

兵庫県自転車条例における自転車保険加入義務化の検討

谷 口 聡

A Study on Mandatory Insurance on Bicycles in the Hyogo Bicycle Ordinance

TANIGUCHI Satoshi

要 旨

本稿は、自転車保険加入の義務化を図った「兵庫県自転車条例」について、損害賠償法の理論的な視点からの検討を目的としている。

近年、裁判例における自転車事故の高額な損害賠償の認容をする判決が目立っている。自転車の利用者は自動車の利用者と異なり、交通事故に対する損害責任の保険への加入が国家法において義務付けられていない。しかし、近年の高額賠償請求認容判決などの影響を受けて、多くの自治体が自転車保険の加入を義務付ける条例を制定し始めている。

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条の一般的な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。

兵庫県では、2015年に、全国の地方自治体の中で一番早く自転車保険加入の義務化を図る条例を制定した。筆者は、この兵庫県自転車条例の有用性と法理論的課題について考察を行なった。

Abstract

This paper aims to examine from the theoretical viewpoint of laws related to damage compensation the Bicycle Ordinance of Hyogo Prefecture, which mandates bicycle riders to take out bicycle insurance.

In recent years, an increasing number of judicial precedents uphold high damage compensation for bicycle accidents. Unlike car drivers, bicycle riders are not obliged by the national law to take out liability insurance against traffic accidents. However, many local autonomous bodies in Japan have begun to establish the ordinance mandating to take out bicycle insurance, influenced by such judgements of high damage compensation.

While the Road Traffic Act in Japan includes bicycle in the definition of “vehicle” same as automobile, the Automobile Liability Security Law (ADSL) does not apply to bicycle riders. ADSL defines strict liability of automobile driver and owner for a traffic accident and imposes the system to make it mandatory for automobile liability insurance. On the other hand, liability of bicycle rider for damage is identified as an illegal act under Article 709 of the Civil Code and therefore bicycle riders are not required to assume strict liability as automobile drivers to assume, and there is no national law mandating bicycle riders to take out insurance.

Hyogo Prefecture established the bicycle ordinance in 2015 and made it mandatory to take out bicycle insurance, which was the earliest in all local autonomies in Japan. This paper discusses usefulness and legal theoretical issues of the Hyogo Bicycle Ordinance.

I はじめに

本稿は、全国に先駆けて自転車事故責任保険の加入義務化を図った兵庫県の自転車条例の考察を行ない、自転車利用者に課せられる民事法上の賠償責任について法的視点から検討をおこなうことを目的としている。

日本弁護士連合会の調査によれば、平成9年（1997年）から平成19年（2007年）までの10年間の間に自転車事故の件数は633件から2856件へと急増している傾向にあるとしている⁽¹⁾。このような状況に加えて、自転車加害事故における高額な損害賠償判決事例が顕著になってきている。特に代表的な事例は、後掲神戸地判平成25年7月4日であり、被告に下された賠償判決の金額は、約9500万円であった。

全国の自治体では、一般的な交通安全の観点から、各々において自転車利用者などへの安全運転を促すため、条例を制定していた。とりわけ、自転車事故責任保険の加入については、「努力義務」を課す条例が多くみられた。しかし、上述のような自転車事故に関する状況の変化に鑑みて、全国の少なからぬ自治体では、自転車責任保険の加入の「義務化」を図る条例改正が相次いでいる。

本稿では、全国で一番早く、2015年10月1日に、自転車事故責任保険の加入義務化の条例を制定した兵庫県の条例について詳細に考察して検討をおこなうものである。

II 問題の所在

自転車利用者の惹起する交通事故において、筆者が考える最も大きな法理論的な問題は、自転車は道路交通法において「車両」として定義されながらも、自動車事故については自動車損害賠償保障法（以下、「自賠法」ということもある。）の適用なされず、その加害事故においては民法709条の一般的不法行為の規定が適用になるということである。

自動車事故に関する事故解決スキームは以下のようなものである。すなわち、自動車運転者は通常は教習所の修習を終えて免許を取得した者であり、強制保険に加入しており、また、一般的には任意保険に加入しているケースがほとんどである。自動車およびその所有者は国土交通省により登録されている。加害事故を起こせば、自賠法3条により、民法709条よりも責任の重い「中間責任」「準無過失責任」が課せられており、免責事由を証明できなければ過失有りとされる。以上はすべて国家法レベルで規定されている内容である。

これに対して、自転車に関しては、国家法レベルの免許制度も、保険加入制度もなく、事故の加害者は自賠法ではなく、民法709条の適用によって賠償責任を負担するというスキームになっている。

このような法的状況を是とするのであれば、法理論的な問題は特にないのかも知れない。しかし、同じ車両であり、自動車よりは小さいが歩行者よりは利便性を享受している自転車利用者が、異なる法理論体系の下で賠償判決を受けることには問題もあるのではないかというのが筆者の問題意識である。

そこで、国家法レベルの立法論へ話を進める前に、自転車加害事故において高額な賠償を命じた裁判例の考察を行いたい。本稿では、全国に先駆けて自転車保険の加入義務化の条例を制定した兵庫県の自転車条例を考察する。

III 神戸地裁における自転車高額賠償判決

本章では、兵庫県自転車条例で自転車保険加入義務化規定が制定される要因ともなった神戸地裁における平成25年判決の概略を紹介して、検討を加えることにしたい。

◎神戸地判平成25年7月4日（判時2197号84頁）

[事実概要]

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。

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が、意識障害（植物状態）、開眼するも意思疎通不可、四肢拘縮等の症状を残して、平成21年3月に症状が固定したとの診断を受けた。

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等の支払を求め、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、求償金等の支払を求めた。

これに対して、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、原告花子は、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。

[判決要旨]

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、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。

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、原告花子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入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]

◇本判決における損害賠償認容額は、総額約9500万円であり、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。そのため、マスメディアにおいて大きく報道された⁽²⁾。

◇この事件の判決後にYは破産宣告をして認められ、実質的に免責を受ける形で終局を迎えた⁽³⁾。その意味で、自転車加害事故の被害者の救済という観点から大きな問題を投げかけた事件であったということもできる。

◇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。D1-Lawというデータベース(第一法規株式会社)の検索ではこの判決の判例評釈は僅か2件しかヒットしない。また、この判決の評釈の論者も、法理論的には問題がないという趣旨の見解を示しているものがほとんどである⁽⁴⁾。

◇後述するが、筆者は、本判決において賠償額が高額となったのは、被告が主張した過失相殺が全く認められなかったことが一つの要因ではないかと考えている。かつ、過失相殺をしない結果として賠償額が高額になることについても、その法的思考過程に問題があるようにも感じられる。

IV 兵庫県自転車条例における自転車保険義務化の検討

1 概観

本章では、兵庫県が公表している自転車条例に関する資料を筆者の視点で抜粋し整理したうえで検討を加えることにしたい。

第一に、兵庫県自転車条例の規定内容を検討する。第二に、この条例に対する兵庫県の立場を示してものとして重要と思われる点にするウェブサイト上の質疑応答を考察する。第三に、条例制定過程における議論において重要と思われる論点を整理して掲載する。なお、以上の検討と考察にあたっては、それぞれの末尾に「筆者の視点による考察」という項目を設けて検討を加えておくことにしたい。

◇兵庫県作成の自転車保険義務化に関する広告

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk15/documents/gimukachirashi.pdf>

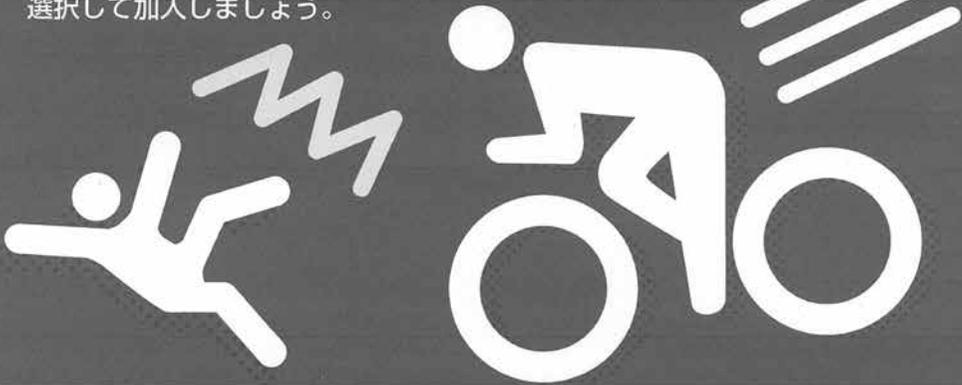
自転車保険 入ってますか？

平成27年
10月1日から
義務化

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例により、兵庫県内で自転車を利用する場合、保険等に参加しなければなりません。

※保険等は下記を参照して下さい。

まずは、現在加入している保険などを確認し、加入していない方は、自分にあった保険等を選択して加入しましょう。



義務化の内容

自転車利用者

県内での自転車利用時に保険等への加入が義務化されます。

自転車を利用する事業者

業務として自転車を利用する場合に保険等への加入が義務化されます。

自転車販売店・レンタサイクル業者

自転車販売(貸付)時に購入者(借受者)へ、保険加入の有無について確認を行います。
未加入者には、保険等への加入をすすめます。

保険等・・・自転車事故により生じた他人の生命又は身体の損害を補償することができる保険又は共済をいいます。

例・・・個人利用向け

自動車保険、火災保険、傷害保険等に付帯する個人賠償責任保険、共済、ひょうごのけんみん自転車保険、TSマーク付帯保険等

事業者向け(業務利用)

施設所有管理者特約条項を含む業務用賠償責任保険、TSマーク付帯保険等



兵 庫 県

〈お問い合わせ〉企画県民部 交通安全室
電話番号



2 兵庫県自転車条例

(1) 条例文抜粋 (*下線は筆者が付したものである。)

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6条省略>

(県の交通安全教育等)

第7条 県は、県民に対し、自転車の安全適正利用に関する交通安全教育及び啓発を行うものとする。

(保護者等の教育)

第8条 保護者（親権を行う者、未成年後見人その他の者で、未成年者を現に監護する者をいう。以下同じ。）は、その監護する未成年者が自転車を安全で適正に利用することができるよう、必要な教育を行うよう努めなければならない。

2 学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学及び高等専門学校並びに同法第124条に規定する専修学校及び同法第134条第1項に規定する各種学校の長は、その児童、生徒又は学生が自転車を安全で適正に利用することができるよう、必要な教育を行うよう努めなければならない。

3 事業者は、その従業者に対し、自転車関係法令の遵守、自転車に係る点検及び整備の必要性等について、必要な教育を行うよう努めなければならない。

<第9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) 筆者の視点からの若干の考察

条例抜粋のとおり、第1条では条例制定の目的が規定されている。そして、第7条と第8条で、自転車運転の安全教育に関する施策が規定されている。第13条1項では、自転車利用者の保険加入義務が規定され、同条第2項では、利用者が未成年者の場合の保護者の自転車保険加入義務が規定され、同条第3項では、事業者の従業者の自転車利用における保険加入義務が規定されている。第14条では、自転車の小売業者の保険加入確認義務が規定されている。

全体として、自転車利用者に対する安全教育についての施策と自転車利用者等の自転車保険加入の義務が明文で規定されている。

3 兵庫県ホームページにおける説明

本節では、兵庫県のホームページにおけるウェブサイト「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#a_1) [最終閲覧日2022年

2月7日)に掲載されている「Q&A」という項目から、重要と思われるポイントをいくつか抜粋する。

(1)「Q & A」からの抜粋

★「Q & A」

A 2： 自転車利用者は何をしなければなりませんか。

<1,2,3省略>

4. 自転車事故に備えた保険等に加入すること。(第13条)

被害者の救済や加害者の経済的負担の軽減のために、事故への備えとして自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません。自転車損害賠償保険等とは、自転車を利用中に誤って他人にケガをさせた場合の損害を補償する保険（個人賠償責任保険）や共済、またはTSマーク付帯保険などをいいます。兵庫県内で自転車を利用する方で、これらの保険等に加入されていない方は加入しなければなりませんので、契約内容を確認してください。

参考資料PDF「自転車事故による高額賠償事例」(このPDF資料に「自転車事故による高額賠償判決が13件掲載されており、神戸地判平成25年7月判決の約9500万円賠償判決事例も含まれている。)

「自転車事故による高額賠償事例」

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk15/documents/kougakubaisho.pdf>

裁判所・年	事故の概要	賠償の金額
神戸地裁・平成21年3月	自転車が、信号のない交差点を歩いて横断中の54歳女性と衝突し、女性は顔の骨や歯を折る重傷を負った。	1,239万円
神戸地裁・平成25年7月	坂道地を下ってきた小学5年生の少年の自転車が歩行中の62歳女性と衝突し、歩行者の女性が意識不明となった。	9,520万円

A 6：安全教育はどのように行えばいいのですか

自転車は小学校就学前後から利用され、乗り始める頃からの教育が必要です。

この条例では、これまで県や県警が行っている安全教室などに加え、保護者、学校、事業者がそれぞれの立場から児童、生徒、学生及び従業員に対し、教育を行うこととしています。また、高齢者へのヘルメットの着用など高齢者の家族にも自転車の安全運転に関する助言をしてもらうことにしています。このほか、自治会や老人クラブなどにも地域を通じた教育に取り組んでいただき、家族ぐるみ、地域ぐるみで自転車の交通安全に取り組んでいただきます。

教育内容は自転車の正しい乗り方や安全な通行方法、自転車の点検整備、自転車保険の必要性などについて、家族や近所で話し合ったり、地域や職場で自転車教室などを実施してください。

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。

したがって、罰則は設けておりません。

(2) 筆者の視点からの若干の考察

このウェブサイトにおける質疑応答では、項目A 2において、兵庫県内で起きた自転車加害事故に対する神戸地方裁判所の2件の判決が採り上げられている。項目A10では、保険加入義務化の一つの理由として、高額な自転車賠償判決がなされていることが説明されている。しかしながら、自転車保険に加入しないことについて罰則を設けることは困難であることが項目A11で説明されている。この他、自転車安全教育の実施の必要性と具体的方策が項目A 6で提示されている。

以上の内容から特に顕著であるのは、自転車保険の加入が条例で義務化された理由として、自転車加害事故の高額な賠償判決が下されているという事情があることである。

4 兵庫県自転車条例の制定過程における議論

(1) 兵庫県 自転車専門部会「自転車保険の加入促進方策（案）」平成26年10月

(<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk15/documents/sokushinnhousaku.pdf>[最終閲覧日2022年2月7日])

以下では、標記「加入促進方策案」に記載されている内容の一部を抜粋する。

1 はじめに

自転車は健康増進や環境問題への関心により、県民の生活に密着し、子どもから高齢者まで幅広い年代が気軽に利用できる便利な乗り物である。

その一方で、近年、県内では交通事故全体の件数や、自転車事故全体（対自動車、対二輪車、対歩行者、対自転車等）の件数は減少しているが、依然として交通事故全体の自転車事故の占める割合は20%以上を占めている。

特に、歩行者と自転車の事故については、ここ10年間で1.9倍に増加し、県民1人あたりの発生割合は全国で2番目に高いなど、深刻な状況となっている。さらに、自転車が歩行者に衝突するなど、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る状況にある。

しかしながら、自転車利用者が、これらの自転車事故の損害賠償判決に対応していくための自動車や二輪車のような強制賠償責任保険制度はなく、自転車が関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険または共済制度（以下「自転車保険」という。）に利用者自らが任意で加入している状況にある。なお、県の実施したアンケートによると、加入率も約24%と低い状況にある。

そこで、自転車保険専門部会では、これらの状況に鑑み、安全で適正な利用のための技能及び知識の習得等をもとより、自転車事故による被害者の救済や加害者の経済的負担軽減を目的とし、自転車利用者の保険加入義務化も含め促進方策について検討した。

5 おわりに

兵庫県内における自転車事故の状況から、自転車保険への加入は必要不可欠で喫緊の課題と考える。

したがって、保険の加入を促進するためには、抜本的な対策を行う必要がある。

自転車は、日本の交通の用に供する車両として、将来的にますます開発され、機動力が向上されていく中で、自動車や二輪車と同じような強制賠償責任保険制度が必要と考えるが、現状では、自転車の登録制度や管理の問題、及び強制賠償責任保険のような車体にかかる保険が整っていない状況や法的整備の課題から、現状としては既存の任意保険への加入の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も必要である。

とりわけ、義務を課す以上、県としては県民が加入しやすい制度を構築し、定期的にアンケート調査等により加入率を把握し、交通安全教育やチラシ等で県民に保険の重要性や加入促進につ

いての教育を充実させることが必要である。

(2) 自転車の安全な利用などに関する検討委員会

「兵庫県における自転車の安全利用等に関する提言」平成27年1月

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk15/documents/teigen.pdf>[最終閲覧日2022年2月7日]

以下では標記「安全利用等に関する提言」の一部を抜粋して掲載する。

4 自転車の安全利用等に関する提言

(1) 地域ぐるみによる自転車交通安全の推進

ア 取組むべき課題

自転車事故を減少させるためには、自転車を中心とした交通安全教育などの講習を定着させることが不可欠である。しかし現状では対象が限定的であるという課題がある。自転車が、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に多様な用途で利用されている国民の身近な交通手段であることを踏まえると、特定の年齢層等に偏らない継続的かつ体系的な講習を行っていくことが重要である。

しかしながら、自動車等の運転者には運転免許制度があり、運転免許試験に合格するために一般的には自動車教習所で学科と実技の技能を習得し、かつ、免許証更新時には公安委員会の実施する講習を受講しなければならないこととされるなど、講習を継続的に受けるための仕組みが整っている。一方で、自転車運転者に対して、自動車等の運転者のように体系的に講習を受けるような仕組みは存在していない。また、警察が中心となって開催している講習の受講対象についても、小学生、中学生及び高校生が全体の75%を占めており（平成25年）、大学生、成人及び高齢者への対応は明らかに不足している状況にある。

<以下省略>

(4) 筆者の視点からの若干の考察

条例制定過程における議論を参酌すると、まず、(1)の「自転車専門部会」の「おわりに」の項目で大きく注目されるのは、自転車の利便性が社会的に向上していることを踏まえて、「自動車や二輪車と同じような強制賠償責任保険制度が必要と考える」としていることである。実際には困難な面があることを指摘されてはいるものの、その発想の根源が、自動車と同様の車両についての社会的視点から観た「利便性」ゆえにその責任に関しても同様なし類似のスキームが必要であるということが示されている点である。

また、(2)の「自転車の安全な利用などに関する検討委員会」の議論においては、自動車には、講習制度と免許制度があることと、自転車にはそのような制度が法的には整備されていない点が「問題点」として指摘されていることが注目される。この議論からも、検討委員会として、自動車の責任スキームと自転車の責任スキームを同様なし類似のものとして取り扱おうとする態度

が明確に現れていると読み取れる。

V 条例制定後の保険加入者の推移

本章では、兵庫県の自転車条例制定後におけるその効果を検討するため、兵庫県ホームページ掲載の情報をウェブサイト（<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk15/jitensyajyourei.html>）[最終閲覧日2022年2月7日]から引用して資料を掲載する。

(1) 自転車加入状況の実績

自転車保険加入状況の調査について

兵庫県内全域において自転車保険加入状況を検証することにより、加入率の低い地域への対策等を行い、自転車保険の加入促進を図っています。

調査方法

通行者（自転車・歩行者）が多い量販店・駅等の駐輪場や商店街付近などにおいて、交通安全協会による聞き取り調査

調査対象

自転車利用者と自転車を利用する未成年の保護者 約4,000人

アンケート調査結果

平成28年調査結果 加入率60.0%

平成29年調査結果 加入率64.7%

平成30年調査結果 加入率67.9%

令和元年調査結果 加入率68.5%

令和2年調査結果 加入率68.8%

令和3年調査結果 加入率70.2%

(2) 筆者の視点からの若干の考察

兵庫県自転車条例において自転車保険加入義務化が制定されたことの実質的効果が、保険加入率が顕著に増加傾向にあることをもって読み取ることができる。「施策の実験室」たる地方自治体でのこのような成功例は、国家法レベルの立法を導く有力な成果であろう。

VI 総合的検討 —結びに代えて—

本稿の最後に、上述の考察を踏まえて、総合的な視点から、兵庫県自転車条例に関する検討を加えて締めくくりたい。

第一に、兵庫県自転車条例は、2015年に全国の自治体に先駆けて「自転車保険の加入義務化」を制定したものであり、この点が極めて高く評価されるべきものであると考える。

第二に、そのような自転車保険加入義務化の条例を制定した理由として、兵庫県内で起きた自転車加害事故における神戸地裁の高額賠償判決が存在したことが挙げられる。このことは、IV 2 (2) のA 2とA10の資料から明白である。

第三に、保険加入義務化は、かなり徹底したものであり、自転車利用者本人のみならず、保護者、事業者にも義務が課せられており、かつ、自転車小売業者にも確認義務が課せられている。

第四に、そのような条例制定に実効性が存在したことは顕著であり、V (1) で示したアンケート調査結果からも明白である。国家法レベルの規定の制定が待ち望まれる。

第五に、自転車安全教育についても具体的施策を含めて議論がなされており、安全教育にも十分な配慮がはらわれていることが示されている (IV 4 (2))。

第六に、この点が筆者の観点からは最も重要な点であるが、この条例は、自転車事故の責任スキームを自動車事故の責任スキームに近接させようと試みられているという点である。すなわち、自動車のような講習と免許制度は現時点で施行することは困難であるとしても、自転車利用の安全教育は徹底しようとしている点、自動車のような「強制賠償責任保険制度」を敷くことは困難であるとしても、本条例制定によって、自転車保険の加入義務化を徹底的に図ろうとしている点、そして、その根拠は、自動車と自転車は社会における交通手段として歩行者より「利便性」があるという発想があることである。

このような兵庫県自転車条例に関する検討結果を踏まえると、筆者の根本的な問題意識にも示唆を得ることができそうである。すなわち、自動車と自転車は道路交通法上、同様に「車両」と位置付けられ、その利用者は、社会的には歩行者よりも「利便性」を享受している一方で、地域社会に危険を付加しているという実態に鑑みれば、同様ないし類似の責任スキームが採用されるべきではないかという問題意識である。

自動車加害事故には自賠法という特別法が適用される一方で、自転車事故には民法709条という一般不法行為規定が適用されるという法的な現状をどのように捉えて、どのような解釈論ないし立法論が採用されるべきかについて、筆者は引き続き考察を重ねていきたいと考える。

(たにぐち さとし・高崎経済大学経済学部教授)

兵庫県自転車条例における自転車保険加入義務化の検討

- (1) 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会『自転車事故過失相殺の分析』（ぎょうせい 2009）1頁。
- (2) 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。
- (3) 朝日新聞2014年7月4日朝刊（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）
- (4) 匿名囲い込み記事・判例時報2197号84頁、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、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）52頁などの判例評釈では法理論的問題について関心が払われていない。