

### 第3回「自転車保険専門部会」議事概要

#### 1 開催日時

平成26年9月12日（金）午前10時から午後0時

#### 2 開催場所

兵庫県民会館「303会議室」

#### 3 議事概要

- (1) 義務対象者と義務の内容（自転車利用者等～自転車保険に加入しなければならない、自転車販売店～自転車販売時に自転車保険の加入有無を確認のうえ、保険未加入の場合は自転車保険への加入促進を図る。）について
- 自転車販売店に負担がかかる。このことについて応援する気はあるが、法律上、自転車店で保険を販売することができないにも関わらず、大きな負担がかかることについて販売側がどのように認識するか気がかりである。
  - 組合に加入している約500店舗のうち、TSマークを貼ることができる自転車安全整備士のいる自転車安全整備店は350店舗くらいで、残りの150店舗は安全整備店の許可を受けていない。TSマークを扱うことができる自転車店であれば、義務を課されても対応できるが、そうでない店はTSマークも販売できないし、保険の取り扱いもできないので、自転車店でも保険の取り扱いができるようにしてもらわなければ、どうすることもできない。
  - 義務の対象として、レンタサイクル業者などが考えられる。
  - 会社として、レンタサイクルの世話をさせていただいているが、自治体が後援として運営されている場合には、必ずTSマークを付けて出している。出した自転車については、会社のほうから月に1回整備をするというような条件でTSマークを付けてもらっている。しかし、そうでないところもあり、行政以外のところは付いていない場合が多い。
  - 自転車販売時において、自転車を利用する者と購入しに来た方が異なる場合もあるので、これを見分けることが困難である。例えば、兵庫県内にある自転車店に買いに来た人ということであれば、まだわかりやすい。どこで使うのかということについて、お客様の住所を確認し、保険を確認しなければ販売ができないというのであれば、難しい。
  - 今回の義務化に罰則を設けないという方向で検討が進んでいるが、仮に保険がついていない自転車事故やひき逃げ等が発生した場合、罰則が

ない義務化の推進に対し、社会的な問題が発生する懸念はないか。

## (2) 対象となる保険

- よく知られている車体に保険がかかっている TS マークと、火災保険や自動車保険などの特約として付保されている個人賠償責任保険があり、双方とも被害者救済の手段であることから、義務の対象となる保険として双方を対象とするべきである。
- TS マークは、自転車の安全整備をしっかりと行い、その証として貼付される TS マークに保険が付帯しているものであり、新車の場合や車体に痛みがない場合には比較的安価に貼付することができるが、車体が痛んでいる場合、例えばタイヤを交換する場合などは 4,000 円くらいかかる場合もある。一般の保険と同じようにいつも同じ金額になるとは言えないので、そのあたりは誤解しないようにしてもらいたい。

## (3) 保険加入の管理

- TS マークはシールを貼るので、外見で加入の有無を判断できる。TS マーク以外のシールを貼る場合、TS マークの取り扱いができない販売店でお客さんに対して、保険会社さんに行き、保険に入ってからもう一度自転車店にシールをもらいに来てくださいと言ったとしても、まずお客さんは来ない。そうなれば、保険会社さんに契約者に対して保険加入のシールを貼ってもらうようにしなければならぬのではないかと思う。
- TS マークも期限は 1 年であり、期限が過ぎても点検を受け直さず、期限切れのまま、シールを貼ったままの自転車も多い。現在出回っている自転車の中で、TS マークが有効な自転車は 7 台に 1 台くらいではないか。すでに走っている自転車を見分ける方法が難しい。

## (4) 罰則上の課題

- 自賠責保険では、被害者を作らないために、ひき逃げや無保険車による事故の場合に政府の補償事業として被害者を保護する制度がある。義務化を進めて行くにあたり、罰則を設けないということであるが、加入していなかった場合にどのような問題が発生するか。政府が補償する事業もない、罰則もないということでは社会的な問題が発生しないか。例えば、県をはじめとして関係機関などに批判がある可能性があるのではないかということに心配する。
- 罰則をかけるのであれば、車体に保険がかかっているか、利用者が保険に入っているかをしっかりと確認できなければ無理である。強制力は

ないかもしれないが、義務をかけることで1人1人が認識していけばよい。自転車は便利がよく、数も事故も多いかもしれないが、あまり締め付けてしまうと自転車に乗る人がいなくなるのではないかという心配もあるので、罰則については慎重にしなければならない。

- 最近では電動自転車が原付の販売台数を超えているということもあり、その中で原付には自賠責保険の加入義務があるが、今後自転車もどのようになっているかわからないので、将来的な課題として検討を続けていくべきで、今現在としては、罰則を設けることは困難ではないか。
- 新聞やテレビで自転車事故が取り上げられるなど、社会的な関心も大きくなってきているので、自転車に乗る人に事故を起こした場合のことを考えてもらうような義務化となればよいのではないか。
- 自転車利用者などに自覚を促す方向に向けての義務化として、罰則については今後も検討課題の1つとして検討していくべきである。

#### (5) 保険加入の促進方策

##### ア 自動車保険等の主契約に付帯する特約等、既存保険の加入促進

- 損保協会としては、様々な保険商品の特約となっている個人賠償責任保険を自転車につけていただくということで、すでに保険が用意されていることを業界としても周知していかなければいけないと考えている。
- 自転車に関するイベントに保険会社にも来てもらい、案内しながらその場で加入してもらうなど、連携をすることで普及も図れるのではないか。

##### イ 安価で加入しやすく補償の充実した保険の開発

- 業界としては検討を進めていきたいと考えているが、商品開発には色々時間等がかかるので、短期間では困難な場合もある。

##### ウ 自転車販売店における保険の取扱い（広告を含む）方法

- 義務化の中で、チラシなどTSマークと合わせて、県の保険の周知と連携させていただくことで加入促進に弾みがつくと考えるので、県の取り組みについても規定してもらえるとありがたい。

##### エ 保険の継続加入促進方策

- TSマークの場合、申込書が3枚複写になっており、3枚目にハガキが付いているので、1年間の有効期限が来るときに、切手を貼ってハガキを送っている。TSマークには有効期限も自転車安全整備店の番号も入っている。しかし、有効期限が過ぎても誰もシールをはがしたりしないので、自転車に貼ったままになっている。経験上、10台の自転

車に対して、TS マーク更新の案内を出したとしても、店に来るのは1台くらいであり、出費がかさむ場合が多い。

- 特約としての個人賠償責任保険の場合は、主契約である火災保険や自動車保険の更新時期に保険会社や代理店がハガキなど色々な手段で更新の案内をしている。個人賠償責任の場合は、主契約の更新の案内となる。また、単体の自転車保険の場合も、同じようにハガキなどで案内をしている。

オ 保険加入者に対するシールの配付

- TS マーク以外のシールを貼るのであれば、自転車店で保険の加入有無を確認し、保険に入っていない人は保険に入ってから、もう一度自転車店にシールをもらいにきてくださいと言ってもまず来ませんので、TS マーク以外の保険期間などを書いたシールを貼るのであれば、保険会社に貼ってもらうしかない。