

自 転 車 事 故

—その裁判例と課題—

野 村 泰 弘

はじめに

- 一 自転車事故の概念
- 二 裁判例の検討
- 三 損害賠償

おわりに

はじめに

自転車は、数ある交通機関の中では弱者に位置するかもしれないが、それよりも弱者である歩行者、なかでも婦女子、高齢者、幼年者にとっては大きな脅威となりうる。事実、自転車との接触・衝突事故によって歩行者が受傷したり死亡したりするケースが少なくない。こうした自転車事故の具体的な数字は統計としては出ていないが¹⁾、市町村の交通災害共済においても自転車事故による申請が近年増えているという。

注1) 本稿でいうところの自転車事故についての統計はこれまでのところとられていない。これは、現在の統計が自動車保険を前提とする事故証明(事故の届け出)をもとになされているからだと思われる(したがって広い意味での自転車事故中、相手が自賠法3条にいうところの自動車である場合は統計にも載っている)。

なお、総務庁編『交通安全白書』(27頁)の平成6年の第1当事者(過失の大きい方)別発生件数では「自転車」は459件(4.5%)となっている。この中には、本稿でいうところの自転車事故による被害も含まれているものと思われるが、第2当事者が原動機付自転車等である場合も考えられ、自転車事故の実態をはっきりとは捕捉できていない。

かつて、交通状況も今日ほど過密ではない頃には自転車も車道を走り、人と接触事故を起こすこともそれほど多くはなかったと思われるが、今日の過密な交通社会の中では、自転車は自動車に追いやられ、かつ歩行者からは邪魔者扱いされ、居場所のない存在となっている。昭和53年の道路交通法改正によって、自転車は一部の歩道（路側帯）を走ることができるものとされたが²⁾、それは自動車によって車道から追い払われたものとみることもできよう。しかし自転車といえども速度はかなり出るうえ、不安定で転倒し易いという性格を持ち、その金属部分等が直接歩行者の身体にでも接触すれば、たかが自転車といっってはすまされない損害を歩行者に与えることにもなる。歩道を自転車が通るようになって自転車は被害者性よりも加害者性を強く帯有するようになったといえよう。このような自転車のある意味で中途半端な性格³⁾は、交通社会の中で新たな問題を作り出しているように思われる。

これに加えて、自転車事故の加害者には交通知識が十分でない中学・高校生などの若年者が多く、逆に被害者には、反射神経が鈍く体も強くない高齢者が多い⁴⁾こと、さらには、自転車では夜間の進行において灯火照明が不足

2) 道路交通法63条の4の1項（普通自転車の歩道通行）は、「普通自転車は、第17条第1項の規定にかかわらず、道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる。」と規定する。すべての歩道を通行できるわけではなく公安委員会の指定した歩道に限られるが、一般にはこの区別はつきにくい。またこのことが自転車を「歩行者の集団に入れられた凶器」のごとき存在にしているともいえるのではなからうか。

3) 稲葉威雄『1992年度版損害賠償額算定基準（赤い本）』104頁。稲葉氏は、「とくに交通体系の中での自転車の位置づけがはっきりしないところも問題で、歩道を走ったり車道を走ったり、そのどちらからも邪魔物扱いされている。本当は、エコロジカルには自転車というのは素晴らしい乗り物で、この効用を充分発揮させる道路整備が要請されるのですが、日本の現状ではその行政的な立ち遅れが交通事故の場合の過失相殺の取扱いにシワ寄せされている面もあるように思います。その現状で考えますと、原動機を利用していないという意味では歩行者に近いのです。ところが、不安定性があるという点とスピードが、自転車によっても差がありますが、速いものになりますと、原付並みのスピードが出る自転車もあるわけでして、そういう点はむしろ単車に近い要素も強い。」と述べておられる。

4) 『交通安全白書平成7年度版』18頁の状態別年齢層別交通事故死者数では、「自転車乗車中については、65歳以上の高齢者が他の年齢層に比べ圧倒的に多く（全

しがちであり事故を誘発しやすいこと、転倒に備えてのヘルメット着用等の安全意識も十分でないことなども、自転車事故件数の増大と損害の拡大につながっているものと考えられる。

責任関係に目を転じれば、自転車事故は、一般に自動車事故よりも軽いものという印象を与えているように思われるが、これに対する救済策、すなわち加害者の損害賠償義務を補うことによって被害者を救済するという公的ないし私的制度が不備であるために、その賠償義務が結果的に自動車事故の加害者よりも重くなることもめずらしくない。自転車事故が自動車事故と異なる最も大きな点は、自転車事故では運行供用者責任が発生せず、したがって自賠責保険等の強制保険の支払いがなされないという点であるが、任意保険についても、自動車保険については自家用乗用車保有者の75.5%が加入しているのに対して自転車保険（これに類するものを含む）は一般の認知度も普及率も低い。そのため、保険によって加害者の賠償資力を補うことはあまり期待できない現状にあり、こうしたことから賠償問題の解決（示談）も長引く傾向にある。自動車事故であれば強制保険と任意保険が加害者の賠償資力を補ってくれるために、加害者はいわば自分の身銭を切らずに事故の処理を済ませることもありうるのに対して、自転車事故の場合には（保険未加入の加害者が多いために）身銭によって賠償しなければならず、少しでも損害賠償額を抑えようとするからである。示談が整わない場合には被害者は裁判によって損害賠償を勝ち取らなければならないが、ここでも問題となるのは、結局、裁判でいくら損害賠償請求が認められたとしても、現実には支払い能力等の問題があって満足な賠償が受けられないことが少なくないという点である。

こうした問題があるにもかかわらず、従来、自転車については、いわゆる

死者数の50.9%）、前年と比べると、15人（2.7%）の増加となっている。なお、負傷者数については、16歳から19歳までの年齢層が一番多い（15.6%）など、若年層の割合が高くなっている。」とある。他の自動車乗車中や自動二輪車乗車中と比べ突出した値であり、この数値も、高齢者の運転技能や心身の衰えを物語っているものといえよう。

改正自転車法（「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」平成5年法97）にみられるように、駐輪問題が論議の大部分を占め、自転車事故についてはあまり関心が示されてこなかった。利用者も、また一般にも、自転車によっては大した事故は起こらないという観念が強かったものと思われる。刑事上の責任においても、自動車による人身事故の場合には業務上過失致死傷罪が成立するのに対して、自転車の場合には業務上過失致死傷罪は成立しないとされている。その理由として、自転車が軽量であり、かつ進退も自動車に比して著しく容易であり、したがってそれから生ずる通行人に対する危険は自動車の比ではなく、衝突事故を生じた際の被害の程度も通常さほど大きいものとはならず、自転車の運転は危険な業務ではない、ことがあげられる⁵⁾。また、道路交通法第72条の警察への報告義務は法律上はすべての交通事故⁶⁾に求められているが、現実には自転車対自転車、自転車対歩行者の事故の場合に届け出件数は少なく、いわゆる事故証明も、自動車保険のためという性格が強く、自転車事故については、本人がとくに事故証明が必要であると願い出た場合に例外的になされるにすぎない。

このように、自転車事故は、ある意味では現在のわが国の交通政策の盲点・欠落部分ともなっているといつてよいであろう。自転車事故はたしかに数的には少ないかもしれないが、いざ発生した場合には、自転車を利用する者や一般人の軽い意識とはかけはなれた重大な結果が生じることが稀ではない。自転車の危険性を軽くみることは交通政策そのものを歪めることにつな

5) 団藤重光編『注釈刑法(5)』（有斐閣、昭和43年）129頁 [藤木英雄]。ただし、過失（重過失）致死傷罪は成立し得る。

6) 道路交通法72条では、「車両等の交通による人の死傷又は物の損壊」を交通事故というたされ、「警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署（派出所又は駐在所を含む。以下次項において同じ。）の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度、当該交通事故に係わる車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。」とされる。なお、本稿注（注8）参照。

がろう。本稿では、こうした自転車事故の責任関係および問題点を、比較的新しい判決をもとに明らかにしていきたい。

一 自転車事故の概念

1. 本稿での自転車事故の定義

本論にはいる前に、まず本稿でいうところの自転車事故の定義をしておかなければならないが、本稿においては、自転車事故を、①自転車対歩行者事故、及び、②自転車同志の事故に限定してということとしたい。これは、本稿では自転車の危険性（加害者性）に着目して、原則として自転車が（とくに人身事故の）加害者である場合の責任関係を論じることを目的とするからである。加えて本稿では、いわゆる自動車事故の範疇にはいらない事故形態としての自転車事故を考察したいがためでもある。

自転車が自動車⁷⁾と接触事故を起こしたような場合も、広い意味では自転車による事故といえるが、この場合はいわゆる自動車事故として処理されるために、とくに自転車事故として別個に考察する意義はないものと思われる。また、こうした事故では一般に自転車の被害のほうが大きく、本稿の目的とするところと趣旨を異にすると考えられるからである。

2. 交通事故と自動車事故

ところで本稿では、当事者の一方または双方が、自賠法3条の運行供用者

7) ここでいう「自動車」とは、自賠法3条の運行供用者責任の発生し得る車両、すなわち、自賠法2条1項の、「道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車（農耕作業の用に供することを目的として製作した小型特殊自動車を除く。）及び同条第3項に規定する原動機付自転車」をいうこととする。したがって原動機付自転車は含まれるが、農耕作業用小型特殊自動車や荷車等は含まれない。

なお、自動車の定義については、法令がそれぞれの目的を達成するのに都合のよいように定めているので、法令によりその概念を異にしあるいはその範囲を異にしていることに注意しなければならない。例えば、道路交通法2条9号、自動車抵当法2条（木宮・羽成・坂東『注釈自動車損害賠償保障法』（有斐閣、昭和61年）16頁参照）。

責任の発生する可能性のある車両である場合の事故を「自動車事故」というものとし、それ以外の交通機関の事故を「交通事故」としておくが、この違いについても若干言及しておきたい。

今日、交通事故という語が自動車事故と同義語として使われる傾向がある。交通には、①陸上交通（これはさらに道路交通と鉄軌道交通に分けられる）、②海上交通、③航空交通があり、したがって交通事故にも、道路交通事故（さらに道路交通事故は自動車交通事故とその他の交通事故に分けられよう）、鉄軌道交通事故、海上交通事故、航空交通事故があると思われるが（交通安全白書や交通事故民事裁判例集（ぎょうせい）ではそれらの事故も含まれている）、現実には裁判等で問題となる事例が自動車事故に偏っているせいか、自動車交通事故をもってたんに交通事故という場合もあり、それほど明確に使い分けられていないようにも思われる。本来、交通事故という場合には自動車事故よりも広い概念で、自転車事故も当然その中に含まれるものと考えられるが、交通事故（ないし自動車事故）を論じるものの中で、自転車事故を独立の項目として扱っている文献を捜すことは実に困難である（こんなところにも自転車事故が軽んじられている実態がみられる）。

思うに、今日の自動車事故における責任論は自賠法3条の運行供用者責任を軸として展開しており、したがって、この自賠法3条の責任が発生する事故を自動車事故ということとして、その他の事故を交通事故ということが、実態にも即しているのではなからうか⁸⁾。

8) 道路交通法第72条には、「車両等の交通による人の死傷又は物の損害（以下「交通事故」という）…」とある。また、警察庁交通局の発行している「交通統計」によれば、「『交通事故』とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）並びに物損事故をいう。ただし、本書においては昭和40年以前の統計及び第三編第5部「高速自動車国道における交通事故」の統計以外は、人身事故のみを計上し、物損事故を含まない。」とある。

二 裁判例の検討

- (1) ここでは自転車事故に関する裁判例（損害賠償請求訴訟）を紹介し、その中から、自転車事故の特徴的な点を抽出していきたい（なお便宜上判決は年代順に並べる）。

[1] 東京地判昭和52年12月20日交通民集10巻6号1775頁（自転車対歩行者事故・死亡）

事実の概要 午後9時30分頃、友人4人と一緒に自転車で学習塾から帰っていた加害者である中学生A（男、13歳）の搭乗する自転車が、ライトを点灯し、時速約12、3キロで道路中央付近を進行していたところ、同じく道路のほぼ中央を歩いていた被害者B（男、39歳）を4メートル手前で発見し、ハンドルを左に切ったところ、Bも2、3歩左に寄ったために衝突し、Bは転倒し、脳挫傷の傷害を受け、10日後に死亡した。そこでBの相続人であるX₁、X₂、X₃からAの両親Y₁、Y₂に対して、民法714条1項の責任無能力者の監督義務者の責任に基づいて、かつ予備的に、体格に合わない自転車を与えたことに過失があるとして直接709条に基づいて損害賠償を請求し、これに対して、YらはBの行為は自損行為であって、責任はないと抗弁した。

判旨（責任）「事故当時Aが13歳1ヶ月であったことはYらの認めるところである。そうだとするとAはまだ中学1年生であったわけで、かかる年齢、及び教育程度の者は本件事故につき法律上の責任を負うべき旨の弁識能力を備えていると認められず、責任無能力者であると断ぜざるを得ない。…自転車はセミドロップ式のスポーツ車であり、且つAの前方不注視が本件事故の原因となっている等の事情を考慮すると、Y₁、Y₂がAの監督義務を尽くしていたとは認め難いところである。よってAは、本件事故の結果について責任を負うことはないも、Y₁、Y₂は、Aの監督義務者として本件事故によって生じた原告Xらの損害を賠償すべき責任があることになる。」

（過失相殺）「前記の通り本件事故発生はBが不注意に道路中央に出たことも原因となっている。しかし前記の通り本件事故は根本的にはAの前方不注視が原因である。そこで右に説示したように原告Xらの慰謝料請求額が低額であることをも勘案し、Bの逸失利益についてのみその1割を減ずる程度で、Bの右不注意を斟酌することとする。」

損害

逸失利益	1,050万3,160円
慰謝料	400万0,000円
<hr/>	
	1,450万3,160円
過失相殺	逸失利益の1割減額
<hr/>	
	1,345万2,844円
弁護士費用	135万0,000円
<hr/>	
賠償認定額	1,480万2,844円

本件事故の加害者は中学生である。学習塾帰りといえば、夜になり、路上も暗くなっており、また、塾の仲間と一緒に連れ立って帰ることが多いので、運転中、前方の視界が悪く、注意も散漫になりやすい。たとえ本件のように自転車のライトを点けていたとしても、事故の起こりやすい状況であったといえよう。自転車対歩行者事故の場合、自転車の車体が直接人体に接触するために、たとえその速度が遅くても簡単に転倒してしまう。歩行者がヘルメットを被るということもないから、無防備の頭部へ衝撃を受けた場合には、大きな被害になりやすい。

責任関係では、原告Xらのはじめから、Aの責任は問わず、Aの監督義務者である両親Y₁、Y₂の責任を問うている。13歳1か月というのは責任能力があるかないかの微妙なところであるが、本判決は、民法714条1項の責任無能力者の監督義務者の責任を認めている。過失相殺については、事実認定の中で被害者が酒気帯びであったことを認定しながら逸失利益のみ1割減額というのは次の[2]判決と比べても低く、やや被告にとって酷なようでもあるが、判決もいう通り、慰謝料の請求額自体が死亡事故としては低いために、過失相殺で調整したものであろう。

この、1,480万2,844円という賠償認定額は低いであろうか、高いであろうか。交通事故全体からみれば高いとはいえないが、保険で賠償資力を補えないとしたならば、この債務はAの家族にとって大きな重荷となろう。

[2] 東京高判昭和56年12月16日判時1035号54頁（自転車対歩行者事故・受傷）

事実の概要 Y（控訴人、女）が自転車に搭乗し、車道の中央やや左寄りの部分を時速約10キロの速度で進行中、同じ車道の中央やや右寄りの部分を同一方向へ歩行中のX（被控訴人、女）を左側から追い抜こうとした際、Xが急に左側にふらふらと寄ってきたためにこれを避けることができず、同人に接触し、転倒させ、受傷させたというものである。Xから民法709条の不法行為に基づく損害賠償が請求されたのに対して、Yは不可抗力による事故である、そうでなくともYの過失の程度は大きいと抗弁した。

判旨（責任）「ところで、一般に自転車運転者としては車道を通行するに際しては特段の事情がない限り車道左端に沿って進行すべきであり、また歩行者が歩行するに際して蛇行したり、急に方向を転換することもよくあることであるから、このような場合、自転車の運転者としては、歩行者の後方からその側方を通過するに際しては歩行者の動向に注意し必要に応じて警笛を鳴らしてその注意を喚起することはもちろん、歩行者との間隔を十分にとり車道左端に進路を変更して安全に通過すべき注意義務があるのに、これを怠り、道路左側部分に何らの障害物も存しないにもかかわらず、そのまま漫然と直進し、Xの左側約50センチの間隔を置いただけで同人を追い抜こうとしたため、直前になって左側にふらふらと寄ってきたXを避けることができず、これに右自転車を接触転倒させたものであるから、Yには右注意義務を怠った過失があると認めるのが相当である。Yの不可抗力の抗弁は右認定事実には照らし採用できない。」

（過失相殺）「ところで、前記認定の道路状況の下においては、Xも歩行者として北側路側帯を通行すべきところ、車道中央付近を歩き、かつ特段の事由もないのに、急に左側に寄った過失が認められるから、同人に対する損害賠償額を定めるに当たっては、Xの右過失も斟酌すべきものである。…Xの本件事故に対する過失の割合は4割とみるのが相当である」

損害

逸失利益	178万7,128円
慰謝料	100万0,000円
	<hr/>
	278万7,128円
過失相殺	4割減額
	<hr/>
	167万2,276円
弁護士費用	12万0,000円
	<hr/>
賠償認定額	179万2,276円

本件事故では被害者、加害者の年齢が判例集からは不明である。自動車事

故では当事者の年齢はあまり問題となることはないが、自転車事故の場合には事故全体を把握する上で重要な要素となる。それというのも、自動車事故の場合には、運転免許との関係で、運転者は未成年者であっても一般に責任能力が認められるものと考えられるが、自転車事故の場合には自転車搭乗者に中学生も多く、責任能力の有無および親の責任が問題となることが多いからである。また、自動車事故においては衝突時の衝撃力そのものが強く、被害者の年齢によってとくに受傷の程度が異なるケースは少ないが、自転車事故においては、同じ衝撃が加わっても、被害者の年齢によって、損害の大きさ、すなわち受傷の程度、回復に要する期間が左右されることが少なくないからである。ただ交通政策上、自動車事故でも今日、高齢者については事故率の高さが問題となっており、いずれの事故でも、若年層と高齢者への交通安全教育の必要性が指摘されている。

[3] 東京地判昭和58年4月28日交通民集16巻2号585頁(自転車対自転車事故・後遺障害)

事実の概要 交通整理の行われていない交差点で、X(女、54歳)が自転車で東から西へ向けて進行し、交差点を通過し終わる直前、同交差点を北から南に向けて速いスピードで自転車を運転してきたY₁(男、14歳の中学2年生)が、その前部をXの自転車の右側後部荷台付近に衝突させ、Xは路上に転倒し、入院299日のうえ、後遺障害(自賠法施行令第二条別表の後遺障害等級12級7号)を残したというものである。そこでXからY₁に対しては民法709条の不法行為責任に基づき、また、Y₁の父母であるY₂、Y₃に対しては、監督義務懈怠の過失があったとして、同じく民法709条の不法行為責任に基づき損害賠償を請求した。

判旨(責任)「本件事故は、前記のとおり交差点における自転車同志の出合頭の衝突であり、前記説示からすれば、Y₁には、本件交差点に侵入するに際し、徐行することなく、交差道路に対する安全を十分確認しなかった点に過失あることが明らかであるから、民法709条の責任を免れない。」「責任能力ある未成年者の不法行為について、親権者に監督義務違反の過失があり、この過失と未成年者の不法行為の間に相当因果関係が認められる場合には、親もまた民法709条による責任を負うものと解されるが、本件においては親権者である右被告両名にかかる監督義務懈怠による責任があることを認めるに足りる証拠はない。」

(過失相殺)「しかしXにも本件事故発生についてY₁に対する動静注視を怠った点に過失のあることは否定できない。…Xの方が左方車両であること(道路交通法36

条1項参照), Y_1 の速度の方が速かったこと, その他前記説示した諸般の事情を考慮すると, Y_1 が当時満14歳の少年であったことを Y_1 に有利に斟酌しても, X の過失割合は4割を越えることはないというべきであり, 本件では4割の過失相殺を相当と考える。」

損害

治療費	79万3,442円
付添看護費	8万5,000円
入院雑費	17万9,400円
通院交通費	4,320円
休業損害	75万8,026円
逸失利益	203万2,760円
慰謝料	280万0,000円
<hr/>	
	665万2,948円
過失相殺	4割減額
<hr/>	
	399万1,768円
弁護士費用	40万0,000円
<hr/>	
賠償認定額	439万1,768円
求償金 ^(注)	101万8,840円(4割過失相殺済)

(注) X の夫の会社の健康保険組合から治療費が立替払いされた, その求償である(ちなみにその組合では, 組合員の妻のため保険給付した場合, 加害者に対する損害賠償請求権を取得するとされている。したがって Y_1 の実際の賠償額にはこの額が加わる)。

自転車事故ではちょっとした接触でも, 転倒することによって, 大きな損害に至ることがある。その怖さを教える事例である。

本判決では, まだ14歳である Y_1 にのみ賠償責任が認められ, その父母である Y_2 , Y_3 については民法709条の責任が否定されている。これは, 原告が民法714条の監督義務者の責任を追求しなかったからでもある。たしかに14歳という年齢は, 責任能力を肯定する裁判例が多いことは事実である。そのため原告は民法714条では請求が認容されないと考え, 直接709条による請求をしたのであろうが, 予備的にでも714条を加えていたらどうなっていたであろうか。しかしそれにしても, 中学生に対して損害賠償債権をもったとしても, それが一体どれだけの有効性を持つものであろうか。法理論として

は理解できても考えさせられる判決ではある。

〔4〕 岡山地笠岡支判昭和59年9月5日交通民集17巻5号1234頁（自転車対自転車事故・死亡）

事実の概要 被害者 A（男，74歳）搭乗の自転車が，左折の合図も左後方の安全確認も怠り，左折しようとしたところへ，後続の加害者 B（男，12歳11ヶ月）搭乗の自転車が，減速もせず，ブザーも鳴らすことなく，左側を追い抜こうとして衝突し，A が死亡したというもの。A の相続人である X ら（配偶者及び5人の子供。実際には7人の子がいる）が，B の監督義務者 Y₁，Y₂ を相手取り損害賠償を求めたのに対し，Y らは，本件事故は左折の後方安全確認義務違反及び左折の合図を怠った A の一方的過失により発生したものであると抗弁した。

判旨（責任）「本件衝突事故当時 B は12歳11か月余りの少年であり，いまだその行為の責任を弁識するに足る能力を有していなかったと認めるのが相当である。」「ところで，自転車はその構造上いつその方向を転換するかもしれない性質を有するから，これを追い抜く際は，その動静に十分注意し，接触しないだけの十分な間隔をとるは勿論，進路幅員の狭いような場合には適宜ブザーを鳴らし，又速度を調節して，衝突事故の発生を未然に防止する注意義務があり，B の前記追い抜きの方法には右注意義務に違反した過失があるというべきである。」「Y₁，Y₂ は，B の両親であることが認められるから，B を監督すべき法定の義務ある者として，B の前記過失行為により A に生じた損害を各自賠償すべき義務がある。」

（過失相殺）「前記認定の事故の態様に照らすと，A にも左折の合図，左後方の安全確認をしないまま，急に左折しようとした落ち度があり，前記損害のうち60パーセントは A 自身の右落ち度に起因するものとして，これを控除するのが相当である。」

損害

逸失利益	118万7,398円
慰謝料	800万0,000円
	918万7,398円
過失相殺	6割減額
	367万4,959円
弁護士費用	30万0,000円
賠償認定額	397万4,959円 ^(注)

（注）ただし現実には，損害賠償請求権を相続する7名の子のうち5名しか原告に加わっていないので，2名分，21分の2（×2）の<367万4,959×21分の4（円）>を引いた，327万4,966円が本判決では認容されている。

この事例も、加害者が中学生、被害者が高齢者というケースで、しかも死亡という結果に繋がった痛ましい事故である。自転車は、本判決も説示するように、いつ、どの方向へ急に向いていくか予測のつきにくい乗り物である。また自動二輪や自動車のように方向指示器があるわけでもないので、相手の意思が見分けにくいという構造上の問題点もある。

被害者の過失割合が60%というのは、一般の認識でいえば、被害者の方が悪いという事故であろう。しかしそれでもこれだけの賠償義務が課せられる。

[5] 大阪地判昭和60年1月29日交通民集18巻1号160頁（自転車対歩行者事故・死亡）

事実の概要 公園内の（人及び自転車が自由に往来できる）道路において、自転車（5段変速機付ミニサイクル自転車）に乗り、友人6人と探偵ごっこに耽っていたY₁（男、12歳、事故当時小学校6年生）が、後方より追いかけてくる友人の自転車との距離にのみ注意を奪われ、前方不注意により、歩行中の被害者A（女、62歳）に背後から衝突し、転倒させ、頭蓋底骨折の重傷を負わせ、1週間後にAは死亡したというもの。Aの相続人X₁～X₃から、Y₁に対しては民法709条の不法行為責任、その両親Y₂、Y₃に対しては民法714条に基づき損害賠償を請求した。

判旨（責任）「Y₁の事故当時の年齢、右のごとき本件事故の態様及びY₁が両親と同居していることを考慮すれば、Y₁に本件事故の結果につき、法律上の不法行為責任を弁識することができる知能を具えていたものとして、その責任を負わせることはできない。」「Y₂、Y₃は、同居しているY₁を指導監督すべき法律上の地位にあり、また、同人に5段変速機付ミニサイクル自転車を買って与えたのであるから、同人が公園内で右自転車を運転しようとする場合には、事故の発生を未然に防止し得る速度と方法で走行するよう指導監督すべき注意義務があるのに、これを怠り、公園内で遊ぶ際の加害自転車運転上の注意を十分与えず、かつ十分な監督をしなかった過失が認められ、右過失により、被告Y₁は、前記認定の不注意により本件事故を発生させたことが認められるのであるから、かかる無過失の主張は採用し得ず、同人らは、民法714条1項に基づき、Aへの損害を賠償する責任がある。」

（過失相殺）「本件道路上を歩行していたAの歩行方法に過失ないし不注意があったものということもできない。」

損害

逸失利益	592万5,523円
入院雑費	5,600円
慰謝料	800万0,000円

葬儀費	50万0,000円
寝台車代	7,200円
<hr/>	
弁護士費用	135万0,000円
<hr/>	
賠償認定額	1,578万8,323円

この事例も、小学6年生による高齢者に対する死亡事故である。自転車の乗り入れが許されているような公園内の道路であれば、どうしてもっと、歩行者の安全を確保できるような道路設備ができないものか、公園管理にも責任の一端はありはしないか、という思いもしないではない。しっかり前を見て運転しろ、と言いつけすることは、理屈では簡単でも、まだ十分な分別を持たず、自転車事故の痛ましさをよく知らないこの年齢の子供に対しては無理なことかもしれない。それだけに監督義務者に求められるものは大きく、特に自転車を買って与えることに伴って監督義務も重くなるものと考えられる。本判決では過失相殺がまったくなされていないが、背後からの衝突であることから妥当なところと思われる。ただ、自転車の乗り入れが許されているような道路であれば、歩行者も、危険が隣り合わせに存在していることを認識して行動することも必要だと思われる。自転車が人と共生するには、むしろ、自転車に対する警戒心こそ必要なのかもしれない。

[6] 京都地判昭和60年3月27日交通民集18巻2号461頁（自転車対歩行者事故・受傷）

事実の概要 自転車搭乗の被害者 X（男、62歳）が時速10キロほどで進行中、左前方から荷物を抱え道路上に飛び出してきた運送会社 Y₂ の従業員 Y₁ と衝突して転倒し、X が傷害を負ったというもので、X は、少なくとも9級に相当する後遺障害を受けたとして、Y₁ に対しては不法行為責任、Y₂ に対しては民法715条の使用人責任を追求したというもの。これに対して Y₁ は、X の受けた傷害は、以前 X が受けた事故の後遺障害の特別な体質ないしは被害者側の特別事情によるものであるから、その全損害を Y₁ に負担させるべきでないと抗弁した。

判旨（責任）「Y₁ は、左右道路の安全を十分確認して道路を横断すべき注意義務があるのに、これを怠り、道路右側方の安全を十分注視しないまま漫然と道路に飛び出した過失があるから、民法709条に基づき本件事故により X が被った損害を賠償すべ

き責任がある。」「 Y_2 は Y_1 を雇用し、 Y_1 が Y_2 の業務執行中本件事故を発生させたものであることは当事者間に争いが無いから、民法715条に基づき本件事故により X が被った損害を賠償すべき責任がある。」

(因果関係)「このように傷害が従前の事故の結果被害者自身が帶有するに至った体質ないし持病を基礎とし、事故が契機となって発生した場合、損害の公平な分担という見地から傷害による損害の全部を本件事故による損害とすべきではなく、傷害に対する双方の寄与の程度を勘案して事故の寄与している限度において相当因果関係が存するものとして、その限度で本件事故の加害者に賠償させるのが相当である。この見地に立脚して本件をみると、以上認定の諸事情に照らし、 X の全損害のうち6割の限度で本件事故と相当因果関係を肯定するのが相当である。」

(過失相殺)「前記認定の事実によると、 X にも本件事故発生につき左前方に Y_1 を認めたのであるから、 Y_1 の動静を十分注視して進行すべき注意義務があるのにこれを怠り、 Y_1 の動静を十分注視することなく漫然と進行した過失があったものというべきである。そして、その他本件事故の態様等を考慮すると、 X の前記損害額からその5割を減額するのが相当である。」

損害

治療費	197万8,684円
入院付添費	40万2,000円
入院雑費	16万8,000円
逸失利益	150万0,000円
後遺症損害	422万9,280円
慰謝料	500万0,000円
	<hr/>
	1,327万7,964円
寄与度減額	4割減額
	<hr/>
	796万6,778円
過失相殺	5割減額
	<hr/>
	398万3,389円
既払い金	197万8,684円
	<hr/>
賠償認定額	200万4,705円

本件事故は、歩行者が加害者（第一当事者）で自転車搭乗者が被害者（第二当事者）という、稀な例である。自転車での転倒のおそろしさがうかがえるが、被害の発生に関しては、被害者の身体的要因もこれに寄与しており、そのため、過失相殺のみならず割合的因果関係を介して公平なる損害の分担

が図られている。

なお、本件では加害歩行者の勤める運送会社の使用者責任も肯定されている。

[7] 東京地判昭和62年8月28日交通民集20巻4号1120頁（自転車対歩行者事故・受傷）

事実の概要 加害者 Y が自転車で歩道沿いの車道を進行して、信号が青から赤に変わろうとしているのに交差点の中に進入し、横断歩道を通過しようとしたところ、途中で信号が青に変わったのと同時に横断歩道を渡ろうとして車道（横断歩道外）に踏み出した歩行者 X（女、67歳）に接触、転倒させ、左大腿骨頸部骨折の傷害を負わせたというもので、X から Y に対して民法709条に基づく損害賠償の請求がなされた。

判旨（責任）「Y は、自転車事故が思わぬ重大事故に至ることのあるのを念頭におき、低速度の自転車走行であったとはいえ、横断歩道およびその直近を歩道沿いに通過するにあたっては、信号の変化及び歩行者の有無・動静に注意を払い、本件のごとき事故を防止すべき注意義務があったものというべきところ、これに違背する過失により本件事故を発生させたものというべきであるから、民法709条により、本件事故により原告 X が被った損害を賠償すべき責任があるものといわなければならない。」

（過失相殺）「本件事故発生が Y の過失によるものであるとはいえ、〈略〉によれば、X においても、ささいな事故が思わぬ重大結果に至る年齢であったのであるから、道路横断等に際しては安全に十分注意すべき義務があったのに、信号が変わった直後、道路の通行車両の有無等左右の安全を確認することなく、しかもわずかではあるが横断歩道を外れたところにある電柱の陰から突然飛び出すような形で車道上に踏み出したことが認められ、本件事故の発生及び傷害が意外な重大結果に至ったことについて、その過失は少なからぬものがあり、5割を下るものではないものといわなければならない。」

損害

治療費	30万2,800円
入院雑費	54万6,400円
杖及び補助器具代	2万6,700円
慰謝料	500万0,000円
	<hr/>
	587万5,900円
過失相殺	5割減額
	<hr/>
	293万7,950円
弁護士費用	25万0,000円
	<hr/>
賠償認定額	318万7,950円

本判決で注目されるのは、「ささいな事故が思わぬ重大結果に至る年齢であったのであるから、道路横断等に際しては安全に十分注意すべき義務があった」と判示している点であり、過失相殺に当たって高齢者の注意義務が加重されているともみることができよう。たしかに、自転車事故で高齢者が被害者である場合には、その被害が意外に重いことが少なくない。屈強な若者であればほんのかすり傷程度で訴訟にすらならなかったと思われるような接触事故でも、高齢者であれば骨折に至ることもめずらしくはない。その意味で、加害者側に立っての公平なる損害の分担という観点からは、相対的に高齢者の過失が大きく斟酌されることにも合理性がないとはいえないであろう。しかし同時にまた、弱者保護の観点からは、加害者においてもそのことに配慮した安全進行というものが求められるように思われる。

[8] 東京地判昭和63年1月29日交通民集21巻1号144頁（自転車対歩行者事故・後遺障害）

事実の概要 見通しの悪い横断歩道において、加害者 Y₁（男，14歳，中学2年生）が自転車（変速ギア付き高級スポーツ自転車）に搭乗して、時速20キロメートル弱の速度で進行し、一時停止（自転車に対する一時停止の道路表示が設けられていた）その他の安全確認を行うことなく横断歩道に乗り入れたところ、歩道を小走りで歩行中の被害者 X（女，10歳，小学校4年生）と出合頭に衝突し、転倒させ、第三腰椎骨折及び脊椎分離症の後遺障害等を与えたというもので、X から、（仮に Y₁ に責任能力があるとすれば）Y₁ の民法709条の不法行為責任及び Y₁ の両親である Y₂、Y₃ の民法709条の不法行為責任、（仮に責任能力がないとすれば）Y₂、Y₃ の民法714条の監督義務者責任に基づき、損害賠償を請求したというものである。

判旨（責任）「本件事故が Y₁ の前方不注意ないし安全確認義務懈怠及び速度の出し過ぎの過失によるものであることは前記認定事実から明らかであり、Y₁ は本件事故により X が被った損害を賠償すべき責任があるというべきである。ところで、X は、Y₁ の両親である Y₂、Y₃ に対しても民法714条1項又は同法709条に基づき損害賠償責任を追及するのであるが、まず、同 Y₁ の年齢、身分は前記認定のとおりであり、Y₁ 本人尋問の結果と合わせ考察すると、Y₁ は本件事故当時、事理の弁別能力に欠けることはなかったものと推認され、右推認を覆すに足りる特段の事情は認められないものであるから、Y₁ に責任能力がないことを前提とする X の同法714条1項に基づく主張は理由がなく失当というべきである。… Y₂、Y₃ に Y₁ の前記過失の発生を助長したと認めるに足りる特段の事情も見出だし難い。すると、Y₂、Y₃ には、本件

事故につき固有の不法行為責任を負うべき事由は認め難く、この点に関する X の主張もまた理由がなく、失当といわざるを得ないものである。」

(過失相殺)「Y₁の過失は、…本件のごとき事故防止の観点から最も基本的かつ重要な注意義務に違背するものというべきである。そうである以上、Xにおいて多少し左右の安全を確認していれば本件事故を避けられたといえなくはないにしても、法規範の見地からは、これを過失相殺事由とするのは相当ではなく、慰謝料算定上の一事由にとどめるべきものというべきである。」

損害

治療費	58万1,540円
逸失利益	0円
慰謝料	250万0,000円
弁護士費用	30万0,000円
賠償認定額	338万1,540円

本判決は、原告が両親の責任を追求したのに対してその責任を認めなかった。[3] 判決と同様、加害者の年齢が14歳に達していたからであろうか。しかし、被害者の救済という点からは、14歳の中学生に賠償義務を課すことと、両親に課すことのどちらが適っているだろうか。

本判決では、被害者の不注意を認定しつつも、過失相殺は認めず、そのかわり慰謝料の斟酌事由として考慮している。これには、被害者の過失が小さいということもあろうが、優者危険負担の原則、すなわち危険性の高い自転車側の過失を大きくみることも影響しているものと考えられる。

[9] 大阪地判昭和63年3月22日交通民集21巻2号329頁(自転車対歩行者事故・受傷)

事実の概要 雨の日、Y₂の従業員であるY₁が自転車に搭乗し、右折して歩車道の区別のない本件道路にはいったところ、傘を低く、前方に突き出してさし前方を見ることができない状態で対向歩行してきたX(男、44歳)に遭遇し、急ブレーキを掛けるとともにハンドルを右に切ったが、これに気付いたXが右自転車との衝突を避けようとして同方向に寄ったため、右折してから3、4メートルの地点で衝突し、Xは、これにより、左膝打撲、左腸骨部打撲症、頸椎骨軟化症、坐骨神経痛、膀胱直腸障害の傷害を受けたとして、Y₁に対しては民法709条の不法行為責任、Y₂に対しては民法715条1項の使用者責任に基づいて損害賠償を請求した。

判旨（責任）「Y₁は、前方に対する注視を怠った過失があり、この過失によって本件事故を発生させたものと認められるから、民法709条に基づき、Xが本件事故により被った損害を賠償する責任がある。また、Y₁がY₂の従業員で、その業務を執行中に本件事故を発生させたことは当事者間に争いがなく、Y₁に過失の存したことは右に認定したとおりである。したがってY₂もまた、民法715条1項に基づき、Xが本件事故により被った損害を賠償する責任がある。」

（損害の範囲）「Xが本件事故により、左膝打撲の傷害を受けたことは当事者間に争いがなく、Xは、本件事故により、左腸骨部打撲症、頸椎骨軟化症、坐骨神経痛、膀胱直腸障害の傷害を受けたものであると主張し、被告らはこれを争うので、この点につき判断するに、…してみると、前記1において認定した事実から原告が本件事故によって左腸骨部打撲症、頸椎骨軟化症、坐骨神経痛、膀胱直腸障害の傷害を負ったものとまで認めることができず、他にこれを認めうるような証拠もないから、右の点についてはその証明が不十分というほかないものである。」

（過失相殺）「Xが傘を低く前方に出してさし、前方を見ることができない状態で本件道路を歩行して本件事故にあったことは前記のとおりであるから、被害者たるXにも前方不注視の過失があったことは明らかというべく、Xの右過失を斟酌してその損害額から3割を減額するのが相当である。」

（損害の填補）「〈略〉によれば、抗弁2の事実が認められる^(注)。してみると、XのY₁らに対する本件事故に基づく各損害賠償債権は、すべて填補されて消滅したことが明らかである。」

（注）Y₂は損害賠償金として、Xに対して既に105万5,500円を支払っている。

損害

休業損害	20万0,000円
慰謝料	15万0,000円
<hr/>	
	35万0,000円
過失相殺	3割減額
<hr/>	
	24万5,000円
既払い金	105万5,500円
<hr/>	
	(-81万0,500円)

本判決は、Y₁、Y₂の責任原因及び損害賠償義務については肯定しつつも、Xの主張する受傷の多くを因果関係がないとして否定したものである。そのため治療費は損害として認められていない。本件は、事故自体は確かに加害者の責任によって引き起こされたものだが、加害者の弱みにつけこんだ不当な請求がなされたともみられる事案で、その意味では例外的な事例である

う。なお、 Y_2 が X に支払った金銭のうち過払い分については、不当利得（非債弁済）として返還請求できるものと考えられる。

[10] 千葉地判平成元年2月28日交通民集22巻1号239頁（自転車対歩行者事故・死亡）

事実の概要 自転車の乗り入れが禁止されている公園の中で、県立高校のA教諭が担当する美術の校外授業で、写生のために自転車で公園に来ていた加害者 Y_1 （高校2年生）の乗ったスポーツ用自転車が、遊歩道を写生の絵を覗き見しながら歩いていた被害者A（男、65歳）に衝突し、転倒させ、Aが8日後に死亡したというもので、原告（ $X_1 \sim X_4$ ）らから Y_1 に対しては不法行為責任、また Y_2 （県）に対しては国家賠償責任に基づき損害賠償を求めたというものである。被告の Y_2 （県）は、これまでも往復に自転車の使用を認めたことがあったが、何の事故も発生しなかった。本件事故は、校外写生に内在する危険から生じた事故ではなく、突発的な事故であると抗弁した。

判旨（責任）「 Y_1 は、本件事故の発生について、前方不注視、事故回避措置不適切の過失があったものと認められるから、民法709条により本件事故に基づく損害を賠償すべき義務がある。」

「A教諭は、 Y_1 らが校外授業の時間中に写生に専念しないで、自転車に乗って走り回るなどして遊興に耽り、その結果、場合によっては他の生徒や第三者と衝突するなどの不測の事故が発生するかもしれないことは十分に予見できたことであると認めるのが相当である。…そうすると、A教諭としては、本件校外授業の実施に当たっては、以上のような点を認識し、 Y_1 を含む生徒らに対して、本件公園内へ自転車を乗り入れないように指導するとともに、授業時間中に写生活動に専念しないで、自転車に乗って遊んだりすることのないように十分な注意を与え、また適宜巡回するなどしてその行動の把握につとめ、もしそのようなことを発見したときはただちに中止させるなどの措置をとり、もって校外授業時間中における事故の発生を事前に防止する措置をとるべき義務があったものというべきである。しかるに、A教諭は生徒らの安全に関する注意を与えたとどまり、それ以上にこのような行動に関する注意や巡回監視等生徒らの行動把握に関する措置をとらなかつたから、この点において過失があったものといわざるを得ない。…したがって、公権力の行使に当たる公務員であるA教諭はその職務を行うについて過失があったことになるから、 Y_2 は国家賠償法1条1項により本件事故に基づく損害を賠償すべき義務がある。」

損害

入院費用	19万8,530円
葬儀費	100万0,000円
布施料等	55万0,000円

1996年6月 野村泰弘：自転車事故

仏壇購入費等	36万0,000円
逸失利益（中間利息控除後）	1,254万1,670円（老齢厚生年金に関する分）
	108万5,896円（訴外金庫の退職年金に関する分）
慰謝料	1,700万0,000円
弁護士費用	160万0,000円
賠償認定額	2,211万8,262円

この事例も〔5〕同様、公園内での高校生による高齢者に対する自転車対歩行者事故である。高齢者は反射神経が鈍く被害も大きくなりがちである。死亡に至ったということもあり（退職後の無職の老人であるが）損害賠償額が大きい。

この事例では、公務員による不法行為であることから国家賠償責任が認められている。県立高校の美術の授業中であったこと、自転車乗り入れ禁止であることも知らず、引率もしていなかった等、Aの過失が認められてもやむをえない事例であったろう。米国の損害賠償訴訟を引き合いに出すまでもなく、国家賠償が認められるということは被害者にとって有利であり、とくに自転車事故の場合には賠償の確実さという点でもそれがいえよう。

〔11〕東京地判平成5年12月7日交通民集26巻6号1490頁（自転車対歩行者事故・受傷）

事実の概要 やや見通しの悪い交差点において、加害者A（女、11歳7か月）は友人二人とともに自転車で南北の道路を北進し、本件交差点を直進通過しようとした際、右方道路から歩いてきたXと衝突し、Xは転倒し、右橈骨遠位端骨折の傷害を負ったというもので、XからAの両親Y₁、Y₂に対して、民法712条、714条に基づいて損害賠償を請求した。

判旨（責任） 「本件事故現場は、住宅街にある幅員の狭い道路が交差した左右の見通しの悪い交差点であるから、Aが自転車で本件交差点を通過する際には、歩行者の有無、動静に十分注意して進行すべきであったにもかかわらず、右注意が不十分なままで本件交差点を通過しようとしたため、右方道路から本件交差点に向かって歩行してきたXと衝突したもので、本件事故発生について、Aには、前方注視を十分に尽くさなかった落ち度があったというべきである。そして、本件事故当時、Aが11歳7か月であったことからすると、Aの親権者であるY₁、Y₂らは、民法712条、714条

に基づき、X に対して、本件事故による損害を賠償する責任があると解するのが相当である。』

(過失相殺)「他方、X も、見通しの悪い本件交差点を歩いて通過する際には、交差点道路から進行してくる自転車等に十分注意すべきであったのに、右注意が不十分なままで本件交差点を通過しようとして A の自転車と衝突した点で落ち度があるといわなければならない、右の諸事情を考慮すれば、本件事故発生について、A には90パーセントの、X には10パーセントのそれぞれ落ち度があると解される。」

損害

慰謝料	50万0,000円
過失相殺	1割減額
賠償認定額	45万0,000円

本件では、11歳7か月の加害者自身の責任ははじめから追求されず、監督義務者である両親の責任が問われている。損害賠償は慰謝料50万円のみであり、通院回数15回、その間、4週間はギブス固定の治療をし、また過失割合10%の割りには賠償額は低額のように思われる。なお、被害者の年齢については資料からは明らかでない。

[12] 東京地判平成6年8月30日交通民集27巻4号1139頁(自転車対歩行者事故・死亡)

事実の概要 Y₁ は、本件道路を新聞配達のために前部荷台に新聞を満載して自転車を運転してきたところ、前方から歩行して来た A (女、74歳) に右自転車の前部を衝突させ、その結果、A は頭蓋内損傷の傷害を負い、死亡した。そこで A の相続人である X₁ (配偶者)、X₂ ~ X₃ (子) から、Y₁ に対しては不法行為責任に基づき、また、その使用者である Y₂ に対しては使用者責任に基づき、損害賠償請求をした。

判旨(責任)「Y₁ は、自転車を運転するに際し、前方を注視して進行すべき注意義務があるのに、これを怠り漫然進行した過失により本件事故を発生させたものであるから、民法709条に基づき、A の死亡による損害を賠償する義務がある。」

「Y₂ は、Y₁ の使用者として、Y₁ を新聞配達の業務に従事させていたものであるから、民法715条に基づき、A の死亡による損害を賠償する義務がある。」

損害

逸失利益	994万9,241円
慰謝料	1,500万0,000円

葬儀費用	120万0,000円
弁護士費用	110万0,000円
賠償認定額	2,724万9,241円
既払い金	1,500万0,000円
残債務	1,224万9,240円

老女（74歳）の死亡事故である。本判決では、責任原因としては不法行為責任及び使用者責任を認め、被告らは連帯して支払うもの（不真正連帯債務）とされている。

[13] 東京地判平成6年10月18日交通民集27巻5号1436頁（自転車対自転車事故・後遺障害）

事実の概要 早朝8時頃、やや混み始めた交通整理の行われていないY字型交差点付近路上において、右折中の加害者Y（女、通学生）の自転車と、左折中の被害者X（男、42歳）搭乗の自転車とが衝突し、折り重なるように転倒し、Xは左目失明、涙管欠如などの自賠法による後遺障害別等級表8級1号に相当する後遺障害を受けたというもので、XからYに対して、損害賠償請求がなされ、これに対してYは、Xの自損行為でありYには責任がないと抗弁した。

判旨（責任）「本件事故は、Yが大袋駅からの道路を通行するにあたり、左側を走行すべきところを右側を走行し、本件交差点も右側から侵入したことのため、原告自転車との衝突を招来したものであって、Yの右義務違反による過失責任は免れない。」

（過失相殺）「他方、Xも、直線道路に侵入するにあたり、「止まれ」と大きく書かれた看板にもかかわらず、減速をしたのみで本件交差点に侵入し、その後、前方の道路事情の確認を不十分のままペダルを踏み込んだものといわざるを得ず、このような停止義務違反、前方注視義務違反も本件事故の原因となっていることは明らかである。そして、YとXの過失の双方を対比して勘案し、また、前認定の本件交差点付近の自転車や歩行者の通行状況も斟酌すると、Yは明示で主張はしていないが、本件事故でXの被った損害については、その75パーセントを過失相殺によって減ずるのが相当である。」

検討
損害

治療関係費	47万8,810円
逸失利益	1,917万2,772円

慰謝料	900万0,000円
	2,865万1,582円
過失相殺	75%減額
	719万4,559円
弁護士費用	70万0,000円
賠償認定額	789万4,559円

この事故も、加害者は通学生（年齢不明）であるが、監督義務者の責任民法712、714条が問題となっていないこと、制服着用、8時半頃から始まることなどから、高校生以上と思われる。

本判決では、被告が「自転車事故の場合は、慰謝料の算定は自動車事故の基準によるべきでない」と主張したのに対して、「同程度に傷害や後遺障害を受けた者については、同程度の慰謝料が認められるべきである」としている。

(2) 小括

以上、13の裁判例をみてきたが、この中で特徴的のうかがえることは、(1)自転車事故の被害者に高齢者が多いこと、(2)自転車事故の加害者に若年者が多いことであり、さらに、(3)被害が大きいのは衝突して転倒することが影響している、ということも付け加えられるであろう。

(1)の、自転車事故の被害者に高齢者が多いこと、は被害が大きくなりやすいということにもつながろう。健康で丈夫な若者であれば、咄嗟に避けられたり、受け身をとったりと、さほどの怪我にもならない場合でも、高齢者ゆえの骨の脆さ、運動神経の鈍さによって、受傷を拡大している面があることは否定できないであろう。とくに転倒するに至った場合には、大事に至ることが多くなるだろう。

(2)の、自転車事故の加害者に若年者が多いことに関しては、通学や遊び等で自転車の利用機会が多いことからやむをえない点はあるだろう。遊ぶ時に友人

と一緒であるために注意散漫になりがちで、しかも中高校生はスポーツタイプの自転車を好むために、自転車のスピードが出やすく、前傾姿勢のために前方視界が普通の自転車に比べ悪いということも影響していよう。ただ一般に、自転車利用者は自動車利用者に比べ、交通事故に対する警戒心が薄いのではないかと思われる。交通安全教育が自転車利用者、歩行者を含めて必要だと思われる。

(3)転倒の危険性については、自転車対歩行者のみならず、自転車対自転車事故についてもいえることである。自転車利用者や歩行者のほとんどはヘルメットを着用しておらず、無防備のまま路面に叩き付けられ頭部を強打することが少なくない。また、損害については、転倒被害者に高齢者が多いせいか、死亡事故においては平均余命が短いために逸失利益が少ない反面、後遺障害等を受けやすいために損害額が大きくなりがちだといえよう。

三 損害賠償

1. 自転車事故の損害賠償の特徴

交通事故の損害賠償額は年々高額化しており、これは自動車事故の例であるが、東京地裁平成7年3月30日判決⁹⁾では、損害額2億9,737万円が認定されている(賠償命令額は1億7,657万円)。このように人身事故の場合には(とくに後遺障害などが加わると介護費用等も損害として認定され)高額の損害賠償が命じられ、加害者の賠償資力のみをもってしては支払いが困難なことも少なくない。任意保険に加入していなかったばかりに賠償が困難を極め、結局、加害者が破産宣告を申し立てる例もある¹⁰⁾。その上で免責でもさ

9) 自動車保険ジャーナル1116号・平成7年9月21日号。この事故はいわゆる自動車のドア開閉事故で被害者は会社役員で転倒受傷し、高度の精神障害を残したという事例である。

10) 無保険車により人身事故を起こし、自動車損害賠償保障法施行令別表の後遺障害1級3号の傷害を与え、その損害賠償のために破産宣告の申し立てを行った経過を紹介したものとして、水田美由紀・時の法令1501号30-44頁「弁護士始末記」参照。

れたら、被害者の救済にはほとんどならないことになる。このように交通事故の賠償問題は、今や保険を抜きにしては語れなくなっている。しかしながら自転車事故の場合、こうした認識を欠き、また保険自体の未整備もあり、いっそう事態を深刻なものとしている。もちろん、自転車事故に限らず自動車事故においても、無保険車の事故の場合には同様の問題が生じるが、少なくとも自動車事故の場合には人身事故であれば、政府の保障事業（自賠法72条）によって自賠責保険相当額は支払われるという違いがある。

損害賠償を請求するに際しても、自動車事故の場合には比較的示談解決がスムーズに行われるが、これは、任意保険会社が示談代行を行うことが多く¹¹⁾、加害者と被害者が直接顔を合わせて示談交渉をしなくても済み、客観的に損害賠償算定基準に基づいて過失割合等が決定されていくからでもある。保険に加入している場合には、強制保険（人身損害の場合）や任意保険による填補があるために加害者の手出しの賠償というのがほとんどなく（強制保険と最高限度の任意保険が付いている場合には加害者にとって現実に痛みの伴わない損害賠償ということができよう）、事故の過失割合が多少自分の思っているものと違っても現実の出費にはほとんど影響がないので、加害者も過失割合認定にそれほど拘泥しないためでもある。これに対して、自転車対自転車、自転車対歩行者の自転車事故の場合には、自動車事故と異なり強制保険が存在せず、また任意保険についても加入が少ない状況であるために、自らの出捐によって賠償することが多く、（現実性のある賠償が求められるために）賠償額や過失相殺についてなかなか示談が成立しないことが少なくない。また、自転車事故の場合には、自動車事故用に作成してある各種の損害賠償算定基準（過失割合表）は、当然のことながら自転車とは走行方法等も異なるので、直接適用できず、示談の際に依拠するものが少ないという問題もある。さらに、こうして示談交渉が長引くなかで裁判上の請求など

11) これは任意保険の示談代行特約によるものである。同時にこれは、保険会社の保険金支出が過大にならないように、不都合な示談を防止する意味もある。自転車総合保険においては、示談について保険会社の同意を要するものとされている。

の手續に至らず、不法行為債権の消滅時効にかかることもある。

2. 責任原因

自転車事故の加害者はどのような責任原因によって損害賠償義務を負うのか。道路交通事故で通常問題となりうるのは、運行供用者責任や不法行為責任であろうが、自転車事故で他人に損害を与えたような場合には運行供用者責任は発生せず、不法行為責任が問題となる。不法行為責任にはさらに、民法709条の一般的不法行為責任と、その特殊形態である監督義務者の責任（同714条1項）、使用者責任（同715条1項）、公務員の不法行為（国家賠償法1条1項）がある。以下では、これらについて必要な範囲で述べることにする。

(1) 運行供用者責任

自動車事故において人身損害を与えた場合には、不法行為の特別法である自動車損害賠償保障法（自賠法）3条の運行供用者責任が問題となるが、本稿で対象とする自転車事故においては、たとえ人身損害が生じた場合でも、これは問題とならない。というのも、運行供用者責任が発生するためには、自賠法3条本文の「己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命及び身体を害したるときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。」に該当しなければならないが、自転車事故の場合には、そもそもこの「自動車」に該当しないからである。

自賠法3条の「自動車」の意味については自賠法2条1項に定義規定があり、それによれば、「この法律で『自動車』とは、道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車（農耕作業の用に供することを目的として製作した小型特殊自動車を除く。）及び同条第3項に規定する原動機付自転車¹²⁾をい

12) 昭和41年の自賠法の改正により、原動機付自転車も自賠法3条の適用を受けるようになったために、この様な複合的な定義となっている。その理由として、原動機付自転車の普及および事故増加対策として、自賠法の「自動車」の定義中に原動機付自転車を含め、自賠責保険の付保を強制することとした、とある（大蔵省保険第二課監修『自賠責保険のすべて』（保険毎日新聞社、昭和61年）36頁。

う。」とある。そして、道路運送車両法第2条第2項では、「この法律で『自動車』とは、原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で、軌条若しくは架線を用いないもの、又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具で、原動機付自転車以外のものを、自動車と称する」と規定し、また、同条第3項では、「この法律で『原動機付自転車』とは、運輸省令で定める総排気量又は定格出力を有する原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具をいう。」とある。したがって、自転車、農耕用自動車等はここでいう「自動車」にあらず、また「原動機付自転車」でもないので自賠法3条の適用を受けないことになる。もっとも、自転車が一方当事者であっても、他方当事者が「自動車」に該当する場合には、その自動車については運行供用者責任が発生しうことは当然である。

この運行供用者責任が発生しないということが、自転車事故の性格を自動車事故とは極めて異なったものにする。その最たるものが、自転車事故にあっては強制保険である自賠責保険の給付がないという点である。

(2)不法行為責任（民法709条）

不法行為責任は、民法709条の「故意又ハ過失ニ因リテ他人ノ権利ヲ侵害シタル者ハ之ニ因リテ生シタル損害ヲ賠償スル責ニ任ス」の規定によって発生する責任であり、本稿で取りあげた裁判例でも、（歩行者が自転車搭乗者に損害を与えた〔6〕事例を除き）すべての事案で不法行為責任が加害自転車の搭乗者（運転者）に認められている。

不法行為が成立するためには、①故意又は過失、②因果関係、③責任能力、④違法性、という要件を満たさなければならないが、過失については、前方注視を怠ったり、左右確認を怠ったり、減速を怠った、などの点に認められている。因果関係については、本稿でとりあげた事例は接触事故例ばかりなので、過失行為と損害との間の因果関係は問題なく認められている。しかし損害の範囲を画するために、〔6〕判決のように割合的因果関係の法理

が用いられているものや、また、[9]判決のように、事故と損害との間の(相当)因果関係を否定するものがある。

自転車事故ではとくに、自転車の利用者に若年層(とくに中学生が)多いことから、本稿でとりあげた事例でも多くみられるように、「責任能力」の有無が問題となることが少なくない。これに関しては、民法712条及び713条にとくに規定が置かれ、(1)未成年者が「行為ノ責任ヲ弁識スルニ足ルヘキ知能ヲ具ヘサリシトキ」(民法712条)及び(2)「心神喪失ノ間ニ他人ニ損害ヲ加ヘタル者」(同713条)は、責任を負わない旨規定されている。

「行為ノ責任ヲ弁識スルニ足ルヘキ知能ヲ具ヘサリシトキ」が具体的には何歳くらいなのかについては微妙で、小学校を卒業する12歳位の年齢になれば一般に責任能力があると考えてよいとする説もあるが¹³⁾、判例は、かつては、賠償資力のある両親の責任を認めるために、かりに加害者が14歳以上の者であってもその責任能力を否定し、民法712条、714条の問題として監督義務者の責任を認めようとしたり、逆に、民法715条の使用上の責任を認めるために、小学生についてその責任能力を肯定したりして、結論の妥当性を求めた解釈がとられる傾向もみられたが¹⁴⁾、今日では([3]事例の原告主張のように)直接に民法709条で両親の責任を認めればよいという考えになっているために、その線引きはかなりはっきりしてきているということができ、概ね、刑事責任能力(刑法41条)とも歩調を合わせ、14歳以上の者については認める傾向にあるといえよう。

(3)責任無能力者の監督義務者の責任(民法714条1項)

この責任は、民法714条1項の、「前二条ノ規定ニ依リテ無能力者ニ責任ナキ場合ニ於テ之ヲ監督スヘキ法定ノ義務アル者ハ其無能力者カ第三者ニ加ヘタル損害ヲ賠償スル責ニ任ス但監督義務者カ其義務ヲ怠ラサリシトキハ此限ニ在ラス」の規定に基づいて発生する責任であり、民法712条と、同713条の

13) 加藤一郎『不法行為』(有斐閣, 昭和32年)143頁。

14) 加藤一郎編『注釈民法(19)』(有斐閣, 昭和40年)244-245頁 [山本進一]参照。

規定と一体となった規定である。すなわち、自転車の搭乗者（加害者）が、すでに述べたような責任無能力者の場合には、これを監督すべき法定の義務ある者がこれに代わって責任を負うことになる。本稿でとりあげた事例でも、[1] [4] [5] [11] 判決では、監督義務者として両親の責任が認められている。

なお、若干問題として残るのは、今日、責任能力はあるかないかというオールオアナッシングの形で問われており、割会的にどのように存在するかは問題にならない。しかし現実には、未成年者の責任能力はある時期を境に突然生じるものではなく、じょじょに高まっていくものであり、それに比例して監督義務者の責任は軽くなっていくものと考えられる。いってみれば、責任能力に欠ける者とその監督義務者の両方で全体として一個の責任を負うということではないだろうか。そう考えると、14歳に達しているから未成年の加害者に責任能力が認められ、その者が責任を負い、監督義務者には一切責任はないというのは、一般の法感情には合致しないものと思われる。子は成年に達するまでは（責任能力の有無とはかかわりなく）父母の親権に服する（民法818条）のであり、仮に14歳に達して責任能力が認められ、両親には714条の責任は発生しなくなったとしても、それを補う意味での両親の責任を民法709条を根拠に認めるべきではないだろうか。この親権者としての義務をただちに不法行為責任上の義務と解することはできないとしても、民法709条の要件としての過失を考える上で考慮されるべき事由ではないかと思われる。とくに自転車事故の場合、その自転車は両親が買い与える場合がほとんどであろうし、それにともない交通安全について十分な注意をなす義務が親権者には生じるものと考えられる（[5]判決参照）。このように補完的に709条の責任を親権者に認めることが、被害者の実質的救済につながるのではないかと思われる。

(4)使用者責任（民法715条1項）

使用者責任は、民法715条1項の、「或事業ノ為メニ他人ヲ使用スル者ハ被使用者カ其事業ノ執行ニ付キ第三者ニ加ヘタル損害ヲ賠償スル責ニ任ス但使用

者カ被用者ノ選任及ヒ其事業ノ監督ニ付キ相当ノ注意ヲ為シタルトキ又ハ相当ノ注意ヲ為スモ損害カ生スヘカリシトキハ此限ニ在ラス」の規定によって発生する責任であり、通説・判例によれば、使用者責任が発生するためには、被用者に一般的不法行為が成立することを要するとされ¹⁵⁾、したがって責任能力の点では、監督義務者の責任とは異なり、これが肯定されなければならない。本稿でとりあげた事例でも、[6] [9] [12] 判決では、使用者の責任が認められている。

(5)公務員の不法行為責任（国家賠償法1条1項）

国家賠償責任とは、国家賠償法1条1項の、「国又は公共団体の公権力の行使に当たる公務員が、その職務を行うについて、故意又は過失によって違法に他人に損害を加えたときは、国又は公共団体が、これを賠償する責に任ずる。」の規定に基づいて発生する責任であり、不法行為の加害者が公権力を行使する公務員である場合に生じる。民法715条の使用者責任の特別法である。本稿でとりあげた事例でも、[10] 判決では高校の設置主体である県の責任が認められている。

なお、以上の同一事故における異なる責任原因に基づく各人の損害賠償義務は不真正連帯債務の関係に立つとされる。

3. 過失相殺

行為者に上記のような責任原因が認められ損害賠償義務を負うとしても、被害者にもその損害の発生もしくは拡大についての過失がある場合には、過失相殺が行われる（民法722条2項）。これは損害を加害者・被害者に公平に分担させるためである。

通常、自転車対自動車事故の場合には、優者危険負担の原則もあり、自転車側の過失は小さく見られる傾向にあるが、自転車対歩行者事故の場合には、自転車のもつ危険性ゆえに注意義務が加重され、自転車側の過失が重く

15) 前掲注(13) 167頁。

みられるものと考えられる¹⁶⁾。また、年齢的にみれば、前述のように高齢者は、「ささいな事故が思わぬ重大結果に至る年齢であったのであるから、道路横断等に際しては安全に十分注意すべき義務があった」と [7] 判決が判示しているように、高齢者には注意義務が加重されるようにも考えられるが、逆に、高齢者の存在を認めたらば、その分、自転車の搭乗者の注意義務も加重されるべきだと思われる。

4. 慰謝料

慰謝料とは、一般に、民法710条の「財産以外の損害」(＝精神的損害)をいう¹⁷⁾が、精神的損害という無形の物の大きさをどのように量定すべきかについては、法は何も規定していない。一般的には諸般の事情を斟酌して算定すべきであるとされている。しかし、一口に慰謝料の請求といっても、その発生原因によって実情はかなり異なり、交通事故のような不法行為類型においては紛争処理の迅速化の要請もあり、これが定額化されつつある。本稿でとりあげた裁判例でも、見方によれば大雑把な数字となっているが、これも定額化の表れであると思われる。

また、慰謝料には、損害賠償額の補完作用・調整機能があるとされている。これは、財産的損害の填補が何らかの理由で十分に与えられないときに、慰謝料をもってその補完的機能を果たさせ、慰謝料額を増減させるものである。とくに損害賠償額が低額の場合、慰謝料一本で行われることがある([11] 判決参照)。また、同じく妥当な賠償額を算定するためのものである過失相殺と一体となって、[8] 判決のように、過失相殺のかわりに慰謝料を減額する方向で調整しているものや、[1] 判決のように、慰謝料請求額

16) 自動車事故の過失相殺における自転車の位置付けは、従来、歩行者と自動二輪車との中間的な、ある意味では中途半端な存在だとされてきたが(本稿注[3]参照)、本稿のような自転車対歩行者事故の過失相殺においては、優者危険負担の原則が適用されよう。

17) なお、生命侵害の場合には、父母、配偶者及び子には固有の慰謝料請求権が認められている(民法711条)。

が低額であるために、過失相殺を甘くしてこれを補おうというものもある。

慰謝料について、自転車事故と自動車事故は同じ基準によるべきか、それとも別個の基準によるべきかという点について、[13]判決は、「同程度に障害や後遺障害を受けた者については、同程度の慰謝料が認められるべきである」と、同じ基準によるべきと判示する。しかしこれについては疑問がある。慰謝料には加害者に対する経済的打撃の意味も含まれていると解され、加害者の非難性の程度、支払い能力、出捐という点で、保険で填補がなされる自動車事故と、それがあまり期待できない自転車事故とでは異なってしまうとも思われる。

この問題はまた、慰謝料の本質及び斟酌事由とも関係してくる。慰謝料は、非財産的損害について財産損害の賠償と同じく失われた利益の填補を目的とするものと考えるのが通説であるが、これに対して私的制裁説というものがあり、慰謝料は精神的損害の賠償であることは勿論であるが、その精神的損害は、損害そのものの絶対値のほかに、同等の苦痛を味あわせたい、という意味を含んだものであるとする。この私的制裁の面を考慮するならば、加害者の状態（違法性の程度、経済状態）というものが慰謝料の算定にあたって加味せられるであろう。したがって賠償資力のない者や未成年者に対しては、慰謝料の減額が図られてもよいように思われる。判例も、一般に、慰謝料の斟酌事由には制限がなく、被害者の事情のみならず加害者の事情例えば財産状態や社会的地位をも考慮してよいとされる（大判大正9年5月20日民録26巻710頁）。また、最判昭和40年2月5日裁判書集77巻321頁は、「事実審たる裁判所が不法行為による精神的損害の賠償である慰謝料額を算定するにあたっては、当事者双方の社会的地位、職業、資産、加害の動機および態様、被害者の年齢、学歴等諸般の事情を参酌すべきであることは、むしろ当然の事柄であって、第二審裁判所が、本件不法行為により被上告人の職業、社会的地位等を参酌したからといって、憲法14条にいう社会的身分により差別の取扱いをしたものとはいえない」としている。そして、判決理由中に当該事情を斟酌した理由を説明することも要しないとしている（大判明治43年

4月5日民録16巻273頁)。

なお、慰謝料の斟酌事由の例としては、傷害の態様(程度、部位、入院通院日数、後遺症の態様等)¹⁸⁾、被害者の職業や地位、被害者の財産状態、生活状態、家庭状況、年齢等、当該事故に基づき受領した見舞金・香典及び事故後加害者側の示した誠意、当該事故に基づき受領した保険金等、加害者と被害者との関係、被害者の過失、加害者側の事情、故意過失およびその程度、加害者の財産状態、社会的地位等などがあるとされる。

5. 保険による填補

被保険者に損害賠償義務が発生した場合に、これを填補する保険が賠償責任保険である。自転車事故の場合、すでに述べたように、保険による損害賠償の填補はあまりなされていない。これは、自転車で傷害を受けたり賠償責任が発生した場合を填補する広い意味の自転車保険の加入者自体が少ないためである。現在、この自転車事故の損害賠償義務をカバーする保険として、①自転車総合保険、②個人賠償責任保険、③積立ファミリー交通傷害保険、④自転車安全整備制度の附帯保険、等がある。

なお、自転車事故の場合、その危険性が一般に認識されていないために保険の普及が進んでいないが、そこで一步進めて、ファミリーバイク特約同様、自家用自動車総合保険において「自転車特約」というものが考えられてもいいのではないかと思われる。通常は自動車を利用しつつも、ときたま自転車を利用することはあるからである。

(1)自転車総合保険

自転車総合保険は、日本国内において本人及び家族が、自転車に乗っている間の事故や、運行中の自転車とぶつかったり、はねられたりしたときの事故(傷害事故)、及び、日本国内において本人及び家族が、自転車の所有・

18) 交通事故に関してはとくに後遺障害について高額な慰謝料が認められる傾向にある。最近の事例でも、名古屋地判平成7年1月25日では、5,000万円の後遺症慰謝料を認めている(自動車保険ジャーナル1097号・平成7年4月27日号)。

使用・管理に起因して他人を死傷させ、又は他人の財物に損害を与え、法律上の損害賠償責任を負担するとき（賠償責任）に、保険金を支給するというもので、自転車に関して、傷害を受けたときと賠償責任を負ったときのいずれにも支払われる点に特徴がある。

この保険で、賠償責任を負った場合に支払われる保険金は、一回の事故につき、最高2,000万円（免責1,000円）で、保険料は年額7,570円となっている。

(2)個人賠償責任保険

個人賠償責任保険とは、日本国内における日常生活において、被保険者や家族が過って他人にケガをさせたり、他人の物を壊したりして法律上の賠償責任を負ったときなど、相手方に支払わなくてはならない賠償金や、万一訴訟になった場合の弁護士費用等を保険金として支払われるという内容の保険で、たとえば、当該加害者が加入したものでなくても、①本人、②配偶者、③①または②の者と生計を共にする同居の親族、④①または②の者と生計を共にする別居の未婚の子が加入している場合には保険金が支給されることがある。

この保険の最高限度額は一事故につき1億円で、その場合の年間保険料は2,000円となっている。

(3)積立ファミリー交通傷害保険

この保険は積立貯金を兼ねたもので、被保険者やその家族（上記個人賠償責任保険に同じ）が、交通事故で被害を受けた場合や、加害者として賠償責任を負う場合に保険金（保険料によって異なるが、受傷・死亡の場合に最高5,000万円、賠償責任については最高3,000万円（免責1,000円））が支払われるほか、満期に達したときには満期返れい金がある。

(4)自転車安全整備制度の附帯保険

自転車安全整備制度とは、警察庁認定の自転車安全整備技能検定に合格した自転車安全整備士が、自転車安全整備店で使用過程にある自転車の点検整備を行った場合に点検整備済みTSマークを貼付して、法令に定められた基準に適合する普通自転車である旨を明示する制度で、昭和57年からは、点検

整備を受けた普通自転車に貼付するTSマークに傷害保険及び損害賠償保険が附帯されることになり、平成2年にはこの附帯保険の補償額の上限が引き上げられた第2種TSマークが導入されている。平成6年末現在、保険金支払い対象事故の発生件数は、傷害保険で764件、賠償責任保険38件となっているという¹⁹⁾。ただ、この保険の認知度は必ずしも高くなく、またスーパーマーケット等で購入した場合には、資格や点検整備の関係でこの制度が活用できないことが少なくないという問題もあり、今日では、自転車総合保険がこれにとって代わりつつあるともいわれている。

(5)その他

加害者の賠償資力を補うものではなく、被害者の損害を直接填補しようというものに次のようなものがある。

a. 市町村交通災害共済制度

市町村が事業主体となって行う交通災害共済制度というものがあり、年会費は、大人500円、中学生以下100円で、死亡については100万円、傷害については最高30万円（ただし第1級後遺障害を受けたときは別に70万円）の見舞金が支給される。加入資格は「当該市町村に住み住民基本台帳に記載されている人、又は外国人登録されている人」となっている（ちなみに平成7年の山口県徳山市での加入率は59.77%となっている）。

対象となる交通事故は、道路交通法に規定されている車両「自動車、原付自転車、トロリーバス、自転車、荷車等」及び身体障害者用の車椅子での交通による人身事故で過失による自損行為も含まれる。見舞金は事故の加害者・被害者にかかわらず支給され、見舞金の支給の請求には、他の保険同様にいわゆる事故証明書の添付が必要である。自転車事故の場合、道路交通法72条による事故の報告がなされていないことが多く、そのためにこれが発行されない場合があるので注意を要する²⁰⁾。たとえ自転車事故であっても、ま

19) 『平成7年度版交通安全白書』198-199頁参照。

20) 市の担当課の話では、後日でも、この見舞金支給のために特別に作成してくれることもあるという。

た事実上要求されていないとしても、報告をしておくことが賢明であろう。

なお、この共済制度で支給される見舞金については、その制度趣旨から、商法662条のいわゆる保険代位の規定の適用はなく、損益相殺の対象ともならないと解される。

b. 政府の保障事業

自賠法72条1項前段は、「自動車の運行によって生命又は身体を害された者がある場合において、その自動車の保有者が明らかでないため被害者が第3条の規定による損害賠償の請求をすることができないときは、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害をてん補する。責任保険の被保険者及び責任共済の被共済者以外の者が、第3条の規定によって損害賠償の責に任ずる場合（その責任が第10条に規定する自動車の運行によって生ずる場合を除く。）も、被害者の請求により、政令で定める限度において、その受けた損害をてん補する。」と定める。

この規定の趣旨は、「ひき逃げされたり、相手方が判明していても相手車に自賠責保険が付保されていない場合には、相手方に賠償資力がないかぎり、損害賠償を受けることはできない。これでは被害者の救済を図るという自賠法の目的を達成することはできない。そこで政府が、自動車損害賠償保障事業（保障事業）を行うことにより、ひき逃げや無保険者による事故の被害者の救済を図ることとしたのである。保障事業は自賠責保険制度を保管するものであり、各種の保険制度によっても救済しきれない被害者のためにある最終的救済措置である」とされる²¹⁾。

本稿でいうような自転車事故の場合には、解釈上、「自動車の運行によって」生じた人身事故に該当しないために、この規定が適用されないものとされているが、この制度の趣旨、すなわち被害者の救済という点からすれば、悲惨な自転車事故の被害者のためにもこの規定の適用ができないものであろうか。これは立法上の問題とも関わるが、もともと自賠法は、自動車の高速走行の危険性に着目して制定されたものであり、（道路交通事故におけ

21) 前掲注(12)『自賠責保険のすべて』194頁。

る被害者の救済はいわゆる自動車事故に対するものをもって足りるという考えがあったものか) 低速交通機関である自転車(及びその事故)は当初より考慮の対象とされていなかった。原動機付自転車が昭和41年の法改正により自賠法3条の「自動車」に含まれるものという明文規定(自賠法2条1項)をおいたときにも、自転車事故は対象外とされてきている。いわば自賠法は自転車の危険性に対する認識・配慮を欠いた法律であり、この自賠法3条の運行供用者責任を前提としているために、自賠責保険のみならず政府保障事業についても自転車事故を排除する規定となっているのであり、それ以外に自転車事故を排除する目的があるとも、またそもそも自転車事故を排除する明確な意図があったとも思われない。

この保障事業が「すべての自動車について徴収される賦課金等」を財源としており(同法第78条)、この点も、自転車事故の被害者の救済に否定的な根拠となるものかもしれないが、給付を受ける者が自賠責保険の被保険者であるとは限らないし、また、加害者が自動車であることを前提としているとしても、(夜間で泥酔状態でなにかが衝突したか分からない場合のように)加害者が自動車か原付自転車か自転車か特定できない場合に支払いを拒むことは困難であろう。

解釈上、自賠法72条1項前段の「保有者が明らかでないために請求できないとき」は、「無保険車」による事故にまで拡大解釈されているが、その理由を、「これらのケースの被害者は救われようがなく、あまりにも悲惨である。そこで国は、被害者の救済を図るという自賠法の目的達成のために、政府による自動車損害賠償保障事業を実施し、付保義務違反車または、正当な権限なくして使用した者による事故もしくは、ひき逃げ事故の被害者に対して保険金の支払いに相当する金額を補償金としててん補することで、自賠責保険と同様の救済を与えること」²²⁾にあるとしている。このことを考えると、自賠法の政府の保障事業は、文理に拘泥せずに、立法趣旨に沿うよう広く解釈すべきものとも考えられる。事故の悲惨さという点からすれば、自転車事

22) 前掲注(12)『自賠責保険のすべて』21頁。

故は自動車事故に劣らない。自賠法72条の政府保障事業の対象から自転車事故の被害者を除外し、自動車事故の被害者に限定する意義はどれほどあるだろうか。それこそ交通政策の遺漏といえるのではないだろうか。

立法政策上の問題として切り捨てるのではなく、自賠法72条1項前段の「自動車の運行によって生命又は身体を害されたものがある場合において」の「自動車」を、本条に限っては、自賠法3条と切り離して、自転車まで含めて広く「車両」（道交法第2条8号）の意味に解するなり、あるいは、前述のTSマーク制度を拡充して、その届け出があるものについては、この規定による保護が与えられるとすることはできないものであろうか。自転車事故による傷害事例は件数的には少なく財源上の圧迫も来さないであろうから、自転車事故の被害者に対しても政府の保障事業による救済が与えられることを望みたい。

おわりに

本稿を書くに至ったきっかけになったのは、私の知人に、自転車事故の加害者と被害者になった人の双方（別事故）がいて、自転車事故の恐ろしさ、その責任の大きさ、そしてその事故処理（損害賠償）の困難さを感じたからである。自転車事故においては、一般の意識と事故の実態とのギャップは大きい。一般には、自動車事故よりも自転車事故のほうが軽く、解決が早いと思われるだろうが、示談交渉も加害者と被害者が直に行うのが普通で、自動車事故のように、示談代行特約によって保険会社が間に入って解決するようなわけにはいかない。自動車事故であれば、「すべて保険がおりますので」といわれて保険会社の用意した示談書に印鑑を押すだけで簡単に済むこともあるのに、自転車事故ではそれがなく、しかも当事者の感情も経済的事情も入り込み、そう簡単に示談は成立しない。「自己が与えた損害は自己が賠償する」というのは自己責任原則、不法行為理論からは当然のことであるが、自動車事故と比較した場合、割り切れない思いがあるのもたしかである。

自転車事故に関わりをもった人の多くがそう感じるのではないだろうか。

自転車事故は特殊なケースだから一般の不法行為の理論で片付けられない、というのは実態に則していない。賠償損害額も自動車事故とほぼ同じに認定されているが、ひるがえって一般の不法行為でこまでの損害認定がなされるであろうかと考えると、首を捻らざるを得ない。交通事故としての損害認定であるからこそここまで高額な損害認定がなされているのではないか。その交通事故における損害賠償額が一般に高額なのは、保険填補が背景にあるからで、保険が十分整備されていない自転車事故について同様の損害認定を行うことは自転車事故の加害者にとって酷な結果となるのではなかろうか。慰謝料の算定にしても、これに損害填補のみならず制裁的機能を認めるならば、保険で賠償資力が補われる加害者と、自ら出捐しなければならない加害者では、その額は異なってもいいのではないかと思われる。

そうして最後にいき着くところは、やはりわが国の交通政策と保険制度に他ならない。自転車事故は、その事故の大きさ・悲惨さを含んだ割には、従来の交通政策の中で軽視されてきた。同じ交通事故であっても自動車事故の場合には、「事故成金」、「笑う相続人」という言葉さえ耳にするほど被害者救済の制度が整備されているのに、自転車事故の場合には、たとえ保険に加入していても、その限度額は意外に低く、自動車保険のように無制限の対人保険があるわけではない。加害者は保険がないために、自らの出捐によって損害賠償をなさなければならず、そのために被害者が十分な救済を受けられなくなる場合もある。それは結局、現在の交通政策が自賠法3条を軸になされており、それにあてはまらない事故については、ほとんど切り捨て同然であることに起因しているといえよう。そのことは、自転車事故の統計数値が上がっていないことにも端的にみられる。自転車事故の実態は今日の交通政策の中ではつかみきれないし、そもそも、事故の報告義務と保険の支払いという関係が自動車事故ほどはっきり存在しないために、つかむ方法が存在していないといってよい。これでは本当の意味の交通政策は成り立たないのではないだろうか。当初自賠法が誕生した時には、自動車の高速走行が

らくる危険性、被害の甚大さに鑑みて制定されたものであるために、二輪車や自転車はその枠外におかれていた。それが昭和41年の改正によって、原動機付自転車以上の二輪車もその対象となることになったが、それは二輪車の危険性が認識されたからでもあろう。同様に、これら裁判例が示すように自転車は危険性が低いとは必ずしもいえず、最近では自転車であっても電気モーターの補助装置によって一定のスピードまで楽に出るものも現れ、場合によっては、自動車事故以上の損害（人身損害）を生じることがある。こうした自転車そのものの危険性及び自転車事故の悲惨さを直視するならば、従来の交通政策を見直し、自転車事故を他の自動車事故と同様に交通事故の一つとして把握した一元的な交通政策を実現していく必要があるように思われる。加えてもう一点、自転車事故の当事者の年齢が中学生や高校生などの若年者と高齢者に偏っている点も、今後の交通政策上の課題としてとりくむべき問題であろう。今日、高齢者の交通安全教育の必要性が叫ばれているが、同様に、中学生や高校生についてもそれは必要であり、交通安全教育の場として中学、高校の指導に期待されるころは大きい。

最後に、けっして保険を勧めたいわけではないが、ただ、事故後の悲惨な加害者と被害者の状況を思うとき、現時点では、万一のときに備えて、すでに述べたような任意加入の保険に頼るというのも一つの方法ではなかろうか。学校によっては、保険に加入していなければ自転車通学を認めないというところもあるが、必ずしもすべての学校がそうでもない。ただ、自転車通学に関していえば、それを認める以上は、それにともなって発生する万一の事故に備えた指導があつてしかるべきだと思われる。多くの人は自転車事故の悲惨さを知らないままに無保険で自転車を利用しているものと思われるが、こうした自転車事故の実態を理解した上で、最善の策を講じておくことが必要と思われる。

[追記] 本稿作成にあたっては、西井龍生西南学院大学名誉教授より貴重なご教示をいただいた。深く感謝申し上げたい。