

歩行者自転車優先地区 (Autofee District) の計画 — 交通管理計画のモデルプラン作りと実現へのプロセス —

報 告 書

平成 10 年 3 月

財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

委員会構成員名簿

委員長

片倉 正彦（東京都立大学大学院工学研究科教授）

委員

尾形 隆彰（千葉大学文学部教授）

佐野 充（日本大学文理学部教授）

松村 良之（北海道大学法学部教授）

三浦 利章（大阪大学人間科学部教授）

山川 仁（東京都立大学工学部助教授）

研究協力者

小林 晃（日本能率協会総合研究所交通施設計画室室長）

事務局

柿沼 徹（国際交通安全学会事務局）

執筆分担

第1章.....	片倉
第2章.....	片倉
第3章.....	山川
第4章.....	松村
第5章.....	片倉
第6章.....	片倉
補 章.....	尾形
付 録.....	松村

目 次

第1章 研究の背景と目的

1-1 研究の背景	1
1-2 研究目的	1

第2章 中心市街地区の道路交通環境の問題点

2-1 都市地域の自転車交通	2
2-2 自動車交通と中心市街地区の活性化	2

第3章 自転車交通政策の現状

3-1 諸外国の自転車交通政策	4
3-2 日本の自転車交通政策	8
3-3 自転車交通政策の特徴と比較	9

第4章 自転車交通の安全性

4-1 未成年者の事故の損害賠償責任	11
4-2 自転車の加害保険	13

第5章 交通環境改善対策の検討対象

5-1 調査対象地区の選定	16
5-2 地区交通の改善の方向	16

第6章 交通環境改善計画のケーススタディ（吉祥寺周辺中心商店街）

6-1 吉祥寺駅周辺地区の概況	17
6-2 これまでの交通対策	17
6-3 改善計画案	21

補章 自転車をめぐる意識の国際比較パイロット調査

1 調査対象国の選定理由	29
2 調査の方法と回収率	29
3 結果の概要	30
4 小括	36

付録 自転車加害事故判決要旨

第1章 研究の背景と目的

1-1 研究の背景

自動車交通の過度の増加が都市地域の生活環境を悪化させたことから、世界の多くの都市で自動車交通の抑制と歩行環境の改善が進められてきている。特にヨーロッパの都市の中心部では歩行者専用地区（Pedestrian Precinct）が作られ、歩行者の自由に行動できる快適な環境空間が形成されている。我が国においても、歩行者交通の安全と優先化が求められ、コミュニティ道路や歩行者天国など歩行者交通対策が実施されてきた。

しかしこれらの施策は部分的、一時的なものも多く、必ずしも広範囲の真に快適な歩行環境を実現しているとはいえない状況である。我が国の都市地域では、利用できる道路空間が狭小なことに加え、歩道上の自転車の存在が歩行環境の快適性を損なう大きな原因となっている。現在各方面から声高に叫ばれている歩行環境の快適化、アメニティの増大のために、また障害者のバリアフリー化を促進するためにも、現状の自転車交通をそのままにしておいては問題があり、自転車交通に対する何らかの施策が必要なことは明らかである。

一方、地域の生活環境改善だけでなく、地球環境の観点からも炭酸ガスの発生の削減、省エネルギーのために自動車利用の抑制が強く要請されている。そのために短距離トリップの交通に対しては、燃料を使わず排気ガスを出さない自転車の利用が望ましく、自転車利用の促進政策は世界的な傾向となっている。日本の都市では多くの地域ですでに自転車の利用が多く見られるが、大部分の道路で歩行者と混在した交通運用となっており、歩行者ばかりでなく、自転車にとっても安全快適な道路空間ではなく、自転車利用を増加させる環境が形成されていない。また国や自治体の施策としても環境や省エネルギーの観点から自転車利用の促進を図る具体的な交通政策はほとんど有していない状況である。

1-2 研究目的

本研究は、我が国の都市においてなぜヨーロッパの都市に見られるような優れた歩行者専用地区が実現されないのかという観点から、歩行者・自転車にとって安全、快適な交通環境を実現するための障害は何であるか、それを解決する手がかりとプロセスは如何にしたらいかを明らかにすることを目的としている。

そのため本調査研究では、現状の自転車利用の問題点と安全性、自転車利用者の意識を分析するとともに、実際の都市地区を対象に交通環境改善対策案作成のケーススタディを実施して、歩行者、自転車交通に対する環境改善のための具体的な交通施策の手がかりを探ることを目的とした。その結果を踏まえて、道路空間の使い方、施設整備、自転車の通行方法、路上駐輪などの交通規制のあり方、交通ルールの教育指導（モラルの向上）方策、道路利用者、地域住民の自治意識と交通管理のあり方など、具体的な交通施策を検討、提示することを次の段階の研究目標としている。

第2章 中心市街地区の道路交通環境の問題点

2-1 都市地域の自転車交通

昨年度の調査研究「都市の自転車交通に関する研究」によって、都市地域における自転車利用の実態と自転車利用者の意識が調査され、現状の問題点が明らかにされた。

自転車は公共交通利用の端末交通手段として非常に多く利用されており、そのため鉄道駅周辺の路上等に違法に駐輪し、一般通行の妨害となっている自転車の放置がもっとも大きな問題となっている。近年自転車駐車が大幅に整備されてきているが、自転車利用者は誰もが駅になるべく近いところに駐輪を望むため、放置問題は完全には解決を見ることはできない状況にある。また自転車は日常の買い物目的の交通にも多く利用されており、商業施設前面の路上駐輪が通行の妨害となって、歩行環境の快適性を大きく損ねている問題も発生している。

都市地域では自転車のための走行空間が他の交通と区別して整備されていることはほとんど皆無の状況と言ってよい。また自転車交通の安全性のために一部の歩道の通行が許可されたことから、現状の自転車利用者の意識では自転車の歩道通行は当然のこととなって、しまっており、自転車交通は車道も歩道も自由勝手に通行する無秩序な実態が出現している。

また自転車利用者の意識の動向として、日本でも自転車交通のための環境が整備されればもっと利用するというものが多く、さらに今よりバスや路面電車が便利になっても自転車を利用するとするものが過半数であり、将来にわたって自転車利用は増大することはあっても減少することはない状況である。

以上のことから都心地区の交通環境改善には歩行者のためにも自転車交通の環境整備と、自転車利用の秩序化が重要な問題点となっているといえよう。

2-2 自動車交通と中心市街地区の活性化

自動車交通の集中による交通渋滞は大気環境を悪化するだけでなく、自動車交通の利便性そのものの低下を含め、中心市街地区の道路交通環境を著しく損なっている。そのため諸外国の都市では、交通渋滞が激しく道路交通環境が悪化した中心市街地区から、商業活動が自動車交通の利便性が高い郊外部に移転し、中心市街の衰退する傾向が見られた。最近、我が国の中小都市でもそのような傾向が生じており、中心市街地区の活性化対策として、都市の道路交通対策をどのようにするかが非常に重要なものとなってきている。

中心市街地区の交通渋滞や道路環境の悪化は路上駐車が大きな要因となっていることから、一般に都市地域では路上駐車を排除する対策がとられている。ヨーロッパの都市では、周辺部に駐車施設を配し、中心商業地区から一般の自動車交通を排除してモールや歩行者専用地区とすることによって、中心地区の魅力を高める活性化対策が行われた。

道路施設が不十分な我が国の都市では、交通規制によって路上駐車を禁止し、路外の駐車場を整備する対策がとられている。しかし、既成市街地の中心地区では路外駐車場の建設には非常に多額の費用を必要とすることからなかなか整備が進まず、路上駐車を完全に排除することはできない。特に、路外の荷さばきスペースがほとんどない我が国の商業地域では、貨物の積み卸しのためにトラックの路上駐停車が常に存在している状況である。今なお我が国の多くの都市では、

都心商業地区の活性化対策として路外駐車場の整備が主要な対策となっているが、低経済成長時代になって路外駐車場の大幅な建設整備は望めないとともに、貨物の積み卸しのためトラックの路上駐停車を現状のままとするならば、道路交通環境改善の大幅な進展は望めそうもない。それ故、都心地区の道路環境を快適なものに改善していくためには、短距離トリップの自動車交通を自転車交通に変更するなど利用交通手段の転換政策を含めた、道路交通全体に対する新たな対策の検討が望まれる。

第3章 自転車交通政策の現状

自転車交通に関する各国の考え方や施策は、交通・道路事情、自然条件、社会的な環境が色濃く反映されている。同じく道路を走る私的な交通手段である自家用車交通に比べ、自転車交通の場合には国による特色がより大きく見られる。しかし自転車交通のとらえ方は、自動車交通をどのように考えるかということと密接にかかわっており、自転車交通政策を自動車の交通政策と切り離して論じることはできない。各国の近年の自転車交通政策の大きな変化は、このことを明確に示している。

ここでは欧米中心の数ヶ国および日本について、自転車交通政策の現状を示し、その特徴についての比較検討を行う。

3-1 諸外国の自転車交通政策

(1) オランダ

オランダは人口 1,500万、国土面積は九州と同規模であるが、自転車の保有・利用の割合が高く、自転車は全交通手段のうちトリップ数の29%また延べ移動距離（人キロ）の8%を占め、世界でも有数の自転車交通の比重が大きな国である。平坦な地形、都市地域の人口密度が高いことが自転車利用に適合しているのは確かであるが、交通政策においては自転車は自動車と同様に主要な都市交通手段として位置づけられている。

60年代以降は、オランダにおいても自動車による移動距離は大きく増え、増加する自動車交通需要に追いつくように道路整備をすることが交通政策の課題となっていた。この点では他の欧米諸国と同様な政策を選択してきたが、石油危機をきっかけに1975年以降、中央政府はまずチルブルグ市とハーグ市にモデル自転車道路を設置した。その評価を踏まえて国は自転車道路建設に対する補助制度を設け、デルフト市をなど 100以上の都市で自転車道路の整備がすすめられた。

しかし近年、「持続可能な社会」の実現を目的として設定することによって、この国の交通政策は大きく変貌した。

1) 第2次交通体系計画(Second Structured Scheme for Traffic and Transport:1990)

交通体系は、持続可能な社会の実現に寄与するかどうかを尺度として形成される必要がある。すなわち環境破壊を起こさず、省エネルギーと省空間のもとに、最適なアクセシビリティを確保するように計画すべきとしている。

交通計画の目標は、

1. 生活の質の改善（例、地球温暖化や酸性雨防止、道路交通の安全性向上等）
2. 交通需要増加の抑制（駐車・都心部流入規制、土地利用の再編等による）
3. アクセシビリティの向上（経済成長は、持続可能社会の枠組みの中で実現できるとし、アクセシビリティの向上が成長にとって基本的に重要）

自動車交通がこのまま増加していくと都市は危機的状況に陥るという認識にたつて、その伸びを抑制するための量的な目標値を設定した。すなわち2010年の自動車交通（台キロ）は、トレンドでは1986年の70%増になると予測されたが、これを半分の35%増に抑えるものとした。また交通事故死者数の半減、自動車交通による大気汚染の25%減等の多くの目標値が設定されたが、自転車にかかわるものとしては、以下の目標が示された。

- ・都市部の5km以下のトリップでは、自転車が自動車より短時間で移動できる
- ・自転車トリップ長（人キロ）を30%増加させる
- ・自転車利用の通勤トリップ数を50%増加させる
- ・自転車による駅へのアクセス改善によって、鉄道利用の人キロを15%増加させる

いずれも、自動車から自転車利用への転換を進めることを意図したものである。

2) 自転車マスタープラン (Bicycle Master Plan: 1992)

上記の第2次交通体系計画をより具体的に展開するための一環として、交通省が策定し1992年に議会により承認された。自転車マスタープランは、5つの基本的施策を掲げそれぞれの目標と実施すべき項目を示した。

1. 自動車から自転車利用への転換

：自転車交通のインフラを整備して所要時間を短縮、企業が社内交通計画を作り自転車通勤を増加させる等。これにより自動車交通の削減目標値（人キロ）の約9%を自転車への転換で達成する

2. 自動車から「自転車+公共交通機関」への転換

：駅やバス停での駐輪場整備、レンタサイクルや自転車の車内持込みにより自動車交通の削減目標値（人キロ）の約4%を達成する。

3. 自転車交通の安全性向上

：インフラ整備と教育により、自転車事故による死傷者を約半減させる。

4. 自転車盗難の防止

5. 計画の推進体制

：この自転車マスタープランが国や自治体の交通計画の中の永続的な柱となりまたモデル事業の成果に関する情報が十分に伝わるようにする。

3) まとめ

以上見てきたように、自転車利用の割合が世界でも有数なオランダにおいて、自転車利用の更なる促進が政策的に行われている。主たる目的は「持続可能な社会」の実現であり、そのために自動車交通の伸びの削減が必要との認識にたって、自動車から自転車への転換の推進が政策目標になっている。自転車交通の促進をはかろうとしているのは共通しているものの、オランダではすでに相当な自転車利用が実現しているという点で、現在の自転車交通がまだかなり低い割合にとどまっている英国やアメリカと対照的である。

(2) ドイツ

ドイツにおける利用交通手段の割合は、都市部におけるマクロ的な統計数値によると、1995年には自動車（49%）、徒歩（22%）、公共交通機関（16%）について、自転車は12%となっている。経年的には1970年代中頃まで自転車は減少していたが、その後は自動車割合の増加、徒歩の大きな減少、横ばいの公共交通機関そして自転車の増加が見られ、この傾向は日本の都市圏の場合と類似している。しかし都市別には、プレーメン（22%）エアランゲン（30%）のように高い割合の都市から、わずか1%程度の都市まで大きな差異がある。

ドイツには、オランダのような中央政府あるいは州政府による統一的な自転車交通政策は存在せず、自転車交通対策は個々の自治体に任されており、その内容は自治体によって異なっている。連邦環境庁は1981年にモデルプロジェクトを実施することによって、その後の自治体の自転車の

交通計画に大きな影響を与えた。

1) 自転車友好都市 (Fahrradfreundliche Stadt) /環境庁モデルプロジェクト (1981)

1979年にモデルプロジェクトの実施が公表され、131の都市から申請があった。このなかからデトモルト市 (人口3.5万) とローゼンハイム市 (人口3.7万) が選定され、1981年から5年間実施された。この2都市はまず自転車交通の振興を市の交通政策の重点としており、さらにインフラ整備例えば自転車道路の増加の可能性が大きい都市であるという点から選ばれた。

この2都市のほかに、補足のプロジェクト (自転車交通を増やすための、各都市の実情に合わせた特定の課題) を実施するために9都市が選ばれた。これらのプロジェクトから得られた情報は全国に提供された。

環境庁は、以下のような総括を示している。

- 1) 自転車道の建設によって安全性と快適性を高めるだけでは不十分である。
交通政策全体のなかで、自転車利用の促進を図らなければならない。
- 2) 自転車交通に関わる、技術面、法的側面、組織と財政、PRを組み合わせた対策が必要
- 3) 自治体が自転車交通に対して好意的であることを市民に示し、自転車のイメージを高めることが重要
- 4) 自転車と公共交通機関を連携させたシステムの形成が有効
- 5) 自動車は自転車よりもずっと便利で魅力的なものであれば、自転車交通の振興策は部分的にしか成功しない。自動車に対する環境の視点からの交通管理、速度・駐車制限により、利便性等に関する両者の差を小さくすることも必要である。

(3) イギリス

イギリスにおける自転車利用の割合は、オランダ、ドイツ、北欧諸国に比べるとかなり低い。1995年にはわずか2.3%に過ぎない。また戦後欧州の多くの国では、自動車の大量普及と共に自転車利用が一時期減少したものの近年利用率が増加に転じているのに、イギリスでは横ばい状態である。

1) 自転車宣言 (交通省/1994年)

自転車が重要な交通手段であることを政府は認識しており、3マイル (約5km) 以下のトリップの40%が自動車に依存している現状は問題であるとして、自転車交通に対する考え方の変更を主張している。すなわち

- ・自治体は都市計画の初期の段階から、自転車交通を考慮すること。
- ・自転車は近距離交通の手段として大いに有効であること。
- ・交通結節点や中心部商業施設また通勤先の企業等においても自転車駐車を整備することが重要。

2) 国家自転車戦略 (National Cycling Strategy: 交通省/1996年)

イギリスでは、政府は自転車交通に対してこれまで積極的な考え方をとってこなかった。1996年の「国家自転車戦略」では、このような状況を改善するために、自転車に対する交通政策を転換した。すなわち「自転車は、徒歩・公共交通機関と並んで中心的な位置づけを与えるべきであり、どうしてもよい周辺的な交通手段という位置づけであってはならない」とした。

1. 自転車の位置づけ

- ・自転車は環境の面から、持続可能かつ健康的な交通手段である。
- ・自転車は自家用車の代替となり得る交通手段であり、どのような交通計画の枠組みにも対応可能である。
- ・自転車は短距離のすぐれた交通手段であるだけでなく、公共交通機関と組み合わせることにより長距離トリップの手段の一部となる。

2. 目標

- ・多数の人が近距離交通を自転車で行えるようにして、自転車利用を2002年までに1996年の2倍、2012年までに4倍となるようにする。

3. 施策の考え方

「自家用車よりも自転車を利用した方が魅力的な状態を作り、車への依存を減らす」必要があり、このための基本的な考え方として

- ・交通の必要性を減少させるような土地利用計画をたてる
- ・自動車利用のすべてのコストを、車の利用者に負担させる
- ・高水準の公共交通機関を整備し、自転車と公共交通機関との結合をはかる

4. 基本的な施策（例）

24の基本的な施策をあげているが、その中のいくつかを示すと、

- ・施策7：地方の計画当局は1999年中に地域自転車戦略(Local Strategies for Cycling)作成する。
- ・施策16：自転車通学を2倍にする
- ・施策22：交通大臣のもとに全国自転車フォーラム設置、国家自転車戦略の進展に関する年次進展報告書の作成

(4) アメリカ

アメリカにおける利用交通手段は自家用車が圧倒的に多い。自転車は全体のわずか0.7%（1990年）にすぎず、前回（1980年）と比べ変化していない。通勤交通の場合には、1.4%（1980年）から0.4%（1990年）にまで低下してしまっている。また自転車利用トリップの半分以上がレクリエーション目的によって占められている。

自転車交通については、第2次石油危機を契機として、省エネルギーの観点から自転車利用を増加させる総合交通プログラム（1980年）が検討されたが、施策は一部が実行されるにとどまった。その後大気汚染防止との関連で自転車・徒歩利用の促進が唱えられたが具体的な政策にはならなかった。

1) 総合陸上交通効率化法（ISTEA/Intermodal Surface Transportation Efficiency Act:1991年）

この法律は、経済性が高く、環境負荷が小さく、エネルギー効率が良い、総合的な陸上交通システムの実現を目指すものであり、施設整備に関わる連邦政府によるさまざまな補助プログラムについて規定している。

州が補助を受けるには、自転車交通については以下のことが条件である。

- ・州は自転車と歩行者に関するプログラムを含んだ交通計画の作成
- ・州政府は「自転車・歩行者コーディネーター」において、自転車・歩行交通を推進すること

また自転車交通施設の建設については、連邦政府が80%補助する。ただしレクリエーションを主目的とする自転車交通施設は対象外である。

2) 自転車・徒歩研究 (National Bicycling and Walking Study:1994年)

運輸省支出法 (1991年) は、運輸省に対して自転車・徒歩利用に関する調査・計画作成と報告を要求した。これに基づいて1994年に最終報告書「自転車・徒歩研究」が公表された。

1. 交通手段の選択の幅を広げ、バランスのとれた交通システム形成が目的

2. 目標値は

自転車・徒歩利用割合を7.9% (1990年：自転車0.7%、徒歩7.2%) から2倍の15.8%に増やす。

自転車・徒歩の事故数を10%減少させる。

3. 全トリップのうち、1マイル (1.6km) 以下が28%、3マイル (4.8km) 以下が49%を占める。全体の21%に過ぎない通勤トリップよりも、他の目的のトリップにおいて自転車・徒歩への転換可能性が高い。

4. 州・自治体は「自転車・歩行者コーディネーター」をおいて計画の推進に努める。

3-2 日本の自転車交通政策

(1) 自転車利用状況

通勤通学の代表交通手段としての自転車利用は、全体の約15% (1990年) を占め、増加の傾向にある。鉄道駅への端末交通手段としての自転車利用は大都市圏において急増し、3大都市圏においては通勤通学の場合19%~34%となりバスを上回っている。大量かつ長時間の駐車需要が集中する駅においては、放置規制が適切でなかったり自転車駐車場の容量が不十分な場合に放置自転車となるものが出てくる。

目的地直行型の自転車利用のうち、多いのは短距離の買物交通で全体の3~4割を占め通勤、通学がこれに続く。また端末自転車は、大部分が通勤目的の利用である。

(2) 「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」

(略称：自転車法/1980年成立、その後1993年改正)

放置自転車の急増に対処すべく立法の必要性が言われ、自転車駐車問題にかかわる部分に限定して、自転車の走行空間の計画に関する部分にはふれないかたちで本法が制定された。自転車法成立後、自転車駐車場の整備の進展と放置規制条例によって放置台数は減少に向かったが、鉄道事業者の責務や放置自転車の撤去と処分に関する規定を強化するために1993年に改正が行われた。法律の名称も「・・・自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」となった。また改正によって自治体が自転車交通の総合計画を定めることができるようになったが、これは自転車駐車対策の分野に限られている。

(3) 自転車基本問題研究会の報告書 (総務庁/1992年)

自転車の交通手段としての利点は大きいので、「重要な都市交通手段として明確な位置づけを与えられるべきである」と述べ、また「自転車交通は歩行者、自動車から分離されるべきであるという原則」をあげている。ただしこの報告書は政策形成へ向けての提言であって、政策そのも

のを示したものではない。

(4) 交通安全基本計画（総務庁／1996年）

交通安全に関わる全体的な計画が述べられている。自転車交通については基本的な計画方針は明示されてなく、自転車交通に関わる交通規制や、道路等の施設整備において従来から言われあるいは実施されてきた個々の対策の列挙にとどまっている。

(5) 第12次道路整備5ヶ年計画（建設省／1998年）

「人中心の安全で活力に満ちた社会・経済・生活の実現に向けて」を課題としている。自転車交通に関わる部分は極めて少ない。ひとつは安全な生活空間の確保施策の一環として、例えばバリアフリーの歩行空間等の整備と並んで「自転車空間の確保」が掲げられている。そこでは自転車の走行空間をネットワークとして確保するとなっているが、自転車交通を長期的にどのように位置づけるかについての展望は示されていない。かわりに自転車道路と自転車駐車場の予定事業費が示されている。ふたつには、地球環境への負荷の軽減の一環として、二酸化炭素の排出抑制施策のなかの「省エネルギー型のライフスタイルの選択」の例示として、短距離の自動車交通を徒歩や自転車に転換することが示されているだけである。

(6) 循環型社会づくりのための行動計画素案（東京都／1998年）

これは交通計画についての政策課題と施策に限定して作成されたものではないが、循環型社会づくりのための5つの柱のひとつとして「交通需要マネジメント」があげられている。その実施に向けた行動の中心として、自動車から公共交通手段への転換を論じている。さらに「もっと自転車を活用しませんか」と題して、自転車による直行型通勤や、都市型レンタサイクルの導入を提案している。

3-3 自転車交通政策の特徴と比較

(1) 欧米諸国の特徴

3-1で取りあげた4か国は、自転車交通に対して関心が強いと思われる国である。しかし自転車利用の現実、オランダ・ドイツとイギリス・アメリカとは大きく異なっている。前者は自転車利用がすでに相当多く、施設整備の水準も高い。これに対して後者は自転車の利用率は前者に比べ極めて低く、これから自転車利用を高めようとしている国の典型である。これらの国の特徴は以下のようにまとめられよう。

1) 自転車交通を自動車交通と対比的にとらえて、自動車交通だけに全面的に依存したシステムの限界を認識して、環境やエネルギーの制約のもとでの持続的発展の維持のためには、自転車の利点を積極的に生かすような、自転車交通の促進を前提とした交通システムへの転換が必要と考えられている。

特にイギリス・アメリカの最近の積極的な政策展開の背後には、このような状況認識の変化が強く働いているものと考えられる。

2) 自転車利用を促進するには、自転車道路の整備などの施設整備だけでは不十分と考えており、例えば自転車コーディネーターのような推進組織の設置、連邦政府の補助金交付の条件としての自転車交通計画作成の義務づけ等、技術的ハード的な要因と並んで組織や財源面での体制づ

くりが重視されている。

(2) 日本の自転車交通政策の特徴

当初は急増する自動車交通の中での自転車事故の抑制が課題であった。自転車道路の法律もできたが整備がなかなか進まず、自転車の歩道通行の是認という暫定的な対応策がいまや恒久的な対策と化している。1980年代以降は、放置自転車対策が中心となっている。

また日本では自転車の利用率はすでに相当高い水準に達しており、アメリカ・イギリスのようにこれから利用促進を図ろうとする国とは状況が異なっている。

1) 都市交通システムにおける自転車交通の位置づけが明確になされないまま、相当な利用率に達している。したがって自転車の利点は広く認識されてはいるものの、交通政策として今後一層の促進をはかるのかどうかははっきり打ち出されていない。

2) 政策的関心の中心は放置自転車対策にある。この場合には、放置規制や有料化という、自転車利用の抑制につながるような対策が取られることが多い。

3) 自動車の需要のコントロールと他手段への転換を論じる場合に、日本では代替手段として公共交通手段が取り上げられることが極めて多く、諸外国のように自転車を自動車の代替手段として積極的に位置づけることがない。

(3) 自転車交通政策の比較

以上の特徴を一覧表に示す(表3-1)。

表3-1 各国自転車交通対策の比較

		オランダ	ドイツ	日本	イギリス	アメリカ
自転車交通政策の基本		(更なる)自転車利用促進	自転車利用促進	放置自転車対策が中心 利用促進に関しては不明確	(新たに)自転車利用促進	(新たに)自転車利用促進
自転車交通の位置づけ		持続可能な社会となるための自動車交通抑制の有効な手段	環境負荷の小さな交通手段	都市交通手段として明確な位置付け未確認	環境と経済性の観点から自動車依存を減らすのに有効	経済的効率が高く、環境保全に有効な交通手段としての自転車
関連する法規等		「自転車マスタープラン」(1992年)	原則として自治体が計画	「第12次道路整備5ヶ年計画」(1998年) 「自転車法」(1993年)	「国家自転車戦略」(1996年)	「総合陸上交通効率化法」(1991年)
自転車利用の特徴	トリップの割合	28%	11%	15%	2%	0.7%
	主要な利用目的	目的地直行型(通勤通学等)および鉄道端末型		鉄道端末型(通勤通学)および直行型(買い物等)		レクリエーション
	主要な走行空間	自転車を中心	自転車道および車道	自転車歩行車道(自転車の歩道通行)		バイクレーン、バイクパス
自転車交通の将来目標		近距離交通：車→自転車 遠距離交通：車→自転車+鉄道 2010年 自転車走行キロ：30%増加		自転車空間の確保	2002年：現在の2倍 2012年：現在の4倍	自転車と徒歩交通の和のシェア 2000年：現在の2倍

第4章 自転車交通の安全性

交通事故において自転車で走行中の被害が多いことは、しばしば議論されているが⁽¹⁾、近年自転車の歩道通行の一般化に加えて、自転車性能の向上、高齢化に伴う高齢歩行者の増大によって⁽²⁾、自転車の加害事故が注目されてきた。

そして、自転車の加害事故をめぐって生じる最大の問題は加害者側の損害賠償の支払い能力の問題である。それは第一次的には、自転車加害事故については自動車損害賠償保障法が適用されず⁽³⁾、従って強制保険は存在せず、また任意保険もほとんど利用されていないことによる。しかしそれに加えて自転車事故の場合、賠償能力のない未成年が加害者になることが多いことが問題を複雑にしている。本稿では加害者の支払い能力と、被害の填補を確実にするための方策という問題に絞って、法律制度的な問題点について説明する。自転車加害事故の損害賠償についての制度改革の方向性については今後の課題とし、本稿では現状の問題点を述べるにとどめたい。

4-1 未成年者の事故の損害賠償責任

自動車損害賠償保障法が適用されない場合、加害者の賠償責任がどうなるかは民法の不法行為責任の一般原則によることになる。民法は第709条において、不法行為の一般的要件・効果を「故意又は過失に因りて他人の権利を侵害したる者は之に因りて生じたる損害を賠償する責に任ず。」と定める⁽⁴⁾。ところで、自転車の加害事故においては、未成年者が直接の加害者となる場合が非常に多い。この場合には未成年者の責任能力が問題となる。民法は未成年者の責任能力につき、第712条で「未成年者が他人に損害を加へたる場合に於て其行為の責任を弁識するに足るべき知能を具へざりしときは其行為に付き賠償の責に任ぜず。」と定める。ここに、責任能力とは自分の行為の結果が違法なものと非難され、法律上の責任が生じることを認識しうる精神能力であり、事案ごとに個別的、具体的に判断されるべきものであるが、おおむね12歳程度で責任能力を備えるものとされる（遠山, 1997:142）。

そして注意すべきは、責任能力を肯定すると、一般論としては監督義務者の責任（通常は両親の責任）はないということになり、未成年は資産がないのが普通であるから、彼らに支払い能力はなく十分な賠償を得られないと言うことになる。このような状況の下では、十分な賠償を可能にするという観点から、支払い能力のあるものに法的責任を認めるべくさまざまな法律構成がなされている。そして、自転車加害事故の裁判例を見ると⁽⁵⁾、おそらくそのような政策的判断から、裁判所が運転者以外に賠償義務を認めている例を多く見いだすことが出来る⁽⁶⁾。

その法的戦略は以下のようなものである。

(i) 責任無能力者の監督義務者の責任

加害者が責任無能力（行為の責任を弁識するに足る能力がない）であると判断された場合には、民法第714条（責任無能力者の監督義務者等の責任）「前二条の規定に依り無能力者に責任なき場合に於て之を監督すべき法定の義務ある者は其無能力者が第三者に加へたる損害を賠償する責に任ず。但監督義務者が其義務を怠らざりしときは此限に在らず。監督義務者に代はりて無能力者を監督する者も亦前項の責に任ず。」の規定により、法定監督義務者（通常は親権をもつ両親）が損害賠償責任を負うことになる。そして、その監督義務は抽象的で広く⁽⁷⁾、實際上監督義務者

が、監督義務を怠らなかったことを立証し、損害賠償を免れることは著しく困難である。

従って、実務ではこのような観点から、時に直接加害者である未成年の責任能力を否定し、親権者に賠償義務を負わせるということが行われる場合がある。

(ii) 未成年者に責任能力がある場合の監督義務者の責任

このような場合に、監督義務者が民法第709条によって直接責任を負うことがあり得るかが問題となる。解釈によっては民法第714条は監督義務者の賠償責任を無能力者が責任を負わない場合に限定する趣旨であると解することが出来るが、この問題に対し最高裁判所は少年の殺人事件について、被害者側が少年の両親にも損害賠償を請求した事件において「未成年者が責任能力を有する場合であっても監督義務者の義務違反と当該未成年の不法行為によって生じた結果との間に相当因果関係を認めうるときは、監督義務者につき民法709条に基づく不法行為が成立するものと解するのが相当であって、民法714条の規定が右解釈の妨げとなるものではない」と判示した（昭和49年3月22日最高裁第二小法廷判決。民集（最高裁判所判例集）28巻2号347ページ）。

従って、このような考え方によれば、責任能力ある未成年者の自転車加害事故であっても、監督義務者（通常は親権者である両親）が損害賠償責任を負うことがありうるのである⁽⁸⁾。しかし問題の第1は、どのような場合に監督義務違反といえるかである。そして大まかに言えば、一般的、抽象的な義務違反（例えば民法第820条の親権者の監護、教育義務）ではたらず、より高度で、より具体的な義務違反が必要とされるだろうということである。自転車事故で言えば、自転車運転者である子供が、親の現認監督下にあった場合とか、漫然と危険なスポーツタイプの自転車をかけてやり、適切な指示を怠った場合などであろう。さらにもう一つの論点として、監督義務違反と損害発生との因果関係の存在、つまり、何をどの限度で立証することによって因果関係が認められるのかという問題がある。これも、第1と関連する問題であり、監督義務違反を広く、抽象的にとらえれば、今度は因果関係の立証が困難になる可能性がある。

自転車加害事故で、民法第709条によって直接両親の損害賠償責任を認めた例として、山形地裁新庄支部平成8年9月5日の判決がある⁽⁹⁾。そこでは、被害者（62歳女性）が国道47号線の歩道を歩行中に、前方から走行してきた無灯火の自転車に衝突、死亡した事故について、両親は教育監護義務を尽くしておらず、その結果本件事故が起こったものとして、両親の民法第709条の責任を肯定した。なお、注（9）にあるように、本判決は判例集未掲載のため、原判決にあたる事が出来なかったため、どのような注意義務とその違反を認定したのかは不明である。

(iii) 使用者責任

民法第715条は使用者の責任として、「或事業の為に他人を使用する者は被用者が其事業の執行につき第三者に加へたる損害を賠償する責に任ず。但使用者が被用者の選任及び其事業の監督につき相当の注意を為したるとき又は相当の注意を為すも損害が生ずべかりしときは此限に在らず。」と定めるが、新聞配達中、商品配達中の事故など、いくつかのタイプの事故については、この規定によって使用者も損害賠償責任を負う場合があるだろう。その典型的な判決例として東京地裁平成6年8月30日判決のケース（交通民集27巻4号1139ページ）がある（前部荷台に新聞を満載して自転車で新聞配達をしていた加害者が、74才の主婦に自転車の前部を衝突させ死亡させた事案）。

(iv) 国家賠償法

国家賠償法第1条1項は「国又は公共団体の公権力の行使に当る公務員が、その職務を行うについて、故意又は過失によつ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。」と定める。この規定は民法第715条の特殊な場合に過ぎないが、この規定によって自転車加害事故について、使用者としての国、地方公共団体が国家賠償法上の責任を負うことがあるということである。このような事例として、千葉地裁平成元年2月28日判決のケース（交通民集22巻1号238ページ）がある。

このケースでは自転車の乗り入れが禁止されている公園に、校外授業で写生に来ていた高校生の絵を覗き見しながら遊歩道を歩いていた被害者（男・65才）に、写生に飽きた同じ高校の別の生徒搭乗のスポーツ用自転車が衝突し、被害者を転倒させ八日後に死亡させた事故につき、美術の校外授業に際して、授業時間中における事故の発生を事前に防止するため公園への自転車の乗入れを禁止し、自転車に乗って遊んだりすることのないよう十分な注意をし、適宜巡回するなどしてその行動の把握に努めるなどの措置をすべて怠った県立高校担任教諭の責任を認め、県に、国家賠償法1条1項に基づく損害賠償を認めた。

(v) 親権者の（重疊的）債務引き受け

債務引き受けとはB（旧債務者）のA（債権者）に対する債務をC（新債務者）が引き受けてAに対する債務者になる契約のことである。そして、Bがその結果として債務を免れれば通常の債務引き受けであるが、Bも債務者にとどまる場合、重疊的債務引き受けという（一般には連帯債務の関係になる）。一般的には、このような重疊的債務引き受けは、弁済能力に不安のある債務者に対して、保証の意味で、第3者を債務者に加えることに経済的意味がある。

そして、未成年者の交通事故の場合、親権者が被害者側に対して「治療費は負担する云々」と述べたことをもって、重疊的債務引き受けが成立したとみなし、親権者の損害賠償責任を認めることがある。そのようなケースが長野地裁飯田支部昭和46年2月10日判決（交通民集4巻1号240ページ）である。この事件では、子が事故を起こした後、被害者の夫に対し「治療費は負担する」と述べた父親は重疊的債務引き受けをしたが、被害者に詫びたに過ぎない母親は債務引き受けをしていないと判断している。

すでに述べたように、自転車事故は加害者に未成年が多いために、加害者の賠償能力の低さが最大の問題であり、(i)－(v)を見れば、親権者その他のものに損害賠償責任を拡大するために様々な法律構成が試みられていることがわかる。

4－2 自転車の加害保険⁽¹⁰⁾

加害者に賠償能力がないことと関連した、もう一つの自転車加害事故の問題点は、責任保険制度の問題である。自転車加害事故をカバーする責任保険は一応存在するが、自動車の場合と異なりもちろん強制保険ではないし、制度的にも十分ではなく、従って加入者も著しく低い。

自転車加害事故の加害者となった場合の損害賠償責任をカバーする保険としては、一般的な民法上の不法行為責任（あるいはより広く債務不履行責任）を負ったときの責任保険（個人賠償責任保険）⁽¹¹⁾の他、自転車総合保険（責任保険と傷害保険の両方を含む）、積立ファミリー交通傷害保険（賠償責任保険を含む）、自転車の安全保障制度（SGマーク）、自転車の安全整備制度（T

Sマーク) などがあるが、自転車利用者の観点から見た場合、十分なコスト計算がなされた保険(つまり商品として魅力のある保険)とは言い難く、また利用率も非常に低い。従って、現段階においては、保険を前提とした損害賠償制度を考えることはできないであろう。

注

- (1) 例えば、金丸(1995)(上)。自転車乗用中の死者数は、交通事故死者数の約10%をしめる。
- (2) 付録の裁判例を見ればわかるように、自転車事故被害で訴訟になったケースでは、被害者が高齢者の場合が非常に多い。
- (3) これは自転車が保険車両ではないためではない。自動車損害賠償保障法(以下自賠法と略す)第72条1項は「政府は、自動車の運行によつ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三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、第三条の規定によつて損害賠償の責に任ずる場合(その責任が第十条に規定する自動車の運行によつて生ずる場合を除く。)も、被害者の請求により、政令で定める金額の限度において、その受けた損害をてん補する。」と定め、加害者不明(ひき逃げ事故)、無保険車両の場合でも、自賠責保険による損害の填補を認めている。
- (4) 自賠法第3条は「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。」として事実上の無過失責任を規定しているのに対し、民法の不法行為の規定による場合には、加害者の過失を証明しなければならないという問題があるが、この点については説明を省略する。
- (5) この報告では、個々の裁判例にいちいち言及することはしない。そのかわりに、交通事故民事裁判例集(以下、交通民集と略す)に掲載された、自転車加害事故の全裁判例の要旨(同例集記載の要旨)を、付録として掲載しておく。
- (6) 自転車事故との対比で注意すべきことは、自賠法上の損害賠償義務者は、運転者ではなく運行供与者(通常は保有者)であることである(注(4)の自賠法第3条参照)。
- (7) 民法第820条は親権の効力として「親権を行うものは、この監護及び教育する権利を有し、義務を負う」と一般的に定めている。
- (8) この問題の詳しい議論は川井・飯塚(1974)参照。
- (9) この判決は交通民集その他の公式判例集には掲載されていない。内容は遠山(1997:143)の要約によっている。
- (10) 自転車の保険制度については、金丸(1995、下;162-164)、椎木(1995;107-108)、野村(1996;190-192)参照。
- (11) このような保険は各保険会社から売られていている。宣伝パンフレットからはスキー、ゴルフなどスポーツによる加害事故を主として念頭においているように思われる。

参考文献、引用文献

- 川井健・飯塚和之(1974)「責任能力のある未成年者の不法行為と監督義務者の不法行為責任」『判例評論』188
- 金丸和行(1995)「最近の自転車事故の状況と事故防止対策について」(上)(下)『警察学論集』48(9, 10)
- 川口富雄(1974)「責任能力のある未成年の不法行為と監督義務者の不法行為責任」(判例評釈)『ジュリスト』567
- 小西義博(1993)「自転車による事故をめぐる諸問題」『判例タイムズ』815
- 野村泰弘(1996)「自転車事故—その裁判例と課題」『徳山大学論叢』45
- 椎木緑司(1995)「自転車交通の整備及び事故防止の諸問題」『交通法研究』23
- 遠山信一郎(1997)「自転車による加害交通事故の諸問題」『判例タイムズ』943
- 山口純夫(1975)「責任能力のある未成年の不法行為と監督義務者の不法行為責任」(判例評釈)『ジュリスト』590

*なお、交通民集掲載の自転車加害事故裁判例のすべてについて、判例要旨を付録に掲げておく。

第5章 交通環境改善対策の検討対象

5-1 調査対象地区の選定

歩行者・自転車に優しい交通環境を実現する具体的な交通環境改善対策を検討するために、実際の中心市街地区を対象に選んで対策案を検討することにした。そのためまず新聞記事とバイロギーレポートの記事から、自転車・歩行者交通対策を検討している都市を抽出し、本調査委員会で検討し調査対象地区の選定を行った。対象地区として候補にあがった都市は以下のとおりである。

東京都武蔵野市吉祥寺駅周辺地区
茨城県取手市取手駅周辺地区
千葉県千葉市稲毛海岸駅周辺地区
神奈川県藤沢市湘南台駅周辺地区
静岡県沼津市沼津駅前中心商業地区

これらの地区について各委員が担当して、市役所などでのヒヤリング調査を行って委員会に報告し、委員全体の討議によってケーススタディの対象地区としては武蔵野市を選定し、委員会として視察及びヒヤリング調査を実施した。調査結果による各地区の特徴は次章に記載する。

5-2 地区交通の改善の方向

交通環境改善計画のケーススタディは、まず地区の交通上の問題点を分析して、自転車、歩行者交通の環境改善計画案を作成することである。それを提示することによってその地区の住民や行政担当者の取り組みの方向、改善計画の共鳴の有無を調査するし、改善計画のフィージビリティを検討するものである。

本研究における改善計画の主要な方向は、膨大な費用を必要とする道路施設の大規模な改築を行うことをせずに、地区交通における短距離トリップの交通手段を自動車から自転車、歩行に転換を促し、地区内自動車交通の削減を図ること、また歩行者優先空間の整備と自転車利用環境の改善と秩序化を目指し、自転車と歩行者の関係を改善することとした。すなわち、①自動車交通に対して歩行者、自転車交通を実質的に優先させるために、自動車交通規制を含む道路空間利用の変更、②歩行環境の安全性と快適性を改善するため、自転車交通の秩序化を図るような、交通管理計画を策定するものである。

第6章 交通環境改善計画のケーススタディ (吉祥寺駅周辺中心商業地区)

6-1 吉祥寺駅周辺地区の概況

吉祥寺駅周辺地区は、周りを良好な住宅地域に囲まれ、多くの買い物客が集中し、高度の商業集積を持つ中心商業地区を形成している。この商業地区には南側に井の頭通り、北側に五日市街道の東西方向の幹線道路があり、西側には吉祥寺通りが南北方向の幹線道路として走っているが、どれも往復2車線道路で自動車交通は混雑している状況である。東側にある吉祥寺大通りは往復4車線の広幅員道路であるが、武蔵野市の市道で南北の幹線道路の間を結ぶだけの地区内幹線道路となっている。従って、この地区の商業集積に比べ、道路ネットワークの整備は不十分で交通渋滞も多く、自動車交通によるこの地区へのアクセスは必ずしも便利でない。

また地形が平坦なこともあって自転車利用が非常に多く、鉄道駅への端末交通だけでなく、商業施設へのアクセスに自転車が非常に多く使われている。そのため歩道上の自転車通行が歩行者の安全性と快適性を損ねるものとなっている。自転車の放置はこの地区の非常に大きな問題であって、平成3年には全国のワースト1位であった。そのため自転車の駐輪問題に対して以下に示すような対策が実施されてきて、放置問題は相当の改善を見たが、依然として問題は残っており、特に買い物用の歩道駐輪問題は解決されていない。

自動車の路上駐車も同様で、対策を強化する以前には違法の路上駐車がバスの通行を妨げる状況であった。対策の実施によって緩和されたが、現在なお休日には路外駐車場の容量が不足しており、違法の路上駐車がある。大きな問題は路外の荷さばき駐車場がないことから路上の荷さばき交通が常に存在し、違法路上駐車と混在して問題を起こしていることである。

この地区の状況も交通問題の状況は、中心市街地区にはほぼ共通の交通問題として次のようにまとめることができる。

- ①自転車放置（特に買い物用自転車）
- ②快適でない歩行環境（混雑、自転車放置）
- ③荷さばき交通の困難（路上荷さばきの横行）
- ④自動車駐車場の不足（特に休日買い物用自動車）
- ⑤交通渋滞、バス交通の遅れ

6-2 これまでの交通対策

上記の交通問題に対して、武蔵野市とこの地区の地元商店会等はこれまでにいろいろと交通対策を講じ、効果をあげてきた。その状況を制定された条例と対策組織の設立の経過で示すと以下のようになる。

- ・平成2年10月；武蔵野市違法駐車の防止に関する条例、同条例施行規則 制定
違法駐車禁止重点実施地域 指定
吉祥寺駅周辺駐車対策協議会 発足
- ・平成6年12月；武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例
- ・平成7年6月； 同条例施行規則 制定

武蔵野市自転車等駐車対策協議会

- ・平成7年2月；武蔵野市市民交通計画
- ・平成7年3月；吉祥寺駅周辺自転車等適正利用懇談会 発足
- ・平成7年11月；ムーバス（コミュニティバス）の運行
- ・平成8年4月；吉祥寺駅周辺交通問題協議会 発足
- ・平成9年4月；HOP駐輪場（休日開放無料駐輪場） 設置

図6-1にこの地区の自転車放置禁止区域と自転車駐車場を示す。



図6-1 自動車放置禁止区域（吉祥寺駅周辺）

現状ではこれらの対策により、違法路上駐車の実態は対策以前（平成2年10月）に比べ約80%の減少となっている。路外駐車場は平日には空きがあるが、休日には不足している状態で路上駐車は解消されてはいない。特に荷さばき対策の問題が解決されてなく、路上の荷さばきと駐車案内誘導が大きな課題となっている。図6-2、6-3は、ある日の路上駐車と荷さばき状況を調査した結果を示したものである。

自転車の放置問題は、駐輪場の整備とともに大幅に改善されたが、まだ十分に解決されておらず、また買い物用の駐輪場が不足して午後の時間帯の停留台数は駐輪容量を超えている状況である。

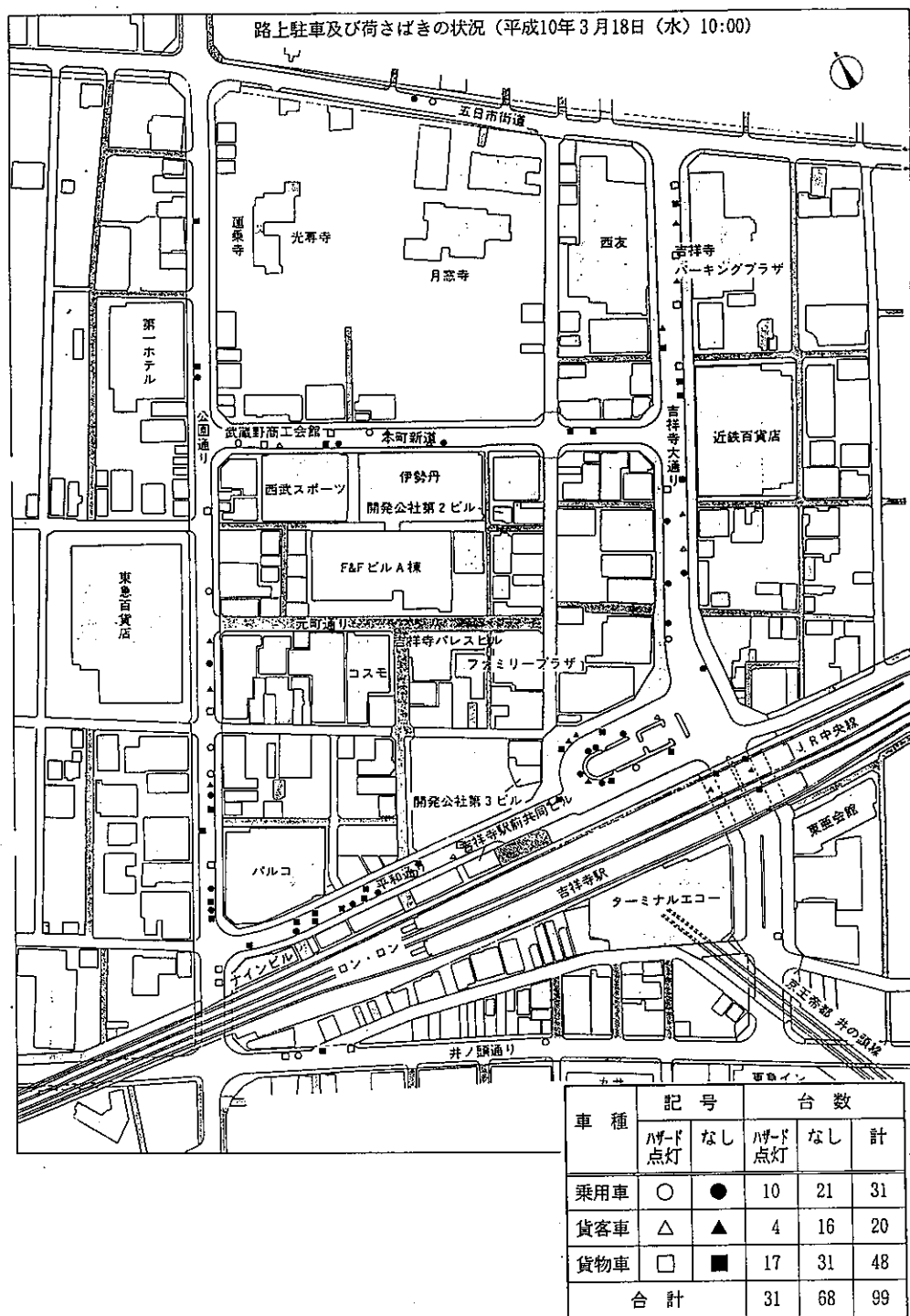


図6-2 路上駐車及び荷さばきの状況（平成10年3月18日（水）10:00）

6-3 改善計画案

この地区の交通問題に対してここで検討する交通管理の改善計画は、次のことを具体的なねらいとするものである。

1) 計画案のねらい

①自転車専用通行帯の設置……自転車の走行空間を確保して通行しやすくするとともに、自転車交通の秩序化を図る。そのため自転車通行帯は車道の両側に設置し、一方通行を原則とする。

②歩道上の自転車通行禁止……歩行者の安全と快適性を守るために、歩道上に自転車を乗り入れることを禁止し、自転車は押して歩くようにする。自転車は軽車両であって、本来車道を通行するものであり、自転車通行帯を設置した道路から自転車利用者の交通マナーの改善を図る。

③路側の荷さばきスペースと買い物用短時間駐輪場の設置……貨物の荷下ろしを秩序化するため、可能なところでは路側に荷さばき用のスペースを設置するようにする。また部分的に買い物用の駐輪場を設けるとともに、時間規制によって荷さばきスペースを買い物用駐輪スペースに転用する交通運用を行う。

④地区内の自動車交通の削減……地区内幹線道路に上記の施策等を実施することによって、当該地区に無関係の自動車交通の通過を減少させるとともに、自動車交通によるアクセスを歩行者、自転車に対比して低下させて、自動車利用の削減を図る。

このねらいの下に作成した具体的な改善計画は、以下の図に示すような地区内幹線道路に対して、道路断面構造を再構成し交通運用を変更する改革案である。大筋では実際に適用できるものとしているが、細街路や路外駐車場等の取り付け部分など、細部の検討は行われてなく、実際に適用するには解決すべき多くの課題を残したまま、一つの仮想案として示すものである。

この計画案の主要な改革ポイントを示すと以下の点である。

2) 吉祥寺大通り（往復4車線道路）の改築計画（図6-4～6-7）

①走行車線の1車線化と駐停車帯の設置……片側2車線ある吉祥寺大通りの交通量は、約8,500台/日であり、同じく南北方向の道路である片側1車線の吉祥寺通りの交通量（約10,000台/日）より少ない。交通量で見れば吉祥寺大通りの走行車線は1車線で十分であり、また実際、第1車線はほとんど常にどこかに必ずトラックなどの駐停車が存在するため、走行車線として使われていない状況である。従って、外側の1車線を駐停車帯として利用し、荷さばきスペースや駐輪スペースを設置することが可能である。

②買い物用駐輪スペースの設置……現在歩道上に利用登録駐輪場が設けられているが、これを廃止して一部に買い物用の駐輪場を設置する。路側の駐輪場は一般の短時間利用に用いられるべきであり、通勤・通学用の長時間駐車のためには路外の駐車場が望ましい。自転車の停留台数が路外駐輪場の収容台数を上回り、路上放置台数が大きくなるのは午後の時間帯で、買い物目的の駐輪場が不足していることが大きな原因と思われる。通勤通学用には路外駐輪場の再整備が望まれるが、レンタサイクルシステムの導入や放置規制、取り締まりによって過大な需要が軽減されることが望ましい。

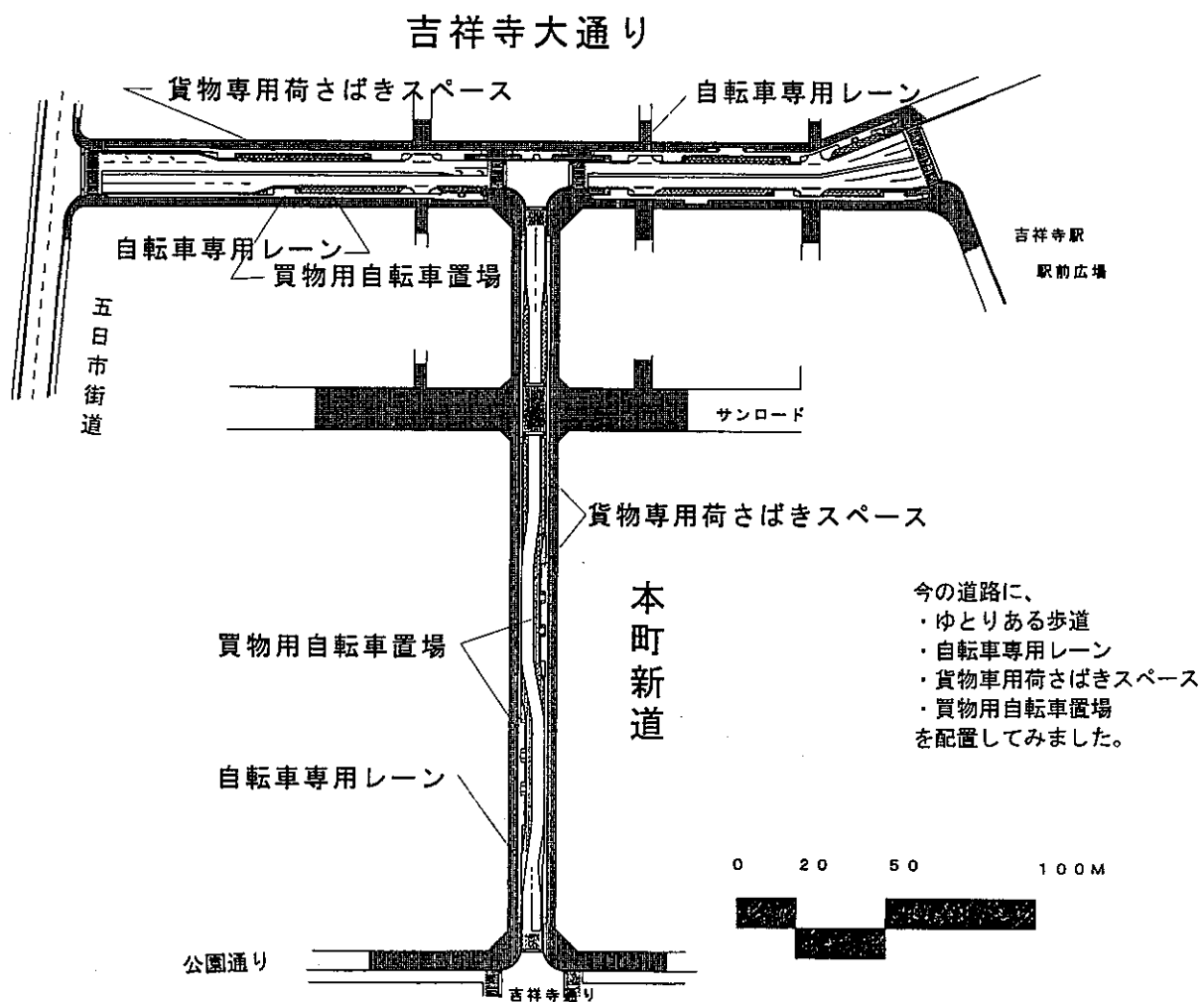


図6-4 自転車専用レーン、買物用自転車置場、貨物専用荷さばきスペースの設置計画案

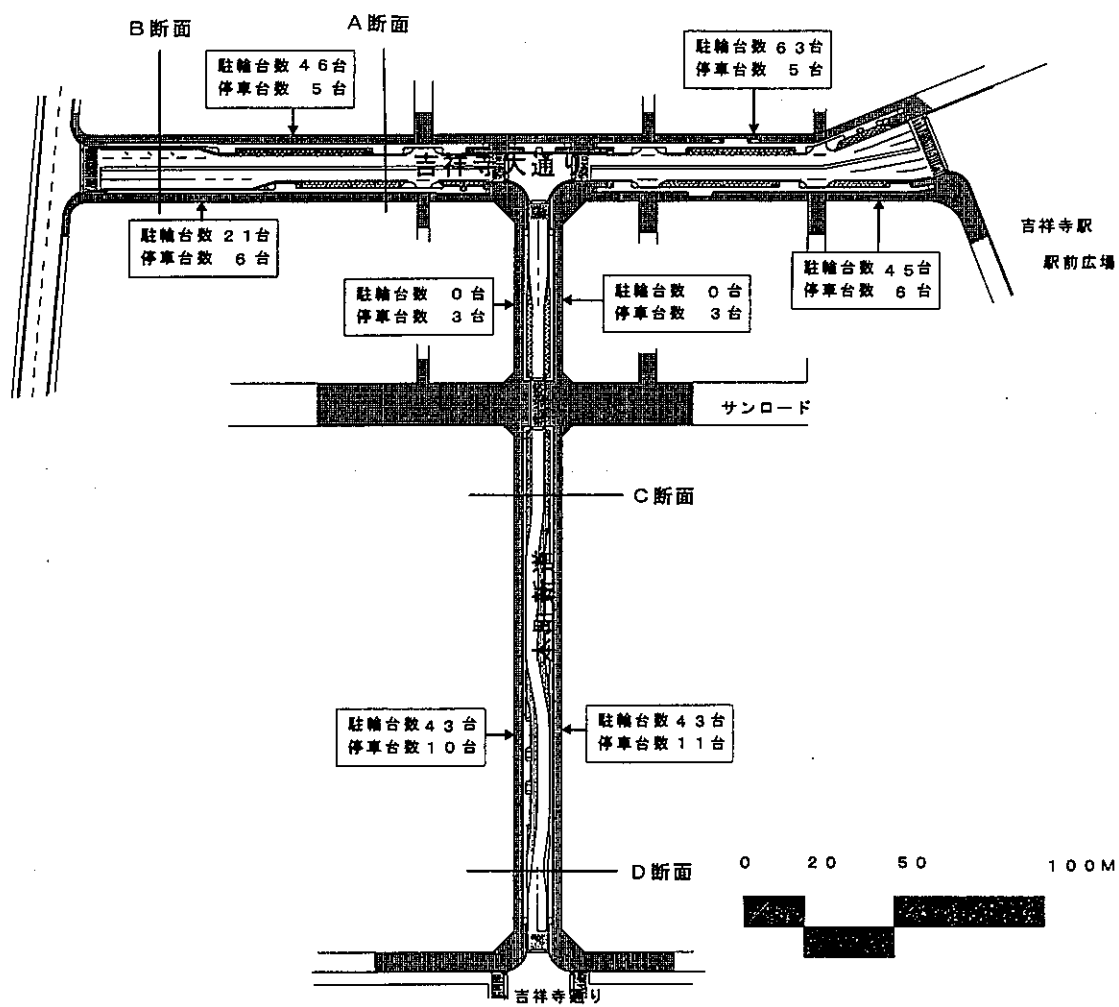


図6-5 駐輪台数・駐車台数計画案

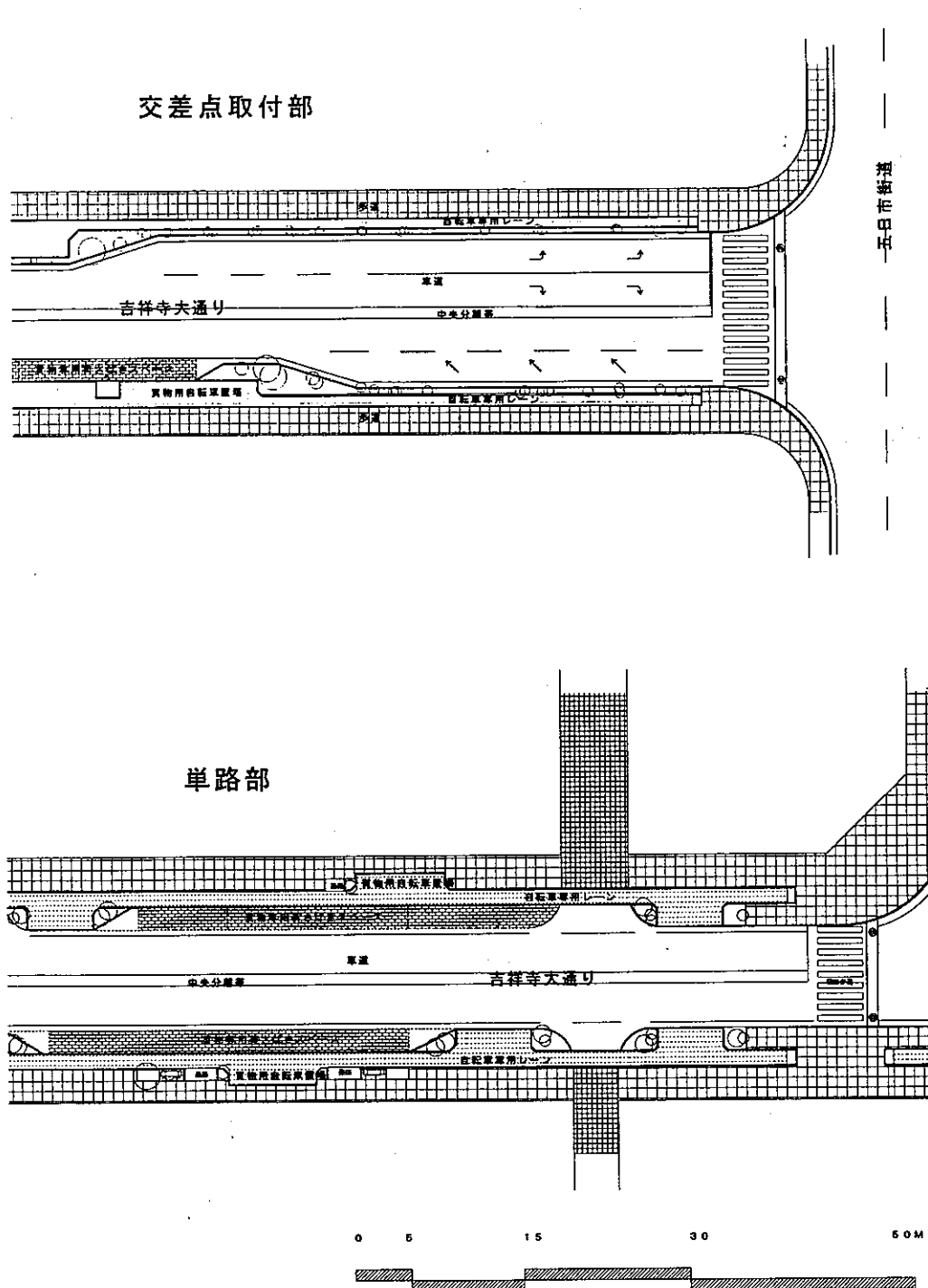
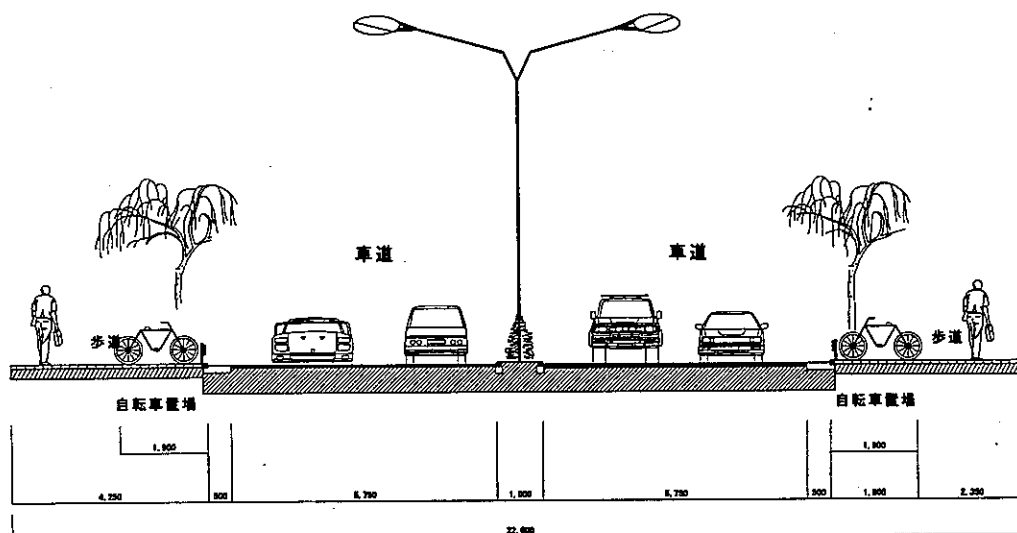
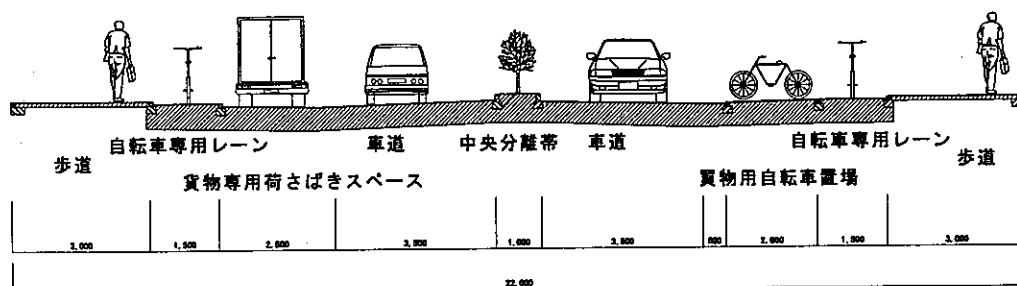


図 6 - 6 吉祥寺大通り計画案



計画道路断面 単路部(A断面)



交差点取付部(B断面)

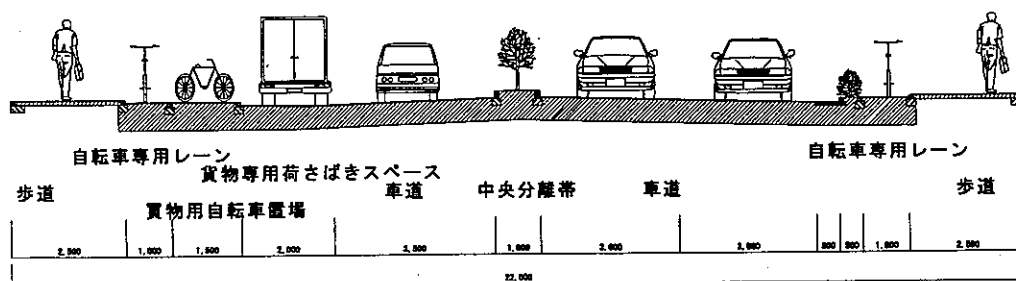
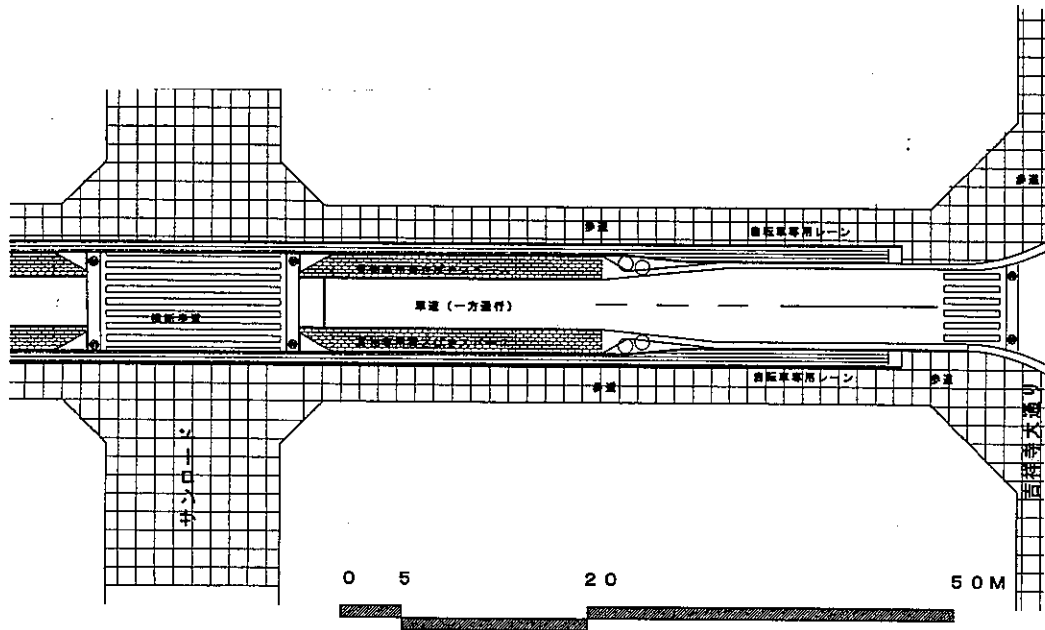


図6-7 吉祥寺大通り現況通路断面

③自転車通行帯の設置と歩行空間の改善………現在の歩道部分を拡幅して、自転車通行帯を歩行空間とは明確に区分した形で設置する。自転車通行帯では車道と同じ方向の一方通行にして走行しやすくするが、主要な交差点部分など歩行者の滞留が起こるところでは自転車通行帯をそこで打ち切り（低い段差をもうけて）広い歩行空間を形成する。その場所も含め、歩行空間では、自転車は歩行者として押して歩くように規制する。

3) 本町新道（往復2車線道路）の改築計画（図6-8、6-9）

①一方通行化と駐停車帯の設置……自動車の通行方向を西向き的一方通行に規制することによって、車道幅員を狭め歩道部分を拡幅するとともに、交差点取り付け部分をのぞいて走行車線を1車線にして残りの1車線を駐停車帯に利用することが可能である。



本町新道 計画案
単路部

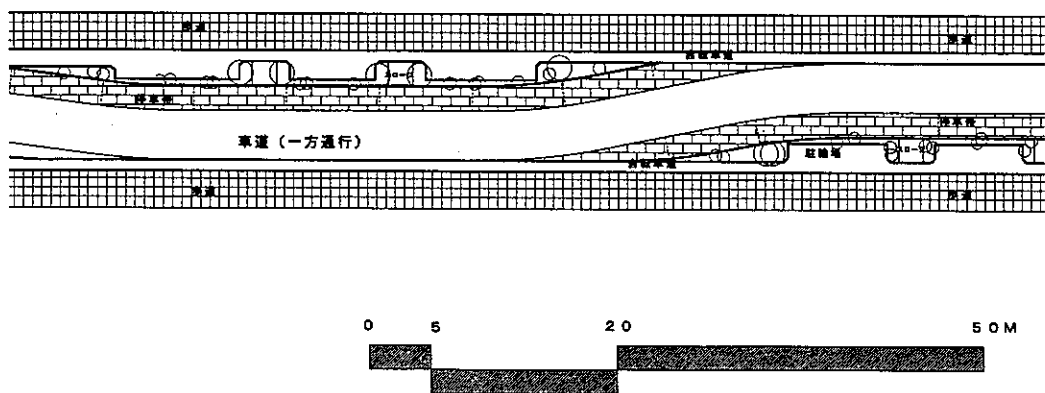
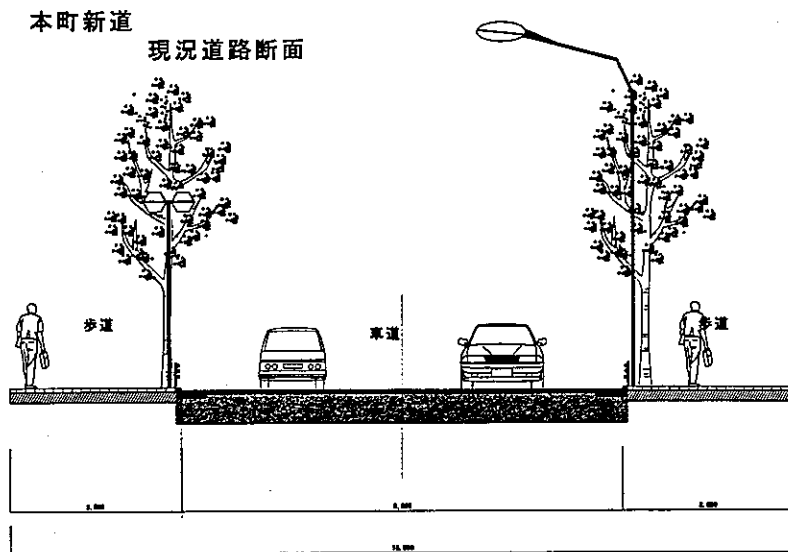
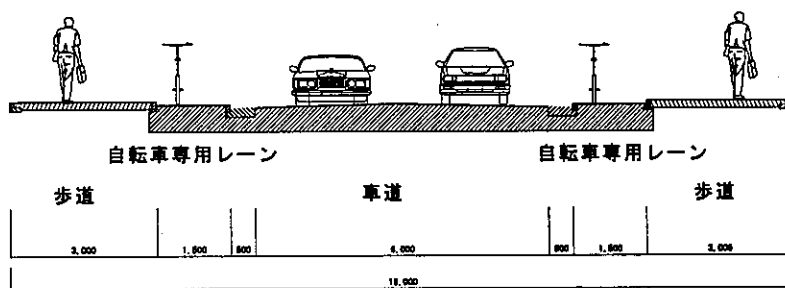


図6-8 本田新道交差部計画案



計画道路断面：交差点取付部（D断面）



単路部（C断面）

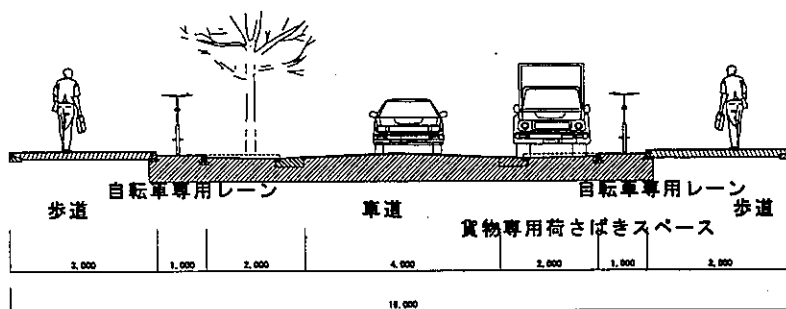


図6-9 本田新道現況通路断面

②駐停車帯の時間運用……駐停車帯は時間規制によって午前中はトラック等の荷下ろし、荷さばきスペースとして利用し、午後には一部を買い物用の自転車の駐輪スペースとして利用するようにする。

③自転車通行帯の設置……車道幅員を縮小して広げた歩道部分に自転車通行帯を歩行空間とは明確に区分した形（低い段差または路面の色を変更）で設置する。この計画図では道路の両側に自転車通行帯を設置し、自転車は一方方向に自転車通行帯を走行するように規制するものとして

いる。片側に2方向（往復方向）の自転車専用通行帯を設置する計画案も考えられるが、自転車交通の秩序化を図るためにここでは1方向の自転車通行帯とした。

・平和通りの改築計画

ここでは計画図を示していないが、平和通りについても本町新道と同じ改革を計画することが考えられる。平和通りは現状で一方通行に規制されており、實際上貨物の荷さばきが頻繁に行われている道路であるので、通行帯を明確にして貨物車両用の停車帯とその交通運用を確立させるようにすることが望まれる。

以上の改善計画案は限られた情報により机上で仮想的に作成したものであり、この計画が実施可能となるかは、現実の状況について十分なデータを収集するとともに、地元住民、商店会、関連昭和組織、自治体の意見を聞いて検討しなければならない。特に本町新道の一方通行化はバスルートの変更が必要であり、簡単にはできないものである。また自動車のアクセス交通から見て妥当かどうかは十分検討すべき問題で、平和通りの一方通行を逆向きにすることも併せて検討しなければならない。

さらに、歩行者、自転車交通を優先化する改善案として中心地区の外周道路全体を一方通行化して交通セルを形成する計画案も考えられるが、交通処理上非常に大きな変更となり、いっそう十分な調査、検討が必要である。現段階では未検討の面が大きすぎ、本報告書では省略して、次の課題に残すことにした。

補章 自転車をめぐる意識の国際比較パイロット調査

今回も本研究と平行しながら、自転車の使用と意識に関する国際比較パイロット調査を実施した。この調査は、自転車利用の背景をなしている人々の意識や行動を知ること、自転車に関する現状やありうべき今後の姿を考えていく際の一資料としたいとの考えで行われてきたものである。これまですでにドイツ、オーストリア、オランダ、チェコ、日本の各地で実施され、その概略の報告もなされている。今年はさらにアメリカ合衆国（デービス市）、台湾、韓国においてデータを収集した。このデータ収集は今後も引き続きおこなう予定なので、今回は結果の中から注目すべき幾つかの点に絞って報告することにしたい。

1 調査対象国の選定理由

新たに3か国を追加した理由は、

■元来アメリカ合衆国は4輪車利用の最先進国でもあり、自転車の利用は全体の中では一部に限られている。しかし中には自転車を環境と健康、スポーツによい乗り物として特に積極的に利用している地域、階層があることもまたよく知られている。中でもカリフォルニア州デービス市は特に有名で、大学関係者を中心に市民の自転車利用が進んでおり、世界的に見ても特異な自転車先進地域となっている。そこでは市民と行政とが協力してかなり理想的な自転車交通環境が整備されてきた。そこで今回は、合衆国を代表するというより世界的にも注目される地域としてここを選んだのである。

■前回調査で明らかになったように、欧州各国と日本の間には自転車利用やそれを取り巻く利用者の意識や行動に大きな開きがある。これは日本の特殊性なのか、あるいは表現は悪いかも知れないが、自転車「後進国」共通の特性なのかを確認しておく必要性を痛感した。そこで自転車利用がさほど進んでいるわけではないが、今後の交通環境を考えた場合、早晚日本と同じような必要性が浮上すると思われる中進アジアの2カ国として、台湾と韓国を選びこれまでと同様の方法で調査を実施することとした。

2 調査の方法と回収率

それぞれの調査方法と回収結果の概略は、

■合衆国のデービス市の場合は、研究メンバーの一員の松村良之氏がこの町を訪れ、ショッピングセンターの駐輪などで調査票を自転車直接利用者に配付し、回答後郵送してもらうという、これまでの諸外国と同じ方式を踏襲した。配付数は200票で、81通の有効回収票（回収率40.1%）を得た。同市の特性（UCLAの大学町）から回収票には学生がと特に多く（53.1%）含まれている。

■台湾はオートバイの利用が特に進んでいる地域で、自転車は低学年の子供の乗り物か一部高齢者の乗り物という意識が強いようだ。調査票は台北の鉄道駅周辺や中部の花蓮市の駅周辺などで筆者が配付したのだが、自転車の利用者自体がそれほど多くなく、またあったとしても子供がほとんどだったので、200票を配付したがわずかに42票を回収（21.0%）したにとどまった。なお回収票の内13票（31.0%）は19歳以下の年齢者だった。

■韓国も台湾に勝とも劣らず自転車利用の少ない国である。その理由としては、今回主たる対象としたソウル市の様に、坂の多い地形が少なくないことも大きい。また他に、これまでバスなど公共交通を含めた四輪車の普及が急だったために、バスに乗る習慣が行き渡ったのはいいが、反面4輪車の運転マナーが悪く「自転車は4輪の危険に晒されるだけだ」という意識

が強く、交通場面での市民権が得られなかったという歴史的事情もある。さらには自転車は貧乏臭いというイメージを抱く人が多いとか、女性がこれに乗ることを潔しとしない風潮があったなど、この国独特の事情があったのだともいわれている。真偽のほどは定かではないが、いずれにせよ自転車利用者は日本などに比べてはるかに少なく、調査票の配付は困難を極めた。それでも自転車の利用者がある程度見られるソウル市内の住宅団地や商業地、大学構内などで、千葉大留学院生の朴相権氏の協力を得ながら200票を配付した。なお40票程度を、韓国建国大学の教官の好意で受講学生の内自転車の利用者に配票していただいた。回収票数は113票（56.5%）で、内学生は67票（59.3%）となっている。

3 結果の概要

a 自転車利用頻度、理由、値段

よく自転車に乗るといふ人（図1）は、さすがデービス市（合衆国）が多く79.1%にも達しこれまでの地域の中でも一番である。台湾は59.5%とかなり多い方だが韓国は21.2%と日本に近い。

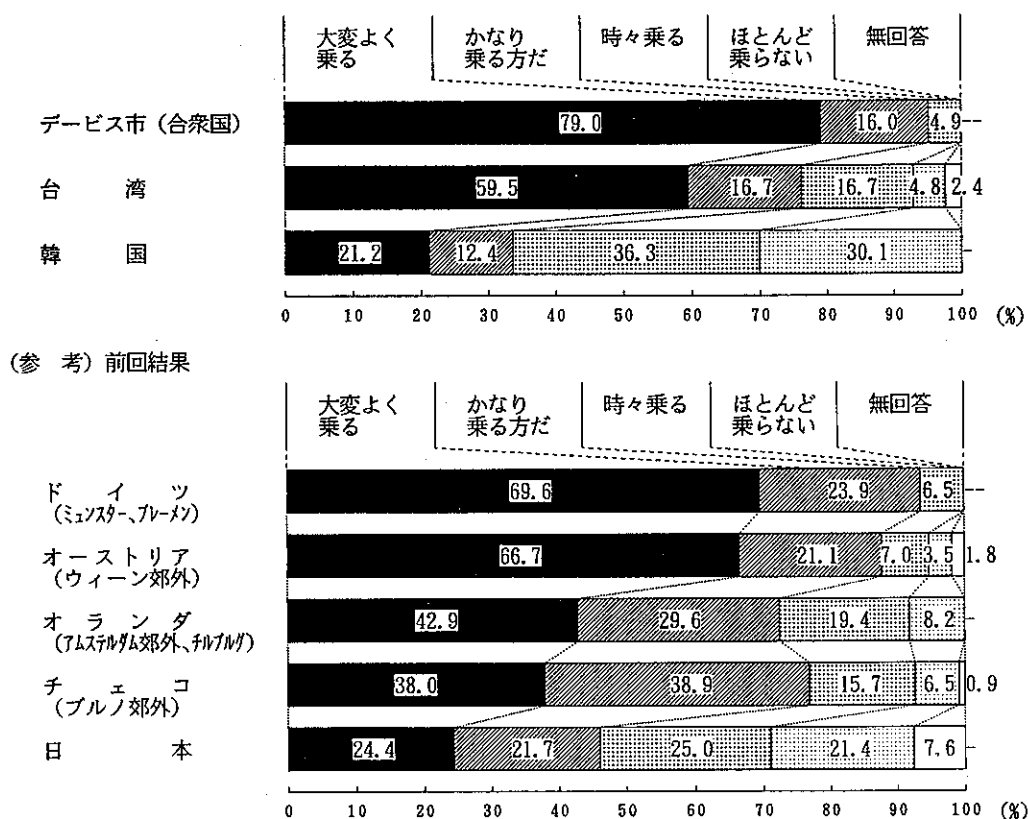


図1 自転車の利用状況

自転車の価格は（表1）の様に3地域ともかなり安くなっている。

表1 自分の自転車の値段

換算レート

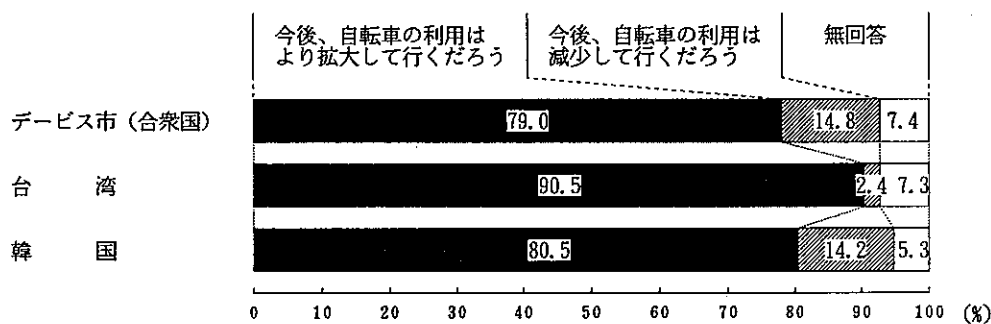
デービス（合衆国）	…18、850円	¥130／USドル
台 湾	…13、980円	¥4／台湾ドル
韓 国	… 5、790円	¥0.1／ウォン
（参考） ド イ ツ	…48、657円	¥70／マルク
オーストリア	…63、397円	¥10／シート
オランダ	…57、924円	¥60／ギルダー
チ ェ コ	…27、645円	¥5／コルナ
日 本	…26、317円	

自転車の利用理由は、繁雑になるので今回は図表を省略するが、デービス市（合衆国）では日常生活の手段として使われる他、スポーツやレジャーや健康のためにも広く使われている。また環境・エネルギー問題を考えている人は7割にも達し、3－5割だった欧州諸国に比べても飛び抜けている。対して台湾、韓国では、前者にはレジャーや健康のために使用する人はかなり多く、買い物などの利用も少ないわけではないが、後者では全般に低調であり、日本の回答に近い。

b 自転車利用の動向など

今後の自転車利用動向を予測（図2）してもらったところ、究極の自転車利用状態にあるともいえるデービス市（合衆国）でも、なお75.3%の人がより拡大していきだろうと答えている。台湾、韓国でもそれぞれ90.0%、80.5%の人が拡大を予想している。自転車利用者に行った調査だから当然だといってしまうえばそれまでだが、自転車の有用性についてはどの国・地域でも共通認識となっているといっていよう。

そのことをより具体化し、自転車と自動車の優先関係について行った質問（図3）がある。すなわち「多少自動車道路を犠牲にしても自転車道路を完備すべきだ」という意見に賛成した人は、デービス（合衆国）では69.1%に達し、韓国も66.4%に達した。既出の5か国データも似た様な傾向にある。ところがそれに対しひとり台湾だけが26.2%しかこれに賛成しなかった。理由は定かではないが、ひとつにはこの国におけるオートバイの普及、利用の大きさが考えられる。だとすれば四輪か自転車かの二者択一ではなくオートバイの活用ということも念頭に置かなければなるまい。つまり無理して自転車を拡大しなくともバイク利用を拡大すればいいという考え方も成り立つからだ。実際、台湾では自転車の駐輪場などの交通環境の整備は遅れているが、ことバイクに関する限るは少なくとも日本より一歩進んでいるというのが筆者の偽らざる感想なのである。



(参 考) 前回結果

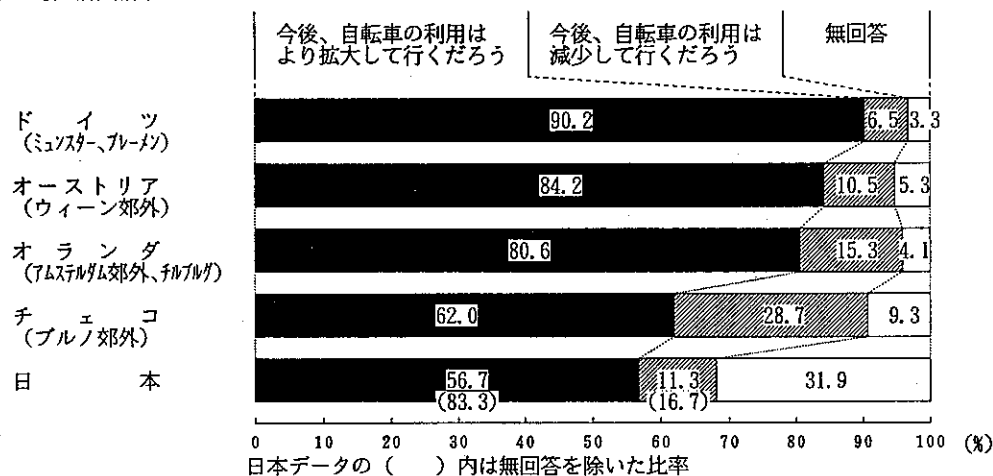
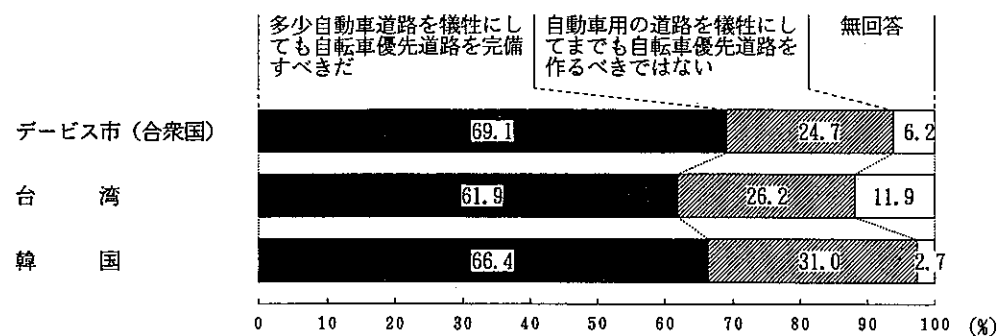


図2 自転車の利用動向



(参 考) 前回結果

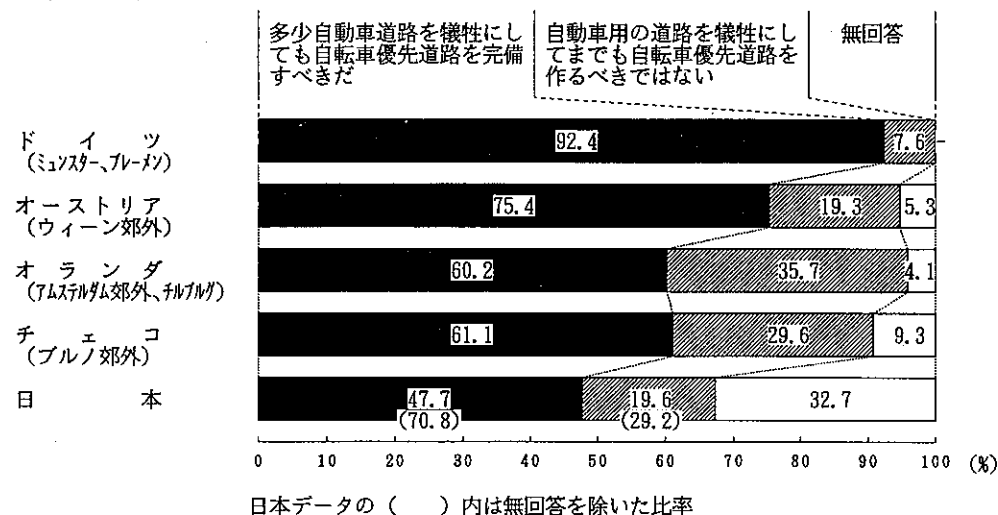


図3 自転車の優先性

c 自転車をめぐる諸環境

前回報告で、欧州諸国全体と日本の意識の間に比べ物にならないほどの大きな差が現れたのが道路、標識、駐輪場をはじめとする諸施設などのハード面や法規、交通政策、運転マナーなどのいわばソフト面であった。日本のデータだけが目立って批判や不満とする意見が多かったのである。今回は、実際に日本のハード、ソフト面の遅れがそうした意見となって現れたのか、そうではなく日本人回答者の特殊性なのかを確認したいと考えた。結論を急ぐと、今回の結果では、アメリカ合衆国を代表するわけでは決していないのだが、少なくとも自転車をめぐる両側面が世界でも最も進んでいると目されるデービス市（合衆国）は、欧州データと同じかより一層肯定的な結果だった。いわば欧州側に組みしたのである。それに対し台湾、韓国では日本に優るとも劣らない批判・不満が多く表明されており、結果的に日本グループに組した事になる。

そのうちのいくつかを紹介しよう。まず（図4）は、自転車の走る路線、路面状況の評価である。デービス市（合衆国）は、オランダについてよい評価になっている。対して台湾、韓国はよいとするものはそれぞれ、2.4%、5.3%と例外で、悪いとする人がそれぞれ57.0%、82.3%にも達している。日本を上回る批判の強さである。

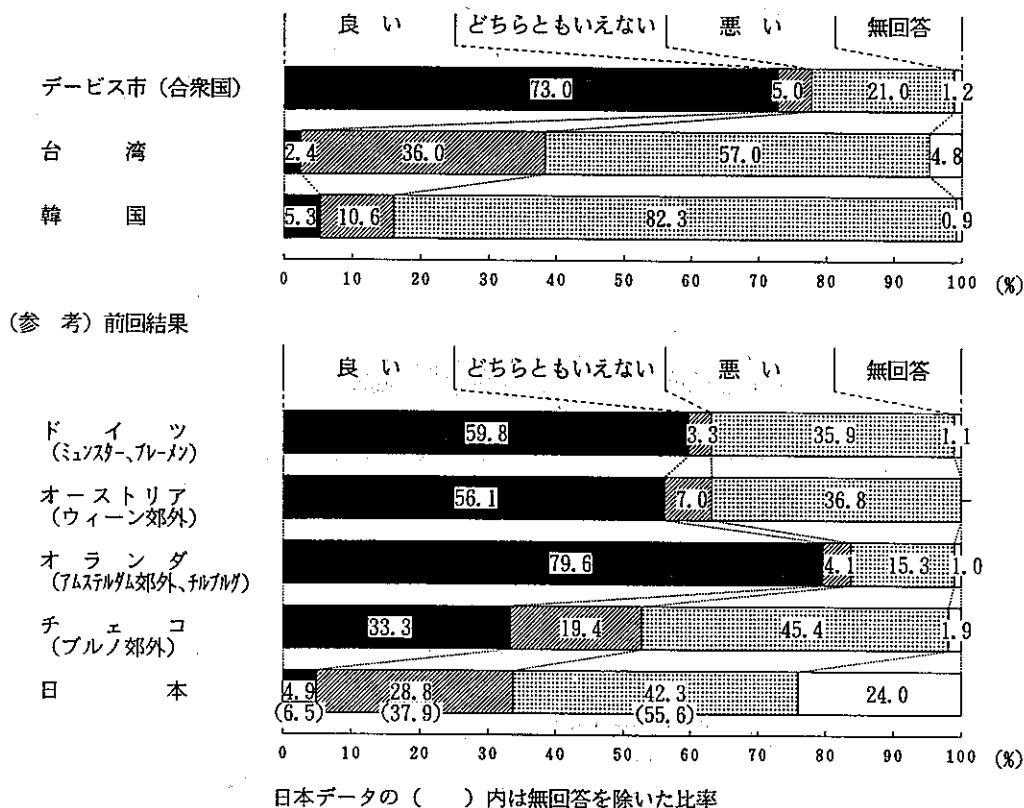
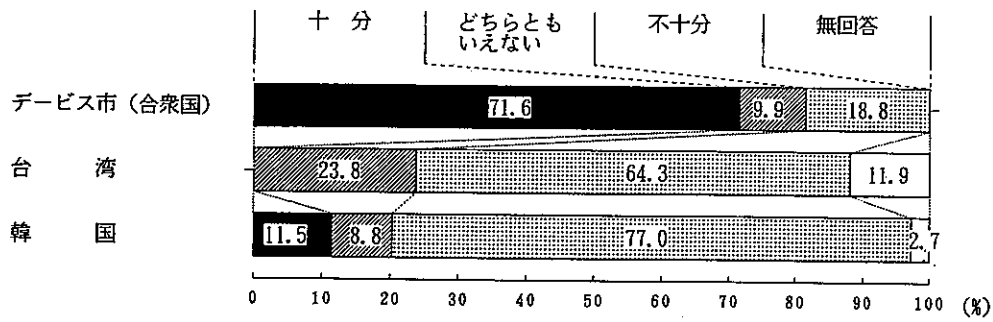


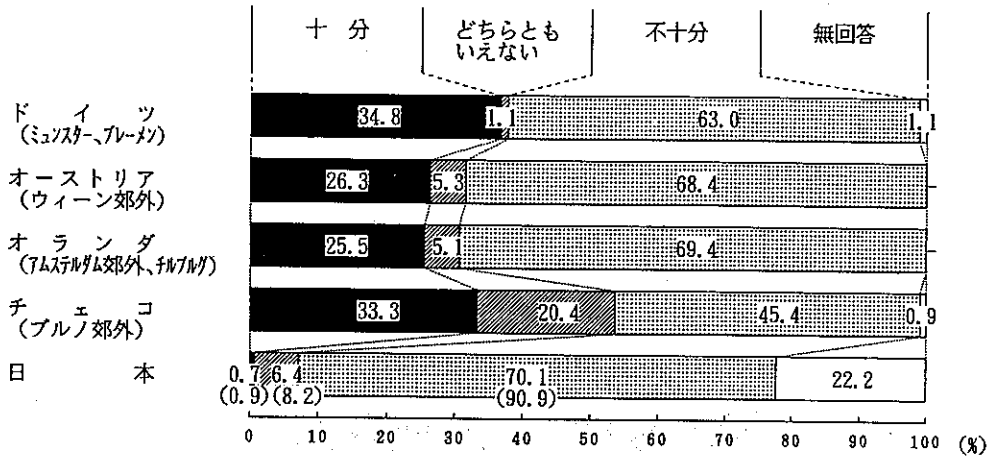
図4 自転車が走る路面・路線の整備状況

商店街周辺の自転車置場の整備状況（図5）についても、欧州でも不満が少ないわけではないが、デース市（合衆国）は、72.0%の人が良いと評価しており飛び抜けている。対して台湾、韓国では肯定的な人は7.0%、11.5%と日本に似通っており、批判的意見は6～7割に達している。

「自転車運転者の歩行者への思いやり」の評価については（図6）の様に、デービス市（合衆国）は、欧州に優るとも劣らない好評価をしているのに対し、台湾、韓国は日本ほど否定的ではないにせよかなり低い評価を下している。

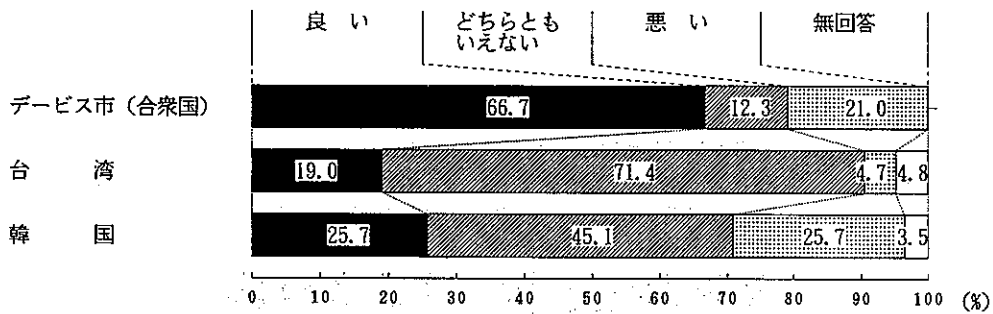


(参 考) 前回結果

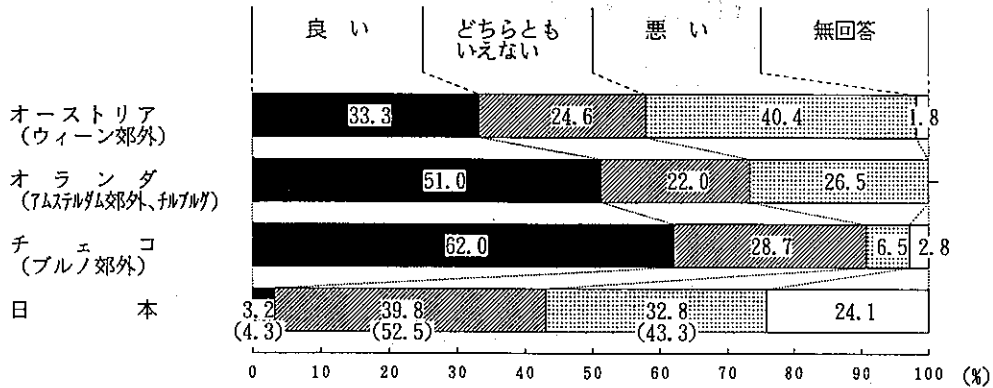


日本データの () 内は無回答を除いた比率

図5 商店街周辺の自転車置場



(参 考) 前回結果



日本データの () 内は無回答を除いた比率

図6 自転車運転者の歩行者への思いやり

「自転車に対する交通法規の適切さ」(図7)や「自転車をめぐる自治体や国の交通政策」(図8)の評価でも、デービス市(合衆国)は欧州並に肯定的な評価をする人が多いのに対し、台湾、韓国は日本と同じかそれ以上に否定的な評価を下している。

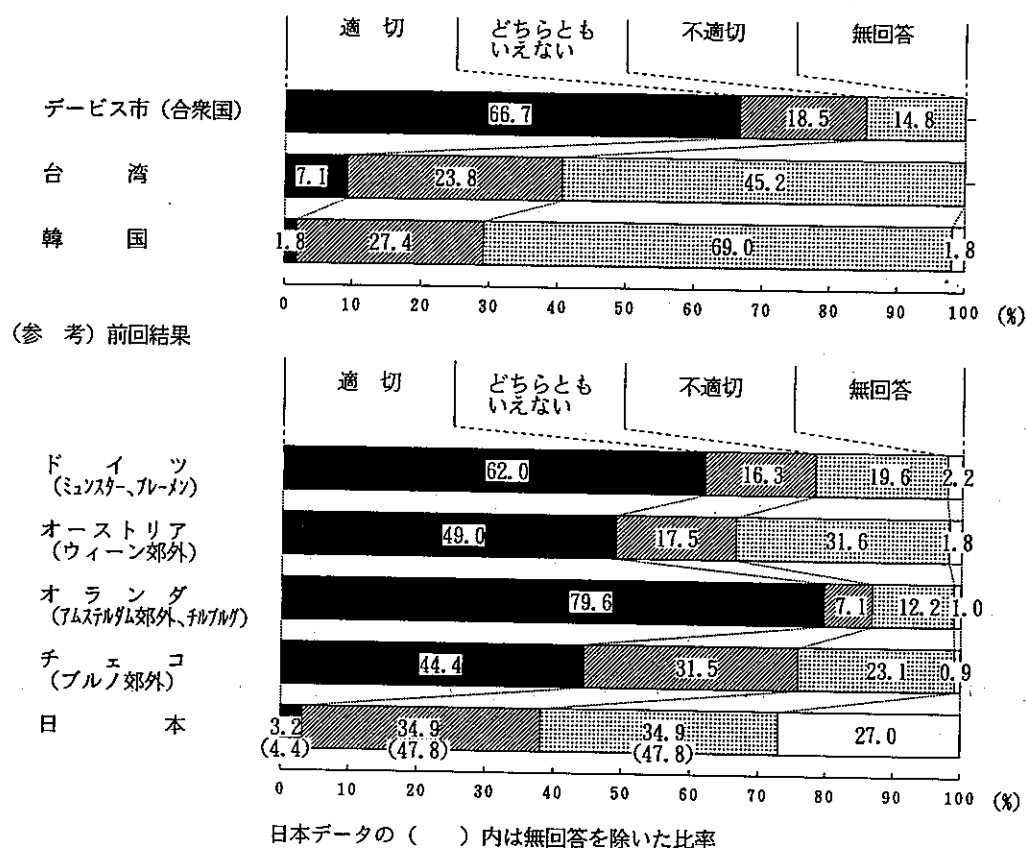


図7 自転車に対する交通法規の適切さ

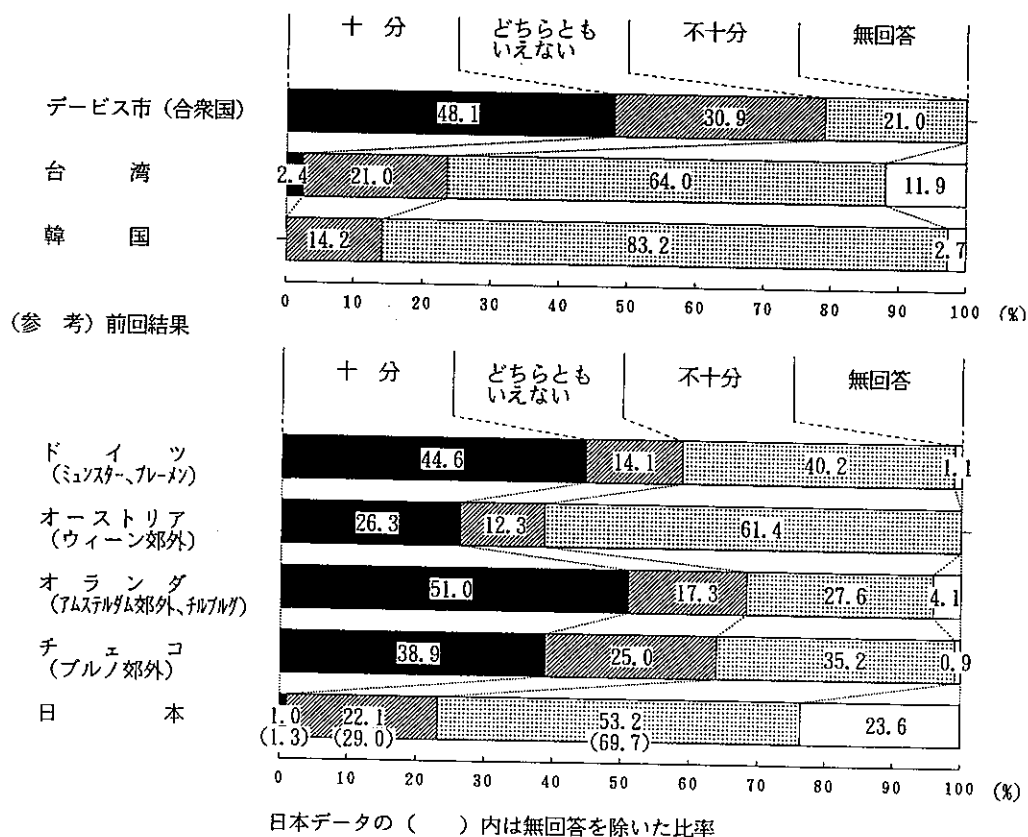


図8 自転車をめぐる自治体や国の交通政策

4 小括

今回追加された3地域のデータから明らかになった事は、

- 3地域の自転車は欧州に比べて意外なほど安価なものが使われている。台湾、韓国での価格が安かったのは物価の安さや、日本と同じような「下駄代わりの意識」があるのかもしれないが、デービス市（合衆国）は意外だった。自転車利用が真に日常化するとむしろ低廉なものが求められるようになるのかもしれない。
- どの地域においても「今後とも自転車の利用は拡大していくだろう」と予想されており、その利用目的も多様化していく兆しが見られる。それは台湾、韓国の様にこれまで自転車あまり多くは使われて来なかった地域でもこうした意見が多い点を注目したい。また逆にデービス市（合衆国）の様に先進となっている地域でもなお利用の拡大が予想されている事もまた注目すべき事実だろう。
- 自動車との優先関係では、一般に「自動車を制限してでも自転車を優先すべし」という声は強いものの、台湾のようにやや懐疑的なところもある。この地域ではバイク利用が格段に進んでいる事がその一因となっているのかもしれない。
- 自転車をめぐるハード、ソフト面での評価は、明らかに意識に各地域の実態が反映されている。その点では、デービス市（合衆国）は欧州グループのいわば「先進地域」に属し、台湾、韓国は日本と並んで「後進地域」に属する事となる。ただ同じ「後進地域」でも、日本は他の2国に比べて比較にならないほど自転車利用だけは進んでいる。だとすればそれは「先進的」なのか、より「後進的」なのかは判断に苦しむところではある。

付 録

1)

交通民集 2巻1号 279頁

大阪地裁 昭和44年2月28日判決

損害賠償請求事件 昭和42年(ワ)第3699号

要旨

1. 子ども(男・10才)が遊戯中に交差点に走り出て自転車と衝突し受傷した場合につき、被害者に70パーセントの過失相殺を認めた事例
2. 子ども(男・10才)の受傷(右大腿骨骨折等)につき、両親に固有の慰謝料を認めなかった事例

2)

交通民集 4巻1号 240頁

長野地裁飯田支部 昭和46年2月10日判決

損害賠償請求事件 昭和44年(ワ)第81号

要旨

1. 急勾配の坂をブレーキが故障したため自転車をひいて小走りで下る途中、歩行中の被害者に自転車を接触させ、崖下へ転落させた事故につき過失を認定した事例
2. 子が事故を起こした後、被害者の夫に対して「治療費等は負担する」と述べた父親は重畳的債務引受をしたが、被害者に詫びたにすぎない母親は債務引受をしていないとした事例
3. 重畳的債務引受がなされた場合には、特段の事情がないかぎり、原債務者と引受人の間に連帯債務関係が成立する。
4. 治療のため遠方の病院へ行き宿泊した費用を宿泊の必要はなかったとして、損害と認めなかった事例

3)

交通民集 8巻4号 1163頁

東京地裁 昭和50年8月25日判決

損害賠償請求事件 昭和49年(ワ)第1932号

要旨

1. 後方から追越しをかけてきた加害自動車Aに注意を奪われていた加害自転車Bと横断歩行者(女・71才)が衝突して死亡した事故につき、BはAを認めた後には事故を回避することができなかったとして、右事故とAの運行との間に因果関係を認めなかった事例
2. 右事故において、加害自転車は被害者(女・71才)が安全確認をしたことを確認していないのであるから警告を与えろとか、道路左端によって被害者の後方を進行すべき注意義務があるのにこれを怠ったとして過失を認めた事例
3. 右事故において、注意すれば容易に加害自転車を発見できたのにこれを怠り、急に横断を開始した被害者に積極損害について30パーセントの過失相殺を認めた事例

4)

交通民集 9巻5号 1430頁

名古屋地裁 昭和51年10月25日判決

損害賠償請求事件 昭和48年(ワ)第1006号

要旨

1. 子供二人(男・9才、男・8才)が駐車場内にて子供用自転車に乗ってタクシーごっこの最中、自転車どうしが衝突し一方が転倒・死亡した事故につき、他方の両親に監督義務者として損害責

任を認めた事例

2. 右事故のように、子供の遊びとはいえ、自転車を使用する場合は、事故の起きる危険度が比較的大きく、その使用にあたって一般的に衝突などの事故を起こさないように注意する必要があるとして、右事故について違法性がないとする被告主張を認めなかった事例
3. 子供どうしの子供用自転車による遊戯中生じた衝突・転倒事故につき、被害者側に40パーセントの過失相殺を認めた事例

5)

交通民集 10巻6号 1775頁

東京地裁 昭和52年12月20日判決

損害賠償請求事件 昭和48年(ワ)第9058号

要旨

1. 中学生(男・13才)搭乗の自転車が被害者(男・39才)に衝突し、被害者が脳挫傷により死亡した事故について、事故と死亡との因果関係を認めた事例
2. 右事故について中学生の責任能力を認めず、その両親に監督義務者としての責任を認めた事例
3. 右事故について、被害者にも不注意に道路中央に出た過失があるとし、慰謝料請求額が低額であったことも勘案して、逸失利益についてのみ10パーセントの過失相殺を認めた事例

6)

交通民集 11巻4号 983頁

山口地裁徳山支部 昭和53年7月4日判決

損害賠償請求事件 51(ワ)第83号

要旨

1. 自転車と歩行者の衝突事故につき、11才1か月の自転車搭乗者(加害者)に責任能力を認めなかった事例
2. 右の場合につき、両親が監督義務を尽くしていたとは認めがたいとして民法714条1項の責任を認めた事例
3. 農業を営む一人暮らしの老女(67才)の死亡による逸失利益の算定につき、所得の全額を生活費に当てていたとして、それを認めなかった事例
4. 右被害者の死亡につき、加害行為が11才の少年による自転車の誤操縦によること、被害者が比較的高齢で生計を共にする家族がいなかったこと等を考慮し、慰謝料を300万円とした事例

7)

交通民集 12巻3号 842頁

徳島地裁 昭和54年6月26日判決

損害賠償請求事件 昭和53年(ワ)第287号

要旨

1. 自転車同士の事故につき、12才9か月の加害者(中学1年生)の責任能力を認め、その父親に対する民法714条による責任は認めなかったが、「子に不法行為があれば親子の情愛として責任をとる」との答弁書の記載を根拠に、その父親に5万円の慰謝料支払義務を認めた事例

8)

交通民集 13巻6号 1523頁

広島地裁尾道支部 昭和55年11月11日判決

損害賠償請求事件 昭和54年（ワ）第161号

要旨

1. 郵便局職員の公務上の災害につき、国が国家公務員災害補償法に基づき療養補償及び傷害補償をなしたほか、給与関係の特例法や労働組合との協約等に基づき休業期間中の給与金額を支給した場合には、国は、右補償について同法6条により、給与については民法422条の類推により給付額の限度で加害者に対する損害賠償請求権を代位取得するとした事例
2. 右の場合、代位取得する損害賠償請求権は、各給付の対象となった各損害と同一の損害に基づくものに限るとした事例
3. 国が、傷害一時金の支給についても損害賠償請求権を取得したとしてなした請求につき、被害者には後遺傷害による逸失利益その他財産上の損害は認められないとして、傷害補償に相当する請求を認めなかった事例
4. 交通整理の行われていない見とおしの悪いT字路での、直進の原付自転車（加害車）と左方から右折の自転車（加害車）との出会いがしらの衝突事故につき、徐行義務を怠った被害者に30パーセントの過失相殺を認めた事例

9)

交通民集 14巻6号 1452頁

大阪地裁 昭和56年12月22日判決

損害賠償請求事件 昭和55年（ワ）第3369号

要旨

1. 入院中の雑費につき、一日当たり1000円を認めた事例
2. 夫と二人で生活し、主婦として家事労働に従事していた老女（76才）の受傷（後遺症あり）による逸失利益の算定例
3. 眼に異物が入ったため眼をこすり前方が見えない状態にまま進行していた高校生の搭乗する自転車が、道路左方の安全を確認しないで横断を開始した被害者（女・76才）に衝突した事故につき、被害者に10パーセントの過失相殺を認めた事例

10)

交通民集 16巻2号 585頁

東京地裁 昭和58年4月28日判決

損害賠償請求事件 昭和56年（ワ）第5691号／昭和57年（ワ）第1728号

要旨

1. 交通整理の行われていない交差点での出会いがしらの自転車どうしの衝突事故につき、加害者が満14歳の少年であり、被害者が左方車両であったことなどを考慮し、スピードをゆるめず交差点に侵入した加害者に民法709条の責任を認め、被害者に40パーセントの過失相殺を認めた事例
2. 右事故につき、子供に非行性もなく日頃教育・躾に意を用いて交通事故に気をつけるよう相応の注意をしていた加害者、親権者に、監督義務違反による709条の責任を認めなかった事例
3. 会社の健保組合が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し、被害者過失分を相殺した残額につき加害者への求償を認めた事例

11)

交通民集 17巻5号 1234頁

岡山地裁笠岡支部 昭和59年9月5日判決

損害賠償請求事件 昭和57年（ワ）第1号／第51号

要旨

1. 12才11ヶ月の少年の起こした自転車による衝突事故につき、少年に責任弁識能力なしとして少年自身の責任を認めず、その両親に監督者責任を認めた事例
2. 道路中央付近から左折の合図なしに急に左に進路変更して左折しようとした自転車（74才の被害者搭乗）に、その後方から坂道を下ってきて、減速もせず、ブザーも鳴らすことなく被害自転車の左側を追い抜こうとした自転車（12才の少年搭乗）が衝突し、被害者が死亡した事故につき、少年に過失があるとして、その両親に監督者責任を認めた事例
3. 農業従事者（男・74才）の死亡による逸失利益の算定例——家族で農業を営んでいたことから、その農業所得に対する寄与率を70パーセントと評価し、就労可能年数を4年、生活費割合を35パーセントとして算定した例
4. 右事故につき、左折の合図と左後方の安全確認を怠った被害者に、60パーセントの過失相殺を認めた事例

12)

交通民集 18巻1号 160頁

大阪地裁 昭和60年1月29日判決

損害賠償請求事件 昭和58年（ワ）第7446号

要旨

1. 公園内の道路（人及び自転車が自由に往来できる）で自転車に乗り探偵ごっこに耽っていた小学校6年生（男・12才）が後方より追いかけてくる自転車との距離のみに注意を奪われ、前方不注意により、歩行中の被害者（主婦兼保険外務員・62才）に背中から衝突し、転倒させて重傷を負わせ、一週間後に被害者が死亡した事故につき、加害者の責任弁識能力を否定し、その両親に民法714条1項に基づく監督義務者責任を認めた事例
2. 右事故につき、本件道路は、公園内の道路であって歩行者の歩行が禁止されている道路ではなく、付近に駅があって人及び自転車の往来も頻繁な道路であったことが認められるから、被害者が本件道路を歩行していたことをもって同人の過失ということはいえないとした事例
3. 被害者は硬膜下血腫の既往症があったが、死因は頭蓋底骨折による脳挫傷であるとして、右既往症は同人の死亡とは無関係とした事例
4. 主婦兼保険外務員（62才）の死亡による逸失利益の算定例——賃金センサス女子60才から64才までの平均賃金を基準に就労可能年数7年、生活費控除40パーセントとして、ホフマン方式により中間利息を控除して算定した事例

13)

交通民集 18巻2号 461頁

京都地裁 昭和60年3月27日判決

損害賠償・立替金請求事件 昭和58年（ワ）第1922号（本訴）／昭和59年（ワ）第289号（反訴）

要旨

1. 自転車搭乗の被害者が進行中、左前方から荷物を抱え道路上に飛び出してきた加害者（歩行者）と衝突して転倒、傷害を被った事故につき、加害者に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に違反した過失を認めた事例
2. 右事故につき、加害者の使用者に民法715条1項の使用者責任を認めた事例
3. 傷害が従前の事故の結果、被害者自身が帯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につき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として被害者の全傷害のうち60パーセントの程度で事故との相当因果関係を認めた事例

4. 右事故につき、左前方に加害者を認めたにもかかわらずその動静を十分注意して進行すべき注意義務があるのにこれを怠った被害者に、50パーセントの過失相殺を認めた事例

14)

交通民集 20巻4号 1120頁

東京地裁 昭和62年8月28日判決

損害賠償請求事件 昭和61年(ワ)第15022号

要旨

1. 交差点の信号が青から赤に変わる直前に自転車を運転して交差点に進入し、横断歩道を通過しようとしたが、信号が変わったために歩道から車道に踏み出した歩行者(女・67才)に接触して転倒させ、左大腿骨骨折の損傷を負わせた事故につき、信号の変化、歩行者の有無・動静に十分注意し、事故を未然に防止すべき注意義務に違反したとして、自転車搭乗に過失を認めた事例
2. 信号が赤から青に変わった直後、道路の交通車両の有無等左右の安全を確認することなく、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に踏み出した自転車と衝突した被害者に、50パーセントの過失相殺を認めた事例
3. 左大腿骨頸部骨折により、左下肢機能が著しく損なわれ、杖に頼らないと歩行できない後遺傷害が残った場合につき、治療費、慰謝料のほか、歩行、着座に必要な特別の杖、靴、椅子の購入代金を損害として認めた事例

15)

交通民集 20巻6号 23頁

広島高裁 昭和62年12月24日判決

損害賠償請求控訴・付帯控訴事件 昭和61年(ネ)第226号/昭和62年(ネ)第244号

要旨

1. 被害者の姉が無給休暇をとって付添看護をした場合に、勤務先を休んだことにより得られなかった賃金(日当5324円)を付添料として認めた事例
2. 被害者及びその付添料が病院の受付時間の都合などから、入・退院のためにホテルに宿泊する必要があった場合に、宿泊費を損害として認めた事例
3. 医師の指示に従って購入した口腔洗浄のための薬品代34,295円、口腔内部の洗浄用具代30,000円を損害として認めた事例
4. 家事に従事するかたわら、スーパーでパートタイマーとして働いたり、着物の着付けを行って生計をたてていた被害者(女・47才)が、後遺症として下顎部に2個の創痕及びおとがい下部に手術痕が残り、また、口の開閉時等に右側顎関節部に軽度の放散痛・疼痛と軽度の開口傷害が残った場合に、右後遺症は被害者の労働能力に影響を及ぼすものとは考え難いとして、労働能力喪失を認めなかった事例
5. 義歯の代金478,290円を損害と認めなかった事例
6. 事故時に破損した眼鏡の買替費用(57,000円)、紛失した時計代(時価30,000円相当)、被害者を病院に運ぶ際に使用し、その後被害者の血痕が付着して使用できなくなったふとん代(時価50,000円相当)を損害として認めた事例

16)

交通民集 21巻1号 144頁

東京地裁 昭和63年 1 月29日判決
損害賠償請求事件 昭和61年（ワ）第12470号（甲事件）・昭和62年（ワ）第4286号（乙事件）

要旨

1. 加害者（男・14才・中学校2年生）が自転車に搭乗して、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の被害者（女・10才・小学校4年生）と衝突して転倒させた事故につき、加害者に前方不注視ないし安全確認義務違反及び速度の出しすぎの過失を認めた事例
2. 右事故につき、加害者は事理の弁識能力に欠けるところはなかったとして、加害者の両親に民法714条1項に基づく責任を認めなかった事例
3. 右事故につき、加害者の過失態様は同年代の子らの通常の範疇から外れた特異なものではなく、自転車の様式、購入の経緯、自転車搭乗における一般的注意等において、加害者の両親に加害者の過失の発生を助長したと認めるに足りる特段の事情もないとして、両親に民法709条に基づく責任を認めなかった事例
4. 被害者（女・10才・小学校4年生）の脊椎文離症の後遺傷害につき、将来の就労への支障を認めるに足りる具体的事情が見出しがたいとして、将来の逸失利益を認めなかった事例
5. 右事故につき、加害者の過失は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である以上、被害者においていまだ少しの左右の安全を確認していれば事故を避けられなくはないにしても、法規範的見地からは、これを過失相殺事由とするのは相当でないとした事例

17)

交通民集 21巻2号 329頁
大阪地裁 昭和63年 3 月22日判決
損害賠償請求事件 昭和61年（ワ）第6639号

要旨

1. 自転車と衝突した歩行者（男・44才）につき、左膝打撲のみ事故との因果関係を認め、頸椎骨軟骨症、坐骨神経痛、膀胱直腸障害の傷害を負ったとの主張については、証明が不十分であるとして事故との因果関係を認めなかった事例
2. 対向自転車と歩行者との衝突事故につき、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道路を歩行した被害者に、30パーセントの過失相殺を認めた事例

18)

交通民集 22巻1号 239頁
千葉地裁 平成元年 2 月28日判決
損害賠償請求事件 昭和61年（ワ）第458号／第1182号

要旨

1. 自転車の乗り入れが禁止されている公園に、校外授業で写生に来ていた高校生の絵を覗き見しながら遊歩道を歩いていた被害者（男・65才）に、写生に飽きた同じ高校の別の生徒搭乗のスポーツ用自転車が衝突し、被害者を転倒させ八日後に死亡させた事故につき、加害者の前方不注視・事故回避措置不適切の過失を認めた事例
2. 右事故につき、美術の校外授業に際して、授業時間中における事故の発生を事前に防止するため公園への自転車の乗入れを禁止し、自転車に乗って遊んだりすることのないよう十分な注意をし、適宜巡回するなどしてその行動の把握に努めるなどの措置をすべて怠った県立高校担任教諭の責任を認め、県に、国家賠償法一条一項に基づく損害賠償を認めた事例
3. 退職後の無職の老人（男・65才）の死亡による逸失利益の算定例――労働者の平均賃金に基づく

逸失利益を認めず、老齢年金受給利益及び退職年金受給利益を基礎に、生活費控除40パーセントとして、ライプニッツ方式により中間利息を控除し、かつ、遺族厚生年金及び退職年金を控除して算定した事例

19)

交通民集 23巻2号 520頁

横浜地裁 平成2年4月26日判決

損害賠償請求事件 昭和63年(ワ)第1458号

要旨

1. 交通整理の行われていないT字型交差点内における直進の加害者(自転車)と右折中の被害者(原付自転車)の衝突事故につき、加害車運転者は、無灯火であり、かつ自転車の進行すべき車線を走行していないのであるから、自己の存在が他車には認識しにくい状況にあることを認識し、進行方向に十分注意を払わなければならないのにこれを怠ったとして、前方の安全確認不十分の過失を認めた事例
2. 右事故につき、対向車線の車両の有無を確認すべき義務を怠った被害者に、50パーセントの過失相殺を認めた事例
3. 加害者(14才)の親権者につき、加害者に責任能力がある以上、民法714条の監督責任が生じることはなく、また、加害者に自転車を買与えながら、無灯火による運転を見逃していた等の事実があっても、民法709条の過失責任が生ずべき監督責任も生じないとして、損害賠償責任を認めなかった事例
4. 被害者の通院につき、傷害保険の保険金請求期間間際に頻繁に通院していること等を不自然であるとして、理学療法開始後2か月までを事故との相当因果関係のある通院と認めた事例

20)

交通民集 26巻6号 1490頁

横浜地裁 平成5年12月7日判決

損害賠償請求事件 平成5年(ワ)第3463号

要旨

1. 11才7か月の女子搭乗の自転車が交差点において歩行者に衝突した事故について、親権者である両親に民法712条、714条に基づく責任を認めた事例

21)

交通民集 27巻4号 1139頁

東京地裁 平成6年8月30日判決

損害賠償請求事件 平成5年(ワ)第18356号

要旨

1. 前部荷台に新聞を満載して自転車で新聞配達をしていた加害者が、74才の主婦に自転車の前部を衝突させ死亡させた事案につき、前方注視義務を怠り漫然進行した加害者に注意義務違反の過失を認めた事例
2. 主婦(74才)の死亡による逸失利益の算定例――就労期間を74才の女子平均余命12.68年を参考に6年間と認定し、賃金センサス女子労働者全年齢平均の年収額280万円を基礎に、生活控除率を30パーセントとし、ライプニッツ方式によって中間利息を控除して算定した例

22)

交通民集 27巻 5号 1436頁

東京地裁 平成6年10月18日判決

損害賠償請求事件 平成5年(ワ)第5917号

要旨

1. 交通整理の行われていないY字型交差点付近路上における左折中の被害者(男・42才・会社員)搭乗の足踏み自転車と右折中の加害者(女・通学生)搭乗の足踏み自転車とが衝突した事故につき、被害者に、停止義務違反、前方不注意義務違反があったとして75パーセントの過失相殺を認めた事例
2. 被害者(男・42才・会社員)の左眼失明、涙管欠如などの後遺傷害につき、自賠法施行令別表8級1号に相当するとし、その逸失利益として、被害者の現実年齢ではなく賃金センサス男子全学歴全年齢により67才までの25年間に付き25パーセントの労働能力喪失を認めライフニツ方式により算定した事例
3. 右被害者の慰謝料につき、自動車事故と同程度の慰謝料が認められるべきであるとし、通院慰謝料につき150万円、後遺傷害慰謝料につき750万円を認めた事例

23)

交通民集 28巻 1号 167頁

東京地裁 平成7年2月2日判決

損害賠償請求事件 平成5年(ワ)第17624号

要旨

1. 学校祭の前日、模擬店に必要な針金を買うため高校生が自転車に二人乗りで出かけ、幅1.6メートルの歩道を進行中、歩道上で椅子にのって店に暖簾をかけようとしていた被害者(主婦・53才)が椅子から落下しけがをした事故につき、自転車に接触されたとして、校外へ自転車に出て事故を防止する義務を怠ったことに高校設置者(都)の国家賠償法による責任がある旨の主張につき、二人が被害者に謝罪し、調停で400万円余を賠償していたとしても、事故につき高校設置者の責任を認めなかった事例

24)

交通民集 28巻 5号 1415頁

東京地裁 平成7年9月26日判決

損害賠償請求事件 平成6年(ワ)第10157号

要旨

1. 信号により交通整理の行われていないT字型交差点におけるB道路からA道路へ右折する加害者搭乗の自転車とA道路から交差点に進入しようとした被害者搭乗の自転車との衝突事故につき、A道路からB道路への左折にあたり、交差点手前で減速せず、A道路のほぼ中央を走行し、B道路側の道路事情の確認不十分のまま交差点に進入した被害者の停止義務違反、前方注視義務違反も事故の原因となっているとし、50パーセントの過失相殺を認めた事例
2. 被害者(女・専業主婦)の後遺傷害(足関節の内節石の狭小化による足関節の運動量の低下や、手術によるはん痕による生活上の不便)につき、専業主婦であることから後遺傷害の状況によっては労働能力に常時支障を来すものではないとして、その喪失による逸失利益は、独立した損害ではなく、慰謝料の斟酌事由とするのが相当であると認めた事例

25)

交通民集 28巻6号 1773頁

東京地裁 平成7年12月19日判決

損害賠償請求事件 平成5年(ワ)第22540号

要旨

1. 中学3年生が自転車通行の禁止されている歩道上を自転車で通行中、ハンドルが被害者(女・85才)にひっかかって同人を転倒させて、傷害を負わせた事故について、子供の日常生活に問題はなく、それなりに分別もある年齢であった事情を考慮すると、親に親権者としての監督義務違反の過失があるとは認められないとした事例
2. 右事故による被害者が、手足の後遺傷害のためトイレ・浴室等の家屋改造工事を行った場合について、工事の中には改良工事の部分もあり、その後被害者が死亡し改良部分の利益が相続人に残存したことを考慮し、工事費190万1300円のうち100万円を事故と相当因果関係のある被害と認めた事例

26)

交通民集 29巻3号 776頁

横浜地裁 平成8年5月27日判決

損害賠償請求事件 平成7年(ワ)第3075号

要旨

1. 路側帯から車道方向に約50センチメートル進出して歩行中自転車と衝突し、事故の1年半後死亡した被害者(女・62才)に20パーセントの過失相殺を認めた事例
2. 夫が経営する牛乳販売店を手伝っていた妻(62才)の死亡による逸失利益の算定例

27)

交通民集 29巻4号 1089頁

横浜地裁 平成8年7月29日判決

損害賠償請求事件 平成6年(ワ)第358号(第一事件)／平成7年(ワ)第2922号(第二事件)

要旨

1. 歩道上で歩行中の被害者と反対方向から走行してきた自転車が擦れ違う際、自転車のハンドルが被害者(主婦・61才)のショルダーバックの肩ひもに引っかかり、被害者が転倒して負傷した事故につき、自転車搭乗者(17才の男子)の両親に、自転車の運転方法等につき具体的指導・監督をすべき注意義務までないとして過失を認めなかった事例
2. 右事故につき、自転車運転者に自転車の運転に注意を払い、場合によっては自転車を降りて手押しすべき注意義務を怠った過失を認めた事例
3. 債務免除の意思表示があったとは認めなかった事例
4. 被害者(主婦兼臨時団体職員・61才)が、年齢相当程度の骨粗鬆症に罹患していた場合に、仮に被害者に対する加害行為と骨粗鬆症が共に原因となって右大腿骨頭頸部骨折になったとしても、損害賠償額を定めるに当たり、骨粗鬆症を斟酌することはできないとした事例

28)

交通民集 29巻4号 1104頁

東京地裁 平成8年7月30日判決

損害賠償請求事件 平成7年(ワ)第14873号

要旨

1. 自転車の通行可とされている歩道上の車道寄りの部分を対向して進行中の被害者搭乗の自転車Aと加害者搭乗の自転車Bの正面衝突事故につき、過失割合をAが40、Aの後方に歩行者がいたのに一時停止しなかったBが60とした事例

29)

交通民集 29巻4号 1211頁

大阪地裁 平成8年8月27日判決

損害賠償請求事件 平成5年(ワ)第11725号

要旨

1. 店番の仕事をしていた女性(事故当時73才)の事故による休業損害の算定例——賃金センサス女子労働者年齢65歳以上の平均賃金の6割の年収額を基準に算定した事例
2. 小雨の中、傘を前に傾けてさし、前方が見えない状態で片手でハンドルを持って無灯火で自転車搭乗中の加害者が、傘をさして歩行していた被害者(73才の老女)に接触して転倒させ負傷させた事故につき、歩車道の区別のない道路を傘をさして通行していた歩行者としても通行中の車両の有無について一応の安全確認はすべきであったとして、被害者に10パーセントの過失相殺を認めた事例

30)

交通民集 29巻5号 1522頁

大阪地裁 平成8年10月22日判決

損害賠償請求事件 平成6年(ワ)第7390号

要旨

1. 加害者搭乗の自転車が歩行中の被害者と衝突した事故につき、加害者の父と被害者との間で合意した連帯保証債務に基づいて相当因果関係の範囲内の損害賠償義務を父に認めた事例
2. 時速約20ないし25キロメートルで、前照灯のないまま、前方注視を欠き進行した加害者搭乗の自転車と、前方不注視により歩行中の被害者との衝突事故につき、被害者に15パーセントの過失相殺を認めた事例
3. 被害者(男71・短大非常勤講師)主張に係る小脳失調症につき、事故による後遺傷害発症の寄与とは認められないとした事例
4. 右被害者の事故による受傷後7.3ヶ月に及ぶ休業中の損害及び事故後6ヶ月間の収入喪失による損害として16万2933円を認めた事例
5. 右被害者の後遺傷害等級1級3号に該当する後遺傷害の逸失利益につき、労働能力喪失100パーセントとし、ホフマン方式により中間利息を控除して60万6566円を認めた事例
6. 右被害者の入・通院慰謝料として120万円、後遺傷害慰謝料として2400万円を認めた事例
7. 右被害者の将来の介護費として一日当たり5000円、8年分1202万4195円、将来にわたる雑費等の諸費用として一日当たり1000円程度を認めた事例
8. 家屋改造費として342万0302円、介助器具購入費として56万6811円を認めた事例

31)

判例時報 1380号(平成3年6月11日号)

京都地裁 平成元年9月6日判決

損害賠償請求事件 昭和62年(ワ)第2803号

要旨

1. ワンマンバスの運転席横にある降車口から降車しようとした被害者が前方から進行してきた自転車に衝突された事故について、バス運転手の過失を認め乗客自身の過失を否定した事例

非売品

**歩行者自転車優先地区（Autofree District）の計画
－交通管理計画のモデルプラン作りと実現へのプロセス－**

発行日 平成 10 年 3 月

発行所 財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104-0028

電話／03(3273)7884 FAX／03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。