自転車利用者の方へ

~ 自転車の交通ルールを守って事故を防ぎましょう~



地方公務員災害補償基金東京都支部

目 次

第 1	はじめに] 頁
第2	2 自転車の安全利用について ····································	2頁
É	睛転車安全利用五則	2頁
1	自転車は、車道が原則、歩道は例外	2頁
2	車道は左側を通行・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2頁
3	歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行	3頁
4	安全ルールを守る	4頁
5	子どもはヘルメットを着用	6頁
(💈	参考)標識・標示	6頁
第3	3 自転車のリスク	8頁
1	加害者となる場合	8頁
2	被害者となる場合	9頁
3	自転車事故で問われる責任	10頁
4	もしも交通事故にあったら	11頁
第 4	l 公務災害認定における補償制限	12頁

第1 はじめに

- 1 交通事故全体に占める自転車関与事故の割合を示す「自転車関与率」は、全国が 20%前後で推移しているのに対し、都内では35%前後の高い水準で推移しています (警視庁「都内自転車の交通事故発生状況」より)。
- 2 自転車は便利な乗り物であり、通勤・買い物等様々な用途で広範囲に利用されていますが、自転車に関連する事故の多発、一部の自転車利用者のルール無視の危険な運転等、社会的な問題にもなっています。特に自転車は対四輪車においては、交通弱者ですが、歩行者に対する関係では強者になります。

ちなみに、平成 25 年中の都内における自転車の対歩行者事故は 860 件発生していますが、これは全国の発生件数の約 33%を占めるなど(警視庁「都内自転車の交通事故発生状況」より)、都内においては「走る凶器」とも形容されるほどです。

さらに、地方公務員災害補償基金東京都支部において受け付けた自転車が関与する 事故においては、死亡事故さえ発生しています。

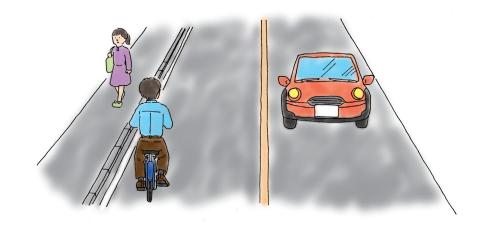
今一度、出張や通勤時に自転車利用をされている皆様にはこの冊子をご覧いただき、 災害の発生防止にお役立てください。

第2 自転車の安全利用について

自転車安全利用五則(平成 19 年 7 月 10 日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

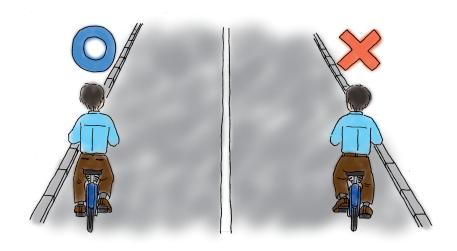
道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。 したがって、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。



【罰則】3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

2 車道は左側を通行

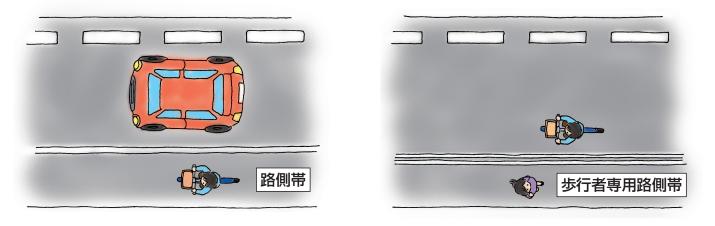
自転車が車道を通行するときは、自動車と同じ左側通行です。 道路の左端に寄って通行しなければなりません。



平成25年6月14日に公布された「道路交通法」により、自転車等が通行できる路側帯(※)は道路の左側部分に設けられた路側帯に限られ、右側通行は違反となります(同年12月1日施行)。

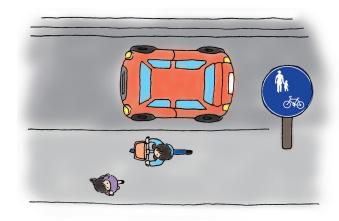
(※)路側帯 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は 道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示に よって区画されたものをいう。

自転車などの軽車両は、これまで歩道がない道路では、左側・右側どちらの路側帯も通行することができましたが、道路交通法の改正後(平成 25 年 12 月 1 日)は進路左側の路側帯に限定されます。 (注意) 2 本の白線(実線)で区画された路側帯は「歩行者専用路側帯」で、自転車は通行できません。



【罰則】3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行



自転車が自転車通行可の歩道を通行する場合は、車道寄りの部分をすぐ停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません

【罰則】2万円以下の罰金又は科料

4 安全ルールを守る

(1) 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止

ア飲酒運転



【罰則】5年以下の懲役又は100万円以下の罰金(酒酔いの場合)

イ 二人乗り



【罰則】2万円以下の罰金又は科料

ウ 並進



【罰則】2万円以下の罰金又は科料

(2) 夜間はライトを点灯



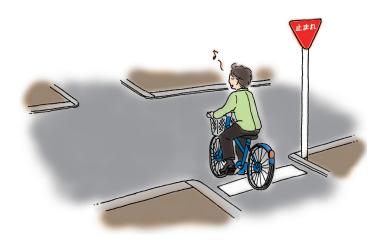
【罰則】5万円以下の罰金

(3) 信号を守る



【罰則】3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

(4) 交差点での一時停止・安全確認



【罰則】3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

5 子どもはヘルメットを着用

*その他禁止されていること。

傘を差しながら・携帯電話を使用しながらの運転 ハンドルに荷物をぶら下げながらの運転







【罰則】5万円以下の罰金

【公務災害との関係】

自転車安全利用五則に反する行為や、上記の行為は、法律違反ですから、これらの公務(通勤)中の災害が公務災害(通勤災害)として認められても、当然に補償制限の対象となります。

したがって、その場合、休業補償や障害補償の全部又は一部が補償されません。

(参考)標識・標示

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。 車と同様にそれぞれの標識・標示に従ってください。 以下に代表的なものを記載しました。どれくらいわかるでしょうか。 (警視庁「自転車の交通ルール」より)



進入禁止

<u>自転車も</u>進入できません(自転車を除く補助標識がある場合を除きます。)



一方通行

<u>自転車も</u>逆行できません(自転車を除く補助標識がある場合を除きます。)



車両通行止め

自転車を含む<u>全ての車両</u>の通行を禁止します。



自転車通行止め

自転車の通行を禁止します。



徐 行

直ちに止まれる速度で走行すること(<u>自転</u> 車も例外ではありません。)



一時停止

必ず一時停止して左右(周囲)の安全を確認します。



歩行者専用

<u>歩行者だけ</u>が通行できる専用道路です。



自転車及び歩行者専用

歩行者と自転車だけが通行できる専用道路 です。



自転車横断帯

自転車が横断するときに通る場所です。

第3 自転車のリスク

最近は自転車で通勤される方も多くなりましたが、自転車は便利で気軽に利用できる一方、危険も 潜んでいます。

自分がけがをするだけではなく、相手にけがをさせたり、物を壊したりする場合もあります。 自転車のリスクをしっかり認識し、安全な運転を心がけましょう。

1 加害者となる場合

(1) 他人にけがをさせる。



〔事例〕

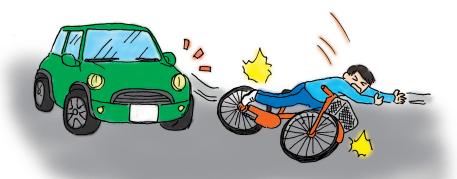
信号待ちで歩道に立っていた歩行者が、信号が青に変わったので前進し始めたところ、右側から歩道を走って来た自転車がその歩行者が動かないものと考え走行したため、歩行者に衝突しました。

(2) 物を壊す(他人に損害を与える。)。



2 被害者となる場合

自分がけがをする。



〔事例 1〕

自転車に乗っている状態で、交差点手前で、車と並んで止まっていたところ、青信号になると同時 に双方が発進して併進しながら交差点に進入しましたが、直進する自転車が優先するにもかかわらず 車が左折を始めたため、自転車が転倒し負傷しました。

(事例 2)

信号が青に変わったため、自転車に乗って交差点を横断しはじめたところ、右側から赤信号を無視 して走ってきた自転車に衝突され負傷しました。

3 自転車事故で問われる責任

1 刑事上の責任 相手を死傷させた場合「重過失致死傷罪」に問われることがあります。 (5年以下の懲役若しくは禁固又は100万円以下の罰金)

2 民事上の責任 被害者に対する損害賠償の責任を負います。

3 その他の責任 懲戒処分の対象となることがあります。

(1) 保険に加入しましょう

自転車は自動車のような免許制度がありませんから、誰でも乗ることができます。そのため、危険に対する認識が薄く、「携帯電話を見ながら」、「傘をさしながら」、「ヘッドホンをしながら」自転車に乗っている人もよく見かけます。

また、自転車には自動車にある自動車損害賠償責任保険のような被害者の救済を目的とする強制保険の制度がありません。

そのため自転車事故を起こしてしまったときに、あなたが保険に加入していなければ個人で被害者に対して賠償しなければなりませんが、特に死亡事故や後遺症を伴うような重大な事故の場合は個人では払いきれず被害者が救済されないことがあるだけではなく、あなたが生涯にわたって補償しなくてはならなくなるかもしれません。

これらの場合に備え、保険に加入しましょう。

平成 25 年 7 月 1 日に施行された「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、自転車の利用者は、自転車事故に備えた保険の加入に努めることとされています。

第27条第1項

自転車利用者は、自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は財産の損害を賠償することができるよう、当該損害を塡補するための保険又は共済(次条において「自転車損害賠償保険等」という。)への加入その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

(2) 裁判例

■賠償額 9,500 万円

マウンテンバイクに乗った小学 5 年生の男の子が時速 20 ~ 30 キロの速さで坂道を下っていたところ、 知人の散歩に付き添って歩いていた女性をはねました。

■賠償額 5,000 万円

成人男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性と衝突。 女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡しました。

■賠償額 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、前方を歩行中の看護師と衝突。看護師には 重大な障害(手足がしびれて歩行が困難)が残りました。

4 もしも交通事故にあったら

先に見てきたように、誰にでも交通事故にあう可能性はあります。自分がどんなに注意して自転車 を運転していても、相手の不注意により事故に巻き込まれる可能性があります。

それでは、万が一交通事故にあった場合、どのように対応すればよいでしょうか。

(1) 警察に対する事故届

交通事故の当事者となった場合は、自転車による 事故であっても、直ちに車両等の運転を停止して負 傷者を救護し、道路における危険防止等必要な措置 を講じた上、警察官又は警察署(交番又は駐在所を 含む。)に、

- ア 事故の発生日時、場所
- イ 死傷者の数及び負傷の程度
- ウ 損壊した物及びその程度

等を報告しなければなりません(道路交通法第72条第1項)。

公務(通勤)中の災害として認定請求する際、災害発生事実を立証するためには、たとえ、相手が立ち去ってしまった場合や単独事故であっても、人身事故として警察に届出する必要があります。

(2) 第三者(相手)に対する公務(通 勤)災害制度の説明

事故発生の際、被災職員が公務(通勤)中であること、後日、公務(通勤)災害として基金に認定請求をすること、第三者加害事案としてそれぞれの過失割合に応じて損害賠償請求権が生じること、後日、基金に提出する書類の作成が必要となること等について説明しておくと、事後の交渉がスムーズになります。

(3) 第三者の身元関係の確認

相手の氏名、住所、職業、連絡先等を確認し記録

しておきます。また、相手が業務中の場合、運行供 用者となる使用者の氏名、住所、連絡先等もあわせ て確認する必要があります。

なお、ひき逃げのような場合は、車両のナンバー、車種・色等を覚えておき、直ちに110番で通報します。

(4) 目撃者・通報者等の確保

被災職員と相手がお互いに自分に有利な主張をしていたのでは、その責任の所在が果してどこにあるか分かりません。

しかし、目撃者等がいて証言が得られれば、以後 の話合いは容易になります。

目撃者等を確保しておき、連絡のとれる状態にしておくとよいでしょう。

(5) 保険の契約関係の把握

自動車の保険には、加入を強制されている保険(自動車損害賠償責任保険。以下「自賠責保険」という。) と契約したいと思う人が損害保険会社と自由に契約 を結ぶ保険(以下「任意保険」という。)とがあり ます。

被災職員が受けた損害について相手に賠償しても らう場合、頼りになるのは相手側契約の自賠責保険 であり、任意保険です。

したがって、契約保険会社名、契約保険会社住所、 担当者名及び電話番号、保険証明書番号、契約者名、 保険期間などを調査の上把握しておくことが必要で す。

第4 公務災害認定における補償制限

職員が公務又は通勤により負傷などした場合で、次の支給要件を満たしているときには、平均給与額の 100 分の 60 に相当する額が補償されます。

- 1 公務又は通勤による傷病のため療養していること。
- 2 療養のため勤務することができないこと。
- 3 給与を受けていないこと。

しかし、職員が重大な過失により、通勤による負傷等の原因となった事故を生じさせたときは、その者に係る休業補償(障害補償も同様)の全部又は一部の支給を行わないことができます(地方公務員災害補償法第30条)。

一般的には、

- 1 法律、命令等に定める危害防止に関する規定に違反して事故を発生させた場合
- 2 勤務場所における安全衛生管理上とられた事項が、一般に遵守されているにもかかわらず、 これに違反して事故を発生させた場合
- 3 監督者の事故防止に関する注意若しくは公務 遂行上の指揮監督が一般的に遵守又は励行され ているにもかかわらず、これに従わないで事故 を発生させた場合

のいずれかに該当する場合に補償制限が行われま す。

地方公務員災害補償基金東京都支部で受け付ける 自転車に関する通勤災害についても、次のような事 例が補償制限の対象となっています。

事例 1

自転車で交差道路を横断していたところ、近くで 行われていた警察の実況見分に気を取られていたた め、左手方向から直進する自転車に気づくのが遅れ、 当該自転車に衝突した。

補償制限の理由

交通整理の行われていない交差点を通行するときは、自身の通行している道路と交差する道路を左方から進行してくる車両の進行を妨害してはならず(道路交通法第36条第1項)、交差点に入ろうとするときは、交差点の状況に応じ、他の車両等に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行しなければなりません(同条第4項)。

しかし、被災職員は前方をよく見ていなかったため、左から進行してくる自転車に気づくのが遅れ、ブレーキをかけ遅れ、事故を起こしたため補償制限に該当するとされたものです。

事例 2

自転車に乗り、信号機の設置された交差点にさしかかり、同交差点の手前 20 メートルの地点で対面信号は黄色灯火であったが、そのまま進入したところ、対向車線を右折してきた乗用車と衝突し、負傷した。

補償制限の理由

道路を通行する車両等は、信号機の表示する信号 に従わなければならない(道路交通法第7条)と されているにもかかわらず、信号に従わずに交差点 に進入した結果、交通事故を起こしたため補償制限 に該当するとされたものです。

事例 3

自転車で通勤途中、門扉を自転車に乗ったまま、 開けようとしてバランスを崩し転倒して負傷した。

補償制限の理由

門扉の開閉の際には、十分な注意を払わなければ、 他人を巻き込む重大な事故につながりかねず、自転 車を降車して門扉開閉を行うことは社会通念上当たり前の行為です。

本来、わずかな注意を払いさえすれば避けられた はずの事故をそのわずかな注意を怠ったために発生 させているため、補償制限に該当するとされたもの です。

事例 4

自転車で通勤途中、交差点に進入した際、左方から直進してきた乗用車と衝突した。

補償制限の理由

「一時停止」の標識のある交差点で一時停止を怠り、交差点へ進入したところ、左方から直進してきた乗用車と衝突したものですが、相手方乗用車が通行していた道路は、交差点手前で一時停止が義務づけられていないため、被災職員のほうが、一時停止をしなくてはならなかったものです。

道路交通法第 43 条(指定場所における一時停止) に違反するもので、補償制限に該当するとされたも のです。

事例 5

出勤のため自転車に乗り、一時停止の標識のある 交差点に進入したところ、左方向から直進していた 歩行者に接触しそうになったため、避けようとして 転倒した。

交差点に進入する際、右側の確認はしたが、減速・ 左側の確認・一時停止はしなかった。

補償制限の理由

道路交通法第 43 条(指定場所における一時停止)に違反し、一時停止の標識のある交差点において一時停止を怠った上、同法第 36 条第 4 項(事例 1 参照)に違反し、交差点に進入した際に歩行者への注意を怠りました。一方相手方の歩行者に特段の過失があったとは認められませんでした。

そのため、補償制限に該当するとされたものです。

紹介したような上記の事例は、交通ルールを守って注意していれば、防げた可能性の高い事故です。

自分のためにも、相手のためにも自転車を運転するときは、周囲の状況をよくみて、走行しましょう。



(電車) 西早稲田駅(東京メトロ副都心線)徒歩1分 高田馬場駅(JR 山手線・東京メトロ東西線・西武新宿線)徒歩15分 東新宿駅(都営大江戸線、東京メトロ副都心線)徒歩15分

(都バス)「都立障害者センター前」下車

(高71) 高田馬場⇔九段下

(池 86) 池袋駅東□⇔渋谷駅東□

(早77) 早稲田⇔新宿駅西口

地方公務員災害補償基金東京都支部

●所在地●

〒 162-0052 東京都新宿区戸山 3-17-1 東京都戸山庁舎 3 階

●お問い合わせ先●

電話 03-5272-5432