

「自転車事故」の危険性を、どのように伝えるか？

日本が直面している社会課題を解決するためにビッグデータの活用を提案する野村総合研究所ICT・メディア産業コンサルティング部の鈴木良介主任コンサルタント。弊誌では、毎回違うテーマで「社会課題を解決するビッグデータの活用」を鈴木氏に提案してもらう。第23回は「『自転車事故』の危険性を、どのように伝えるか？」である。

文：鈴木良介

bigdata
@nri.co.jp

株式会社野村総合研究所 ICT・メディア産業コンサルティング部
主任コンサルタント

11歳が起こした事故と、9,500万円の賠償金

自転車事故の抑止への関心が高まっている。

自転車を運転する人が、自動車事故などによって被害に遭うことは痛ましい。併せて、手軽な乗り物である自転車が生命・身体への危害や、多額の賠償など、加害者になってしまう事例が知られつつあるためだ。

具体的にはどのような自転車事故が生じているのだろうか。自転車乗用中の事故件数は年間約13万件、死傷者数も同様の約13万件だ。15歳以下が占める割合が17.8%、65歳以上が占める割合が17.6%となっている（いずれも2013年）。相手当事者としては、「自動車を相手とする事故」が圧倒的に多く、全体の84%を占める。ただし、自動車を相手とする場合も、「不注意な自転車が自動車を接触し、傷をつける」といったケースが含まれる。

自転車が加害者となる事故は、約2万2,000件であり、全体の15.4%を占める。ここでの加害者とは、事故において過失が最も重い者が自転車運転者の場合を意味する。「歩行者を相手とする事故」は、全体の2%であり約2,600件。このなかには、思いもよらぬ高額な賠償金の支払いを求められた事例がある。

2008年9月、当時11歳の少年が運転

する自転車が60代の女性に接触する事故が起きた。坂道を時速20～30キロでくだった自転車に跳ね飛ばされた女性は、事故から5年が経過した2013年7月の時点においても意識不明という。この事故に対し、2013年7月神戸地裁は少年の母親に対して9,500万円の賠償を命じた。

この事例以外にも、数千万円に上る高額賠償の事例には事欠かない。

- ・「男性がペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず交差点に進入、横断歩道を横断中の30代女性と衝突し、女性は脳挫傷等で3日後に死亡。（東京地方裁判所、2003（平成15）年9月30日判決）」：約6,800万円の支払い命令
 - ・「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50代看護師の女性と衝突し、看護師には手足のしびれと歩行困難といった重大な障害が残った。（横浜地方裁判所、2005（平成17）年11月25日判決）」：約5,000万円の支払い命令
- 死亡事故以外にも、自転車の運転が元になった危険走行によるトラブルはある。川崎駅の周辺では長年自転車に関するトラブルが多く、2008年には自転車と歩行者の接触が原因となる傷害致死事件が発生した。

自転車に関わる事故は、2003年から2012年までの10年間で、約18.2万件

から約13.2万件へと3割程度減少している。漸減傾向にあるが、交通事故全体の中での存在感は依然として大きな、身近な危機として注目したい。

2 インフラ整備、啓発、自転車特化保険による対策

では、このような現状のなか、どのような対策が講じられているだろうか。インフラ整備、啓発、自転車に特化した保険商材の整備などが挙げられる。以下、各項目に関する事例を概観する。

▼インフラ整備

そもそも自転車は自動車と同じカテゴリに分類される「車両」である。しかし、国内の車道は「自転車走行を前提として設計されていない」と評される。

そのため、本来一部の例外を除いて認められていない「歩道の自転車通行」が行われることになり、事故につながる。また、「歩道における接触事故の場合、100%自転車側の過失」となるため、前で例示したような高額賠償を求められることとなる。

このような問題意識を受け、自動車専用レーンを設置する動きもある。ただし、ハードに関するインフラ整備は大きなコストが必要だ。そのため、一方通行制度の導入など、運用によってインフラを高度化する事例もある。

▼啓発

行政機関等による、運転者に対する啓

これまでのテーマ

- 第1回 「自殺」
- 第2回 「孤独死」
- 第3回 「交通事故」
- 第4回 「溺死」
- 第5回 「食品ロス」
- 第6回 「万引き」
- 第7回 「病気」
- 第8回 「選挙」
- 第9回 「東日本大震災」(前)
- 第10回 「東日本大震災」(後)
- 第11回 「肥満」
- 第12回 「不眠・睡眠不足」
- 第13回 「買物難民」
- 第14回 「ころぶ」
- 第15回 「アルコール有害使用」
- 第16回 「火災」
- 第17回 「電気の無駄使い」
- 第18回 「故障対応」
- 第19回 「働きたくない」
- 第20回 「頻度の低い大災害」
- 第21回 「ゲリラ豪雨・洪水」
- 第22回 「喫煙」

発も進められている。

自転車は特に資格が無くとも利用することができる車両であるため、「自転車が危険」「自転車側が加害者になることもある」という問題意識は希薄だ。この点についての認識を改めようとする取り組みと位置づけられる。

2007年には内閣府中央交通安全対策会議にて「自動車安全利用五則」が定められた。これは、「車道が原則、歩道は例外」「車道は左側を通行」「子どもはヘルメットを着用」といった安全運転のための基本的な事項を示したものである。しかし、現時点においては「自転車利用者に浸透している」と言い難い状況にある。

▼保険

もうひとつの大きな動きとしては、自転車運転者用保険の提供と加入者数の増大がある。

一般に「他人にケガをさせる」「他人のものを壊す」「自分がケガをする」可能性がある事項については、傷害保険や個人賠償責任保険への加入が想定される。自動車に関しては被害者救済の観点から保険への加入が強制的に定められている。一方、自転車は自動車と異なり、保険への加入は任意であり、強制加入制度はない。

しかし、多額の賠償金支払い事例を受け、自転車向けの損害保険への注目が高まっている。例えば、セブン・イレブン・ジャパンは三井住友海上火災保険株式会社とともに、店舗内のマルチコピー機から簡便に加入することができる自転車向け保険の提供を行っている。また、KDDIグループのau損害保険は自転車事故重視の「じてんしゃ Bycle」の提供を行っている。いずれも、保険料が年額1,000円から5,000円程度など、低額に抑えられている。

③ 事実に基づき、危険であることへの理解を深める

前項で示したように、道路を自転車に優しいように改良することは有効な施策であるが、金も時間もかかる。「自転車は

危険」であることの認識を、効率的に啓発することが求められる。

このような「現状の危険性についての理解を促す」ことに対してデータや、情報・通信技術は役に立つだろう。起きている事象をデータとして収集し、それを可視化することは情報・通信技術活用の十八番だ。

例えば、「子どもが自転車を安全に運転するよう啓発する」というシーンを考えよう。子どもの安全運転という場合には、親がその指導を行う必要がある。

前述の9,500万円の賠償を求められた事故においては、親による指導の十分さがひとつの争点となり、判決の中では「(母親)十分な指導や注意をしていたとは言えず、監督義務を果たしていなかったのは明らか」という指摘がなされ、高額賠償の一因となった。

小学生の子どもを持つ親は、自分の子どもが日々どのような運転をしているのか十分に把握できているだろうか。また、自分が自転車を運転していないのであれば、家の近所のどの道が危険であるのか、ということもわからないのではないか。このようなとき、仮に「ママも驚く！立ち漕ぎ係数」といったような指標を提示することができたらどうだろう。子どもの運転の危険性を数値で評価するような仕組みだ。

近年、普及が進み低価格化が進む活動量計は、人の動きをデータとして収集することができる。通常は健康管理、運動量管理に用いられるこのような機器を「坂道で飛ばしている」ことを検知する機器として用いることができるだろう。危険運転を検知したときにアラームで警告を出しても良いかもしれない。その場で警告せずとも、帰宅後に母親のタブレットPC上で、子どもが交通量の多い所でいかに飛ばして運転をしているのか、という現状が表示されるだけでも親からの指導が行いやすくなるだろう。

ガタガタしている道の情報を収集し地図上に表示したり、交通事故多発地点な

どに関する情報を重ね合わせることも、危険性の認識を促す。

このような、データに基づいて危険であることを可視化し、啓発に還元することは、子どものみならず有用だ。

この領域は業務用自動車などの領域において取り組みが先行している。いすゞが提供する「みまもりくん」は「ECO安全運転レポート」として、速度超過や急加速・急減速などへの警告と評価を行い、ドライバーへの指導を行いやすくしている。

自転車においては自動車ほど車載機器へのコストをかけることはできない。しかし、すでに汎用的に用いられているような活動量計を転用していけば、安価に実現できよう。

また、そのためのコストも消費者が負担する以外のビジネスモデルを考えられる。例えば、損害保険会社による販売促進の一環として提供・費用負担することも考えられる。スマートフォン用のアプリ、事故多発地点で我が子が高速運転していることを見た親は、子どもを厳しく注意する。その上で、画面下に出ている月額400円の「自転車保険」をクリックする可能性は高まるだろう。

「危険な乗り物である」という理解を促すための仕組みとしては、一般論よりも、自らの走行について、自宅の近くの道路における危険性を示すことが有効だ。業務用自動車ではすでに進んでいるこのような「自分事」としての理解を促す取り組みが、データの収集・活用コストが低減する中で自転車において適用されることが考えられる。

【主要参考文献】

- ・「交通統計（平成23年版）」警察庁交通局（2012年7月）
- ・「小学生の自転車事故 母親に9,500万円賠償命令 神戸地裁」神戸新聞（2013年7月）
- ・「知っていますか？自転車の事故」一般社団法人日本損害保険協会（2014年1月閲覧）
- ・「道づくりの工夫で事故を減らす」日経コンストラクション（2013年4月）
- ・「東京都自転車安全利用推進計画協議会（第1回）資料」東京都（2013年7月）