

# 高等学校自転車競技部の指導における安全配慮義務

—— 公道上での練習中に発生した事故事例に着目して ——

羽 田 真

## 1. はじめに

日本人にとって自転車はもっとも身近な交通手段の一つであり、生活に密着した道具である。同時に、サイクリングを趣味やレジャーの用具として楽しむ人々も多い。一方、スポーツとしての「自転車競技」というと公営ギャンブルである競輪のイメージも強く、一般に知名度が高いとはいえないが、世界的には非常にメジャーなスポーツである。例えば、オリンピックの自転車競技は陸上や競泳などとともに第1回のアテネ大会（1896年）から継続して実施されている5競技のうち一つである。また、毎年7月にフランス及び周辺国で行われる自転車プロロードレースであるツール・ド・フランスは、100年を超える歴史をもち多数の国から選手が集まるスポーツ大会であり、ほぼ全世界でテレビ中継が行われるなど、オリンピックやサッカーワールドカップに並ぶ屈指の人気を誇っている。

とはいえ、我が国の高等学校における自転車競技部はいまだマイナーな部活動といった位置づけである。そのため、近年学校事故の防止や法的責任についての議論が盛んになされているものの、主要な部活動と異なり、自転車競技部の指導における安全配慮義務の研究は十分ではない。そこで本稿は、特に事故の危険性が高く、注意が必要だと考えられる公道上での練習に焦点を絞り、安全配慮義務について若干の検討をするものである。

## 2. 自転車競技部の指導における安全配慮義務

### (1) 高等学校の部活動としての自転車競技と事故

全国高等学校体育連盟（高体連）では、全47都道府県に自転車競技専門部が置かれている。高校生の自転車競技には、大きく分けてトラックレースとロードレースがある。トラックレースとは、競輪場などのバンクのある専用競技場<sup>(1)</sup>を使い、主にトラックレーサー（ピスト）によって行われるものである。スプリント、スクラッチ、インディビジュアル／チームパーシュート（追抜競走）などの種目があり、いずれもトラックを周回して競われる。ロードレースは閉鎖された公道やサーキットの周回コースを長距離走るもので、しばしば陸上競技のマラソンに例えられる。機材には

---

(1) 自転車競技場（競輪場を含む）は滋賀県を除く全国46都道府県にそれぞれ設置されている。

ロードレーサーが用いられる。

トラックレーサーは競技場内で走行するために設計された専用の自転車であり、ブレーキなど公道を走るための装備がない。一方、ロードレーサーは実用車とも呼ばれ、変速機やブレーキを備えたものである。ベルや前照灯などを取り付けることにより一般公道での走行が可能であり、トラックレースの選手であっても公道での練習・トレーニングはロードレーサーを用いて行うことが通常である。競技場や専用のサーキットは使用できる機会が限られ、学校の近隣にあるとも限らないことから、自転車競技の練習は公道で行われることが多い。一畳ほどのスペースがあればローラーと呼ばれる器具を使い屋内で実走に近いトレーニングをすることもできるが、集団走行やコーナリングなども含めた技術的な訓練を十分に行うためには、どうしても公道を使った練習の機会が必要となるからである。

しかし、公道は「一般交通の用に供する道」であり（道路法2条1項・道路交通法2条1項1号）、誰もが自由に通行できる場所である。従って、閉鎖されたサーキットや大会時のコースと異なり、自動車や歩行者、あるいは他の自転車と共有する公共財であり、他者との事故の危険性が排除できない。

また、高速走行に特化した競技用自転車で走る場合、高校生の選手であっても時速40kmを超えるスピードを出すことは難しくない。下り坂であればなお容易に速度が出る。プロロードレースでは時速100kmに迫るような超高速のダウンヒルもある。しかし、オートレースと異なり、自転車競技の選手はヘルメット以外のプロテクター類を一切身に付けない。グローブで掌を保護する以外はほぼ生身であり、競技用のユニフォームやウエア（ジャージという）も軽くて薄い素材が使われる。つまり障害物への追突や落車の際に身体を防御する装備をほとんどしないまま、高速で走行するのが自転車競技なのである。このように競技自体に内在する危険性により、実際に重大な事故が過去に起きている。

日本スポーツ振興センターの学校事故事例検索データベース（<https://www.jpnsport.go.jp/anzen/Tabid/822/Default.aspx>）を使い、災害共済給付において2008年から2017年の10年間に給付した高校生の死亡事例を検索してみると、学校管理下において自転車競技の活動中に起きたものは3件ヒットする。自転車競技の競技者数は2017年度の場合全国で2,017名（男子のみ）に過ぎず<sup>(2)</sup>、10年間の競技者数を単純に10倍であると仮定すると、競技者10万人あたりの死亡事故発生率は約14.9件となる。これを他の競技と比較してみたのが次の表1である。比較のために、いずれも「男子」「高校生」に限定した検索結果である。

誤差が大きく、10年分の事例では必ずしも十分ではなく、実態について正確に反映させたデータではないともいえるが、競技人口の少なさに対して複数の死亡事故が発生している事実があるのは確かである。卓球をみると死亡事例が1あるが、これは大会に記録員として参加していた部員が休憩中に突然倒れたという心臓系突然死であり、競技中・練習中の死亡事故は一件もない。このよう

(2) 「平成29年度(公財)全国高等学校体育連盟 加盟・登録状況【全日制+定通制】」([http://www.zen-koutairen.com/pdf/reg-29nen\\_201811.pdf](http://www.zen-koutairen.com/pdf/reg-29nen_201811.pdf))による。なお自転車競技の選手は男子に偏っており、女子選手は男子の10分の1以下しかいないのが現状である。

表1 2008年～2017年における学校管理下の死亡事例発生率比較（種目別）

	死亡事例数	競技者数	発生率（10万人あたり）
自転車競技	3	2,017	14.9
柔道	11	15,861	6.9
ラグビー	8	22,434	3.6
サッカー	21	165,977	1.3
バスケットボール	10	94,433	1.1
卓球	1	51,764	0.2

\* 「競技者数」は2017年度の高体連統計<sup>(3)</sup>による部員数（男子）。「発生率」は競技者数に10を乗じて10年分の競技者総数を仮定し、「死亡事例数」をもとに算出したもの。

に、多くの競技者人口を抱えながら、まったく死亡事故が起きていない種目もあるのである。危険性が高いといわれる柔道<sup>(4)</sup>や、コンタクトスポーツであるラグビー・サッカー・バスケットボールと比較しても、自転車競技の部活動における死亡事故の発生リスクが小さくないことは疑いなく、重大事故発生を念頭においた安全配慮が求められるといえる。

また、日本スポーツ振興センターが2017年度に最初の医療費の給付を行った負傷・疾病の件数を整理した統計<sup>(5)</sup>をみると、運動部活動別にみた負傷の発生件数を知ることができる。これについても、次の表2に挙げるように高体連の登録競技者数と照らし合わせてみると、部員のうちのどのくらいの割合にどのような怪我が起きているのかが分かる。

これをみると、自転車競技部においては2017年度に300件を超える負傷が発生しており、およそ部員6人に1人の割合にあたる。ラグビーや柔道と比較すると少ないものの、サッカーやバスケットボールとほぼ同水準であり、卓球など負傷の少ない種目と比べればやはり「怪我が多い」部活動であるといえる。

競技人口の少ない部活動であるために危険性が目立たないが、これらのデータや公道での練習が必然的に伴うこと、高速で走行するにも関わらずヘルメットやグローブ以外に身体を保護するための装備を用いないことという実態からすれば、怪我の発生は容易に予測可能であり、これらを防ぐための指導を徹底することも安全配慮義務の内容として求められるだろう。

部活動指導における一般的な安全配慮義務の法的根拠やその内容については別稿<sup>(6)</sup>で詳しく述べているのでそれに譲ることにするが、学校は予見される危険を回避するための適切な指導を行わな

(3) 同上。

(4) 内田良『柔道事故』（河出書房新社、2013年）は、2001年から2010年までの部活動中の事故による死亡生徒数と部員数の比較により、主要部活動の中で柔道がラグビーと並んで突出して死亡率が高いことを明らかにし、対策が急務であるとした。

(5) 日本スポーツ振興センター『学校の管理下の災害 [平成30年版]』帳票11「負傷・疾病（種別）11-3(2)（高等学校等）体育的部活動別」(<https://www.jpnsport.go.jp/anzen/Portals/0/anzen/kenko/jyouhou/pdf/H30saigai/H30saigai07.pdf>)

表2 体育的部活動別にみた学校管理下における負傷発生率

	骨折	捻挫	脱臼	挫傷・打撲	靭帯損傷・断裂	その他	合計	部員数	発生率(%)
自転車競技	101	34	7	140	3	44	329	2,017	16.3
柔道	861	1,134	326	1,089	541	105	4,056	19,931	20.4
ラグビー	2,364	1,504	702	2,278	727	471	8,046	22,434	35.9
サッカー	8,964	6,362	800	7,749	2,675	1,001	27,551	176,928	15.6
バスケットボール	6,269	7,556	1,065	4,960	3,369	1,165	24,384	153,211	15.9
卓球	160	285	28	331	61	55	920	73,412	1.3

\* 「その他」は「挫創」「切創」「刺創」「割創」「裂創」「擦過傷」「熱傷・火傷」「歯牙破折」「その他」の合計。「部員数」は2017年度の高体連統計<sup>(7)</sup>による部員数（男子・女子の合計。なお、自転車競技とラグビーは専門部が設置されている男子のみ）。

ければならず、それを怠った結果として生徒が怪我をしたような場合、学校設置者は（私立学校の場合は教員個人も）国家賠償法や民法に基づく賠償責任を問われるというのが基本的な考え方である<sup>(8)</sup>。何をもって「予見される危険」とするか、どのような指導義務があるかはこれまでの判例を分析して明らかにしていくことができるが、LEX/DB インターネット TKC 法律情報データベースなどを検索しても、自転車競技部活動における事故の責任を問う事例は見当たらなかった。そこで、実際の事件事例を網羅的に収集して分析することで、どのような「予見される危険」があるかを明らかにしていきたい。

## (2) 公道上での練習中に発生した事件事例

### ①新聞報道にみる高等学校自転車競技部の事故（1991年～2018年）

先に述べたように、自転車競技部の練習の多くは公道上で行われる。事故防止のためには、事故の事例調査からリスク要因を分析し、「予見される危険」を回避するよう努めることが重要であり、かつ安全配慮義務の内容となる。そこで、朝日新聞データベース「聞蔵」を用いて1991年以降の記事から「自転車部」「自転車競技部」などが含まれるものを検索し、高等学校の自転車競技部員に起きた事件事例のうち新聞報道されたものを収集した。下線はいずれも筆者が追加したものである。また、記事中の実名・学校名等は伏せて引用しているほか、漢数字をアラビア数字に直して表

(6) いずれも拙稿「学校事故の国家賠償と「重過失」がある教師個人への求償」季刊教育法193号（2017年）、「組体操の重大事故を防ぐために—体育行事における学校の安全配慮義務」読売新聞 教育×WASEDA ONLINE オピニオン（2016年）（[http://www.yomiuri.co.jp/adv/wol/opinion/society\\_161003.html](http://www.yomiuri.co.jp/adv/wol/opinion/society_161003.html)）、「学校事故の民事責任—一部活動中の落雷被災と引率指導者の安全配慮義務—」早稲田大学本庄高等学院研究紀要「教育と研究」33号（2015年）など。

(7) 前掲注2。

(8) 死亡や重度後遺障害などの重大な結果が生じた際には、それに応じて賠償金も高額になる。これまでに、部活動中の負傷事故に対して学校側に1億円を超える賠償を命じた判決も複数ある。

記の統一を図った部分がある。なお、読売新聞・毎日新聞の各データベースでも同様の検索を行ったが、ここに挙げた以外の事例の報道はなかった。通常報道されるような重大事故については以下に示したものでおよそ網羅しているものと考えられる。左上の数字は通し番号、表の左上から報道日、事故概要、見出し・本文、各事例の表の下に付した文章は筆者による補足と評価である。

[01]

1991/11/16 朝刊 埼玉版	<b>【死亡】</b> 前を走る自転車と接触後、対向トラックと衝突
<p>自転車練習中、トラックと衝突し高2生死亡 埼玉・江南町</p> <p>15日午後2時50分ごろ、大里郡江南町樋春の県道で、鶴ヶ島市藤金、飲食店経営■■■■さん(43)の長男で高校2年生の■■■君(16)の自転車が、行田市桜町3丁目、電気商■■■■さん(45)のトラックと衝突、■■■君は胸の骨が折れるなどして熊谷市内の病院で死亡した。</p> <p>熊谷署の調べでは、■■■君は高校の自転車部部員で、競技用自転車での路上練習中だった。道路の左端を4人で縦1列になって走っていたところ、<u>前を走る部員の自転車と接触</u>、中央線をはみ出し、対向してきた■■■さんのトラックと衝突したという。</p>	

集団走行中の接触が原因となった事故である。集団走行時はドラフティング（前の自転車を風よけにして空気抵抗を減らし、体力の消耗を抑えること）のために前の自転車との間隔を詰めがちであるが、本件のような接触を防ぐためには適切な車間距離を維持しなければならない。前を走る部員が急に減速したり、進路変更したりする場合もあり、車間を詰めすぎていると反応してからの対応が間に合わないからである。

[02]

1993/7/22 朝刊 千葉版	<b>【重体】</b> 停止中のトラックに衝突
<p>自転車の高校生、トラックにぶつかり重体 千葉 / 千葉</p> <p>21日午後1時20分ごろ、千葉市美浜区磯辺7丁目の市道で、自転車で走っていた四街道市千代田1丁目、会社員■■■■さん(42)の次男で、■■■高校1年生、■■■君(16)は、<u>左側車線に止まっていた普通トラックに衝突</u>し、意識不明の重体。</p> <p>千葉西署の調べだと、■■■君は、自転車競技部の仲間6人と、野外走行の練習中で、<u>最後尾を走っていて</u>、トラックの右後部にぶつかった。現場は片側2車線、幅約7メートルの直線道路で、駐車禁止区域。トラックの運転手は事故当時、車内で休憩中だった。</p>	

一般的に、停止中の物体に追突するのは前方不注意が原因である。通常、前方をしっかり見て走行している限り停まっているトラックに衝突することはない。本件のような集団走行の場合、前を走る自転車の車輪を見て走行しがちになるため、集団の前を見るよう指導する必要がある。

[03]

2001/11/6 朝刊 山形版	<b>【重傷】 車線をはみ出した対向軽トラと衝突</b>
<p><b>軽トラックと衝突、自転車部の高校生が重傷 中山町の県道 / 山形</b></p> <p>5日午後3時55分ごろ、中山町長崎の県道で、近くの農業■■■■■さん(62)の軽トラックが、■■■高自転車部の自転車の列に突っ込み、山形市青野、同校2年生の■■■■■君(16)が頭を強く打つ大けが。</p> <p>山形署の調べでは、軽トラックが前を走るトラクターを追い越そうと<u>反対車線にはみ出し</u>、対向車線を練習のため一列で走ってきた自転車6台の列に突っ込んだという。前から4台は道路の端に避けたが、5台目の自転車にぶつかったという。</p>	

対向車線で遅いトラクターの後ろを走っていた軽トラックが無理に追い越そうとしたことが原因となった事故である。自転車側の過失はないが、自動車を相手とする事故に遭った場合に大きな被害が出るのは自転車側であり、事故を防ぐための注意は過失の有無に関わらず必要である。特に幅が狭い道路では周囲の状況によく気を配り、対向車が追い越しそうなどとき、反対車線にはみ出してくる可能性を考えて徐行したり、左に寄ったりするなどの注意をしなければならない。

[04]

2003/9/6 朝刊 福井版	<b>【死亡】 交差点で出会い頭に保冷車と衝突</b>
<p><b>保冷車と衝突、高校生が死亡 自転車部の早朝練習 織田町 / 福井</b></p> <p>5日午前7時5分ごろ、織田町岩倉の県道の交差点で、自転車に乗っていた永平寺町けやき台の■■■高校1年■■■■■さん(15)が、越前町小樟の水産加工業A容疑者(72)の運転する保冷車と<u>出会い頭に衝突</u>、頭を強く打ってまもなく死亡した。丹生署はA容疑者を業務上過失傷害容疑で現行犯逮捕した。</p> <p>調べによると、■■■さんは所属する高校の自転車部の他の部員たちと早朝練習中で福井市内の高校に戻る途中だったという。現場は信号がない見通しの良い交差点。</p>	

信号のない交差点での事故である。記事からは、優先道路が自動車側か自転車側かはっきりせず、どちらに一時停止があったか不明である。少なくとも、一時停止がある側がそれを厳守していれば出会い頭の事故は防げる。しかし、高齢者など状況判断力のない運転者もあり、飛び出してくる可能性があることを認識することが必要である。自転車は道路の左端を通行するため、交差点でも左側から出てこようとする車とぶつかりやすい。交差点にこのような車がいた場合、運転手を見て手を挙げて合図をするなどして飛び出しを防ぐことが重要である。見通しの悪い交差点ではカーブミラーを確認し、十分注意しながら徐行で交差点に進入するべきである。

[05]

2004/6/16 朝刊 秋田版	<b>【死亡】 停車中の乗用車に衝突</b>
<p><b>自転車の高校生が停車中の車に衝突、死亡 大曲 / 秋田</b></p> <p>大曲市戸蒔の市道で、14日午後3時55分ごろ、自転車で走っていた仙北郡内の高校2年の男子生徒(16)が、<u>車道に停車中の乗用車に衝突した</u>。高校生は翌15日、出血性ショックで死亡した。</p> <p>大曲署の調べでは、現場の道幅は約6メートル。乗用車は同市の会社員女性(40)が運転し、左側の病院に入ろうとしていたが、前に車がいたため道路左側でいったん停車していた。死亡した高校生は高校自転車部に所属し、競技用の自転車で下校中だった。</p>	

これも前方を見ずに走行していたことによる事故である。通常、前方を常に見ながら走行している限り、停車中の乗用車に衝突することはない。死亡するような強い衝撃を受けたということは、相当なスピードを出して走行していたとも思われる。下校中ということで集団走行時ではなさそうだが、競技用の自転車を使っていたとなれば練習を兼ねての走行だったかもしれない。路上の障害物を確実に回避するためにも法定速度は遵守しなければならない。

[06] \*災害給付事例 [13] に同じ。

2006/5/22 朝刊 福井版	<b>【死亡】 下りカーブで崖から転落</b>
<p><b>部活の自転車で転落死 福井の林道、男子■■■高生 / 福井県</b></p> <p>21日午前11時15分ごろ、福井市国見町の二枚田幹線林道で「人が自転車ごとがけから転落した」と119番通報があった。福井南署の調べでは福井市南江守町、■■■高校1年、■■■■さん(16)で、病院に運ばれたが死亡した。</p> <p>同署によると、■■■さんは同校の自転車部員。顧問の教諭が自動車で引率し、ほかの部員11人とともに午前8時半ごろから同林道で練習をしていた。最後尾付近にいた■■■さんが見えなくなったため教諭らがコースを戻って捜したところ、転落している■■■さんを見つけた。</p> <p>現場は下り坂の急な左カーブで、同署は■■■さんが曲がりきれず、約4メートルのがけを転落したとみている。</p> <p>■■■■校長は「部活動中の事故で大変申し訳なく思っている。まだ1年生で技術的に無理があったのかもしれない。今後二度と事故が起きないように、練習方法を改善したい」と話した。</p>	

自転車競技はほとんどの選手が高等学校入学を機に始めるものである。したがって、入部したての1年生5月といえば多くの場合まだ初級者の段階であり、技術的には十分でない状態であろう。下り坂でブレーキを適切に使ってスピードを制御したり、重心移動でバランスをとりカーブを曲がったりするには練習が必要である。林道は自動車の通行がほとんどなく、一般にサイクリングコースとして紹介されることも多いが、急勾配やつづら折りの下り坂が続くなど自転車での走行に危険が伴う箇所もある。スピードが出すぎるとカーブで曲がり切れずに中央線を越えて対向車と衝

突したり、本件のように崖から転落するような事故が発生する。このような難易度が高いコースで十分な訓練なしに練習することは避けるべきである。他の記事によれば本件の事故現場はインターハイ県予選のロードレースコースであったとのことであり、ある程度の走行技術を求められるようなルートと思われる。また、部員が初めて走るコースだったとのこと、そのような場合はより慎重な対応が必要である。

[07]

2007/3/16 朝刊 栃木版	【けが】信号無視の軽トラにはねられる
部活中の高校生3人、軽トラックにはねられけが 真岡 / 栃木県	
<p>15日午後4時15分ごろ、真岡市荒町の<u>交差点</u>で、同市内の県立高校自転車競技部の男子生徒3人が自転車で横断中、軽トラックにはねられ、鎖骨骨折やひざ靭帯（じんたい）の損傷、全身打撲などのけがを負った。真岡署は、軽トラックを運転していた同市田島、農業A容疑者（42）を業務上過失傷害の疑いで現行犯逮捕した。</p> <p>真岡署の調べでは、事故当時、<u>軽トラック側の信号は赤だった</u>。3人は部活の練習中だったという。</p>	

詳細は不明であるものの交差点で左あるいは右から走ってきたトラックが信号を無視してそのまま交差点に突っ込んできたものと思われる。このような事故を完全に防ぐのは難しいが、交差する道路上を動いている車両を見かけた場合、その車両が一時停止や信号を無視してくるような可能性も念頭に置き、交差点で注意して減速すれば衝突を避けることができ、万が一衝突しても衝撃を小さく抑えることができる。法令上、青信号の交差点に進入する場合に徐行義務はないが、交差道路を通行する車両等に注意して「できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」（道路交通法36条4項）とされている。

[08] \*災害給付事例 [14]・[15] に同じ。

2008/1/22 朝刊 千葉版	【死亡】停車中の乗用車に衝突
運転手、異例の立件 自転車と衝突、無人の駐車違反車 過失致死容疑 / 千葉県	
<p>千葉市美浜区の市道で昨年7月、自転車部の男子高校生2人が駐車違反の乗用車に衝突し死亡した事故で、県警交通捜査課などは21日、同市稲毛区の運転手男性（31）を自動車運転過失致死の疑いで千葉地検に書類送検した。事故時に乗車していない違法駐車で、運転手が同容疑で立件されるのは異例。</p> <p>調べでは、男性は昨年7月19日午後1時50分ごろ、千葉市美浜区美浜の市道に乗用車を違法駐車し、自転車で走行中の■■■高校自転車部の男子生徒2人が乗用車に衝突する事故を引き起こし、死亡させた疑い。</p>	



事故当時、男性は乗用車に乗っていなかったが、同課は「現場は交通量が多く駐車禁止になっており、車道に止めれば追突される危険性は十分予見できた」とし、男性に過失があったと判断。立件にふみきった。男性は「ラジオのイベントに参加しようとして、時間がなかったため路上に駐車した」と話しているという。

同課によると、現場は片側3車線のゆるい右カーブ。男性が左車線に3～5分間駐車していたところ、縦1列で走行してきた生徒4人のうち、前の2人が車をよけきれずぶつかったという。自転車部顧問の男性教諭(45)と男性教諭(33)は練習につきそっておらず、自転車には前輪ブレーキがつけられていなかった。自転車は時速60キロ以上で走っていた可能性があるという。

同課は、死亡した生徒2人についても、前をよく見ずに走行していた疑いがあるとし、道交法違反(安全運転義務、自転車の制動装置不備)容疑で被疑者死亡のまま書類送検し、教諭2人も業務上過失致死容疑で書類送検した。

※事故発生は2007年7月であった。この記事は第一報ではないが、事故当時の状況がより詳細に報道されているため掲載した。

死亡した生徒はトラック競技インターハイ出場の3年生であり、実力のある選手だった。記事によると制限速度を超えるような高速で走行していた可能性が指摘されている。また、別記事によると部員が乗っていたのはトラックレーサーであったようだが、本来は競技場専用の自転車であり、後輪のみにブレーキを取り付けたとしても公道走行には不十分である。また、トラックと異なり、公道には違法駐車などの障害物がしばしばあるため、常に前方に注意して走行しなければならない。仮に時速60kmで走っていたとすると、わずか3秒で50m進む速さである。集団走行中に目の前の自転車だけに気を取られていると、前方の障害物に気づいた瞬間には回避が間に合わない。前の走者の合図や手信号だけに頼るのではなく、集団の前方を見て走るようにする必要がある。

[09]

2011/10/8 朝刊 山形版	<b>【重傷】</b> 交差点で右折対向車に接触
自転車の高校生重傷 新庄 / 山形県	
<p>6日午後5時40分ごろ、新庄市鳥越の国道47号の交差点で、舟形町長沢の無職■■■■さん(79)の軽乗用車と鮭川村佐渡の高校1年■■■■さん(15)の自転車が接触、■■■さんが転倒して右腕を骨折する重傷を負った。新庄署によると、現場は<u>信号機のない交差点で、右折した■■■さんの車の後部に、対向車線を直進してきた■■■さんが接触した</u>という。■■■さんは高校の自転車部の練習中だったという。</p>	

詳細不明であるものの、対向車の無理な右折が原因とみられる。交差点では直進が優先である(道路交通法37条)。しかし、状況判断力が弱い高齢運転者などの場合、対向して直進する自転車が来ても「十分に行ける、あるいは自転車が止まってくれる」と思いこんで無理な右折をしてくること

が想定される。競技用自転車のブレーキは制動力が必ずしも強いとはいえず、また通常ペダルと足（シューズ）をビンディングという器具で固定しているため、急ブレーキをすると足をつけずに転倒するリスクが高い。対向車線に右折しようとしている車がいる場合、徐行して交差点に進入し、手を挙げて運転手に「止まれ」の合図をするなどして事故を防ぐ必要がある。

[10]

2018/2/18 朝刊 埼玉版	【軽傷】丁字路を直進中に左からの右折車と接触
<p>熊谷で部活動中の高校生 5 人が衝突事故 / 埼玉県</p> <p>17日午前10時40分ごろ、熊谷市手島の市道交差点で、一列で走っていた県立高校生 5 人の自転車が、<u>右折してきた熊谷市の無職女性（83）の乗用車と衝突した</u>。熊谷署によると、上尾市の 1 年生男子（16）ら 5 人全員が軽傷を負ったと見られる。</p> <p>署によると、5 人は同じ高校の自転車部員で、それぞれ競技用の自転車に乗り練習中だった。少し離れて引率の教員 2 人や、別の 5 人チームも続いていたという。</p> <p>現場は<u>信号や横断歩道のない丁字路</u>。</p>	

交差点での左からの飛び出しが原因となった事故である。自動車からは、交差点でカーブミラーを見ても右から走ってくる自転車は視認しづらいため、特に注意力が乏しい高齢運転者の場合は危険性が高い。見通しが悪い交差点では必ずカーブミラーを確認し、交差道路に自動車がいる場合は、自転車の側が優先道路を走っていたとしても徐行して合図を出すなど注意が必要である。

なお、信号機のない交差点においては、南北方向の優先道路を進行していた自転車に、一時停止規制を無視して東西方向から進入してきた自動車が衝突した事案において、自転車と自動車の過失割合を 5 : 95 と評価した裁判例<sup>(9)</sup>がある。優先道路を進行しながらも自転車に 5 % の過失があったという点については、「本件交差点は、信号機による交通整理が行われておらず、原告自転車が走行していた南北道路から見ても、左右の見通しが悪い上、夜間であることからすると、原告 X は、本件交差点に進入するにあたり、十分に減速した上、左右の安全を十分に確認すべきであったというべきであり、そうしていれば、本件交差点に向かって走行してくる被告車両を発見し、停止するなどして、本件事故を回避できた蓋然性が高いところ、原告 X は本件交差点に進入して被告車両と衝突したことからすれば、原告 X は前記のような安全確認を怠り、本件交差点に進入したものと推認される。したがって、本件事故については、原告 X にも過失があるといわざるを得ない」とされた。

(9) 東京地裁2005年3月17日判決（判例時報1917号76頁）。

[11]

2018/7/19 朝刊 横浜版	【死亡】カーブで対向してきた大型バスと衝突
<p><b>自転車の部活中、バス衝突し死亡 横浜出発の高校生／神奈川県</b></p> <p>18日正午過ぎ、相模原市緑区青根の国道413号で、大型観光バスが自転車1台と衝突し、高校生1人が死亡、後続の1人が手足に軽いけがを負った。津久井署はバスを運転していた同区向原1丁目の運転手、■■■■■容疑者(26)を、自動車運転死傷処罰法違反(過失運転致死傷)の疑いで現行犯逮捕し、発表した。</p> <p>署によると、■■■容疑者が右カーブを曲がる際、対向車線を走行中だった川崎市中原区井田2丁目の高校1年、■■■■■さん(15)の自転車と衝突し、■■■さんは頭などをひかれ死亡した。倒れた自転車が後続の高校3年の男子生徒(17)＝横浜市磯子区＝の自転車とぶつかったという。</p> <p>高校生2人は横浜市内の私立高サイクリング部員で、同日朝に部員9人で学校を出発し、山梨県内に向かう途中だった。バスは東京都内の会社に戻るため回送中だったという。</p>	

現場は通称「道志みち」と呼ばれる片側1車線でセンターラインのある国道である。従前より自転車競技の選手が多く練習している場所として知られており、先日も東京オリンピックのロードレースコースになったことが報じられた。国土交通省発行のメールマガジン<sup>(10)</sup>によると「貸切バスが回送運行中、上り坂の右カーブでセンターラインを超えて進行したため、対向車線を走行してきた自転車2台と衝突した。この事故により、自転車の運転者1名が死亡し、もう1台の自転車の運転者が軽傷を負った」と記載があり、バス側が上り右カーブ(自転車からみると下りの左カーブ)を曲がる際にセンターラインを割ったところに自転車が止まり切れず、あるいは避けきれずに突っ込んだものとみられる。現場はバスやトラックなどの中央道迂回ルートであり、オートバイの通行量も多いが、幅狭の箇所や危険なブラインドカーブ(先が見通せないカーブ)も多く、自転車の走行には細心の注意を払う必要がある道路である。理論上、センターラインのある道路においては、互いにセンターラインを割らない限り対向車と衝突することはない。しかし、この事故のように幅狭のカーブで大型車(時には普通乗用車でも)がセンターラインを割ってくることは現実的にしばしばあり、たとえ自転車側が対向車線へ膨らんでいなかったとしても衝突する危険がある。下り坂でスピードを出してしまうと、制動力の乏しい自転車のブレーキではいざというときに止まり切れない。対向車と衝突する場合、双方が時速25km程度で比較的ゆっくり走行していたとしても相対速度は時速50kmになり衝撃は大きい。特にブラインドカーブにおいては、カーブミラーを確認しながら道路の左端を走行する(キープレフト)を徹底し、道路の中央寄りに膨らまないというだけでなく、曲がった先に故障車が停車している、オートバイが倒れている、歩行者がいるといった可能性も念頭におき、いつでも安全に停まれる速度で最徐行するということを守る必要がある。特に急勾配の下り坂においてはスピードが出やすいことから、十分に減速して走行する技術を訓練する

(10) 国土交通省「事業用自動車安全通信」462号(2018年)。

ことも重要である。

## ②災害共済給付の対象となった高等学校自転車競技部の事故（2005年度～2017年度）

より多くの事例を収集するため、日本スポーツ振興センターによる災害共済給付がなされた事例についても調べてみたい。以下は、2005年度～2017年度の給付を対象に、先にも挙げた学校事故事例検索データベースを用いて、種目が「自転車競技」であるもののうち公道上（自転車競技場を除いたもの）の事故を網羅的に調べたものである。いずれも下線は筆者が追加したものであり、記載の年は共済給付がなされた年度である（事故の発生年ではない）。

[12]

2005、高1、【障害】精神・神経障害	並走トラックの風圧で落車
練習先に行く途中の道路で、注意しながら1列になって自転車で走行していたが、後ろから来たトラックが追い越して行った際、 <u>風圧で自転車が左側に押された形</u> となり、カラーコーンにぶつかり転倒した。	

自転車は軽車両にあたるため、公道上では道路の左端を通行する（道交法18条）。一般の自動車は右側から追い越していくことになるが、幅が狭い道路でトラックなどの大型車が通過する際にこのようなリスクがある。練習コースには、大型車の交通量の少ないところ、あるいは道幅が十分なところを選ぶことが重要である。バスやトラックが並走してきた場合は集団の後ろを走る部員が声による合図を出し、減速して左に寄り、見通しのよい地点で安全に追い越させるようにする。

[13]

2006、高1、【死亡】全身打撲	下りカーブで崖から転落
自転車部活動中、ロードレースの練習を、部員全員が1分間隔で発走して、集合場所にて点呼したところ本生徒がいらないことに気付き、顧問が搜索したところ、集合場所から5km位下った道路わきの4m下の杉林の斜面に自転車ごと転落しているのを発見した。転落時の目撃者はなく、現場は、 <u>左カーブ</u> であり、 <u>曲がり切れず道路から転落した模様</u> 。発見した時は、意識はあったものの、出血も多く朦朧状態であった。消防署に救助要請、レスキュー隊が救助に来るが、その間も大量出血が続いた。CPRを行い、ヘリコプター離着場所まで救急車で搬送、ヘリコプターで病院へ搬送したが、死亡した。	

報道事例 [06] の事故である。

[14]

2009、高3、【死亡】内臓損傷	停車中の乗用車に衝突
自転車競技部の練習中、市道を4人縦列で走行していた。列の先頭を走行していた本生徒と、同競技部であり2番目を走行していた他生徒が、 <u>停車中の乗用車の後部に次々に衝突した</u> 。救急医療センターに搬送されたが、死亡した。	

報道事例 [08] の事故（先頭の生徒）である。

[15]

2010、高3、【死亡】頭部外傷	停車中の乗用車に衝突
自転車競技部の練習中、市道を4人縦列になり競技用自転車で走行していた。列の2番目を走行していた本生徒は、 <u>停車中の自動車の後部に衝突し転倒した</u> 。救急救命センターに搬送されたが、死亡した。	

報道事例 [08] の事故（2番目の生徒）である。

[16]

2012、高1、【障害】精神・神経障害	側溝に落ちる
自転車競技部の合同練習会のロード練習中、 <u>最後尾を追走中にバランスを崩し、道路左端の側溝に自転車の前輪を落とし転倒、その際コンクリート製電柱に頭部を強打し意識を失った</u> 。	

1年生の事故である。公道には側溝、縁石、穴などのリスクがあるため、これらに十分気をつけて走行するとともに、できるだけリスクの少ないコースを選んで練習することが重要である。

[17]

2012、高2、【障害】歯牙障害	前方を徐行中の乗用車に後ろから追突
自転車競技部のロード練習で、6名で、3名ずつ2班に分かれ走行していた。先頭で走行中に、 <u>交差点の近くで右折しようとして徐行している乗用車に、後ろから追突して、負傷した</u> 。下を見ながら走行していたので、前の車が目に入らなかった。	

前方不注意による事故である。前を見て走行することだけでなく、前を走る自動車との間隔を十分に確保することも重要である。自動車と自転車ではブレーキの制動距離が異なり、自動車のブレーキに対して自転車が対応できず追突してしまうことがある。本件のような交差点では徐行する先行車にも意識を払う必要がある。

[18]

2013、高3、【障害】せき柱障害	停車中の乗用車に衝突
自転車競技部の部活動中に、ロードワークで道路を走行していたところ、 <u>前方不注意により停車中の車に追突し転倒した。</u>	

これも前方不注意による事故である。前を見て走行していれば停車中の車に衝突することはないはずである。

[19]

2016、高1、【障害】精神・神経障害	下りカーブでガードレールに衝突、落下
日曜日に、自転車競技部の公道での練習中、 <u>峠下り坂カーブで減速の調整がうまくいかず、ガードレールに衝突し、乗り越え、深さ1mの側溝に落下した。</u>	

1年生の事故である。自転車のブレーキは制動力が弱く、峠の下り坂は思わぬスピードが出やすい一方、速度が出た状態で安定してカーブを曲がるには技術が必要である。技術的に十分安全に走行できるコースを選定して練習することが重要である。

### (3) 事例から見る安全配慮義務

前項において示した事例の事故状況を整理したのが表3である。ここから、どのような点に留意して指導を行うことが安全配慮義務の内容となるのか検討していきたい。

全16件のうち自動車が関係するものが13件であり、その大半は走行中の接触である。進行方向が異なる自動車（対向車・交差車）と衝突したもの（[1] [3] [4] [7] [9] [10] [11]）、停止中あるいは徐行中の自動車に後ろから追突したもの（[2] [5] [8] [17] [18]）に大きく分けられる。また、自動車との事故のうち5件は交差点で発生している。走行している自動車との正面衝突や、スピードが出た状態での追突は、スリップなどで転倒（落車）した場合と比べて衝撃が大きくなるため重大な怪我につながりやすい。集団走行時には、先頭を走る選手だけでなく、後ろに続く選手も常に前方や周囲への注意を払う必要がある。

また、表には整理していないが、運転者の年齢が分かっているものをみると、60代以上の高齢者が関係する事故も目立つ（[3] [4] [9] [10]）。高齢者の場合は判断力に乏しい場合があることを認識し、特に交差点では手信号・合図を積極的に出しながら運転者の様子を観察するなど、自転車側もよく気を付けて走行する必要がある。

下り坂のカーブで発生した事故（[6] [11] [19]）はすべて1年生である。一方で、2年生以上には前方不注意による追突事故が多数ある。このように、1年生は技術不足、上級生は「慣れ」による油断など、部員の学年によって頻度の高い事故原因が異なることが分かる。

公道でも、信号や一時停止、制限速度など互いに交通法規を厳守している限り事故は起きないは

表3 事件事例別状況一覧

	学年	結果	現場		関係自動車			事故態様	
			交差点	下り坂	対向車 交差車	並走車	停止車 徐行車	転倒 転落	衝突 接触
01	2年	死亡			✓				✓
02	1年	負傷					✓		✓
03	2年	負傷			✓				✓
04	1年	死亡	✓		✓				✓
05	2年	死亡					✓		✓
06	13	1年	死亡	✓				✓	
07	不明	負傷	✓		✓				✓
08	14	3年	死亡				✓		✓
	15	3年	死亡				✓		✓
09	1年	負傷	✓		✓				✓
10	1年	負傷	✓		✓				✓
11	1年	死亡		✓	✓				✓
12	1年	負傷				✓		✓	
16	1年	負傷						✓	
17	2年	負傷	✓				✓		✓
18	3年	負傷					✓		✓
19	1年	負傷		✓				✓	

ずである。しかし、公道を走るすべての自動車の運転者が完璧にルールを守っているわけではない。そのような場所で練習を行おうとする限り、一定のリスクは避けられない。また、高等学校の生徒は自動車の運転免許を持っていないことが通常であり、自動車の運転席に座った際の死角が分からなかったり、危険予測が不十分であったりすることもリスク要因である。少しでもリスクを低減するためには、次のような点について留意しなければならない。まず、交通量が少なく、十分な道幅があり、見通しがよい道路を選んで練習することである。特に、トラックなどの大型車が多く通行するルートはできるだけ避けるようにする。また、道路上のリスク要因ができるだけ少ないことも重要である。勾配やカーブだけでなく、側溝、縁石、穴、スリップの原因となる落葉・砂・苔などにも注意を払うようにする。

また、集団走行中に前を走る自転車との接触や、前方の障害物への衝突を確実に回避するため、適切な車間距離を取ることも重要である。そのうえで、常に前方から目を離さず走行すれば多くの事故は防げるはずである。

一般論としては、走行中の集中力を切らさないために日頃から十分な休養を取ることや練習中に適宜休息を挟むこと、天候のチェック（雨天時は路面が滑る）や自転車の整備も事故防止につながるだろう。万が一の際の怪我を最小限に抑えるための装備（ヘルメット・グローブの装着）が必要

なのは言うまでもない。

高体連の自転車競技専門部は「自転車競技における事故防止のガイドライン」(2018年)<sup>(11)</sup>において自転車競技の安全指導と安全管理についての指針を示しており、「事故防止のための4カ条」を以下のように挙げている。

- 1 個人のレベル（体力・技能）を顧慮した無理のない指導計画を立て、基礎走行技術の習得を段階的に行う。
- 2 競技ルールを十分に理解し、遵守する。また一般公道で練習する際は、交通法規・マナーを遵守する。
- 3 自転車の整備不良は重大な事故につながるので、選手自身が日頃から整備点検を怠らない。
- 4 天候・気候・湿度に注意し、熱中症防止のため、水分や塩分などを適切に摂る。

事件事例の集約結果からも、この指針のうち特に1・2の必要性を理解することができる。また、ロード競技の「日頃の練習や競技大会に潜む危険因子」として、「側道から進入してくる車両や歩行者との接触事故」「前方不注意による相互接触で転倒する」「路肩の凹凸、段差でバランスを崩して転倒する」「下り急コーナー部で曲がり切れず転倒する」「集団走行中の急減速による相互接触で転倒する」「疲労、高温、水分不足、エネルギー不足による体調不良」「車体の故障・破損や整備不良」を挙げている。学校の安全配慮義務として、これらの「予見される危険」に留意して指導をしなければならないということである。

この他に、安全配慮義務の内容として気象リスクの管理を挙げておきたい。自転車競技の練習における主な気象リスクは熱中症と落雷である。土や芝生の上と異なり、アスファルトの道路上では特に夏場の午後になると舗装が温まり体感温度が高くなる。先の「指針」でも注意が喚起されているように、暑い場所で常に直射日光にさらされる自転車ロードレースは熱中症になりやすい。熱中症予防のために規格化された指数である WBGT（暑さ指数）を確認し、警戒が必要な場合は休息や水分・塩分の補給に十分留意しながら練習する必要がある。また、雷注意報の発令中は一定時間ごとにレーダーを確認し、近郊で雷活動が予測されている場合は雷鳴に注意し、すぐ屋内に退避できるような計画を立てることである。雷は地域によって発生が多いところと少ないところがあり、また集中する時期も異なる。たとえば、気象庁の統計<sup>(12)</sup>によると埼玉県（熊谷）では2018年の雷日数は14日であり、6月～9月（最多は8月）に集中している一方、石川県（金沢）では雷日数が32日あり、夏場よりむしろ冬場に多い。地域ごとの気象の特徴を知り、雷が多く天気が急変しやすい季節には予報に注意するべきである。

(11) 全国高体連自転車競技専門部「自転車競技における事故防止のガイドライン」(2018年) ([http://www.hs-cycling.com/jimukyoku/2018/accidentprevention\\_guideline\\_20180420.pdf](http://www.hs-cycling.com/jimukyoku/2018/accidentprevention_guideline_20180420.pdf))

(12) 気象庁「過去の気象データ検索」(<http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>) を使い「熊谷」「金沢」の統計データを検索した。



### 3. おわりに

自転車は、人の力だけで最も効率よく、速く遠くに移動できる便利な交通手段である。2017年には自転車活用推進法が施行され、環境にやさしく便利で、災害時にも強く、健康増進・体力向上にも資する自転車の活用・推進は、国家的政策にもなっている。特にロードレーサーは軽い車体に細いタイヤを備え、舗装道路を速く走ることに特化しているため、平地であれば時速30キロメートルを超えるスピードで巡航し続けることも難しくない。空気抵抗による疲労を避けるため先頭交代しながら集団で走れば、さらに高速で走り続けることもできる。このように風を切って走るのは爽快であり、スポーツとしての魅力でもある。

しかし、自転車競技の練習・大会には事故・怪我のリスクが常に付きまとうことも否定できない。身に着けるのは薄いジャージ1枚で、プロテクターも装着せず、自動車並みの速度で走行中に落車したり障害物に衝突したりすれば、大きな怪我につながりかねない。特に高等学校の部活動であれば、技術的にも精神的にも成長途上にある生徒が競技者であることを念頭に起き、十分な安全配慮をしていく必要がある。

本稿では、主に高校生の自転車競技部の事故事例の収集によって公道上で「予見される危険」の具体的内容を明らかにし、自転車競技部の指導における安全配慮義務について検討してきた。公道での練習にあたっては、単に交通法規やマナーを守ればよいというだけでなく、事故発生をできるだけ減らすための配慮をしなければならない。自転車競技に事故はつきものと思いを放棄することなく、防げる事故を防ぎ、最大限安全が図られるようにしていくべきである。

一方、競技場内で行うトラックレースなどの他種目の指導にあたってどのような安全指導をするべきかについて本稿で検討することはできなかった。また、自転車に関係する事故の防止という観点では、歩行者との事故など自転車が加害者となるケースについても議論が必要であろう。自転車運転者に高額な賠償を命じる判決<sup>13)</sup>もあり、賠償責任保険のあり方についても考えておくべきである。例えば埼玉県では2018年から「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」により自転車保険への加入が義務化された。他に滋賀県、大阪府、京都府、兵庫県、鹿児島県でも同様に義務化されており、全国に広がるかどうか注目される。これら残された課題については今後改めて詳しく検討することにしたい。

#### 【注】

本稿は、早稲田大学特定課題研究助成（課題番号2018B-344、2018K-434）による研究成果の一部である。

13) 小学生が自転車で歩行者をはねて怪我を負わせた事故で、約9520万円の賠償命令が出された。神戸地裁2013年7月4日判決（判例時報2197号84頁）。