するよう努めなければならない。

2 学校設置者等は、通学に自転車を利用している児童及び生徒に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等への加入の有無を確認するよう努めなければならない。この場合において、当該学校設置者等は、自転車損害賠償保険等に加入していることを確認することができなかつたときは、当該児童及び生徒並びにその保護者に対し、自転車損害賠償保険等に関する情報を提供するよう努めなければならない。

3 県は、自転車損害賠償保険等への加入を促進するため、関係団体と連携し、自転車損害賠償保険等に関する情報の提供その他の必要な施策を講ずるものとする。

<第10条～第17条省略>

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則

この条例は、令和3年4月1日から施行する。

### (3) 筆者による若干の検討

まず注目すべきは、第9条1項において、自転車が「車両」であることを自覚しなければならない旨規定していることである。これは見逃してはならない文言であり、同じく車両である自動車や単車の利用者と同類の責任主体となりうる可能性を示していると考えられる。

その他は、兵庫県の条例と同様に、自転車利用者の保険加入義務、保護者の未成年者のための保険加入義務、および、事業者の従業者のための保険加入義務が規定されている。さらにこの群馬県の条例では、自転車を貸与する業者にも保険加入義務を明記している。また、自転車の販売業者にも購入者が保険に加入していることを確認することを義務付けている点は兵庫県と同様であるが、学校設置者に児童と生徒が自転車を利用する場合の保管加入確認を努力義務として規定している点も注目すべきである。

## 4 東京都自転車条例

### (1) 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」<旧規定>抜粋

#### 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

<第一条～第二十六条省略>

(自転車損害賠償保険等への加入等)

第二十七条 自転車利用者は、自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は

財産の損害を賠償することができるよう、当該損害を填補するための保険又は共済（次条において「自転車損害賠償保険等」という。）への加入その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

2 前項の規定は、自転車使用事業者について準用する。

<以下省略>

(2) 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（令和2年4月1日施行）

<改正条例>抜粋

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

<第一条～第二十六条省略>

第六章 自転車利用者等による保険等への加入等

(自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入等)

第二十七条 自転車利用者（未成年者を除く。以下この条において同じ。）は、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。

2 自転車利用者は、自転車の利用によって生じた他人の財産の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入するよう努めなければならない。

3 前二項の規定は、自転車利用者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等への加入の措置が講じられているときは、適用しない。

(保護者の自転車損害賠償保険等への加入等)

第二十七条の二 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。

2 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、自転車の利用によって生じた他人の財産の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入するよう努めなければならない。

3 前二項の規定は、保護者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等への加入の措置が講じられているときは、適用しない。

(自転車使用事業者の自転車損害賠償保険等への加入等)

第二十七条の三 自転車使用事業者は、その事業活動において自転車を利用するときは、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。

- 2 自転車使用事業者は、その事業活動において自転車を利用するときは、自転車の利用によって生じた他人の財産の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入するよう努めなければならない。
- 3 前二項の規定は、自転車使用事業者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等への加入の措置が講じられているときは、適用しない。

(自転車貸付業者の自転車損害賠償保険等への加入等)

第二十七条の四 自転車貸付業者は、自転車を貸し付けるときは、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。

- 2 自転車貸付業者は、自転車を貸し付けるときは、自転車の利用によって生じた他人の財産の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険等に加入するよう努めなければならない。
- 3 前二項の規定は、自転車貸付業者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、適用しない。

(自転車損害賠償保険等への加入の確認等)

第二十七条の五 自転車小売業者は、自転車を販売するときは、当該自転車を購入しようとする者（以下「自転車購入者」という。）に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めなければならない。

- 2 自転車小売業者は、前項の規定による確認により、自転車購入者が自転車損害賠償保険等に加入していることを確認できないときは、当該自転車購入者に対し、自転車損害賠償保険等への加入に関する情報を提供するよう努めなければならない。
- 3 特定事業者は、その従業者のうちに、自転車を利用して通勤する従業者がいるときは、当該従業者に対し、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めなければならない。
- 4 第二項の規定は、前項の特定事業者について準用する。この場合において、第二項中「自転車小売業者」とあるのは「特定事業者」と、「自転車購入者」とあるのは「自転車を利用して通勤する従業者」と読み替えるものとする。
- 5 自転車貸付業者は、その借受人に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の内容に関する情報を提供するよう努めなければならない。

<第二十八条～第四十一条省略>

附 則

この条例は、平成二十五年七月一日から施行する。

附 則（平成二十八年条例第九十一号）



この条例は、平成二十九年二月一日から施行する。

附 則（令和元年条例第百三十九号）

この条例は、令和二年四月一日から施行する。ただし、第四十条を第四十一条とし、第三十九条の次に一条を加える改正規定は、公布の日から施行する

### （3）筆者による若干の検討

旧規定からの改正条例により、自転車利用者の保険加入の努力義務が、義務へと改正された。保護者の未成年者のための加入義務、自転車使用事業者の義務、自転車貸付事業者の義務、自転車小売業者の確認義務など、兵庫県などの条例と大きく異なる点はない。

ただし、特徴的であるのは、それぞれ保険への加入が義務化されているのは、人身損害に関する責任についてのみであり、財産損害への責任については、保険加入は努力義務となっている点である。

## V 自転車事故判決に関する学説の検討

本章では、自転車加害事故事例に関する様々な立場からの見解を検討することとした。

### 1 自転車事故事例解決のための課題に言及する見解

#### ① 窪田充見教授の見解

一般論として、窪田教授は、不法行為法の構造上の弱点を以下のように指摘する<sup>11</sup>。「不法行為法というしくみは、被害者の救済という視点からは、2つの構造的な弱点を有している。一つは、賠償責任の成否に関わる問題であり、単に被害が発生したということだけではなく、それについて特定の者が賠償責任を負うことを証明しなければならないという点である。そして、もう一つは、賠償義務が認められたとしても、それは賠償義務が履行されるということだけをただちに意味するものではないという点である。自賠法は、その3条で運行供用者に厳格な責任を課するとともに、強制保険（自賠責保険）を通じて履行の確保に向けた手段を提供することで、この2つの構造的な弱点に対応している」。

そして、以下のように締めくくっている<sup>12</sup>。「この事件（神戸地判平成25年）が全体として、自転車事故によって生じた損害の賠償について、制度的な問題を投げかけているということは意識しておくべきであろう」。

11 窪田充見「未成年者の自転車による対歩行者事故と監督義務者責任」『交通事故判例百選 [第5版]』（2017有斐閣）73頁。

12 前掲窪田・73頁。

## ② 松本克美教授の見解

松本克美教授は、自転車事故の不法行為に関する制度上の問題点を以下のように指摘する<sup>13</sup>。「自動車による加害事故と自転車による加害事故を比較した場合の后者の特性として、運転免許制度がないこと、自賠責保険のような強制加入の保険がないことをあげることができる」。

さらに、以下のように続けている<sup>14</sup>。「本件（神戸地判平成25年）のような高額な賠償額が認められても、賠償義務者となる者に資力がなければ賠償の実効性がない」。

## ③ 岸郁子弁護士の見解

岸郁子弁護士は、自賠法3条が加害者に無過失の責任を課していることと比べ、自転車事故の加害者に適用される民法709条は被害者に加害者の過失の証明を要求しているということに関して、裁判実務上の相違点を以下のように指摘している<sup>15</sup>。すなわち、学会報告の中の「1立証責任の転換がないことによって生じる問題の有無」という項目で、自動車事故の運行供用者には過失の立証責任が転換されているのに対して、自転車事故の運転者の責任は民法709条に従い被害者が加害者の過失の立証をしなければならないことについて、以下のように裁判例を分析している。「被告が免責され請求棄却となった裁判例を検討しましたが、特に立証責任の問題となったものは見当たりませんでした。…ただし、裁判例を見ますと、自転車事故の特徴のようなものが感じられました」として、以下のように述べている。「②～④の裁判例のように、事故態様について当事者双方の主張が大きく食い違う裁判例がありました。例えば②ですが、原告は、「被告から追突された」と主張し、被告は逆に「原告を追い越し、追い越したあとしばらくして原告のほうを被告に追突して転倒してきた」と主張しました。裁判所は自転車の損傷箇所などから被告の主張を採用しました。⑤もこれと似ているのですが、原告は交差点で後ろから追突されたと主張し、その相手方、これは七歳の女兒なのですが、女兒は交差点で出会い頭に衝突したと主張しました。第一審では、女兒の主張が採用されましたが、控訴審では原告の主張のほう認められ、追突事故とされています。このように自転車事故では自動車事故では考えられないような争いが生じているといえます。理由としましては、自転車の走行軌跡が自動車のように単純で直線的なものではないこと、左右に気軽に走行したり安易に停止する中で生じる事故も多いこと、さらに運転者自身、周囲の交通にさほど注意を払わずに運転しているという実態があるように思います」としている。

この岸弁護士の全体としての所見によれば、自転車事故の場合に709条が適用されて被害者が加害者の過失を立証することに自動車事故との差異はないとのことである。し

13 松本克美「児童の起こした自転車事故と母親の監督義務者責任」私法判例リマックス49号（2013）53頁。

14 前掲松本・53頁。

15 岸郁子「(報告3) 自転車加害事故における損害算定と過失相殺の動向」交通法研究40号（2012有斐閣）62頁

かし、被害者と加害者の主張が全く異なるような自動車事故にはない裁判が少なからずみられることを挙げている。このことは、やはり、事例にもよるが、運転者に過失の立証責任の転換を図った方が被害者救済の観点からは有利であると考えられないこともないように思われる。

#### ④ 竹井直樹氏の見解

保険業協会の竹井直樹氏は、第一に、自転車という交通手段としての運搬具について、以下のように指摘している<sup>16</sup>。「自転車運転と自動車運転を比べてみると、「気安さ」や「手軽さ」ゆえの危機認識や危機意識の欠如があると思う。…自転車というアイテムが持っている「気安さ」や「手軽さ」と「危険な行為」であるというリスク（危険性）との溝をどのように埋めていくかが今後の対策を検討していく上では重要な視点になろう」。

次いで、自転車保険の必要性を以下のように述べている<sup>17</sup>。「自転車加害事故がこれだけ社会的に深刻な問題を投げかけているなら、自賠法のような法制度を創設して、強制保険化することにより、被害者救済と加害者側の賠償資力確保を実現すべきではないかという指摘があり得る」。

しかしながら、竹井氏は以下のような懸念も述べている<sup>18</sup>。自転車利用者の強制保険化をすべきとの指摘について、「残念ながらその実現は困難といわざるを得ない。…自転車は自動車に比べてはるかに廉価であり、流通経路が制度化されておらず、無償譲渡も頻繁に行われる。こうした自転車の流通特性から、実際に使用している者が所有者とは限らず、所有者を特定することは難しい場合が多い」としている。

## 2 裁判例の現行法適用に関する法理論的な問題は無いという認識の見解

前節1では、不法行為制度や自転車をめぐる問題点が様々に指摘されていることを提示した。しかしながら、神戸地判平成25年のような高額な賠償判決が下されてしまうという判例や裁判例における現行法適用についての法理論的な問題点の指摘や批判はあまり目立たないようにも見受けられる。

竹井直樹氏は、自動車事故に自賠法が適用され、自転車事故には民法709条が適用されるということについて以下のように述べている<sup>19</sup>。「自動車運転に起因する他人の人身損害に係る損害賠償責任については、民法の特別法としての自動車損害賠償保障法があり、被害者の加害者過失に係る挙証責任を修正している。一方、自転車加害事故については、特別法はないから民法の不法行為法が適用されるが、判例動向をおおまかにみるかぎりでは、同じ交通事故である自動車事故との間で特異な差はないようである」としている。

16 竹井直樹「自転車事故をめぐる保険の現状」法律のひろば65巻6号（2012）22頁。

17 前掲竹井・23頁。

18 前掲竹井・23頁。

19 竹井直樹「自転車事故をめぐる保険の現状」法律のひろば65巻6号（2012）22頁以下。

松本克美教授は、神戸地判平成25年について、裁判所が被告の過失相殺の主張を否定したことについて、問題は無いとの認識を以下のように示している<sup>20</sup>。神戸地判平成25年では、被告が被害者（原告）が「前方を注意していれば衝突を回避できたとして過失相殺を主張したが、この主張を判決は認めなかった。自転車と歩行者が対面で衝突した場合、歩行者が前方を注意していれば自転車が走行してくるのを認識可能であり、抽象的には結果回避可能性があったかもしれないが、自転車が原則として歩道を走れないのであるし、自転車側で前方注視義務、徐行義務、一時停止手義務などを尽くしていれば事故発生は回避できるのであるから、歩行者の前方不注意をもって過失相殺をすべきではないであろう」としている。

### 3 自転車対歩行者事故の過失相殺に言及する見解

筆者は、自転車対歩行者の事故における加害自転車の賠償責任問題が発生するに際して、過失相殺、特に「過失相殺率」に関して、強い関心を寄せている。自転車を「車両」の仲間であるという発想に、仮に立つとするならば、自転車利用者は利便性を享受する限度での「車両」運用責任を負担すべきであるというのが筆者の考え方であるからである。以下では、岸弁護士と日弁連の自転車事故における過失相殺に関する指摘をいくつか採り上げる。

岸郁子弁護士は、裁判実務上の過失相殺に関する問題点を以下のように指摘する<sup>21</sup>。

「自転車加害事故についての過失相殺基準の定立が難しいのは、自転車加害事故の裁判例が自動車事故と比べて少なく、広く納得感が得られるような結論の検証が困難であるということのほかに、自動車事故に比べて、事故態様・衝突態様が多種多様であり、典型的な事故類型というものを一義的に定めることが困難であるということがあるように思われる」としている。

また、次のように指摘する<sup>22</sup>。「自転車には免許が不要であることから、自転車独自の法規制のみならず一般的な道路交通法規も周知徹底されていない。そのため、道路交通法規違反を、単純に自転車運転者の過失ととらえてよいかという問題もある」としている。

続いて、日本弁護士連合会の過失相殺に関する見解を以下のように採り上げる<sup>23</sup>。

「歩行者と自転車との事故について」という項目で以下のように述べられている。「問題となるのは、歩行者と単車との事故における過失相殺率との関係である。一般に、自転車は、単車に比べて速度が遅く、重量も軽いことから、歩行者と自転車の事故における過失相殺率は、歩行者と単車との事故における過失相殺率よりも、自転車側に有利に

20 松本克美「児童の起こした自転車事故と母親の監督義務者責任」私法判例リマックス49号（2013）53頁。

21 岸郁子「民事裁判例からみる自転車加害事故」法律のひろば65巻6号（2012）19頁

22 前掲岸郁子・19頁。

23 財団法人日弁連交通事故相談センター東京支部過失相殺研究部会編『自転車事故過失相殺の分析』（ぎょうせい2009）4頁。

扱うべきではないかとの考え方が示されている。しかしながら、歩行者にとっては、自転車も単車も同様に人体に重篤な傷害を負わせ得る危険な乗り物であると考えるのであれば、歩行者と単車との事故における過失相殺率よりも、自転車側に有利に扱うべきではないという考え方もあり得るのであって、このような問題をどのように考えるべきかについても、極めて困難な問題であるといえよう」としている。

この見解は歩行者対自転車の交通事故に関する法理論的な根本的な問題を提起している。無過失責任を根本理念に据える自賠法の法的枠組みに自転車利用の加害者を組み込むのか、民法709条の一般的不法行為の枠組みで処理するのかという問題である。

#### 4 自転車加害事故の過失相殺率に関する方向性を示す見解

前節3で日弁連が示した問題などに関して、その解決の指針を、三代川俊一郎をはじめとする裁判官は以下のように示している<sup>24</sup>。

三代川裁判官らは、日弁連が出版した書籍を考察しつつその内容について次のように整理している。「一般的に被害者側の過失の斟酌事由としては、①法規違反、②優者の危険負担、③要保護性修正の各要素が挙げられる。…②にていては、歩行者自転車事故についても、優者の危険負担の考え方が基本的に考えられるが、自転車は、加害の危険性の点において四輪車より歩行者に近く、利用者による機械の利便の享受の程度も四輪車等と比べれば非常に小さく、また、自転車が加害者となった場合、賠償資力がない場合も少なくないなどの特殊性への配慮が必要となる」としている。

同様の発想に基づいて、三代川判事は、以下のようにも述べている<sup>25</sup>。

「自転車は、加害の危険性等の点について歩行者と単車の間に存在する乗り物として、考えられ、また賠償資力が十分でないことなどにもかんがみれば、対歩行者事故の過失相殺率において、少なくとも単車の場合よりも自転車を不利に扱うことは妥当ではないと考えられる。他方、自転車自体が前記のように、不十分な交通環境の中を、自動車等の危険にさらされながら走行していることを考えれば、単車の場合より自転車に有利に考えてよいのではないかと思われる」としている。

三代川判事は、何ら自賠法の立法理念には言及していないが、「利用者による機械の利便の享受の程度」に応じて責任の重さを斟酌すべきという発想は極めて重要なものであると感じる。

#### 5 筆者による若干の検討

本章Ⅴ第1節でみたように、自転車事故に関しては、自転車が持っている特性や事故についての法制度上の問題点など様々な事柄についての指摘がある。他方で、第2節で検討したように、神戸地判平成25年については、賠償額が高額であることや過失相殺が

24 三代川俊一郎ほか「自転車事故と過失相殺」『交通事故損害賠償実務の未来』（法曹会2011）174頁。

25 前掲三代川・188頁以下。

否定されたことについては、少なくとも法理論的な問題は無いという認識を示す見解もある。

しかし、自転車加害事故の過失相殺に関しては、第3節、第4節で考察したように、非常に重要な考え方が示されている。特に、自転車は四輪車や単車よりも車両として利便性が高くないこと、そして、それに対応した責任の大きさを考えるべきではないかとの発想の提示には注目すべきものがあると考ええる。

## VI 「車両」の利用者に関する賠償責任の基本理念

本稿における最後の個別検討項目として、わが国の自動車損害賠償保障法の立法理念について考察しておきたい。

わが国の国家法のレベルでの現行法の下では、自賠法は自動車にしか適用がなく、自転車には適用されない。その現状は本稿では問題とはしないこととしても、現行法において自動車にのみ適用されている自賠法の運行供用者（自動車運転者と所有者）の責任原理はどのようなものであるのかを確認したい。

吉野衛氏は執筆当時検察官であったが、交通事故問題を扱った著名な法律書において、わが国の自動車損害賠償保障法の沿革が近代ドイツ法にあることを分析している。「ドイツにおいて自動車損害賠償責任を強化する立法の試みは、すでに一九〇六年の「自動車の運行に際し生ずる損害についての責任義務に関する法律草案」にこれをみることができる。この法律案の基礎となった法思想は、特に危険な企業について、過失と無関係に損害賠償責任を認めるべきだという思想である。この思想は、すでにプロイセンの一八三八年一月三日付鉄道企業法二五条に看取することができる」としている<sup>26</sup>。

そして、このような「危険責任」の理念を根拠とした無過失責任の法思想は、戦後のわが国に強く影響したことを以下のように分析する。「昭和二七年末、運輸省自動車局に自動車損害賠償保障制度を調査研究する協議会が設置され、…先進諸外国の法制が参照されたが、立案の基礎となったのは、いうまでもなくドイツ法である」としている<sup>27</sup>。

吉野検事は、さらに、わが国の自動車損害賠償保障法の立法過程を紹介し、法案の衆議院運輸委員会における三木武夫運輸大臣（当時）の提案理由説明を以下のとおり提示している<sup>28</sup>。「(三木武夫) 次に、本法案の骨子について御説明申し上げます。第一は、自動車による人身事故の場合の賠償責任を適正にするための措置であります。このために人身事故につきましては、自動車側に故意過失がないとともに、被害者または第三者に故意過失があったことを自動車側で証明できない限り、自動車側に賠償責任を負わせることにいたしまして、その責任を無過失責任主義に近づけたのであります」としてい

26 吉野衛「自賠法の立法過程」『現代損害賠償法講座3』（日本評論社1972）4頁。

27 前掲吉野・17頁。

28 前掲吉野・18頁。

る。

自賠法の立法者の意思として、自賠法の立法が無過失責任の法思想に近づけようと意図されたものであることが明示されている。また、わが国の自賠法の根底理念には、無過失責任の根拠となる「危険責任」や「報償責任」の法思想が基礎となっていることは明白である。

そして、自賠法3条では「運行供用者」の責任が規定されているが、このような規定などが「無過失責任」の原理を支える「危険責任」や「報償責任」の理念に求められていることについて、昭和中ごろの学説上の分析も同様である。

荒井真治裁判官は以下のように述べている<sup>29</sup>。「運行供用者の概念は、運行利益と運行支配の帰属を基準とするのが定説であった。沿革的にみれば、自賠法制定当初は同法三条の規定を民法七一五条の規定の特別規定であると理解され、このことから運行供用者責任も使用者責任と同様に報償責任の思想を根拠とするという考え方にに基づき、運行利益の帰属を一基準とし、一方、危険責任の思想より、運行支配を一基準としたものである（二元説）。これに対し、自賠法三条の基本理念について民法七一五条との非連続性を強調し、その基本理念を専ら危険責任の思想に求める見解が抬頭した。この考え方によれば、運行供用者の基準は運行支配に求められることとなり、運行利益は運行支配を認めるべき一つの徴憑にすぎないこととなる（一元説）」としている。

このような考え方は現在においてもほぼ同様である。宮川博史弁護士は、損害賠償法に関する著名な法律書において以下のように述べている<sup>30</sup>。宮川博史弁護士は、東京地判昭和34年9月30日（下民集10巻9号2057頁）の判決内容を整理しつつ、その骨子の部分を次のように整理している。「自賠法三条は、いわゆる危険責任及び報償責任の思想に基づいて、民法の不法行為責任の要件を著しく緩和し、自動車事故による被害者の保護を図ったものである（同法一条）から、その解釈にあたっては、右法律の思想的根底ないし目的に照らし合理的に解釈される」べきであるとした。そして、さらに、判例の多数の考え方を以下のようにまとめている。「危険責任及び報償責任の観点から運行供用者責任を認めたものであり、このような判例が多数だされるようになった」と分析されている。

## Ⅶ 総合的検討 —結びに代えて—

本稿の最後に、これまでの個々の検討について総合的な観点から整理して、筆者の所見をまとめることにしたい。

第一に、自転車加害事故が社会的に重要な問題となってきているということ自体は、

29 荒井真治「運行供用者」『現代損害賠償法講座3』（日本評論社1972）48頁。

30 宮川博史「運行供用者責任—総論」編集代表山田卓生『新・現代損害賠償法講座 第5巻交通事故』（日本評論社1997）6頁以下。

マスメディアの報道を見ても、また、法律家の認識においても明らかと言えそうである（Ⅰ章、Ⅱ章）。

第二に、しかしながら、法理論の問題という視点からは、法律家はあまり強い問題意識をもっては感じられない。特に、神戸地判平成25年のような高額賠償事例がマスメディアは大きく報じられたにもかかわらず、その判決を掲載した判例時報の囲い込み記事には賠償額に関する記述は一切なく、判例評釈も2件足らずである。その判例評釈においても神戸地判平成25年に法理論的な問題は無いという主張が見受けられる（Ⅲ章2◆神戸地判平成25年〔若干の検討〕参照）。しかし、本当に法理論の問題は無いのかという疑念が筆者の本稿作成の動機である。

第三に、自動車事故と自転車事故で加害者に適用される法律が異なることを振り返ってみたい。自動車の運行供用者（自動車運転者と所有者）には、自動車損害賠償保障法が適用される。厳格な責任が課されるとともに強制保険への加入などが義務付けられている。このうち、厳格な責任（中間責任）は、加害者が無過失を立証しない限り免責されないというものであり、その沿革はドイツ法の「無過失責任」の原理に由来している。「無過失責任」とは、社会的に危険な活動をする一方で利益を上げている者は、その危険な活動について厳格な責任を負担しなさいという「危険責任」という理念と、被用者などを用いて大きな利潤をあげている者はその利潤に応じた大きな責任を負担しなさいという「報償責任」の理念を基盤として発達してきたものである。自賠法というのは、このような理念の法的枠組みの中で運用されているのである。一方、自転車利用者が事故を起こした際に適用されるのは、一般的不法行為の基本となる規定である民法709条である。近代民法形成当初からの「過失責任」の理念を基盤とする法規である。このことは、特に本稿Ⅵ章での検討を参照されたい。

第四に、自動車事故の賠償スキームと自転車事故の賠償スキームがこのように異なる現行の国家法の中で、本稿Ⅳで考察したような都道府県レベルの自治体における自転車保険加入義務化の条例制定が全国で相次いで起こっていることに注目すべきである。例えば、群馬県の条例（Ⅳ章2）においては、「自転車の運転者」をして「車両の運転者」との事項を明文で確認している。自転車であろうとも、自動車などの四輪車や単車と類似の法的取り扱いがなされるという原則論を想起している。そして、多くの自治体は自転車保険の加入を義務付けているが、これはもとより、加害者の資力の確保と被害者救済が目的ではあるが、客観的には、自賠法の責任スキームに近づいてきていると見ることできる。

第五には、以上のような検討結果の上に、過失相殺の問題を考え直す必要があるのではないだろうか。自転車加害事故は民法709条で一般的不法行為として法的処理をおこなえば問題ないという多くの法律家の態度ももつともであるかもしれない。しかし、自治体の条例制定の動向なども踏まえれば、自転車加害事故と雖も自動車事故の事例処理に近づけて法的処理をすべきであるという考え方に立つとするのであれば、「危険責任」



や「報償責任」の理念の下で責任の大きさが判断されるべきとなろう。そこにおいては、交通手段として利用する運搬具の「利便性の程度に対応した責任の大きさ」という発想の中に自転車加害者は組み込まれることになるのではないだろうか。具体的には、賠償額の大きさを決定するにあたり、過失相殺という賠償額調整法理を活用した認容額決定が求められてくることになるのではないだろうか。仮に、そのように考えた場合、神戸地判平成25年のような過失相殺を完全に否定することにより高額賠償を認容するという結論には、何も法理論的問題はないと言えるのかは疑問であるというのが筆者の考えである。

現在、自転車のみならず、自動運転自動車など、私たちは様々な交通運搬具の「利便性」を享受できる時代に生きている。そのような社会でも、やはり、無過失責任や中間責任の法理を支える「危険責任」「報償責任」の理念は重要な位置を占めているように感じられる。

（たにぐち さとし・高崎経済大学経済学部教授）

# A Study on High Compensation for Damage due to Bicycle Traffic Accident

TANIGUCHI Satoshi

## Abstract

This paper aims to examine the legal theoretical issue presented through an observation of the judicial precedents which admitted high compensation claim for damage due to bicycle traffic accidents.

In recent years, an increasing number of court decisions admitted a high compensation claim for bicycle accident causing injury or death, which normal bicycle users never imagined. Some people are surprised at such decisions admitting same level compensation as car accident case because bicycle is affordable transportation for common people.

The Road Traffic Act in Japan defines bicycle as one of “vehicles” as well as automobile, though bicycle user is exempted from application of the Automobile Damage Security Law (ADSL) in Japan. ADSL provides strict liability of a driver and owner of automobile for car accident and establishes the system to make it mandatory to enter the liability insurance for him/her. On the other hand, liability for damage due to bicycle accident is admitted by Article 709 of the Civil Code stipulating ordinary tort, and bicycle user, unlike automobile driver, is not obliged to assume strict liability and to take out insurance by any national law.

From the view point that bicycle user should be subject to the same legal framework as well as automobile driver and owner, the author discussed the related judicial precedents and regulations of local autonomous bodies, examined the scholar's opinion and confirmed the basic idea of ADSL in Japan.