

2

自転車は歩行者？ それとも車両？

題材設定の理由	多くの生徒は、自転車は二輪車、四輪車と違い交通法規を適用されないと思っていて、自分本位な乗り方をする傾向にある。こうした危険に気づかせ、安全に乗りする方法について理解を深めさせたいと考え、この題材を設定した。
指導のねらい	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自転車は道交法では「軽車両」に分類され、二輪車、四輪車と同じ「車両」の1つであり、道交法に違反すると罰則の対象になることを認識できるようにする。 2. 自転車は四輪車との交通事故で被害者（第2当事者）となりやすいが、自転車側に過失があれば、損害賠償額の減額など過失の責任が問われることを理解できるようにする。 3. 自転車が加害者（第1当事者）になる事故があり、相手を死傷させると高校生でも多額の損害賠償金請求があるなど、重い責任が問われることを理解できるようにする。
準備	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークシート（問題1～4）を人数分プリントしておく。 ・ワークシートの問題2,3に関連するような交通場면을VTRやデジタルカメラで撮影しておく。

段階時間	指導事項	学習活動	指導上の留意点
導入 (5分)	<ul style="list-style-type: none"> ●本時のねらいと内容 ●ワークシートの利用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ○本時のねらいと学習方法について説明を聞く。 ○ワークシートの利用方法について説明を聞く。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ワークシートを配付し、その中の設問の解答や利用の仕方を理解させる。
展開 (40分)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 違法な自転車乗用と罰則 <ol style="list-style-type: none"> (1) ワークシートの問題1の解答 (2) 罰則の解説 2. 自転車乗用時の交通事故による過失責任 <ol style="list-style-type: none"> (1) 過失責任 (2) 自転車側の過失責任 3. 自転車側が加害者となった場合の責任 <ol style="list-style-type: none"> (1) 加害者の責任 (2) 加害者となりやすい危険性 3. 高額な損害賠償金となった事故事例 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車乗用時の違法体験について、ワークシートの問題1に解答し、違法行為の危険性や罰則の意義について理解する。 <ol style="list-style-type: none"> (1) ワークシートの問題1に解答する。 (2) 罰則の解説を聞いて自転車も車両の1つで道交法が適用されることを理解する。 ○自転車乗用時に交通事故となった場合に、その事故の状況によってどのような過失責任が問われるかについて、ワークシートの問題2に解答し、さらにVTRやデジタルカメラの映像を見て理解を深める。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 信号機のある交差点の場合 (2) 一時停止標識のある信号機のない交差点の場合 (3) 信号機も一時停止標識もない交差点の場合 (4) その他 ○自転車乗用時に歩行者などに加害事故を起こした場合の過失責任についてワークシートの問題3に解答し、さらにVTRやデジタルカメラの映像を見て理解を深める。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 自転車側が加害者となる場合 (2) 日常何気なく乗用していても加害事故を起こしやすいこと ○ワークシートの問題4に解答し、自転車が悲惨な加害事故を起こし、その責任をどう償うことになったかを知り、安全な乗用の大切さを理解する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の違法な乗用には罰則があることとともに、なによりも危険であるとの認識を深めさせる。 ○過失責任の意味について簡潔に触れる。 ○自転車側が被害者であっても過失責任が問われると、その分損害賠償額が減額されることを指摘する。 ○VTRやデジタルカメラで身近な交通場面を見せて、加害事故を起こしやすい危険性についても考えさせる。 ○事故責任の償いの重大性に気づかせる。 ○被害者側の立場についても考えさせる。
まとめ (5分)	自転車は車両として道交法の適用を受け事故責任が問われること	○自転車は車両として道交法の適用を受けるものであることを十分理解し、違法な乗用はしないように心がける。	○日頃の自転車乗用方法の問題を反省させ、正しい乗用方法を励行させる。
評価	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自転車は車両として道交法が適用されることが理解できたか。 2. 自転車事故でも過失責任が問われることを知り、安全に乗りすることの大切さを理解できたか。 		

自転車は歩行者？ それとも車両？

問題 1

1～10までで、自転車に乗っているときにしたことがある項目に印をつけてください。その中で、刑罰の対象（道交法違反、都道府県条例違反）になると思うものに印をつけてください。

	したことがある	刑罰の対象になる
1. 2人乗り		
2. 一時停止標識のあるところで一時不停止		
3. 赤信号を無視する		
4. 酒酔い運転		
5. 夜間に無灯火で走る		
6. 傘さし運転		
7. 自転車通行可という標識のない歩道を走る		
8. 携帯電話をしながら走る		
9. 右側通行		
10. 並進可の標識のない道路を自転車2台で並んで走る		

自転車は歩行者？ それとも車両？

問題 2

事故にあったとき、事故に関わった双方にどれくらいの過失があるかを示すのが「過失割合」です。自転車を乗用中に四輪車と事故を起こしたとき、自転車乗用者に過失がなければ、相手方の過失が100%となり、損害賠償金は全額支払われます。

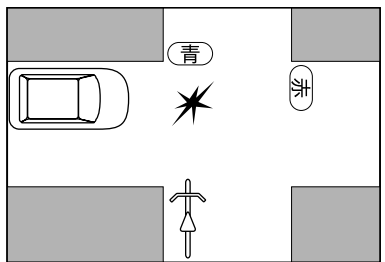
しかし、自転車乗用者に過失があれば、過失の割合によって、損害賠償額が減額されます。たとえば、自転車乗用者の過失が20%のときは、相手の過失は80%となり、自転車乗用者の損害賠償額は20%減額されます。

次のような事故の場合、自転車の基本的な過失割合はどれくらいになるとお考えですか。数字を記入してください。

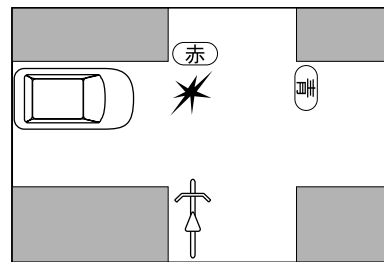
1. 信号機のある交差点で自転車と四輪車が衝突しました。

① 自転車側が青信号で、四輪車側が赤信号だったら

② 自転車側が赤信号で、四輪車側が青信号だったら



自転車 % 四輪車 %

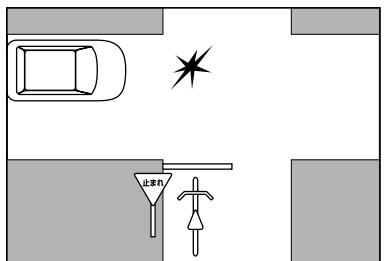


自転車 % 四輪車 %

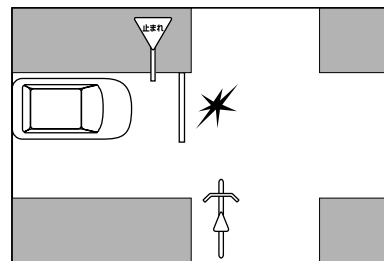
2. 一時停止標識のある信号機のない交差点で、自転車と四輪車が出会い頭に衝突しました。

① 自転車側に一時停止標識があり、四輪車側にはない

② 四輪車側に一時停止標識があり、自転車側にはない



自転車 % 四輪車 %

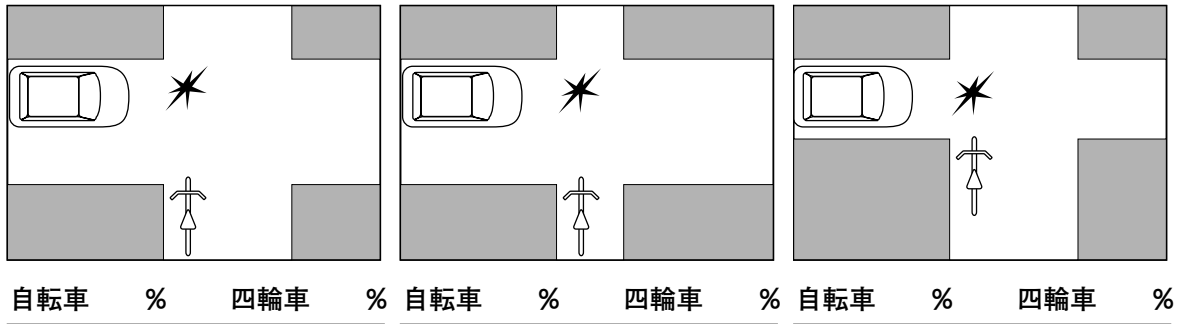


自転車 % 四輪車 %

自転車は歩行者？ それとも車両？

3. 信号機も一時停止標識もない交差点で、自転車と四輪車が出会い頭に衝突しました。

- ① どちらの道路の幅もほぼ同じ ② 自転車側が狭く、四輪車側が広い道路の場合 ③ 自転車側が広く、四輪車側が狭い道路の場合



4. 前記1～3のような事故で、自転車乗用者に次の①～③のような過失があると、その分過失割合が増えます。何%加算されるでしょう。AとBのいずれかを選んでください。

- | | | |
|---------|----------|-----------|
| ① 傘さし運転 | A. 5～10% | B. 10～15% |
| ② 2人乗り | A. 5～10% | B. 10～15% |
| ③ 手離し運転 | A. 5～10% | B. 10～15% |

自転車は歩行者？ それとも車両？

2

自転車は歩行者？ それとも車両？

問題 3

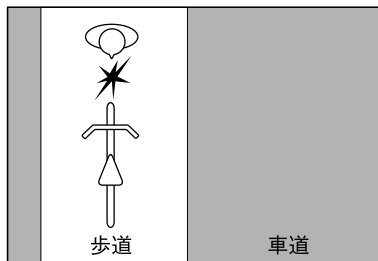
自転車が歩行者や他の自転車と接触したりして相手にケガをさせ、加害者になるケースが増えています。

次のようなケースでは、自転車の基本的な過失割合は何%になると思いますか。

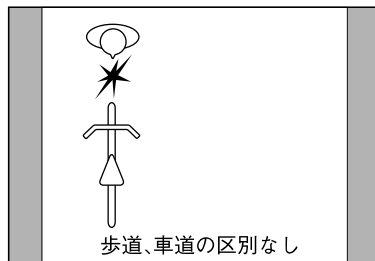
① 歩道(自転車通行可)を走行中に歩行者に衝突

② 歩道と車道の区別のない道で、歩行者に正面から衝突(自転車は左側を走行中)

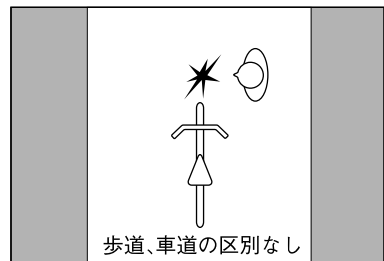
③ 歩道と車道の区別のない道を、横断中の歩行者と衝突(自転車は左側を走行中)



自転車 % 歩行者 %



自転車 % 歩行者 %



自転車 % 歩行者 %

問題 4

自転車で加害事故を起こして、高額な損害賠償額の支払いが求められた事例があります。次のケースは実際に起きた事故例です。自転車乗用者にどれだけの損害賠償額の支払が命じられたでしょう。

ケース 1 歩道と車道の区別のない道で

雨の降る夜、傘を斜めにさし、無灯火で自転車に乗っていたAは、傘をさして歩いていた高齢者(女性)と衝突し、高齢者は転んでケガをした。

1. 約 10 万円
2. 約 100 万円
3. 約 200 万円

ケース 2 歩道で

通行する人が多い地下鉄の駅付近の歩道で、主婦(61歳)と歩道を走ってきた自転車(17歳の男子)がすれ違ったとき、自転車のハンドルが主婦のショルダーバッグの肩ひもにひっかかり、主婦は転倒してケガをした(大腿骨骨折の重傷)。

1. 約 1,000 万円
2. 約 1,700 万円
3. 約 3,000 万円

ワークシートの利用についての解説

問題 1

高校生が自転車乗用中に、しばしば道交法違反となる行為をしていることを自覚させる問題。

すべてが道交法違反で罰則の対象。「6.傘さし運転」「8.携帯電話をしながらの走行」は都道府県条例で、違反となることがある。(p.9の表2を参照)

問題 2

自転車と四輪車の衝突事故では、自転車側の方がケガの度合いが大きくなりがちで、そのため1の①②のような同じ条件、同じ違反でも四輪車側は過失が0にならないことがある。自転車側に過失があったときは、過失の度合いによって損害賠償金が減らされる。

正解 *これは裁判上の一応の目安であり、実際には裁判によって決定される。(示談の場合も同様)。

- | | | | |
|---|----------|----------|-----|
| 1 | ①自転車 0% | 四輪車 100% | |
| | ②自転車 80% | 四輪車 20% | |
| 2 | ①自転車 40% | 四輪車 60% | |
| | ②自転車 10% | 四輪車 90% | |
| 3 | ①自転車 20% | 四輪車 80% | |
| | ②自転車 30% | 四輪車 70% | |
| | ③自転車 10% | 四輪車 90% | |
| 4 | ① A | ② A | ③ B |

*問題の数字は、「民事交通事故訴訟 損害賠償額算定基準2009年版」東京三弁護士会交通事故処理委員会、(財)日弁連交通事故相談センター東京支部による

問題 3

自転車が事故で加害者(第1当事者)になりうることを理解させる問題。

正解

- | | | |
|---|---------|---------|
| 1 | 自転車100% | 歩行者 0% |
| 2 | 自転車 90% | 歩行者 10% |
| 3 | 自転車 75% | 歩行者 25% |

*問題の数字は、「民事交通事故訴訟 損害賠償額算定基準2009年版」東京三弁護士会交通事故処理委員会、(財)日弁連交通事故相談センター東京支部による

問題 4

自転車が歩行者を死傷させたとき、状況などで金額の差はあるが、多額の賠償金が請求されることを理解させる問題。ケース1とケース2で賠償金額がいちじりしく違うのは、被害者の年齢による逸失利益の差、被害程度などによると思われる。

ケース1 正解は3。約211万円。自転車の過失割合90%

自転車側は、無灯火、傘さし運転(片手運転)という過失があった。歩行者も傘をさして、通行車両を確認すべきであったという理由で、10%の過失を認めた。

ケース2 正解は2。1743.5万円。自転車の過失割合は100%。

混雑した道だったので、自転車乗用者は歩行者の持ち物などとの接触で、歩行者を転倒させてケガをさせることが予測できた。自転車乗用者は、運転に注意を払い、自転車を降りて手押しすることも必要だったというのが理由。

*問題の数字は、交通事故民事裁判例集、自動車保険ジャーナルによる

**自転車事故は
16歳と17歳で突出して多い**

自転車事故防止は、高校1、2年生の大きなテーマである

グラフ1は、高校生年代の交通事故を見たものである。16歳、17歳では、交通事故による死傷者数は、原付や自動二輪車運転中を抜いて、自転車乗用中がもっとも多い。

16歳、17歳の自転車乗用中の死傷者数の多さは、他の年齢と比べても際だっている。表1は、年齢別に自転車事故による死傷者数を多い順からみたものだが、16歳の死傷者数はワースト1、17歳はワースト3である。

交通事故で過失の重い方を第1当事者、軽い方を第2当事者という。過失が同程度のときは、被害がもっとも軽い人が第1当事者になる。

16～18歳の自転車事故の約83%は、高校生年代が被害者（第2当事者）として関わっている。（グラフ2）

事故の相手を見ると約83%が四輪車である。四輪車とぶつかれば、自転車に乗っている方が負傷の度合いは大きくなり、被害者とされることが多くなる。（グラフ3）

しかし、被害者となったから、相手の四輪車だけが悪いとは必ずしもいえない。自転車側にも、過失があれば、その責任を問われる。

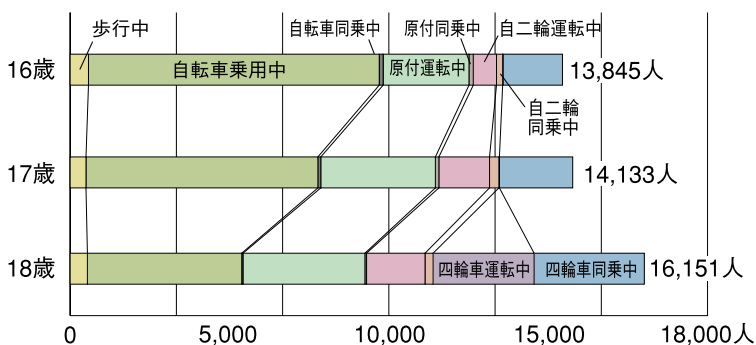
最近では、高校生が加害者（第1当事者）になって多額の賠償金の支払いを求められるケースもある。

自転車は免許がなくても乗れる。自転車に関わる道交法があるにもかかわらず、自転車のルール（法規）についてよく知らないまま乗っている、というのが実状であろう。

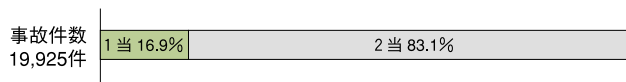
2人乗り、片手運転（傘さしなど）、無灯火などが道交法違反で、事故を起こしたとき過失と認められ、被害者（第2当事者）になっても、加害者（第1当事者）になっても責任を問われることを知っている高校生はどれだけのいるだろう。

危険な目にあわないために、過失を問われないために、自転車に関するルール（法規）を学ぶことは重要である。

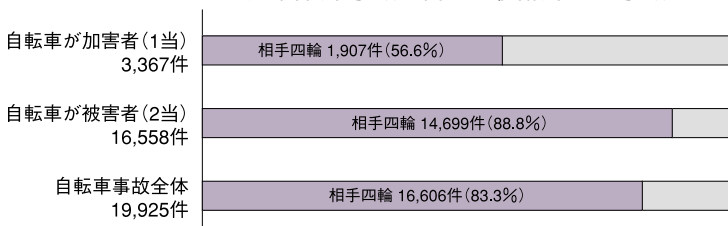
グラフ1 年齢別・状態別の交通事故死傷者数



グラフ2 16～18歳の自転車事故の1当・2当比率



グラフ3 16～18歳の自転車事故に占める、四輪車との事故



(財) 交通事故総合分析センター (平成20年)

表1 年齢別自転車事故による死傷者数ワースト7

年齢	死傷者数
16歳	8,283人
15歳	6,613人
17歳	6,600人
18歳	4,373人
13歳	3,868人
14歳	3,437人
19歳	3,114人

自転車は「車両」であることを知らない高校生が多い

自転車は、道交法では「軽車両」に分類され、四輪車や二輪車と同じ「車両」の1つである。自転車は、四輪車や二輪車と同様、「他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転」する義務があり（道交法第70条）、守らなければ厳しく責任が問われる。事故を起こせば加害者（第1当事者）になって損害賠償を求められることになる。

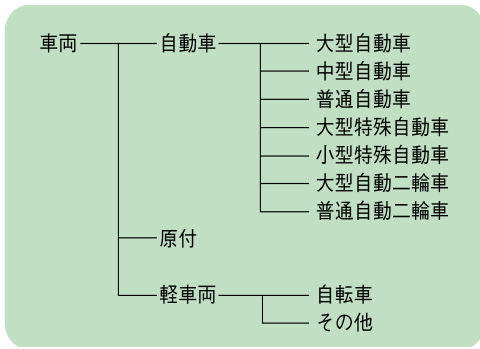
ところが、高校生はこうしたことを知らないことが多い。

グラフ4は、全国の高校生約5,400人を対象に行った交通安全意識調査の結果である。自転車は二輪車や四輪車と同じ車両として道交法に従わなければならないことを知らなかったと答えた生徒が約46%にのぼっている。

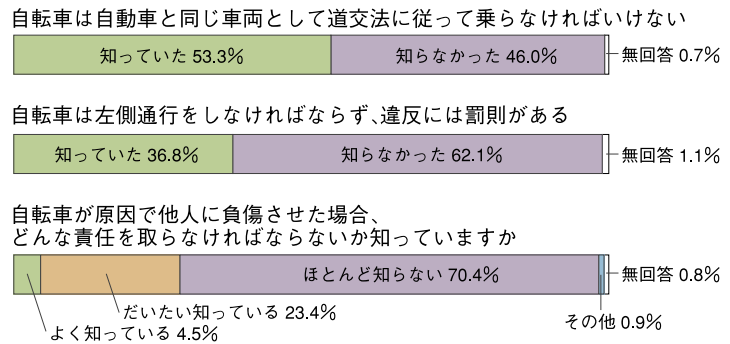
自転車が道路の左側部分を通行しなければ、違反になることを知らない生徒は約62%である。

また、自転車が原因で他人を負傷させたときの責任について「ほとんど知らない」という答えは約70%を占める。

図1 道交法の車両分類



グラフ4 交通安全意識調査(全国の高校生、N = 5,417)



平成 15 年 交通安全教育推進委員会調査

自転車の走行ルールは基本的に四輪車、二輪車と同じ

この項の目的の第一は、高校生に自転車は車両であるという意識をもって乗れるようにすることである。

表2は、自転車に関する交通法規と、違反した場合の罰則をまとめている。

一部例外はあるが、自転車は基本的に二輪車、四輪車などと同じ扱いである。

走る場所は車道。「左側通行」で、道路左側を走る。「信号無視」や「一時停止標識・標示」を守らないと違反になる。

自転車が歩道を走れるのは、標識などで許可された歩道の場合や、車道を安全に通行できない場合など。自転車の歩道通行は原則禁止である。

自転車の「酒酔い運転」も道交法違反である。よく大人でも、年末の飲み会などで「車は飲酒運転になるから、自転車を使う」という人がいるが、これは誤りである。

「無灯火」、ブレーキが壊れている自転車の乗用、自転車が2台並んでの走行、「2人乗り」なども道交法違反になる。

自転車で違反をすると、どういう罰則があるのだろうか。道路を2人乗りで走ったら2万円以下の罰金または料。通行許可されていない歩道を自転車で走ると3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金。酒酔い運転をしたら、5年以下の懲役または100万円以下の罰金になる。

事故で被害者になっても、自転車側に過失があれば損害賠償額が減額される——過失相殺について

自転車は、事故にあうとケガをすることが多い。

ただし、事故で自転車側がケガをしても、自転車側に過失があると、賠償金は全額は支払われない。過失の程度にあわせて、損害賠償額が減らされる。

民法第722条では、被害者に過失があったときは、裁判所はこれを考慮して損害賠償の額を定めることができるとし、これを「過失相殺」という。

事故時の過失割合の基本は、交通事故の相手と事故の形にわけて決められている。

ワークシートの問題2は、自転車でもっとも多い四輪車との事故で、信号機のある交差点と、信号機のない交差点で起きやすい事故について、自転車と四輪車の基本的な「過失割合」を見たものである。(詳しくは19ページ参照)

信号機のある交差点で自転車が青で進入していれば、自転車の過失割合はゼロ。

しかし、自転車側の信号が赤だった場合は、自転車の過失割合は80%になる。

自転車乗用者が事故で大ケガをしたとしても、自転車乗用者に大きな過失があるということである。かりに損害賠償額が1,000万円だったとすると、自転車側が受け取るのは80%を引いた200万円ということになる。

この基本的な過失割合以外に、さらに自転車に別の過失があれば5～15%の幅で修正が加えられる。

[5～10%の過失割合が加算されるケース]

・わき見運転、2人乗り、制動装置不良、無灯火など「著しい危険」

[15%が加算されるケース]

・手ばなし運転など「重度の危険」

逆に相手の四輪車に制限速度違反、酒酔い運転、わき見運転などがあれば、5～30%の幅で自転車の側の過失割合が減らされる。

双方の過失の度合いを考慮しながら、裁判所で最終的に過失割合が決められる。

道交法違反は厳しく問われることになる。

過失相殺

交通事故では、事故の原因は加害者だけの責任に帰せない場合がある。自動車保険で損害賠償額を出すとき、被害者にも過失がある場合、その「過失割合」に応じて賠償額を減額することになる。たとえば被害者に20%の過失があると、受け取る損害賠償額は20%を引いたものになる。

表2 自転車と道交法

道交法		違反した場合の罰則
原則的に車道を走る	* 車両は、歩道または路側帯（以下この条において「歩道等」という）と車道の区別のある道路においては車道を通行しなければならない（道交法第17条第1項）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金
道路では左側（左側部分）通行	* 車両は道路の中央から左の部分を通行しなければならない（道交法第17条第4項） * 軽車両にあっては道路の左側端に寄って通行しなければならない（道交法第18条第1項）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金 なし
自転車道の通行義務	* 自転車道が設けられている道路では、やむを得ない場合を除いて自転車道を通行しなければならない（道交法第63条の3）	2万円以下の罰金または料料
歩道の通行方法	* 道路標識等によって自転車の通行が認められている場合や、車道を安全に通うできない場合などは歩道を通うできる（道交法第63条の4第1項）	
歩道は歩行者優先	* 自転車が通うできる歩道では、中央より車道よりを徐行し、歩行者の通うを妨げるときは、自転車は一時停止しなければならない（道交法第63条の4第2項）	2万円以下の罰金または料料
並進禁止	* 軽車両は、他の軽車両と並進してはならない（道交法第19条） * ただし、普通自転車は標識で並進できる道路では並進できるが、3台以上の並進はできない（道交法第63条の5第1項）	2万円以下の罰金または料料
交差点では2段階右折	* 右折するとき、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない（道交法第34条第3項）	2万円以下の罰金または料料
道路の横断	* 自転車横断帯があるときは、ここで横断する（道交法第63条の6）	なし
自転車の2人乗り原則禁止	* 公安委員会は軽車両の乗車人数の制限について定めることができる（道交法第57条第2項） * ただし、運転者が16歳以上のとき、幼児用座席の6歳未満は可	2万円以下の罰金または料料
合図をしなければならない	* 車両の運転者は、左折、右折、転回、徐行、停止、後退、進路変更時は、手、方向指示器、灯火などで合図をしなければならない（道交法第53条）	5万円以下の罰金
片手運転、傘さし運転、携帯電話をしながらの運転	* 車両等の運転者は、ハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作しなければならない（道交法第70条） * 公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るために必要と認めた事項をまもらなければならない（道交法第71条第6項）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金 5万円以下の罰金
夜間無灯火禁止	* 日没から日出までは灯火をつけなければいけない（道交法第52条）	5万円以下の罰金
酒酔い運転禁止	* 酒気を帯びて車両等を運転してはならない（道交法第65条）	5年以下の懲役または100万円以下の罰金
制動装置設備義務	* 規定の制動装置を備えていない自転車を運転してはならない（道交法第63条の9第1項）	5万円以下の罰金
信号機の表示に従う	* 車両等は信号機の標示する信号または警察官等の手信号等に従わなければならない（道交法第7条）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金
一時停止の標識等に従う	* 道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、道路標識等による停止線の直前で一時停止しなければならない（道交法第43条）	3カ月以下の懲役または5万円以下の罰金

高校生が自転車を乗用して 加害者になるケースが増えている

最近、自転車が加害者（第1当事者）として関わる事故（自転車対歩行者、自転車同士）が増えている。

高校生でも、加害者となるケースがある。高校生が乗る自転車が、歩道を歩く高齢者とぶつかるといふケースが多い。相手が高齢者の場合、重大事故になることがある。

自転車と歩行者の事故での、基本的な過失割合は以下のようなものである。

[自転車通行不可の歩道で]

・自転車 100%、歩行者 0%。

ただし、自転車の通行が認められたところは、過失割合が変わる。

[歩道と車道が区別されていない道路で]

・自転車が歩行者の正面から衝突——自転車 90% 歩行者 10%

・左側通行の自転車と、道路横断中の歩行者との衝突——自転車 75% 歩行者 25%

・右側通行の自転車と、道路横断中の歩行者との衝突——自転車 80% 歩行者 20%

と、状況によって過失割合はやや異なる。

さらに、他に双方に過失があると、5～15%の修正が加えられる。

自転車の過失としては、先に述べた自転車と四輪車衝突時のわき見や2人乗りなどが、歩行者の過失には、飛び出し、路上遊技などがある。

ワークシートの問題4では、高校生側に過失があったために、莫大な賠償責任が問われたケースを紹介している。

その他にも以下のような実例がある。

高校生が加害者になった自転車の死傷事故では、他に、刑事責任も問われる。

少年法にもとづいて検察庁から家庭裁判所に送られ、調査の上、審判が行われる。

高校生でも、自転車事故で多額の損害賠償が請求されれば、支払い義務がある。

・社会人になってから給与から毎月支払う

・民法第714条の、責任無能力者が責任を負わない場合は、監督義務者が損害を賠償する責任を負うにより、被害者は、加害者の監督義務者に対して損害賠償請求ができ、高校生の親が支払わなくてはならない。

自転車は気軽に乗って便利だが、四輪車と同じような加害性をもっていることを高校生に意識させることが必要である。

高校生の自転車事故のケース

- | | |
|--|-----------------|
| 1. 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、前方を歩行中の女性と衝突。女性に重大な障害が残った。 | <損害賠償額 5,000万円> |
| 2. 男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、男性が運転するオートバイと衝突。男性は頭蓋内損傷で死亡した。 | <損害賠償額 4,032万円> |
| 3. 男子高校生が朝、自転車で歩道から交差点に無理に進入し、女性が運転する自転車と衝突。女性は頭蓋骨骨折で死亡した。 | <損害賠償額 3,138万円> |

*資料 日本損害保険協会

自転車事故に備えた 保険加入が必要

自転車には、二輪車や四輪車のように保険加入の義務がない。また、保険への関心も低い。高校生が、自転車事故で加害者になれば、高額の損害賠償額を支払わなければならない。被害者になってケガをしても、自分側に過失があったために過失相殺され、損害賠償額を減額されることもある。

自転車事故に備えて保険に加入しておくことが必要なことを高校生に指導する必要がある。

参考

自転車と四輪車事故の過失相殺の判断基準(自転車の基本過失相殺率)
 自転車事故の約85%は四輪車との事故である。事故の形では、信号機のない交差点での出会い頭の事故がもっとも多い。
 以下にあげるのは、自転車事故の過失相殺の判断基準である。さらに、過失があれば5~15%の幅で、自転車、四輪車それぞれに修正要素が加わる。

1. 信号機のある交差点で出会い頭に衝突

- 自転車青信号で、四輪車赤信号
自転車 0% 四輪車 100%
- 自転車赤信号で、四輪車青信号
自転車 80% 四輪車 20%
- 自転車黄信号で、四輪車赤信号
自転車 10% 四輪車 90%
- 自転車赤信号で、四輪車黄信号
自転車 60% 四輪車 40%
- 自転車赤信号で、四輪車赤信号
自転車 30% 四輪車 70%

2. 一方に一時停止標識のある信号機のない交差点で、出会い頭に衝突

- 自転車側に一時停止標識がある
自転車 40% 四輪車 60%
- 四輪車側に一時停止標識がある
自転車 10% 四輪車 90%

3. 信号機も標識もない交差点で出会い頭に衝突

- 幅がほぼ同じ道路のとき
自転車 20% 四輪車 80%
- 自転車が狭い道路で、四輪車が広い道路
自転車 30% 四輪車 70%
- 自転車が広い道路で、四輪車が狭い道路
自転車 10% 四輪車 90%

4. 一方が優先道路の信号機のない交差点で出会い頭に衝突

- 自転車が優先道路
自転車 10% 四輪車 90%
- 四輪車が優先道路
自転車 40% 四輪車 60%

「民事交通事故訴訟 損害賠償額算定基準 2009年版」

保険は高校生の自転車事故のリスク管理に大切
 自転車事故に備えるには、傷害保険(自分のケガに対する保障)だけでなく、自分が加害者になったときにも備えられるように賠償保険(人を傷つけたり、人の物を壊したりしたときの保障)の両方が必要である。

1. 自転車総合保険 契約者とその家族が対象の自転車専用保険
 自転車の事故、損害について、契約者とその家族を保障する保険。自分と家族のケガの補償、相手に対する損害賠償がカバーされる。自転車専用なので、自動車保険に比べると掛け金が安いのが特徴。自動車保険・傷害保険の保険会社で扱っていることが多い。
2. TSマーク付帯保険 自転車そのものにかける
 乗っている人が死傷したときに対応する「傷害保険」と相手に対する「賠償責任保険」がついている。自転車自体にかかっている保険で誰が乗っていても適用される。
 TSとは、Traffic Safety(交通安全)の略。自転車安全整備店で点検・整備を受け、TSマークを貼り付けられると加入することになる保険。契約期間は1年で、継続加入するためには再度安全点検・整備を受けなければならない。



第1種 (青色)



第2種 (赤色)

TSマークの種類		第1種 (青色)	第2種 (赤色)
傷害保険	死亡・重度障害	30万円	100万円
	入院15日以上	1万円	10万円
賠償責任保険(限度額)		1,000万円	2,000万円

3. 傷害保険 自分が死傷した場合に
 自転車に限らず、自分のケガ(死亡を含む)に対する保障。死亡した場合、後遺障害が残った場合、入院・通院した場合に保険金が支払われる。賠償特約が用意されているものもある。「積立傷害保険」や「交通傷害保険」がある。
4. 個人賠償責任保険 相手に対する賠償のために
 契約者とその家族が、日常生活で人にケガをさせたり、人の物に損害を与えて損害賠償責任を負った場合に保険金が支払われる。支払限度額は契約によって異なるが、5,000万円の限度額で1年間の保険料が約2,000円程度。自転車に特化した保険ではないため、買い物中に誤って商品を壊してしまったなどの日常生活上での事故にも使えるのが特徴。

プレドライバー教育は自転車から

吉岡耀子 (株) JAF MATE 社 出版部長

自転車は加害者にもなりうる

自転車は交通弱者だと思われていますが、人を傷つけた場合には、賠償責任が生じてきます。「そういう立場なんだ」ということを教えたくて、中学生、高校生向きに以前にパンフレットをつくったことがあります。

「6900万台の無防備」という見出しをつけました。「無防備」というのは、自転車に乗る中学生、高校生は交通ルールを知らないだけでなく、知らないのにスピードを出している。「貴方達には責任がある、場合によっては加害者になることもある」ということを伝えなかったのです。

自転車は「プレドライバー教育」に密接につながっていると思います。

歩くところから始まって、人が初めて使うスピードの出る乗り物が自転車。スピードでは、車と歩行者のちょうど中間のところに立つ乗り物です。車道に降りれば車とのかかわりがあり、歩道であれば歩行者への気配り、自転車同士のやりとり、スピードコントロールなどの問題が出てきます。これらに加えて、交通ルールも知っておく必要があります。歩くスピード以上のスピードがあるもの、機械を操るということでは「プレドライバー教育」の要になりうると思います。

自転車に乗りはじめたとき、長距離で通学するようになったときなど、何か新しい場面にさしかかったときに、1つひとつキチッと教えていくことが大事でしょう。正しいことを知らないまま先に行ってしまうと、なかなか戻れません。すぐ癖になってしまうからです。

自転車で社会性を教えドライバー教育につなぐ

高校生の場合、自転車の乗り方といっても耳を傾けてくれないかもしれません。社会性に訴えるといいのではないのでしょうか。「自分たちも加害者になってしまうんだ」というのもインパクトがあります。

また、四輪車の中からの自転車の見え方、とくに四輪車の死角を教えるのは大事だと思います。自転車に乗っているときの自分たちの身の危険を知ることにもなります。

このようにして自分とは違う立場から見られる目を持つことは、ドライバーになってからも役立ちます。「交通」というのは路上のコミュニケーションです。自分だけでなく、相手からの自分の見え方、聞こえ方を考えながら行動することが大事です。

「プレドライバー教育」というとかなりギリギリの年齢の、免許を取る直前の教育のように感じられますが、もっと早く自転車から入るのがいいと思います。交通社会人として、スピードのことや交通の姿を教えるなど、やりようがある気がします。自転車を使って、路上での危機管理能力とか危機予測能力を学ばせる。

自転車を基本にして、だんだん体験的にステップアップしていくことだと思います。