

判例にみる

自転車事故の責任と過失割合

— 危険運転事例を中心に —

共著 志賀 晃 (弁護士)

稲村 晃伸 (弁護士)



新日本法規

第1 自転車の特徴

1 道路交通法における自転車の定義

道路交通法は、軽車両は車両に該当するものとした上で(道交2①八)、この軽車両の具体例の一つとして自転車を挙げています(道交2①十一)。

そして、自転車については、道路交通法2条1項11号の2において、「ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車(レールにより運転する車を除く。)であつて、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のもの(原動機を用いるものにあつては、人の力を補うため原動機を用いるものであつて内閣府令で定める基準に該当するものを含み、移動用小型車及び遠隔操作により通行させることができるものを除く。)」とされています(なお、この定義は、令和4年法律32号改正による変更後のものです。この改正法の施行日は、公布の日(令和4年4月27日)から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日とされています。)

この定義では、「二輪以上の車」であることが要求されていることから、いわゆる一輪車については道路交通法上の自転車に該当しないことになります。

また、道路交通法2条1項11号の2では、道路交通法上の自転車には「人の力を補うため原動機を用いるものであつて内閣府令で定める基準に該当するもの」も含まれるものとされています。この「人の力を補うため原動機を用いるもの」は、いわゆる電動アシスト自転車を意味し、「内閣府令で定める基準」は道路交通法施行規則1条の3において定められています。この基準を満たさない電動アシスト自転車については、道路交通法上、自動車又は原動機付自転車として扱われることになります。

なお、令和4年法律32号による道路交通法の改正において、従前、原

動機付自転車とされていたもののうち、車体の大きさ及び構造が自転車道における他の車両の通行を妨げるおそれのないものであり、かつ、その運転に関し高い技術を要しないものである車として内閣府令で定める基準に該当するものを「特定小型原動機付自転車」と定義し（道交17③・2①十ロ）、その交通方法等に関する規定を整備するものとされました。この改正により、いわゆる電動キックボードのうち、法令の基準を充たすものについては、特定小型原動機付自転車という新たな車両区分に該当することになります。この特定小型原動機付自転車については、免許を要することなく運転することが許され、ヘルメットの着用は努力義務とされています。

また、特定小型原動機付自転車の通行区分については、特定小型原動機付自転車も「車両」に該当するため（道交2①八・十ロ）、原則として車道を通行することになります（道交17①）。ただ、特定小型原動機付自転車のうち、特例特定小型原動機付自転車については、例外的に歩道等を通行することができる場合があるものとされています（道交17の2）。

この改正法は令和4年4月27日に公布され、特定小型原動機付自転車に関する改正部分はこの公布日から起算して2年以内に施行される見込みです。

2 普通自転車

道路交通法では、自転車のうち、普通自転車について、自転車道の通行区分（道交63の3）、歩道通行（道交63の4）、並進（道交63の5）に関する規定が設けられています。

この普通自転車については、「車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの」と定義されています（なお、この「内閣府令で定める基準」は、道路交

通法施行規則9条の2の2で定められています。)

3 自転車の特徴

別冊判例タイムズ38号383頁では、四輪車・単車と比べた場合における自転車の特色として、車両共通の規制のほかに自転車特有の規制が存在するという法律上の特色のほか、①四輪車や単車と異なり、免許が不要で、交通法規に無知な児童等も運転すること、②速度は、通常、四輪車や単車の速度と歩行者の速度との中間になること、③自転車が交差点以外の場所で道路を横断する場合に発生する事故等、自転車特有の事故の起こり方があること等の性質上の特色が挙げられています。

そして、別冊判例タイムズ38号では、自転車と四輪車・単車との事故という類型について、上記②の特色に基づき、自転車の基本過失相殺率について、「単車よりはなお自転車に有利に修正するが、歩行者と同視するまでには修正しない」ことを基本としています。

第2 自転車加害事故における責任原因

1 自転車加害事故と自動車損害賠償保障法の関係

車両による事故のうち、自動車による加害事故により生じた人身損害については、被害者はまず自動車損害賠償保障法3条に基づく責任、いわゆる運行供用者責任に基づき、運行供用者への民事責任の追及を検討することが多いものと思われます。

自動車損害賠償保障法では、①責任主体が運行供用者とされ民法等の責任主体に限られないこと、②運転者の故意・過失についての立証責任の転換、③いわゆる自賠責保険契約の締結強制により、被害者保護を図っています。

これに対し、自転車による加害事故については、自動車損害賠償保障法が「自動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」(自賠1)であることから、自動車損害賠償保障法による保護は及ばないものとされています。運行供用者責任についても、自動車損害賠償保障法3条本文の「自動車」という文言から、やはり自転車による加害事故には適用されないものと解されています。

その結果、自転車による加害事故については、自動車による加害事故と比べて、①責任主体は民法等の規定により決まること、②運転者の故意・過失についての立証責任の転換は行われず、被害者側が立証する必要があること、③自賠責保険からの給付を受けることができないこと、④後遺障害の発生が疑われる事案においても、基本的には、後遺障害等級認定制度を利用することができないことといった特徴があります。

2 一般的不法行為責任

(1) 一般的不法行為責任(民法709条)の成立要件

上記のとおり、自転車による加害事故については、運行供用者責任規定(自賠3)の適用がないことから、このような事故についてはまず自転車運転者に対する一般的不法行為責任(民法709)の追及が可能か否かを検討することが多いものと思われます。

この一般的不法行為責任の成立要件については、①故意又は過失によること(故意・過失)、②他人の権利又は法律上保護される利益を侵害したこと(権利侵害ないし違法性)、③損害が発生したこと(損害の発生)、及び、④行為と損害との間に因果関係があることとされています。

このうち、①の「過失」については、実務では、予見可能性及び結

第1 責任原因

1 未成年者が自転車運転者であった場合

〔1〕 11歳の小学生が運転する自転車が歩行者に衝突し、歩行者が植物状態となった事故について、自転車運転者の親権者に約9,520万円の支払が命ぜられた事例

(神戸地判平25・7・4判時2197・84)

事案の概要

原告 X₁：歩行者

原告 X₂：損害保険会社（X₁の配偶者との間の自動車保険契約（人身傷害補償保険を含む。）の保険者）

被告 Y：Aの母親（Aと同居、Aの唯一の親権者）

A：自転車運転者（11歳（小学5年生））

発生日時：平成20年9月22日 PM6：50

発生場所：歩道と車道の区別・車線による区別のない道路

前提事実：X₁が道路上を歩行していたところ、対向方向から進行してきたA運転の自転車がX₁に衝突した。

上記事故発生後、X₁はいわゆる植物人間状態となり、X₂は、X₁の配偶者との間の自動車保険契約（人身傷害補償保険を含む。）に基づき、上記事故に基づく人身傷害補償保険金として合計6,000万円を支払った。

当事者の主張

Xらの主張

Xらは、監督者責任（民法714条1項）に基づき、Yに対し、下記金額を請求した。

X₁請求額

治療費：1,079万6,866円

装具費：3万9,982円

入院雑費：27万3,000円

入院付添費：109万2,000円

休業損害：143万4,160円

傷害慰謝料：300万円

後遺障害慰謝料：2,800万円

後遺障害逸失利益：2,190万4,919円

将来の介護費：3,938万6,420円

損益相殺的調整：-6,000万円（人傷保険金）

請求額：4,592万7,347円

X₂請求額

人傷保険金：6,000万円

Yの主張

治療費：X₂支払額は病院請求額よりも10円多い、症状固定後の治療費が含まれている、X₁には糖尿病の既往症がある。

入院雑費：1日当たり1,100円が相当である。

入院付添費：1日当たり4,100円が相当である。

休業損害：基礎収入額については1日当たり5,700円とすべきである。

傷害慰謝料：200万円が相当である。

逸失利益：基礎収入額については、月額11万8,200円（年齢別平均女子
給与額23万6,400円の2分の1）とすべきである。

既往症：X₁の糖尿病・高血圧の既往症を考慮すべきである。

損益相殺的調整：受領済障害年金を対象とすべきである。

裁判所の判断

裁判所は、Yについて監督者責任（民法714条1項）の成立を認め、
X₁の後遺障害については後遺障害等級別表1の1級相当に該当するも
のと認定した上で、下記金額を認容した。

<X₁>

治療費：298万2,471円

装具費：3万9,982円

入院雑費：27万3,000円

入院付添費：109万2,000円

休業損害：143万4,160円

傷害慰謝料：300万円

後遺障害慰謝料：2,800万円

後遺障害慰謝料：2,190万4,918円

将来の介護費：3,938万6,420円

損益相殺的調整：-6,290万5,859円（人傷保険金：5,990万9,990円、
障害基礎年金：290万5,869円）

認容額：3,520万7,092円

<X₂>

人傷保険金：5,990万9,990円

コ メ ン ト

1 自転車加害事故による高額賠償

この判決は、自転車運転者の親に合計約9,520万円の賠償責任が認められたものであり、現在でもなお自転車事故による高額賠償事案としてよく引用されるものです。

一般に、自転車事故については、自動車事故と比較して、加害車両の走行速度が低いことから、被害者が死亡したり重傷を負ったりするケースは少ないものと考えられますが、本件のように自転車運転者側に多大な負担が生じる可能性も皆無ではないので、自転車を運転する者は自転車事故を対象とする損害賠償責任保険等に加入しておくのが無難といえるでしょう。

また、本件では、 X_1 の配偶者が加入していた自動車保険契約内の人身傷害補償保険により X_2 による人身傷害保険金の支払が実施されていますが、人身傷害保険金が自転車運転中の事故にも支払われるか否かについては約款の内容次第となりますので、自動車保険加入時にはこの点についても注意を払った方がよいでしょう。

2 未成年者による自転車加害事故と責任能力

民法712条は、他人に損害を加えた未成年者に責任能力がない場合にはその未成年者は損害賠償責任を負わない旨定めています。

この未成年者の責任能力については、年齢のみによって画一的に決まるものではなく、個人ごとに判断されるものとされていますが、実務上ではほぼ年齢・学年によって責任能力の有無が判断されているといわれています。

具体的には、12歳以下の未成年者（学年でいえば小学生）の責任能力は否定、13歳以上の未成年者（学年でいえば中学生）の責任能力は

第2 過失相殺

1 自転車対歩行者

(1) 交差点における事故

[9] 信号機による交通整理の行われていない十字路交差点を横断中の歩行者に車道直進中の自転車が衝突した事故において、歩行者の過失相殺率を30%と判断した事例

(神戸地判平21・3・25交民42・2・426)

事案の概要

原告 X：歩行者

被告 Y：自転車運転者

発生日時：平成16年1月27日 PM5：05

事故現場：事故現場は、信号機による交通整理の行われていない十字路交差点であり、この交差点は南北道路と東西道路により構成されている。

南北道路は、中央線があり、歩道も設置されており、その幅員は6.6mである。

事故発生当時、南北道路の左側歩道には車両が片側車輪を乗り上げて停止しており、南北道路から事故現場交差点の東側及び東西道路から南北道路の北側の見通しは特に悪かった。

これに対し、東西道路は、中央線がなく、歩道も設置されておらず、その幅員は3.7mであった。

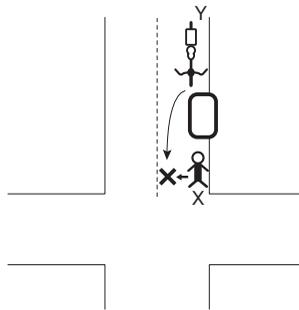
事故態様：Xは、東西道路を東から西に向かって歩き、事故現場交差

点を直進しようとしていた。

Y 運転自転車は、相当程度の速度で、南北道路を北から南に向かって進行していた。

Y 運転自転車が事故現場交差点に差し掛かった際、Y は前方の停止車両の陰から X が出来たのを発見した。

Y は、X 発見後、直ちにハンドルを右に転把して X を避けようとしたが、避けきれずに Y 運転自転車と X が衝突した。



当事者の主張

Y の主張

Y は、X が信号機も横断歩道もない交差点を横断するに際して、道路の左右の安全を確認することなく漫然と車道を歩行して交差点内に進入したこと等を理由に、50%以上の過失相殺をすべきであると主張した。

X の主張

X は、X が停止車両の存在により歩道からは左右の安全を確認することができなかったことから安全確認可能な場所に出た直後に Y 運転自転車が X に衝突したとして、X には過失がない旨主張した。

裁判所の判断

過失割合 X30：Y70

Yの過失について、裁判所は、歩行者が交差道路から道路を横断してくるおそれが多分にあったから、このような場合、自転車の運転者としては、歩行者の有無及び動静を注視するとともに減速をし、もって事故の発生を未然に防止すべき注意義務があるのに、これを怠り、歩行者の有無及び動静を十分に注視せず、また、減速もしなかった過失があるものと判断した。

Xの過失について、裁判所は、Xは、歩いて交差点を横断しようとした際、自転車が南北道路を進行して来るおそれが多分にあったから、このような場合、歩行者としては、自転車の有無及び動静を注視し、もって事故の発生を未然に防止すべき注意義務があるのに、これを怠り、自転車の有無及び動静に対する注視が不十分であった過失により、本件事故を発生させたものと判断した。

そして、裁判所は、自転車が相当程度の速度で進行していたことや南北道路が東西道路よりも相当程度広いことなどを勘案すれば、Xの過失割合は、30%であると認めるのが相当であると判断した。

コメント

本判決の事案は、信号機による交通整理の行われていない交差点において、自転車が、道路横断中の歩行者に衝突したというものです。

裁判所は、①自転車が相当程度の速度で進行していたこと、②自転車走行道路が歩行者通行道路よりも相当程度広いこと等を考慮して、歩行者の過失相殺率を30%と判断しています。

この判決では、横断歩道の存在は認定されていないことから、事故現場となった交差点は横断歩道のない交差点であると考えられます。

道路交通法36条4項では、「車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」と規定しています。

さらに、道路交通法38条の2は、「車両等は、交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない」と定めています。

自転車は、道路交通法では「車両」に該当するものとされていることから（道交2①八・十一・十一の二）、道路交通法36条4項、38条の2は自転車にも適用があることとなります。

このような規定の存在を考慮すると、信号機による交通整理の行われていない交差点において自転車が横断中の歩行者に衝突するといった自転車加害事故については、基本的に、自転車の過失割合の方が大きいものと判断されることになるものと考えられます（なお、別冊判例タイムズ38号179頁【84】図は、「横断歩道のない交差点又はその直近における事故」については、歩行者の基本過失相殺率を15%としています。ただ、この基準は幹線道路や広狭の差のある道路の交差点はその対象外とされていることから（別冊判タ38・178）、本件事案のように自転車走行道路の幅員と歩行者通行道路の幅員との間に相当程度の差がある場合には、【84】図が適用されない可能性があります。）。

[51] 歩道内の普通自転車通行指定部分における自転車同士の正面衝突事故について、スマートフォンを操作していた自転車運転者の過失は著しいとして、その過失割合を70%と判断した事例 (大阪地判平30・3・22交民51・2・356)

事案の概要

原告 X：自転車（車幅0.54m、車長1.7mの普通自転車（26インチ軽快車））運転者

被告 Y：自転車（車幅0.47m、車長1.65mの普通自転車（スポーツサイクル））運転者

発生日時：平成28年5月19日 PM6：45

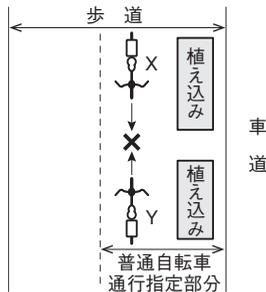
事故現場：南北に延びる歩道（幅員約3m（植え込み部分を除く。））であり、東端に設置された植え込み等によって車道と区別されている。

また、上記歩道は、道路標識等により、普通自転車が通行できることとされており、歩道の東側に設けられた普通自転車通行指定部分の幅員は約1.5mである。

事故態様：X運転自転車は、歩道の普通自転車通行指定部分を、南方向に向けて走行していた。

このとき、Xは、右手でスマートフォンの操作を行っていた。

また、Y運転自転車は、歩道の普通自転車通行指定部分を、北方向に向けて走行していたところ、X運転自転車とY運転自転車が正面衝突した。



当事者の主張

Yの主張

事故発生の最大の原因は、スマートフォンを見ながら自転車を運転していたXの重大な過失にあり、Yには何ら過失はない。

Xの主張

X、Yのいずれにも前方不注視の過失があり、Y運転自転車の後方に歩行者等は存在しなかったことからX運転自転車がまず一時停止しなければならないという状況にはなかった以上、XとYの過失割合は50：50とするのが相当である。

裁判所の判断

過失割合 X70：Y30

X及びYは、それぞれ普通自転車を運転して本件歩道の普通自転車通行指定部分を走行するに際し、前方を注視し、同部分の状況に応じた安全な速度と方法で通行すべき注意義務を負っていたところ、Xにおいては、スマートフォンを操作しながら、前方注視を怠った状態で、漫然と時速約15kmでX運転自転車を走行させた過失があることは明



新日本法規