

自転車事故の現状と 利用環境向上への取組み

上席専門職 渡部 英洋

はじめに

自転車利用が、空前といってもよいほどのブームとなっている。

従来から環境・エネルギー対策、交通渋滞緩和、健康増進策として自転車の社会的効用が注目されてきたところに、震災による帰宅困難問題が拍車をかけ、いわゆる“自転車ツーキニスト”が増えている。加えて、昨今の若年層のクルマ離れや“手軽さ志向”と相俟って、周囲に十分な注意を払わずに、ときには携帯電話を片手に、歩道を疾走する自転車を目にすることも少なくない。

このような自転車利用の増加＝リスク増大の現状を踏まえ、行政レベルで総合的な対策が公表されるとともに、自転車利用環境の向上・安全確保に資するためのガイドライン策定が議論されている。また、マスコミでも今後の安全な自転車利用へ向けた様々な課題提

起・論評等がなされている現状にある。

本稿では自転車の事故実態と、予防へむけた施策への取組みの概要を報告するとともに、今後のJA共済としての取組みの留意点についても触れることとしたい。

1. 自転車事故の現状

交通事故の全体の件数・死傷者数について、表1に平成11年から22年までの数値を示したが、平成16年頃をピークに漸減傾向にある。

自転車事故件数・乗用中死傷者数についても同様であるが、図1のグラフで明らかのように、自転車事故の交通事故全体に占める割合が増加傾向にあり、平成22年の事故件数構成率は20.9%となっている。(23年もほぼ同水準と見られる。)この内訳をみると、特に自転車の対歩行者の事故が増加しており、2000年(平成12年)から2010年(平成22年)まで

表1 自転車事故件数と自転車乗用中死傷者数および交通事故全体に占める構成率

	自転車事故件数		自転車乗用中死者数		自転車乗用中負傷者数		交通事故全体(参考)		
	事故件数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	事故件数	死者数	負傷者数
平成11年	154,510	18.2	1,032	11.5	156,078	14.9	850,363	9,006	1,050,397
12年	173,876	18.7	984	10.9	175,179	15.2	931,934	9,066	1,155,697
13年	175,223	18.5	992	11.3	176,819	15.0	947,169	8,747	1,180,955
14年	178,289	19.0	991	11.9	179,582	15.4	936,721	8,326	1,167,855
15年	181,845	19.2	973	12.6	183,233	15.5	947,993	7,702	1,181,431
16年	187,980	19.7	859	11.7	189,392	16.0	952,191	7,358	1,183,120
17年	183,653	19.7	846	12.3	184,686	16.0	933,828	6,871	1,156,633
18年	174,262	19.6	812	12.8	174,641	15.9	886,864	6,352	1,098,199
19年	171,018	20.5	745	13.0	171,178	16.5	832,454	5,744	1,034,445
20年	162,525	21.2	717	13.9	162,250	17.2	766,147	5,155	945,504
21年	156,405	21.2	695	14.1	155,613	17.1	737,474	4,914	911,108
22年	151,626	20.9	658	13.5	150,973	16.8	725,773	4,863	896,208

(出典) 警察庁統計「交通事故の発生状況」より

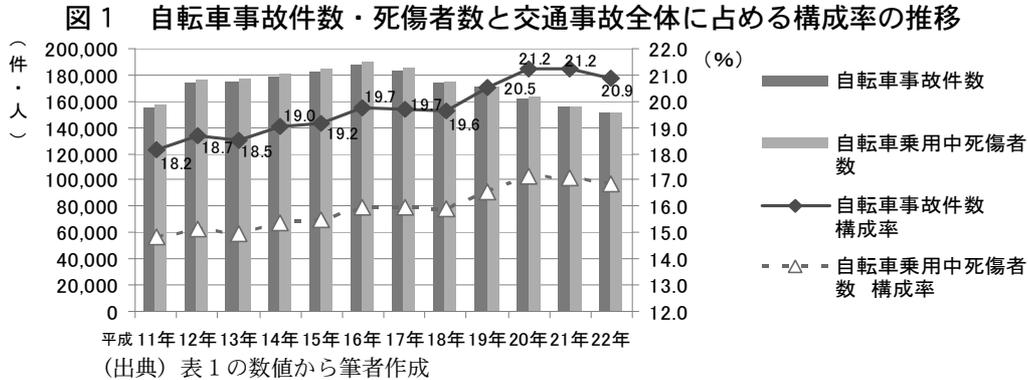
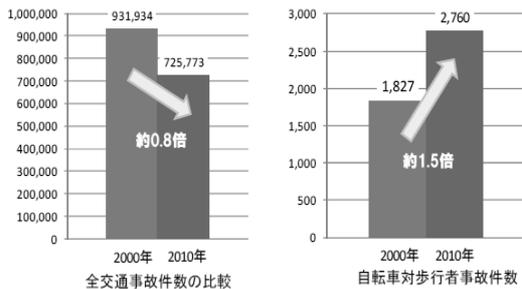


図2 自転車対歩行者事故の増加



(出典) 第1回「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」(国土交通省・警察庁)資料より

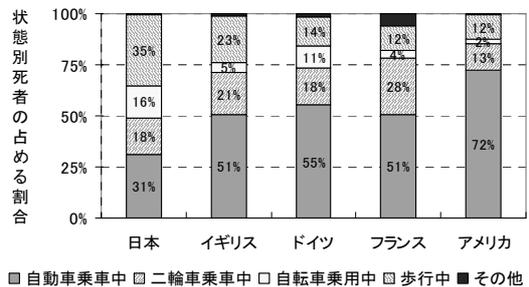
の10年間で1.5倍強に激増している点が目立つ(図2)。

これまでの国内の交通事故対策は自動車事故への対策に重点が置かれ、自転車・歩行者に関しては、通行環境の整備とあわせて取り組みは不十分であった。海外の主要国と比較しても、自転車乗用中の死者数(事故後30日以内)について日本は1980年の1,366人から2009年は933人と3割減だが、この間、ドイツは1,338人から462人と3分の1に減少し、フランスは715人から162人と8割近く減らした。イギリスや、4人に1人が自転車通勤といわれるオランダにおいても、1980年から2008年までの間に約3分の1に減少している

(毎日新聞記事(平成23年1月6日・9月17日)による)。日本においては、如何に自転車走行環境の健全化のための長期的な施策を軽視してきたかが顕在化したものといえよう。

また、死者数を状態別(自動車乗車中・二輪車乗車中・自転車乗用中・歩行中・その他)に分類し、欧米諸国と比較すると、日本は歩行中と自転車乗用中の死者の合計が全体の51%を占めており、欧米の約14%~28%と比較して非常に大きくなっていることも対策の偏りがあったことを裏付けている(図3)。

図3 状態別死者数の割合



(出典) 国土交通省HP 2009年データ

2. 厳しく問われる自転車側の加害者責任

以上のような情勢の中で、自転車が引き起こす事故の高額な賠償事例が増えるとともに

に、刑事責任も厳しく問われるようになって
いる。

(1) 民事上の責任

自転車事故での民法上の不法行為責任につ
いては、平成20年に施行された改正道路交通
法が車道走行原則と歩道通行可能要件を明確
化したこと等もあって、自転車の責任を重く
認定するケースが多発する傾向にあり、5,000
万円を超える水準の賠償額となるケースも生
じている。主な事例を表2に掲げた。

表2 自転車での加害事故例

賠償額	事故の概要
6,008万円	自転車通学中の高校生が誤って歩行者に衝突し、脊髄損傷の重傷を負わせた。
5,438万円	成人男性が信号無視して高速で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は死亡。
5,000万円	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、看護師の女性と衝突。女性には重大な障害が残った。
3,912万円	街灯のない線路際の道で、自転車で帰宅途中の高校生が電柱に気を取られて歩行者に衝突。歩行者は死亡。
3,124万円	男子中学生が夜間、無灯火で走行中、電柱を避けて車道に進出した対面歩行者の女性と衝突。女性に重大な障害が残る。

(出典) 警視庁HP・日本損害保険協会資料等より

こうした中、平成22年3月発行の『法曹時報』において、東京、横浜、名古屋、大阪の4地裁の裁判官が、それまで過失相殺基準がなかった自転車について誌上討論し、自転車と歩行者の事故について、「歩道上の事故は原則、歩行者に過失はない」という新基準を確認した。あくまで原則ではあるが、自転車の

利用増加を踏まえた厳格な基準が示されたことになり、前述の対歩行者事故の増加傾向から、高額賠償が頻発することが想定される。

ここで問題となるのが、自転車側に過失が大きい事故における自転車運転者をみると約4割が未成年者という点である。未成年者も概ね中学生以上であれば責任能力が認められるため、親権者の監督責任が否定されれば未成年者の自転車運転者が（形式的にはあるが）単独で賠償義務を負う結果となる。被害者救済が重要な中で、このように法律上の賠償責任を負う者が状況により異なり、自転車使用形態が家族内で多様であることを合わせて考えると、現在の個人賠償責任共済（保険）の家族単位での契約形式の合理性が見出せるといえる（後述）。

(2) 刑事上の責任

また、自転車利用の増大に伴い、基本的なルールが守られないため警察の取締りが強化されるとともに、実刑判決が出される等、厳罰化の傾向もある^(注1)。ブレーキのない「ピスト」の問題もクローズアップされ、常習者には東京地検も原則的に略式起訴していく方針を打ち出す（毎日新聞 平成23年11月17日記事より）等、法令違反への取締りが一層強化される状況にある。

(注1) 最近では、23年11月の大阪地裁の刑事裁判が注目された。右折待ちの車列の最後部から、無理に横断しようと飛び出した自転車を避けようとして、急に車線変更したワゴン車を、隣車線を走っていたタンクローリーが避けようとして歩道に乗り上げ、歩行者2名が死亡した事故で、ワゴン車・タンクローリー運転手は不起訴処分、自転車運転者のみが禁固2年の実刑判決（重過失致死罪）を受けたという事例である。自転車と被害者の間に2者が介在するため自転車運転

者の行為と死亡との因果関係の有無が争点となったが、一步踏み込んだ判断となった。自転車の「無謀運転」がまかり通る現状への警鐘の意味合いもあるとの指摘もされている。

なお、(注1)のようなケースでも、刑事責任は国家権力による刑罰の執行という人権侵害を正当化してよいかという基準で判断されるのに対し、民事責任は被害者救済を目的として責任を負うべきかという判断であり、自動車損害賠償保障法(以下「自賠法」という。)という被害者救済を目的とした無過失責任的な特別法が適用されるため、ワゴン車・タンクローリーの自賠責・任意保険からの支払いがなされる可能性が高い。しかし、仮に自転車が単独で引き起こしたような死亡事故では、自賠法の適用がなく、被害者救済が十分となる可能性があるため、任意での個人賠償責任共済保険等の付保が重要となる。

3. 交通法規での自転車の位置づけ

上記判決事例では自転車運転者の悪質性が高い面があるが、全般的にも自転車利用者の規範意識の薄さが目立っており、自転車事故の構成率上昇の要因となっている。これは自転車利用者側に問題があるだけでなく、これまでの自転車の交通規則上の位置づけが以下のように曖昧であったことも要因と考えられる。

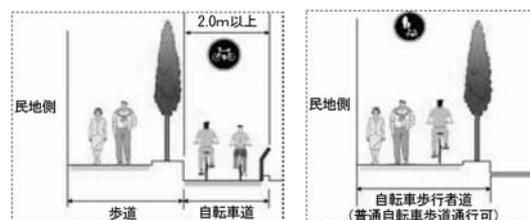
(1) 歩道での通行を可能とした道交法改正

昭和35年制定の道路交通法(以下「道交法」という。)において、「自転車は車道の左側を通行」と規定されていた。当初から、自転車は「車両」と位置付けられていたことになる。その後、昭和40年代に高度経済成長期のモー

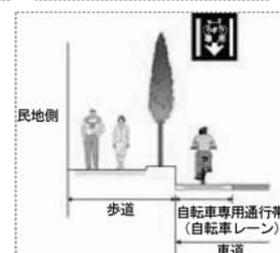
タリゼーションの進展に道路等のインフラ整備が追い付かず、交通事故が急増するようになった。

このため、自転車と自動車の接触事故回避を目的に、道交法等の以下の改正がなされた。

- ① 昭和45年…専用の「自転車道」を規定するとともに、「自転車歩行者道」を新たに規定し、自転車の歩道通行可の規制を規定



- ② 昭和46年…車道に「自転車専用通行帯(自転車レーン)」設置を新たに規定



これらの改正に対応した道路形態としては「自転車歩行者道」形態が最も普及することとなったために、歩行者との接触事故防止の対策として、次の改正がなされた。

- ③ 昭和53年…自転車歩行者道内の「自転車通行部分」を新たに指定可能と規定



(2) 歩道通行要件の明確化と現在の規定

以上の改正により、自転車の歩道通行が常態化する結果となり、平成20年6月、道交法が改正され、自転車の歩道通行要件が拡大さ

れ、児童、高齢者等が走行可能となった。

この結果、現在の道交法では、自転車の通行について、次のように規定されている。

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行ただし、歩道通行できるのは、
 - ① (自転車歩行者道等として) 道路標識等で指定された場合
 - ② 運転者が児童、幼児、高齢者等の場合
 - ③ 車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合

(3) 歩道通行可としたことの弊害

このように歩道通行を可能とし、むしろそれを追認するかのような法改正を行ってきたために、自転車利用者の中で歩道通行が一般的という意識が浸透した面が否めない。地域における道路整備においても、車道よりもむしろ歩道の幅を拡充し、「自転車歩行者道」を拡充する方向に重点が置かれてきた傾向がある。

その結果として、自動車からは車道走行する自転車が煩わしい存在とされ、利用者からも「車道での走行は怖い」などの声があがり、一方で、歩道では「徐行して歩行者優先」が守られず、歩行者にとって危険な存在となっている（現に歩道での事故が増えている）。

自転車の位置づけが曖昧となり、結果的に、自転車利用者は走行時の規則遵守意識が希薄となったというのが日本の現状といえよう。

再度、自転車は「車両」という認識を醸成するための啓発活動・インフラ整備が必要となっていると考えられる。

なお、自転車乗用中の死傷者は、約7割が交差点内で発生した事故によるものであるが、この内訳をみると、歩道を走行してきた自転車が交差点で横断歩道を渡る際に、左折の自動車に巻き込まれるケースが多い。

要因として、自動車ドライバーからは歩道を走行する自転車が死角となって見えにくいという指摘もある。横断歩道は横断者が歩行スピードで歩くものとのドライバーの思い込みもあり、高速で横断しようとする者への対応が遅れがちとなる面があると考えられ、その意味でも歩道の走行は危険度が高いと考えられる。

4. 警察庁の「自転車交通総合対策」

以上のような自転車利用のルールが徹底されず、通行環境の整備も進んでいない中、警察庁は平成23年10月25日付で交通局長通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を公表した。

この中で、自転車は「車両」であることの認識の徹底と良好な通行環境の実現を基本的考え方として、以下の項目を柱として対策を推進することとしている。

- ① 自転車の通行環境の確立
- ② 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進
- ③ 自転車に対する指導取締りの強化（街頭活動における指導警告や悪質な違反の検挙措置等）
- ④ 対策推進上の基盤整備等（都道府県警察における総合的計画の策定等）

このうち、特に①については、自転車通行可とできる歩道の規制を、原則幅2メートル

から3メートル以上に広げるとともに、自動車左折時の巻き込み防止のため、自転車横断帯の撤去を基本とするなど、車道走行へ向けた基盤づくりを狙いとしている。

また、②については、ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生リスクについて分かりやすい周知に努めることや、加害者となった場合の高額賠償の備えのため損害賠償責任保険等の加入の必要性を理解させることを推進するとしている。加えて、教育機関等での自転車安全教育の推進も掲げており、例えばJA共済で実施している自転車交通安全教室^(注2)なども今まで以上に実施することが求められてこよう。

(注2) スタントマンによる事故の再現というスケアード・ストレート方式(「恐怖を直視させる」ことで、受講者に結果の恐怖を実感させ、それにつながる危険行為を行わせないようにする教育手法)による自転車交通安全教室で、平成21年度から実施しており、22年度は延べ74校・2万2千人が参加し、23年度は延べ109校・5万7千人が参加の見込みである。

この警察庁の「自転車交通総合対策」を受ける形で、各都道府県警察において総合対策推進計画を策定し、地方公共団体、学校、関係団体等との協力体制強化を含め、対策を推進することとしている。特に、全国の自転車事故の約4割弱を占める東京都では、震災後の事故増加の現状も踏まえ、12月12日、警視庁が、自転車専用通行帯(青色レーン)の整備や従来以上にルール違反への指導取締り強化(歩道上の走行方法、携帯使用禁止等)を進めるなどとした総合対策推進計画を取りまとめ、1月1日から実施している。

※ 東京都は、車道の通行量の多さや自転車歩行者道の整備が進んでいる状況、車道脇の駐車スペースの多さから、車道通行の強制は行わない方

針である。各都道府県ごとに取り組みスタンスは異なるものの、歩道走行ルール徹底を含めた指導取締り強化の方向は各県警察とも共通しており、各県において進められる関係団体を含めた協力体制づくりに留意が必要である。

5. モデル事業の取組みと安全な利用環境創出への委員会の検討状況について

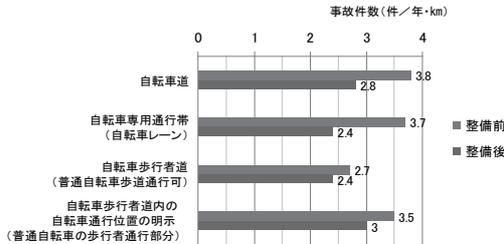
(1) 自転車通行環境整備モデル事業

自転車と歩行者が接触する事故が増加していた現状を受け、国土交通省と警察庁は、平成20年1月に全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」(以下「モデル地区」という。)に指定し、自転車と歩行者が「分離」された走行空間を整備し、自転車通行環境整備の課題の把握や対応策の検討を行ってきた。

23年7月21日にモデル地区における自転車走行空間の整備状況、整備効果、および整備上の課題等について調査結果をとりまとめ公表している。地域住民との合意形成の難しさ等が浮き彫りになっているが、その他特徴的な点は以下のとおりである。

- ① 整備実施状況は自転車道30.7km、自転車専用通行帯29.6km、自転車歩行者道213.4kmと歩行者道の整備が多い。
- ② 整備路の種別により、整備前後の事故率が異なり、最も減少率が大きいのは車道における自転車専用通行帯(自転車レーン)であり、2番目は自転車道である(図4)。
- ③ 自転車レーンを整備しても、利用率は53%と低く、46%は歩道または自転車歩行者道に流れる。自転車レーンの課題として荷捌き等で駐停車する自動車による走行円滑化に支障をきたすこと等が挙げられている。

図4 事故件数の整備前後の比較



(出典) 国土交通省・平成23年7月21日付報道発表資料より、筆者作成

(2) 「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けたガイドライン」策定への動向

このモデル事業の集約結果等を踏まえ、利用環境向上のための検討を行う「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」が国土交通省・警察庁の共同開催で23年11月28日から開催されており、23年度末までにガイドラインを策定することとしている。

- ＜12月15日時点でのガイドライン本論部分の項目案＞
- ① 自転車走行空間整備に係わる計画
 - …自転車利用率・事故状況・自動車通行量等を勘案した自転車ネットワーク計画の策定と当面の走行空間形態のあり方および検討体制
 - ② 自転車走行空間の設計
 - …自転車道、自転車専用通行帯等の形態別の有効な設計のポイント（走行空間の直進性を高め利用率を向上させる設計等）
 - ③ 自転車利用の総合的な取り組み
 - …交通量に応じた一方通行規制、ルールの周知方法、走行位置の明確化や駐停車車両対策

第2回委員会（23年12月15日）までの議論において、走行空間の整備にあたって、車道

走行の原則化や自転車レーンの優先的な設置を求める声が複数の委員から出されており、その場合の駐停車・荷捌き車両対策をどうするかなどを含め、具体的なネットワークの策定や空間設計・運用方法・ルール周知方法等の詳細を、モデル事業の総括や海外の取り組み事例（下記参照）等を参考に議論され、ガイドラインが示される予定であり、今後の利用環境対策の骨格として注視する必要がある。

＜海外の取り組み事例＞

欧米各国では自転車ネットワーク整備の取り組みが進んでおり、以下のような点が特長である。（国土交通省資料・各都市ホームページ他より）

- ① 多くの国で自転車利用率向上の将来的な目標を具体的に掲げ、その実現のためにどうすれば快適性が確保できるかという視点で走行空間の整備・ルール指導の徹底が図られている。
- ② アムステルダムでは市の全域にネットワークが整備され、通行方向が指定され、自転車専用信号が設置されている。ほとんどの子供が自転車講習と試験を受ける。
- ③ コペンハーゲンではネットワークが密に整備され、時速20キロで走行すれば赤信号で停止しないよう信号サイクルを設定。グリーンバスと呼ばれる自転車専用道の交差点では、クルマよりも自転車優先。
- ④ パリでは1995年（ほぼゼロ）から2011年までに約600km自転車走行空間を整備、事故予防のため車の速度を時速30キロ以下に抑える「ゾーン30」を積極導入とともにすべてのバスレーンを自転車通行可とした。ト

ラック運転手向けに巻き込み事故防止の自転車事故削減パンフレットを作成。

- ⑤ ベルリンではネットワーク化が進み、自転車専用ルートを示す標識等による道案内。鉄道等公共交通機関への自転車持込み可としている。ドイツは小学校低学年で警察官が自転車交通ルールを教え、練習場で慣れた上で公道に出る。
- ⑥ ロンドンでは2010年、市長が「自転車革命」構想を発表、渋滞緩和・環境改善・健康増進→医療費削減等を狙いとし、「自転車スーパーハイウェイ」の設置、自転車専用信号新設、レンタサイクル施設の整備などを進めている。

以上のように、各国とも、健康・環境問題を克服することを念頭に、「真の先進国としてのあるべき姿」を追求し、地域社会の生活システムを円滑に機能させるという視点に立って、自転車の利用率向上のための施策を実施している。

6. 事故保障としての共済保険のあり方

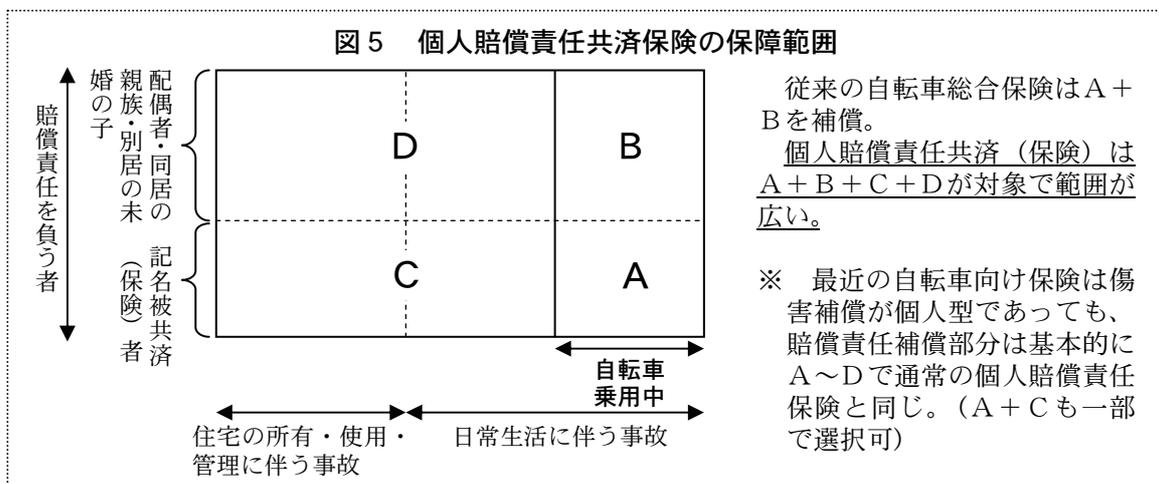
最後に、自転車事故にかかる共済保険に関

して、特に前述のように高額賠償責任を負う事例が頻発し、警察庁の「自転車総合対策」でも加入の必要性が掲げられている賠償責任共済保険での保障提供の現状とあり方について触れることとする。

(1) 個人賠償責任共済（保険）での保障

図5に現行のJA共済の個人賠償責任共済の保障範囲を示したが（損保の個人賠償責任保険も同内容）、個人の日常生活全般に伴う賠償事故を家族単位で保障するものであり、住宅の所有・使用・管理に伴う賠償事故も保障するものである（A+B+C+D）。自賠責共済の対象となる車両（自動車・原付等）を除き、もっぱら人力による車両は対象となり、原則、家族全員（別居の未婚の子を含む）が、日常生活においてどの自転車で事故を起こしても保障対象となるため、訴求力が高い。前述のように自転車事故では未成年者が損害賠償責任を負うケースが多いが、親が1契約に加入していれば対象範囲に含まれることになる。

JA共済では建物更生共済にセット加入または単独での加入が可能となっている。いず



れも1年ごとの更新制度により保障切れの懸念が少ない。

(2) 保険等の動向

損保業界では、各社が自転車総合保険を販売していたが、支払い漏れ問題を契機に保険商品体系のスリム化の方針から、平成22年3月までに販売を中止した。

この商品は、概ね、傷害部分を交通事故傷害保険とし、賠償責任部分を個人賠償責任保険の自転車乗用時に限定し、自転車自体の損害補償も付帯可能な体系として自転車向けにパック販売していたものであるが、収入保険料に比して経費がかかること、各種保険の特約として付帯されることの多い既存の個人賠償責任保険等に対応可能なこともあって、中止したものである。

※ 昨年から、自転車向け保険が複数社から販売開始されたが、コンビニの既存システムやネットの活用により、事務処理コストを削減するとともに傷害部分を中心に一部補償内容を絞り込んだスリム化商品であり、基本的に以前の自転車保険と同体系の商品である。

(3) 個人賠償責任共済（保険）等の加入必須化の問題と当面の対応

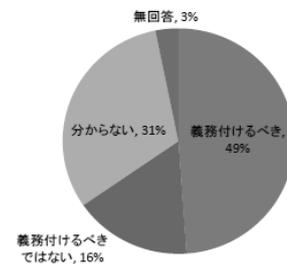
前掲の23年10月25日付警察庁通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の参考資料として添付されていた「自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査の実施結果」において、自転車に損害賠償責任保険等の加入を「義務づけるべき」と答えた者の割合が49%で、「義務づけるべきではない」と答えた者の割合16%を大きく上回った（図6）。

運転免許試験場等の来場者を対象としたア

図6 「自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査の実施結果」（平成23年9月30日～10月6日 全国の運転免許試験場等の来場者1,297人）より抜粋

問 最近、自転車対歩行者の事故で、自転車に高額な賠償金が課せられるケースも生じています。

このような賠償責任を負った際の支払いを担保するため、保険への加入を義務付けるべきという考え方がありますが、あなたは自転車に損害賠償責任保険等への加入を義務付けることについてどのように考えますか。当てはまるものを1つ選んで番号に○を付けてください。



義務付けるべき	義務付けるべきではない	分からない	無回答	合計
49%	16%	31%	3%	100%
634	214	408	41	1297

ンケートであり、ドライバーからの目線での自転車利用者に対する印象が強く反映されているが、高い数字となっている。

マスコミ等でも保険加入を必須化すべきとの意見が多く見られる。

しかしながら、自転車事故に伴う賠償事故を補償する個人賠償責任共済保険は以下の例のとおり、様々な共済保険種目に特約またはセット型で付保されている。

- ・ J Aの建物更生共済に付帯（建物更生共済の共済期間に合わせて毎年更新）
- ・ 住宅火災関連保険（家財補償と借家人賠償を含む借家人向け保険を含む）への特約
- ・ 普通傷害・交通事故傷害保険等、傷害保険分野の特約（傷害部分が個人型であっても賠償保険部分は家族型が通常）
- ・ 学生総合保険等、傷害補償を中心としたパッケージ型商品（各種ダイレクトメール等で販売されるケースが多い。）
- ・ 自動車保険での特約
（損保は通常、短期型のため、契約切れになりやすい問題がある。）

また、業務で利用中の自転車での事故にかかる賠償事故は個人賠償責任共済保険の対象ではないが、たとえば以下の形式で付保されている。

- ・ 建物更生共済に一般賠償責任特約付帯
- ・ 店舗総合保険の一般賠償責任特約
- ・ 施設所有（管理）者賠償責任保険

この点から、既に保障範囲のより広い賠償責任保険に加入済みにも拘らず、利用者に認識がないケースが多いことが想定され、場合によっては重複加入のケースも多いことが考えられる。賠償責任共済保険は保障金額に比例する掛金（保険料）体系ではないため、重複加入は掛金の無駄払いとなる。

したがって、これらの共済保険を（各社ごとに名称が異なっているが）極力、周知に努めることが重要となろう。

また、仮に自賠償のように制度として加入

義務づけ等の検討を行う場合には、以下の点の考慮が必要と考えられる。

- ① 自賠償共済保険は被害者救済を目的とした無過失責任に近い自賠法を根拠としているが、義務づける場合に同等の法的根拠が求められる可能性
- ② ①の現在の法的根拠に関連して、現在の賠償責任共済保険やその他の共済保険の対象車両範囲は自賠法の対象となる車両か否かをもとに区分する保障体系となっており、抜本的見直しの必要性の有無
- ③ 交通事故の被害者救済の共済保険として、日常生活全般や住宅の所有・使用・管理の賠償責任でん補も含まれる保障内容のままでの提供の是非
- ④ 自転車事故部分を切り離して共済保険を提供する場合に、流動性・共用頻度の高い自転車に付保する契約形態のあり方（買物用自転車にも自動車のように1台1契約を必須とするのか）

自転車事故は高額賠償のケースが多発するようになり、その他の日常生活全般に比してリスクは大幅に高まっていくと想定され、将来的に切り離す検討の必要も生じると考えられるが、上記のような課題があるため、当面は、保障範囲が広範で低廉な掛金でもあり、契約者にメリットがあることから、現行の個人賠償責任共済保険等の加入をより推進していくことが妥当であろう。

その場合に、自転車販売店での交通ルールに関するしおり等の配布に合わせて賠償責任共済保険加入有無の確認の必須化の検討、教育機関等での交通安全指導の場での定期的な加入指導の徹底などが必要と考えられる。

おわりに

海外の自転車先進国に比べると、我が国の自転車利用の健全化政策は、ハード面（道路・ネットワーク基盤整備）でもソフト面（ルール順守徹底）でもようやく緒についたという段階である。

「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」では、海外事例も多く検討されているが、欧米等の主要先進国では、日本のような単に「自転車は車両であるという原点に帰って車道に下ろすべき」という発想に留まらない。交通手段の「主役」として自転車の地位は確立されており、そのことによって、安全で快適な歩行者・自転車・自動車

の走行空間の共存が成り立っている。

日本の自転車交通ネットワーク整備の遅れを解消するための指針となるよう、利用者として、また安心を提供する立場のJA共済として、ガイドラインをはじめとした施策の動向に期待するとともに、今後、環境・エネルギー・健康問題を含めた地域社会生活全体の健全化策の一環として、例えば自治体の利用環境整備計画策定・推進への参画・協力により、地域住民との合意形成の媒介となる等、より幅広い視点で共済団体としての貢献の可能性を追求していくことが求められるであろう。

（平成24年1月27日 記）

（参考1 「自転車通行環境整備モデル事業」の整備事例より一部抜粋）

＜交差点部で直進する工夫を行った事例＞ →利用率が向上

交差点内に自転車を誘導する着色を実施
（自転車横断帯を撤去）



自転車専用通行帯の走行方向に合わせて道路標示の向きを変更
（自転車横断帯を直線的に配置）



＜駐停車車両に対応した取り組み事例＞

自転車道において停車帯を確保



停車帯

駐車監視員取締重点地域であることを示す注意喚起表示（幕）を設置



（出典）「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会（国交省・警察庁）」資料より

(参考2 海外の取組み事例 コペンハーゲン・アムステルダムの場合)
 (コペンハーゲン市ホームページ 「COPENHAGEN-CITY OF CYCLISTS」
 BICYCLE ACCOUNT 2010 より)



(写真上) 停止線を一般車両より前に出して安全走行を実現

(写真左) 自転車専用信号を設置し、幅員の広い一方通行の専用レーンを、停止することなく走行できるよう信号サイクルを設定

※ コペンハーゲンでの自転車事故での死傷者は1996年の252人から2010年には92人に減少した。自転車利用率の上昇を考慮すると、実質的に危険率は4分の1に減少している。

コペンハーゲンでは2015年までに少なくとも市民の50%が通勤・通学で自転車を利用することを目標に掲げ、走りやすい走行空間づくりのインフラ整備に取り組んでいる。



(写真左) アムステルダムの自転車講習で試験を受ける子供たち

(アムステルダム市ホームページより)