

平成 26 年 10 月

自転車保険の加入促進方策

自転車の安全な利用等に関する検討委員会

自転車保険専門部会

兵 庫 県

目 次

1	はじめに	1
2	自転車事故の現状と問題点	2
3	自転車保険加入の必要性	4
4	自転車保険の加入促進方策	6
5	おわりに	10
	自転車保険専門部会員名簿、自転車保険専門部会の開催状況	11

1 はじめに

自転車は健康増進や環境問題への関心により、県民の生活に密着し、子どもから高齢者まで幅広い年代が気軽に利用できる便利な乗り物である。その一方で、近年、県内では事故全体の件数や、自転車事故全体（対自動車、対自動二輪車、対歩行者、対自転車等）の件数は減少しているが、依然として人身事故のうち自転車事故の占める割合は20%以上を占めている。

特に、歩行者と自転車の事故については、ここ10年間で1.9倍に増加し、県民1人あたりの発生割合は全国で2番目に高いなど、深刻な状況となっている。さらに、兵庫県下において自転車が歩行者に衝突するなど、自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況は、社会的な問題として広く認識されている。

しかしながら、これら自転車事故の損害賠償判決に対応しようとしても、自動車や自動二輪車を対象とした自動車損害賠償責任保険（以下「自賠責保険」という。）と同じような制度が、自転車利用者に対して整備されておらず、自転車に関係する交通事故により生じた損害を補償するための保険または共済（以下「自転車保険」という。）に利用者自らが任意で加入している状況である。なお、県の実施したアンケートによると、加入率は約24%となっている。

そこで、自転車保険専門部会では、これらの状況に鑑み、安全で適正な利用のための技能および知識の習得等はもとより、自転車事故による被害者の救済や加害者の経済的負担軽減を目的として、自転車利用者等の保険加入義務化を含め、自転車保険の加入促進方策について検討した。

2 自転車事故の現状と問題点

人身事故に占める自転車関係事故の割合は、ここ数年 20%を超え高い水準で進行しており、平成 25 年では、人身事故 32,734 件のうち自転車関係事故は 7,400 件で 22.6%を占め、近年、人身事故に占める自転車関係事故の割合は、増加傾向にある。

【グラフ 1 参照】

自転車関係事故 7,400 件の内訳としては、対車両が 6,646 件で 89.8%と最も多く、次いで自転車単独が 334 件で 4.5%、対自転車が 245 件で 3.3%、対歩行者が 175 件で 2.4%となっている。

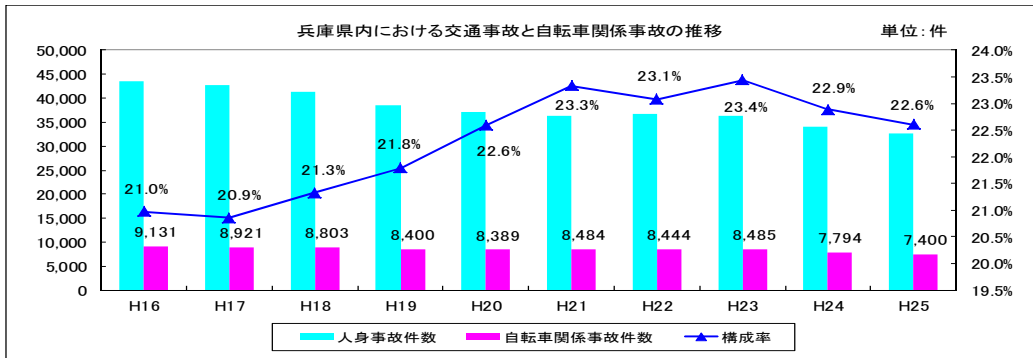
とりわけ、自転車対歩行者の交通事故件数 175 件は、平成 16 年と比較すると 1.9 倍に増加しており、その大半が自転車側の加害行為によるものである。

【グラフ 2、グラフ 3 参照】

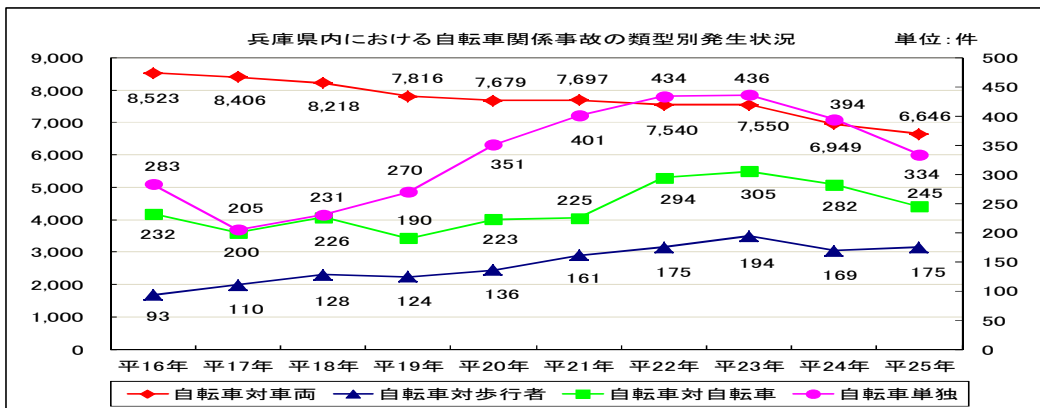
平成 25 年中の自転車対歩行者の交通事故による歩行者の負傷者は 167 人で、平成 16 年と比較すると約 2 倍に増加しており、負傷した歩行者のうち 32 人（19.2%）が重傷、135 人（80.8%）が軽傷となっている。

【グラフ 4 参照】

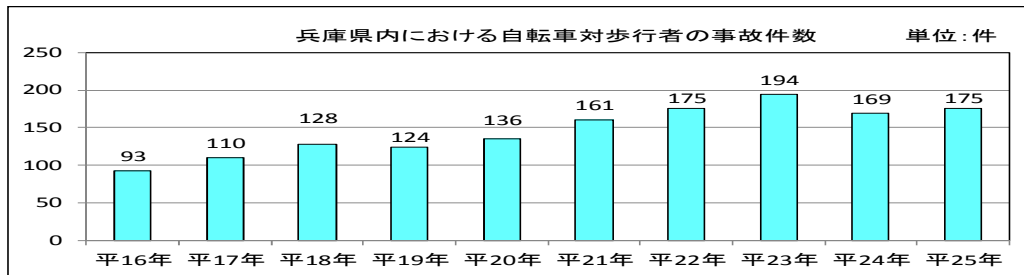
【グラフ1】



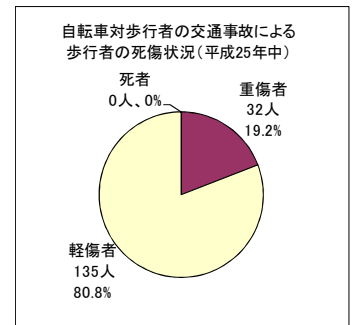
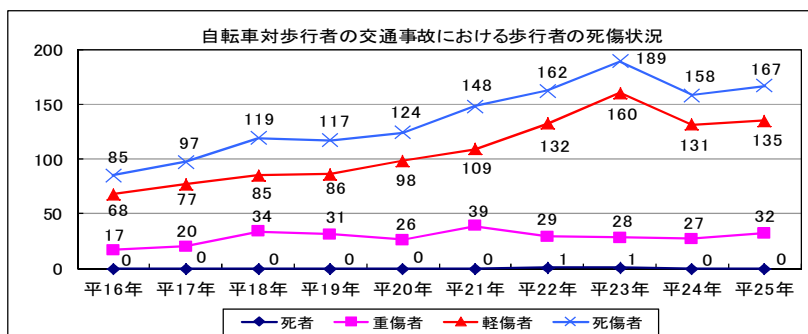
【グラフ2】



【グラフ3】



【グラフ4】



3 自転車保険加入の必要性

(1) 自転車保険の現状と加入状況

ア 自転車保険の現状

自転車保険は大別すると、以下のとおり、「車体にかける保険」と「人にかける保険」の2種類に分けられる。

○ 「車体にかける保険」

自転車安全整備店において自転車の点検整備を実施した後に交付されるTSマーク付帯保険など。

○ 「人にかける保険」

相手方に損害を与えた場合の賠償責任保険として、自動車、火災、および傷害保険等の特約として付帯される個人賠償責任保険など。

このように種々の保険があり、推定ではあるが、保険加入者のうち大半が「人にかける保険」に加入しているとみられる。

そのほか、パソコンや携帯電話を利用したインターネットによる加入や、コンビニエンスストアでの加入など、傷害保険と個人賠償責任保険がセットで販売されている便利で加入しやすい保険商品も開発されている。

【表1】自転車保険の例

		車体にかける保険 (TS マーク)	人にかける保険 個人賠償責任保険(特約)
保 険 料		約 2,000 円/年(点検整備料を含む)	約 1,000 円/年～2,000 円/年
保 険 期 間		1 年間	1 年間
加 入	場 所	自転車販売店(自転車安全整備店)	保険会社(代理店)
	証 明	車体にシールを貼付	保険証券
	管 理	(公財)日本交通管理技術協会	各保険会社
対 象 者		自転車搭乗者	加入者(含む家族)
補 償 内 容	本 人	死亡	100 万円
		傷害	重度後遺障害(1～4級)
	入院	10 万円(15 日以上)	
相 手	賠償 損害	○死亡又は重度後遺障害(1～7級)5,000 万円(H26.10.1～)	契約内容によるが、概ね 1 億円～無制限
		○見舞金 10 万円(入院 15 日以上)(H26.10.1～)	
特 徴		○自転車購入時等に自転車安全整備店(TS マーク取扱店)で加入可能 ○シールで加入状況が確認可能	家族全員が補償の対象となり、日常生活の損害賠償請求に対応可能

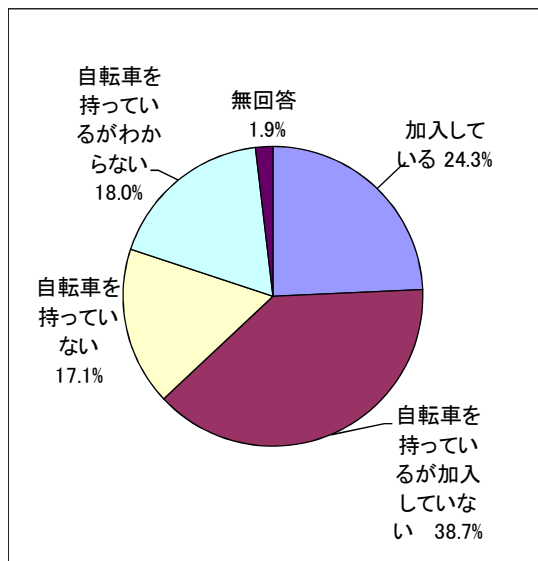
イ 自転車保険の加入状況

自転車保険の加入状況については、各保険会社とも様々な保険商品の特約として契約されているため、加入率については、公表されていない。

兵庫県下で平成25年9月21日から同年11月2日までの間、県内の交通安全イベント会場や交通安全教室および自動車教習所等において、計1,651人に対し保険加入の有無についてアンケート調査を実施した。

結果としては、アンケート回答者のうち、24.3%が「加入している」との回答であり、4人に1人が保険に加入している状況にある。

【グラフ5】



(2) 自転車関係事故における高額な損害賠償請求事例

自転車対歩行者の交通事故では、自転車側が加害者となりうる可能性が高く、自転車側に対して高額な損害賠償請求を認める判決が出されている。

【表2】自転車事故による高額な損害賠償事例（兵庫県）

裁判所・年月	事故の概要	賠償金額
神戸地裁 平成21年3月	自転車が、信号機のない交差点を歩いて横断中の女性54歳と衝突し、女性は顔の骨や歯を折る重傷を負った。	1,239万円
神戸地裁 平成25年7月	坂道を下ってきた小学生の自転車が、歩行中の女性62歳と衝突し、歩行者の女性が意識不明となった。	9,520万円

(3) 自転車保険加入の必要性

自転車事故による高額な損害賠償請求事例が発生している中で、グラフ5のとおり自転車保険に加入している割合は、約24%となっている。

県としては、このような高額な損害賠償請求が発生していることを広く県民に周知し、自転車保険への加入を強く働きかけることにより、①被害者の確実な救済と併せて、県民が加害者となり損害賠償請求を負った場合の経済的負担の軽減につながり、②県の施策のひとつである地域における安心確保の実現のためにも、自転車保険への加入を促進していかねばならない。

4 自転車保険の加入促進方策

(1) 条例による保険加入の義務化

自転車保険の加入の必要性については前述したとおりであり、これまでも県および県警察の他、交通安全協会等の関係団体が交通安全教室での教育やチラシの配布などを実施し、加入の促進を図ってきた。

さらには、一部の自治体では条例により保険加入の努力義務を掲げ、全国的な気運も醸成してきているところであるが、現状として保険に加入している割合は約24%である。

そこで、当部会では、保険加入の更なる促進を図るため、抜本的な対策として、自転車利用者および所有者の保険加入や、自転車販売店の協力につき、条例による義務化を検討した。

その内容および結果については、下記のとおりである。

ア 加入義務の対象者

まず、自転車の利用者および所有者（ただし、利用者および所有者が未成年の場合はその保護者）を対象とし、業として自転車を使用する企業等の所有者も義務の対象者として含める必要がある。

次に、自転車を購入する場合のほとんどが自転車販売店を経由することから、自転車販売時に保険加入の有無を確認し、未加入者に加入の促進を図るなど、自転車販売店にも協力願うことが重要である。

しかしながら、自転車販売店での保険の斡旋や販売については、保険代理店としての登録が必要であり、登録されていない自転車販売店では保険加入の手続きができないことから、保険加入の確認以外の義務を課す場合は、慎重に行わねばならない。

イ 加入義務の対象とする保険

前述したとおり、自転車保険は「車体にかける保険」と「人にかける保険」の2種類に分けられる。自動車や自動二輪車の自賠責保険と同じように考えた場合には、「車体にかける保険」が対象となるが、現状では推計24%の加入者のうち、大半が「人にかける保険」に加入していると推定される。

したがって、現状に鑑み、保険の対象については「車体にかける保険」「人にかける保険」を問わず、加入促進を図ることとした。

ウ 保険加入の管理と把握

現状では、自転車保険の管理は行っていない。今後、保険加入を義務化する場合には、自転車の車体番号または、新たな登録番号を付し、車体を特定して保険の加入を管理していくことが求められる。しかしながら、車体番号は同一番号や無番号が存在し、車体を特定する番号としては適切ではない。たとえば、新たな登録番号を付し、自転車の車体を特定するとなると、県下推計 325 万台の車両を対象とすることから、莫大な経費や労力などを必要とし、実施不可能と考えられる。

その他、防犯登録という制度があるが、その登録状況も 100%とは言えない状況であり、車体を特定するには至らない。

したがって、現状においては、自動車や自動二輪車等を対象とした自動車損害賠償責任保険制度と同じ「車体にかける保険」において、車体を特定しての管理は困難であると判断する。また、「人にかける保険」を管理する場合にも、個人を管理することとなり、同じく管理は困難であると判断する。

つまり、現状において保険加入の管理を行うことは非常に困難であると判断されるが、効果の測定を行う必要があることから、定期的なアンケート調査等により加入状況を把握することが不可欠である。

エ 罰則の適用

前述のとおり、保険加入の管理が困難な状況の中で、義務違反者への取締りを行うには、保険証券等により加入の確認を行う必要があるが、保険証券を自転車利用者に常時携帯させることも困難である。

したがって、加入の確認が困難であり、取締りも困難であることから、義務化を行うとしても、罰則は設けるべきではない。

さらに、自転車販売店における保険加入の確認についても、自転車販売店に協力を依頼することから、罰則は設けるべきではないと考える。

オ 義務化による経済的負担

現状の保険料から見ると、月額 100 円程度の自転車保険もあり、利用者のニーズに応じた保険料設定となっていると思われるため、保険に加入することが著しい経済負担になるとまでは言えない。

(2) 具体的な加入促進方策

ア 広報啓発の徹底

当部会においては、自転車の交通事故の実態と自転車保険加入の促進方策の現状を踏まえつつ、自転車保険の普及について検討した結果、自転車保険に対するさらなる啓発の必要性に加え、保険の契約内容によっては、契約者の家族も補償対象となり得ることが県民に認識されていない現状も指摘され、自転車利用者への保険の認知度をより高めていくことが必要であるとの意見が出された。

これに加え、児童等が加害者になる自転車事故も発生していることから、民法第 714 条の監督義務者等の責任に基づき、保護者等が賠償責任を負う可能性を認識したうえで、保険に加入してもらう必要についても指摘がなされた。

これらのことを踏まえ、今後とも安全教育の機会や広報媒体等を活用して、加入する保険の重複の問題も含め、広く県民に保険商品・契約内容を周知し、それぞれの家庭において加入の状況を確認・把握させるとともに、その必要性を十分に理解・認識させることが不可欠である。

イ 自転車販売店による加入促進

自転車販売店は、自転車保険の未加入者に対して、その必要性を説明し自転車保険に加入するよう理解を求めることができる絶好の場でもあり、各販売店の協力を得ながら積極的に施策を推進することが、加入率の向上に繋がると考えられる。

自転車販売店は、自転車と密接に関わる事業を営んでおり、自転車の安全利用について一定の社会責任があると言える。そのため、保険加入の有無を確認し、未加入者に対しては、自転車保険への加入の必要性を示したパンフレット等を交付し、自転車保険に加入するよう勧める役割を果たすことが期待される。

ウ 保険会社等による加入促進

損害保険事業者等は、自動車保険や火災保険などの契約者に対して、自転車事故に対応する個人賠償責任保険への加入の必要性を情報提供するなど、主契約に付帯された特約を利用した加入促進を呼びかけるほか、既契約者に対しては、契約更新時の機会を捉え、更なる継続更新を促すことが必要である。

さらに、損害保険事業者等は、個々の自転車利用者等が広く保険を選択できるように、安価で加入しやすく補償の厚い保険の改良に努め、県などとの協働により、効果的に保険加入の促進を図っていくことが求められる。

エ 通学者の保険加入促進

県内の県立高校の中には、自転車通学者に保険加入を徹底するため、あらかじめ加入状況を確認して自転車保険加入者のみの通学を認めるなど、取組が進んでいる学校もある。今後とも、自転車通学者の全員保険加入を目指すなど、これらの取り組みの一層の強化を検討し、さらに、学校および学校の設置者は、自転車通学をする生徒を対象に、

- ① 自転車交通ルールを学ぶための講習を実施すること、
- ② 自転車保険への加入の必要性について教育を行うこと、
- ③ 自転車保険への加入状況を確認したうえで、自転車通学許可証を交付すること

などの施策を検討することが要請される。

5 おわりに

兵庫県内における自転車事故の状況から、自転車保険への加入は不可欠で喫緊の課題となっている。その保険加入を促進するためには、兵庫県として抜本的な対策を行わなければならないことが認識された。

自転車は、日本の交通の用に供する車両として、将来的にますます利用が拡大していくと予想される中で、自転車側に対して高額な損害賠償請求を認める判決も出されていることから、自動車や自動二輪車と同じような自賠責保険制度が必要と考えられる。しかし、自転車の登録制度や管理の問題、法的整備などの課題から、現状としては、既存の自転車保険への加入促進を図ることが望ましく、その促進を図る上で、県として条例による義務を課すことが必要であるとの考えに至った。

とりわけ、義務を課す以上、県としては、県民が加入しやすい環境を整備すると同時に、定期的にアンケート調査等により加入率を把握し、交通安全教育やチラシ等で県民に保険の重要性や加入促進についての教育を充実させることが求められている。

自転車保険専門部会委員名簿

委 員	
役 職	氏 名
(一社) 日本損害保険協会近畿支部事務局長	新井 吾一
兵庫県サイクリング協会理事長	片山 秀昭
兵庫県自転車軽自動車商業協同組合理事長	妹尾 積
(公社) ひょうご被害者支援センター事務局長	田中 実恵子
関西大学政策創造学部教授	羽原 敬二
三井住友海上火災保険株式会社神戸支店神戸法人営業課長	森田 雅之
株式会社ホームセンターアグロ事業部マネージャー	山田 浩司
イオンバイク株式会社取締役営業・商品本部長	渡瀬 朗
合 計	8 名

※ 敬称略、50音順、(一社)は一般社団法人、(公社)は公益社団法人の略

自転車保険専門部会の開催状況

- 1 第1回自転車保険専門部会 平成26年6月3日(火)
 - ・ 自転車保険を取りまく現状と課題
 - ・ 自転車利用者への保険加入の必要性
 - ・ 自転車利用者への保険加入の促進方法(義務化等の検討)
- 2 第2回自転車保険専門部会 平成26年6月26日(木)
 - ・ 自転車利用者への保険加入の促進方法(義務化等の検討)
- 3 第3回自転車保険専門部会 平成26年9月12日(金)
 - ・ 自転車利用者への保険加入の促進方法(義務化等の検討)
- 4 第4回自転車保険専門部会 平成26年10月17日(金)
 - ・ 自転車保険専門部会の検討内容のまとめ
(自転車保険の加入促進方策(案))