

平成 26 年 10 月

自転車保険の加入促進方策（案）

自転車保険専門部会

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、県内では交通事故全体の件数や、自転車事故全体（対自動車、対二輪車、対歩行者、対自転車等）の件数は減少しているが、依然として交通事故全体の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、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も発生している状況にある。

しかしながら、自転車利用者が、これらの自転車事故の損害賠償判決に対応していくための自動車や二輪車のような強制賠償責任保険制度はなく、自転車に関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険または共済制度（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にある。なお、県の実施したアンケートによると、加入率も約24%と低い状況にある。

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及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、自転車利用者の保険加入義務化も含め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 2 割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。

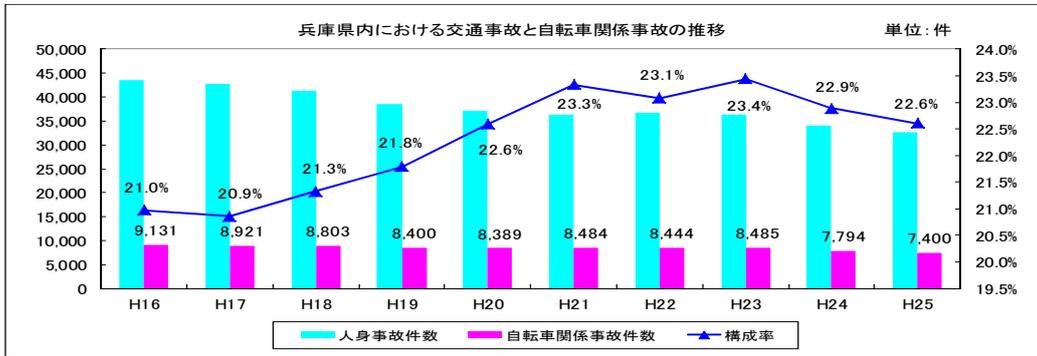
とりわけ、自転車と歩行者の交通事故件数 175 件は、平成 16 年と比較すると 1.9 倍に増加している。なお、その大半が自転車側の加害行為によるものである。

【グラフ 2、グラフ 3 参照】

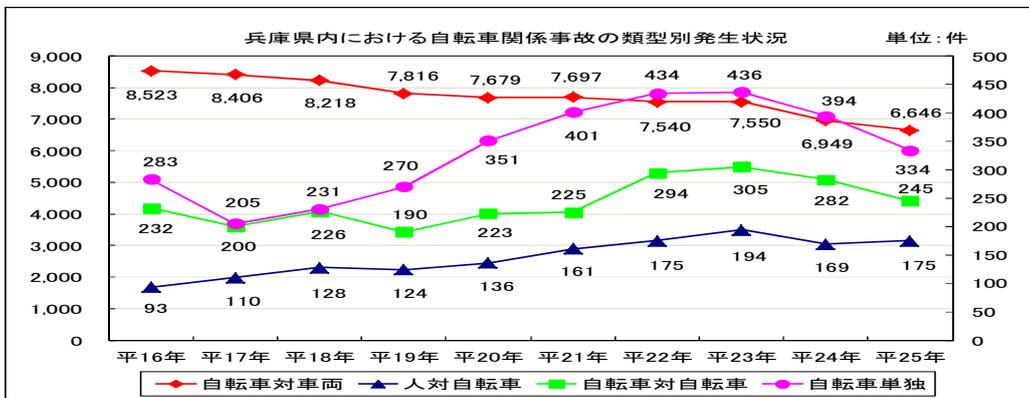
平成 25 年中の人対自転車の交通事故による歩行者の負傷者は 167 人で、平成 16 年と比較すると約 2 倍に増加しており、負傷した歩行者のうち 32 人 (19.2%) が重傷、135 人 (80.8%) が軽傷となっている。

【グラフ 4 参照】

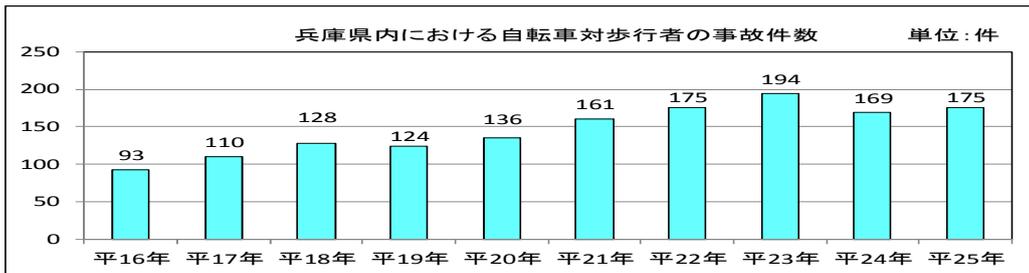
【グラフ1】



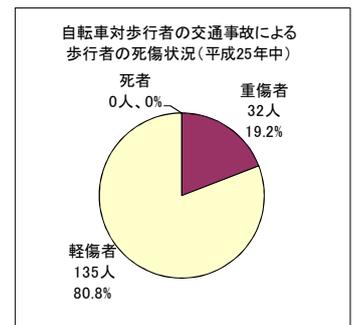
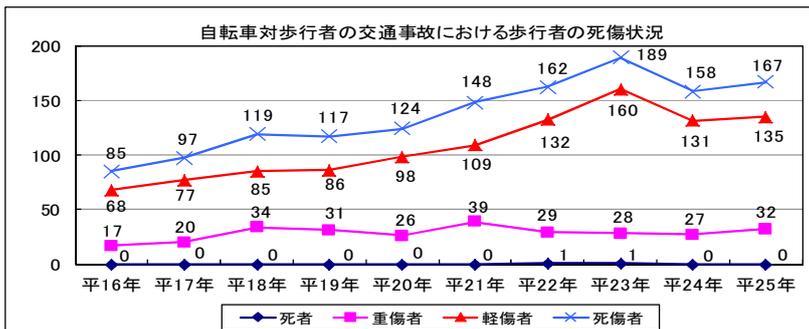
【グラフ2】



【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「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、及び傷害保険等の特約による個人賠償責任保険など

多くの保険があり、推定であるが、保険加入者のうち9割以上が「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)	
補償内容等	本人	死亡	—	
		傷害		重度後遺障害(1～4級)
	相手	入院	10万円(15日以上)	—
		損害賠償責任補償	○死亡又は重度後遺障害(1～7級)5,000万円(H26.10.1～) ○見舞金10万円(入院15日以上)(H26.10.1～)	1,000万～無制限
特徴等		○自転車購入時等に自転車安全整備店(TSマーク取扱店)で加入できる ○シールで加入状況が確認できる	安価で家族まで補償の対象となり、日常生活の損害賠償請求に対応できる	

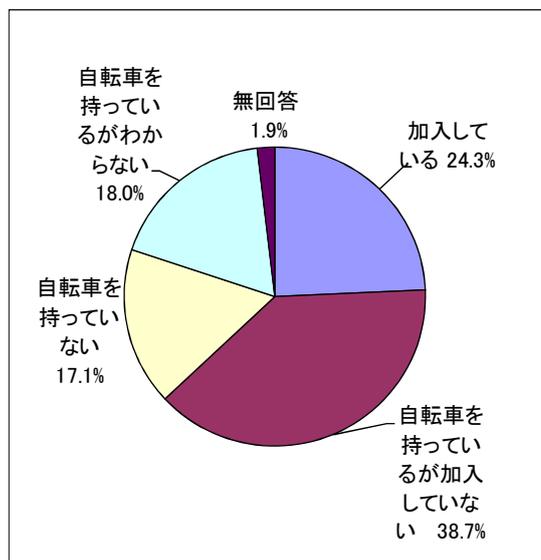
イ 自転車保険の加入状況

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。

兵庫県において、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、自動車教習所等において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。

結果によると、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

自転車事故により高額な損害賠償請求事例が発生している中、自転車に関する損害賠償責任保険の普及促進が必要である。

グラフ5のとおり、県によるアンケート調査では、保険に加入している割合は約24%であり、自転車保険の認知度も高めていく必要がある。

自転車利用者が交通事故への備えとして、被害者の救済と加害者の経済的負担軽減を目的に、損害賠償責任保険に加入することが必要であるという社会的認識を高めていく必要がある。

4 自転車保険の加入促進方策

(1) 条例による加入の義務化

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、これまで県及び県警察の他、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。

また、合わせて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。

当部会では、自転車利用者及び所有者の保険加入意識の向上や自転車販売店の協力による保険加入の更なる促進を図るため、抜本的な対策として条例により義務化することについて検討した。

その内容及び結果については次のとおりである。

ア 加入義務の対象者

自転車の利用者及び所有者（ただし、利用者及び所有者が未成年の場合はその保護者）を対象とし、個人賠償責任保険の補償対象が日常生活における事故のみで、業務上での事故を除いていることから、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ことが必要である。

なお、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の確認を必ずしていただき、未加入者に加入の促進を図っていくことが必要である。

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、保険代理店資格を必要とし、保険代理店資格のない自転車販売店では保険契約等はできないことから、保険加入の確認以外の義務を課す場合は慎重に行うことが必要である。

イ 加入義務の対象とする保険

前述したとおり、自転車保険には「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。

自動車や二輪車などの強制賠償責任保険と同じように考えた場合、「車体にかける保険」が義務の対象とする保険として望ましいが、現状では推計 24%の加入者のうち、9割以上が「人にかける保険」に加入していると思われる。

従って現状に鑑み、県内での加入者の大半が利用している「人にかける保険」も含めた、双方を対象とするべきである。

ウ 保険加入の管理

現状では、自転車保険の管理は行っていない。

今後、保険加入を義務化し管理する場合には、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。

さらに、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、実行できるのかが疑問である。

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。

自動車や二輪車等を対象とした強制損害賠償責任保険制度と同じ「車体にかける保険」を想定した場合、車体を特定しての管理は困難であり、また、「人にかける保険」を管理する場合には、個人を管理することとなり、同じく管理は困難であると思われる。

したがって、現状において保険加入の管理を行うことは非常に困難と思われるが、効果の測定を行うことも必要であり、管理ができないとしても定期的なアンケート調査等により把握することが必要である。

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っていくには、保険証券等により加入の確認を行う必要があるが、保険証券を常時携帯させることも自転車の特性として困難である。

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、自転車販売店の保険加入確認義務の違反に対しても、自転車販売店に協力をしていただく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

保険加入は自転車を運転する本人のためであり、現状から見て著しい経済負担とまでは言えないと考えられる。

県が義務化を行う場合、可能であれば県が推奨する保険を選定し、それらの保険を効果的に促進できるようなシステム作りも必要と思われる。

その際に、安価で補償の厚い保険商品の開発等により、更なる経済負担の軽減を図っていく必要がある。

(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、その原因について検討した結果、保護者等の保険の契約が、同居の家族等も補償の対象となっていることなどを理解していない場合もあり、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考えられる。

また、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もある。

したがって、今後、安全教育等により、自転車保険に関する広報啓発を進め、それぞれの家庭において加入の状況を確認・把握しておくとともに、その必要性を十分に浸透させる必要がある。

イ 自転車販売店による加入促進

自転車販売店では、自転車保険の未加入者に対して、その必要性を教示し自転車保険に加入するよう理解を求める絶好の機会でもあり、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で加入率の向上に繋がると考えられる。

また、自転車と密接に関わる事業を営んでいる以上、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ことから、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などの方法が考えられる。

ウ 保険会社等の加入促進

損害保険事業者又は保険代理店等は、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等を利用した加入促進を呼びかけるほか、特約への既契約者に対しては契約更新時等の機会を捉え、継続更新を促す措置を講ずる必要が認められる。

損害保険事業者は、個々の自転車利用者に応じた保険が選択できるようにわかりやすく、安価で加入しやすい補償の充実した保険の開発に努めることが必要である。更に、県などにより、加入義務化に相応しい保険を公募しこれを推奨することなど、効果的な促進が図れるような施策を講ずる必要があると考えられる。

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ことから、自転車通学者の全員保険加入を目指しこれらの取り組みを一層強化することが必要である。

また、学校及び学校の設置者は、自転車通学をする生徒を対象に、自転車交通ルールを学ぶための講習を実施し、自転車保険への加入の必要性について教育を行い、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などの施策を検討してもらいたい。

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必要不可欠で喫緊の課題と考える。

したがって、保険の加入を促進するためには、抜本的な対策を行う必要がある。

自転車は、日本の交通の用に供する車両として、将来的にますます開発され、機動力が向上されていく中で、自動車や二輪車と同じような強制賠償責任保険制度が必要と考えるが、現状では、自転車の登録制度や管理の問題、及び強制賠償責任保険のような車体にかかる保険が整っていない状況や法的整備の課題から、現状としては既存の任意保険への加入の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も必要である。

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制度を構築し、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必要である。

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))