

ISFJ2015

政策フォーラム発表論文

公的自転車保険の導入

明治大学 畑農鋭矢研究会 都市・交通分科会

松下悟 森下武蔵 郡山純 高野悠司

2015年11月

要約

現在の日本において、自転車保険は賠償責任保険と傷害保険の二種類があり、それらは自動車のものと違い、任意加入となっている。日本におけるこれらの保険への加入率は極めて低く、具体例として挙がる TS マークは、自転車保有台数に対してのマーク交付数の割合が 2~3%程度でしかない。現在、自転車交通事故全体としては減少傾向にあるものの、対歩行者に対する自転車事故の件数は、横ばいのままである。対歩行者の事故は、高額賠償の請求につながる危険性を秘めており、実際に 9,000 万円以上の賠償請求の判決が下された事例が存在する。また、自転車乗用中の事故における死傷者と、自転車交通事故の件数を比較すると、約 97%の確率で軽傷、重傷を問わず怪我を負う可能性がある。そのような中、日本における自転車交通を取り巻く状況は変化している。愛媛県松山市では「エコサイクル」が推奨され、自転車の利便性向上のために案内サインを充実させることや、レンタサイクルの拡充、利用環境の向上を図っている。兵庫県では、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、県を挙げての自転車の安全適正利用への取り組みが行われている。過去に社会問題化した違法駐輪の問題は現在解消されつつある。軽車両による違反行為が増加している現状があり、大きな事故につながる懸念がある。防犯登録制度は所有者特定の効力があるものの、本来の目的である盗難防止、盗難回復の促進の効力が弱い現実がある。平成 27 年 6 月 1 日に「改正道路交通法」が施行され、自転車に対する規制が明確化され、規制を破った場合講習を受けることを義務とされるようになった。

自転車交通事故に遭遇する確率は、自動車交通事故に遭遇する確率と比較すると低い数値が出る。しかし、一年間で事故にあふ確率は自転車、自動車であり変わらない。海外と比較して日本の自転車交通を取り巻く環境は遅れており、自動車保険制度と自転車保険制度を比較しても、詳細に定められている自動車保険に対し、自転車保険はわからないことが多い。自転車交通を取り巻くこうした現状の中、自転車保険に対する人々の意識は高くないのが現状である。保険加入を行っていない人の割合は、アンケート調査の結果約 55%であり、そこに加入しているかどうか理解していない人の割合を加えると、約 75%にまで上る。未加入の理由として多いのは、どのような保険があるのかわからない、そもそも自転車保険の存在を知らない、というものである。未加入の人が多いのに対して、人々

は自転車保険に加入することを望んでいる。保険未加入者のうち、約 54%の人が自転車保険は必要であるにとらえており、保険加入は必要であるという意識は抱いていることがわかる。しかし TS マークのような店頭で取り扱う保険ですら加入率が伸び悩んでいることから、存在を知ったからと言って加入する、というわけではないことがわかる。先行研究として取り上げた 1994 年の論文における自転車保険の状況と現在の自転車保険の状況を比較しても、進展がないことがわかる。そのため、やはり自転車保険への加入の義務化は必要なことであるにとらえ、具体的な保険料の算出を行い、現存する民間自転車保険、また 2015 年 10 月より施行が予定されている兵庫県における賠償責任保険（加入が義務）と比較し、「公的自転車保険」として算出した保険料との差異を明らかにすることを目指した。

保険料を算出するうえで、自転車事故における外部費用を用いた。当論文では自転車 1 台当たりの保険料（外部費用）＝損失額/自転車の保有台数として、求められた外部費用を「公的自転車保険」の保険料とする。求められた外部費用を「公的自転車保険」の保険料とする。総務省行政評価局（2015）「自転車交通安全対策に関する行政評価・監視結果報告書」に基づく試算方法によれば、2011 年度の全交通事故の損失金額は 6.3 兆円であり、そこに自転車交通事故の割合を乗じることで、自転車交通事故の損失金額は 0.6 兆円であると算出される。さらに 2011 年度における自転車保有台数は約 7,000 万台であることから、0.6 兆円を 7,000 万で除すことにより、自転車一台当たりの損失金額は約 8,571 円と算出される。この 8,571 円は、現存する保険の保険料よりも高く算出されており、これは上限を設定している民間保険、兵庫県の保険と違い、損失すべてを保証することを目的としているからである。保険料を抑えるための政策として、交通事故による金銭的損失額の低減、自動車利用者の自転車保険の保険料一部負担を提唱する。

目次

はじめに

第1章 自転車交通を取り巻く現状

- 第1節(1.1)松山市における「エコサイクル」
- 第2節(1.2)兵庫県における自転車の安全適正利用への取り組み
- 第3節(1.3)違法駐輪問題
- 第4節(1.4)軽車両による道路交通法違反の増加
- 第5節(1.5)改正道路交通法による自転車取り締まりの強化
- 第6節(1.6)防犯登録制度
- 第7節(1.7)諸外国における自転車交通の現状

第2章 先行研究及び本論文の方向性

- 第1節(1.1)日本における自転車保険の歴史
- 第2節(1.2)自動車保険制度
- 第3節(1.3)自転車保険に対する人々の意識
- 第4節(1.4)強制賠償責任保険制度に関する先行研究
- 第5節(1.5)本論文の方向性

第3章 公的自転車保険の保険料の算定

- 第1節(1.1)自転車交通事故に遭遇する確率
- 第2節(1.2)現存する自転車保険
- 第3節(1.3)公的自転車保険の保険料算出
- 第4節(1.4)保険料の比較

第4章 政策提言

- 第1節(1.1)自転車交通事故による損失金額の低減
- 第2節(1.2)自動車利用者による保険料負担

第5章 結論

先行論文・参考文献・データ出典

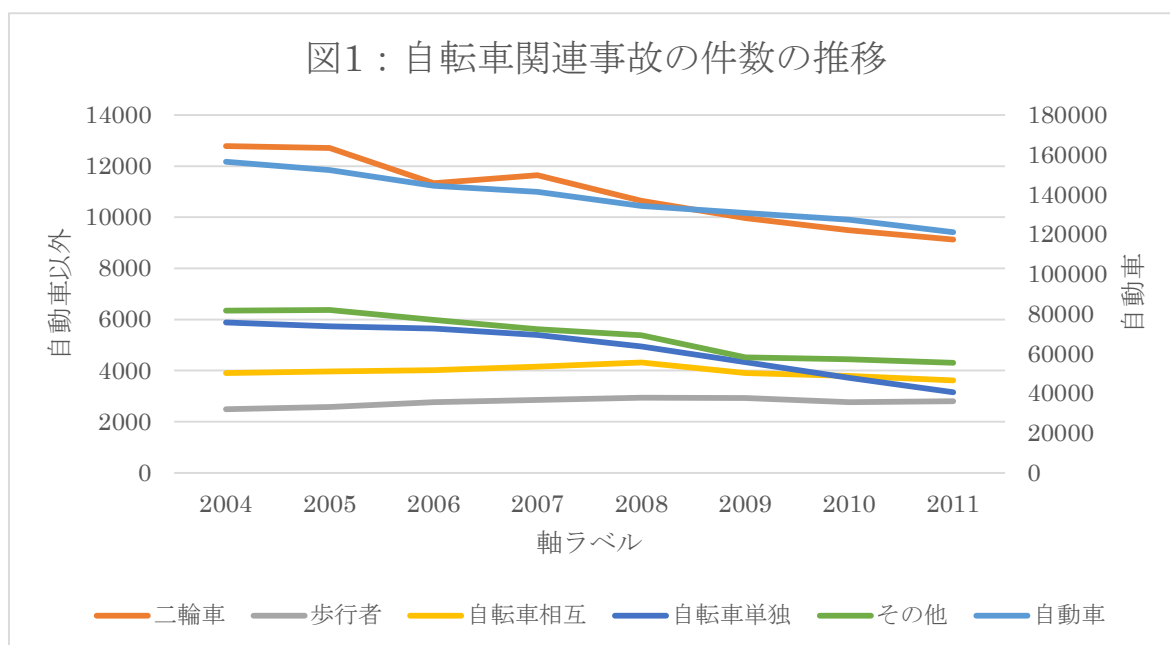
はじめに

現在、日本において自転車事故が発生した際、それを補償する保険としては、他人にケガをさせたり、他人のモノを壊したりして法律上の損害賠償責任が発生した場合に備える「個人賠償責任保険」と、自分がケガをした場合に備える「傷害保険」がある。自動車には、強制保険（自賠責保険）が存在するものの、自転車の場合、任意で加入する必要がある。

自転車保険といえば、自転車を盗まれたときに補償を得ることができる盗難保険のほうを思い浮かべる人が多い。事故によって怪我を負う、負わせる等の事態が発生した時に補償を得ることができる個人賠償責任保険、傷害保険の加入率は、極めて低い。具体例として、事故被害者救済を目的とした保険がつけられたものである TS マーク¹というものが存在する。自転車の点検を受けることでシールが交付され、保険料としてはその際の点検費用であり、部品交換等が不要の場合、相場としては 1500～2000 円程度である。しかし、TS マークは加入率が低く、平成 24 年度における TS マーク交付数は約 209 万枚であり、加入率はわずか約 2～3%にしか満たない。

自転車の保有台数事自体は、年々増加している。資料によって、7,000 万台とも 8,000 万台ともいわれており、日本において公共交通機関を除いた、自動車に続く乗物であると言えるだろう。

¹自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が、点検整備した安全な「普通自転車」に貼るシールのことあり、傷害保険と賠償責任保険が付帯されている。



出典：警視庁「自転車関連事故の状況」

(http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/2_shosai.pdf)

自転車事故全体の件数は減少傾向にある。ここで注目するのは対歩行者の事故件数である。これを除いた事故が軒並み減少傾向にあるのに対して、対歩行者のみほぼ横ばいである。横ばいであるならばそれほど問題がないのではと考えるかもしれないが、問題となってくるのは、自転車が歩行者と衝突し、歩行者側にけがを負わせてしまうという事例である。その中でも、歩行者側が重傷を負い自転車側に多大な賠償金が請求されるというケースがある。

表 1：自転車事故における賠償例（対歩行者）

賠償額	
9,521 万	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成 25（2013）年 7 月 4 日判決）
9,266 万	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成 20（2008）年 6 月 5 日判決）
6,779 万	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38 歳）と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 15（2003）年 9 月 30 日判決）
5,438 万	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 19（2007）年 4 月 11 日判決）
4,043 万	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62 歳）の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 17（2005）年 9 月 14 日判決）

出典：日本損害保険協会 HP (<http://www.sonpo.or.jp/protection/jitensya/>)

対歩行者の自転車事故は表 1 のように、何千万という単位の高額の賠償金が発生する事故につながる危険性を孕んでいる。そして問題なのは、このような高額賠償が発生した時、個人賠償責任保険に加入していないと全額を自分で支払うことになり、多大な経済的負担を負うことになる ということである。

また、2013 年度における自転車乗用中の事故による死傷者数は 120,529 人であり、その年の自転車事故の件数は約 120,000 件であることから、事故に遭遇すると、それが重いか軽いかわ、自分か相手のどちらが怪我を負ったかを問わず、事故に会うとほぼ確実に誰かが怪我をするということであり、この時個人賠償責任保険・傷害保険に加入していないと、重傷を負わせた、負った時に多大経済的負担を負うことになる。

自転車関連事故は、その事故による被害者だけでなく、加害者にも大きな負担を与える可能性がある。約 7,000 万台の自転車保有数を誇る日本において自転車保険を普及することは必要不可欠である。そこで本研究では、まず自転車交通に関して現在の日本の状況、また海外と比較をした後、自転車保険に関する歴史や自動車保険の現状を調査しつつ、日本における自転車保険に対する意識を明らかにし、自転車交通事故によって発生する損失金額をすべて賄うことができるような保険の保険料を算出することで、自転車一台あたりにどれほどの保険料が必要であるか求め、その金額を我々が考えている「公的自転車保険」の保険料として扱い、保険導入を行うことを提案する。

第1章 自転車交通を取り巻く現状

第1節 松山市における「エコサイクル」

愛媛県の松山市では、温暖な気候と坂の少なさから環境にやさしく利便性の高い自転車をより普及させようというエコサイクルが推奨されている。公共空間の占有面積が小さいため交通渋滞を緩和できるということも推奨される理由として挙げられる。松山市だけでなく、自転車に関する政策は全国至るところで行われている。自転車の魅力の代表は、上記のほか、環境にいい、体にいい、経済的にいいというところである。乗り物1グラム当たりで1キロメートル移動するのに必要なエネルギーは、自転車は0.15カロリー、徒歩は0.75カロリー、自動車は0.8カロリーであり、自転車は圧倒的にエネルギー効率が高いと言える。

松山市は、平成22年度を目標年次とする「松山市自転車等利用総合計画」を平成11年度に策定した。それは、「人と自転車」、「都市と自転車」の共存を目指したものである。

「松山市自転車等利用総合計画」で一定の効果は得られたものの頭打ちの状態となってしまった。そこで新たに平成32年度を目標年次とする「新松山市自転車等利用総合計画（松山市自転車マスタープラン）」が策定された。

平成19年の第2回松山都市圏パーソントリップ調査によると、松山市の中心部に集中する交通は、20%を自転車が占めている。また原動機付自転車や自動二輪を合わせると30%ほどになる。

松山市の場合、多くの市民は自動車での移動を好む。自転車の利用割合は中心部に近いほど高く、2km未満の短距離移動においては、約4人に1人が自転車を利用している。

自転車を普及させるためには走行環境を向上させる必要がある。市は、利便性向上のために案内サインを充実させることや、レンタサイクルの拡充、自転車の利用環境の向上を図ると言う。具体的には、車道を狭め、歩道を広げることで、歩行者と自転車が接触しないようにすることや、電線などを地中に埋め込み、景観をよくすることが挙げられる。

道路交通法制定時の1960年、自転車を車と同じ車両と位置づけ、車道の左側通行を規定した。しかし1970年の道路交通法改正により、自転車の歩道通行が容認された。これは例外的な措置だったにも関わらず、自転車の歩道通行が一般的なものになってしまった。市は今

後、路側帯のカラー化、新たな規制の検討、走行ルールの徹底を行政機関と連携して取り組む。

また利便性の向上にかかせないのが、駐輪スペースの確保である。市はこれまで公共駐輪場の整備を市だけで行っていた。しかし市の取り組みのみでは、駐輪場の確保が困難なこと、財政上の限界という問題があった。そこで駅前や中心市街地に土地を持つ民間の力を借りた民営駐輪場の建設を促進してきた。しかし経済状況が低迷する中で民間事業者単独では、費用の捻出や健全な経営を継続することは難しい状況にある。そこで、商店街など地域の共同出資による駐輪場整備運営方式の公費支援を検討するという。松山市では、2012年2月1日から実際に自転車専用小規模分散型駐輪場が期間限定で設置された。これは国土交通省松山河川国道事務所と松山市によって行われた。利用時間は9時から20時で、2時間まで駐輪することができるというものだった。

また指導・警告・撤去による規制による自転車の適正な利用の促進、自転車の走行や駐輪などに関するモラルの向上への取り組みなどが今後の自転車利用の環境づくりで大切である。愛媛県では、平成25年7月1日から「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を施行した。平成25年12月1日、平成27年4月1日に一部改正を行っている。この条例は、自転車の安全な利用に関する意識の向上、自転車を安全かつ快適に利用できる環境の整備、自転車に関与する事故の防止を図り、自転車の安全な利用を促進すること、また愛媛県の自転車文化の振興に寄与することを目的としている。第4条には「県民は、自転車の安全な利用について理解を深め、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行することができる環境が形成されるようにそれぞれの立場で努めなければならない。」と記してある。国民の協力、理解がなければ、市の政策も実現できない。

第 2 節 兵庫県における自転車の安全適正利用への取り組み

兵庫県では、自転車の安全適正利用への取り組みが行われており、平成 27 年度 4 月 1 日から「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行された。この条例の主な目的としては、①県民、事業者、交通安全団体、行政の役割と県民運動としての取り組みとして交通安全への啓発活動を行い、社会全体で協働して自転車の安全適正利用に取り組

むこと、②県、保護者、学校、事業者の安全教育としての交通安全教育の充実、③交通ルールの遵守、④自転車の点検・整備、夜間のライト点灯と反射機材の装着等自転車の安全適正利用の規定、⑤保険加入の義務化、⑥自転車道、自転車専用レーンなど自転車通行環境の整備等が主な目的である。

条例の中で、主な目的として定められた6つの項目のうち、一番注目したいのが⑤保険加入の義務化である。これは、平成27年10月1日から施行しており、義務化の対象となる保険については、自転車事故により生じた他人の生命又は身体の損害を補償することができる保険等であり、加入していない人は加入しなければならないとしている。^{2 3}

そのような中で兵庫県交通安全協会では、「自転車会員」を募集している。これに加入することによって、自転車交通安全推進活動、自転車交通事故相談、補償制度【ひょうごのけんみん自転車保険】の3つを利用することが可能となる（具体的な補償制度年間掛金と各種サービスについては後述）。

表2：兵庫県における自転車関連事故の発生状況

	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年
交通事故件数	43,526	42,780	41,277	38,551	37,139	36,360	36,594	36,195	34,056	32,734
自転車関係事故数	9,131	8,921	8,803	8,400	8,389	8,484	8,444	8,485	7,794	7,400
構成率	21.0%	20.9%	21.3%	21.8%	22.6%	23.3%	23.1%	23.4%	22.9%	22.6%

自転車交通事故の現状－兵庫県

兵庫県において条例が制定された理由として、兵庫県は「最近の交通事故の特徴として、自転車に関係する事故の割合は20%以上を占め、歩行者と自転車の事故は増加傾向にあります。また、自転車事故により、高額な損害賠償事例も見られることから、県民運動として社会全体で協働し、安全で適正な利用に関する意識を高め、自転車に関係する事故の未然防止を図り、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に取り組んでいくものです。」

としている。表より、兵庫県での自転車関連事故の構成率は20%を超えており、また表

² 自転車販売店やレンタルサイクル店では、自転車の購入や借り受け時などに、保険の加入の有無を確認することとしている。

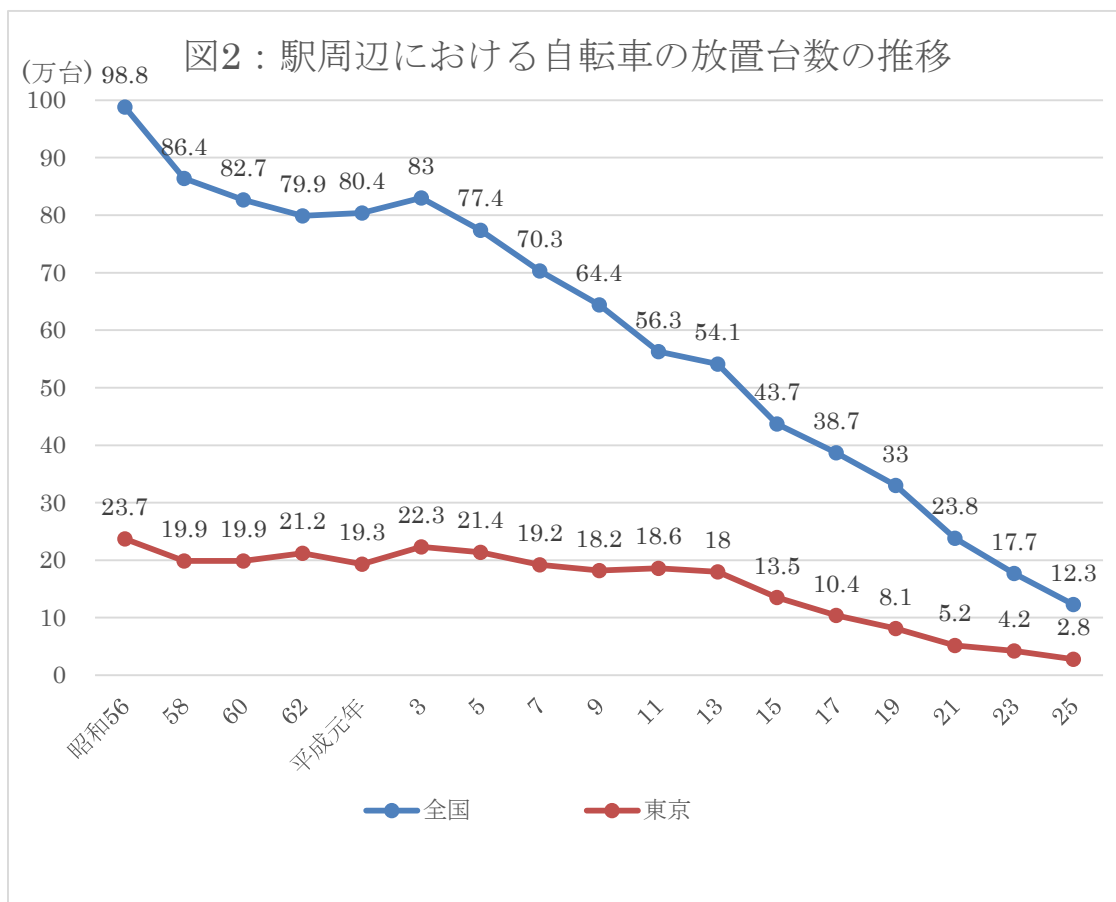
³ 加入しないことによる罰則は存在しない。

1 より、歩行者と自転車の事故は増加傾向とまではいかなくとも、他の自転車関連事故の件数が軒並み減少傾向である中横ばいのままであり、判例も表 2 で示した通り散見されることから、兵庫県が保険加入を義務化したことは実に理に適っているとわかる。

第 3 節 違法駐輪問題

内閣府の「駅周辺における自転車の放置台数の推移」によると、放置自転車の数は年々減少している。全国における放置台数は、昭和 56 年は 98.8 万台だったが平成 14 年には約半分になり、平成 25 年には 12.5 万台にまで減少した。

東京で見ると、昭和 56 年には 23.7 万台だったのが、平成 25 年には 2.8 万台にまで減少した。

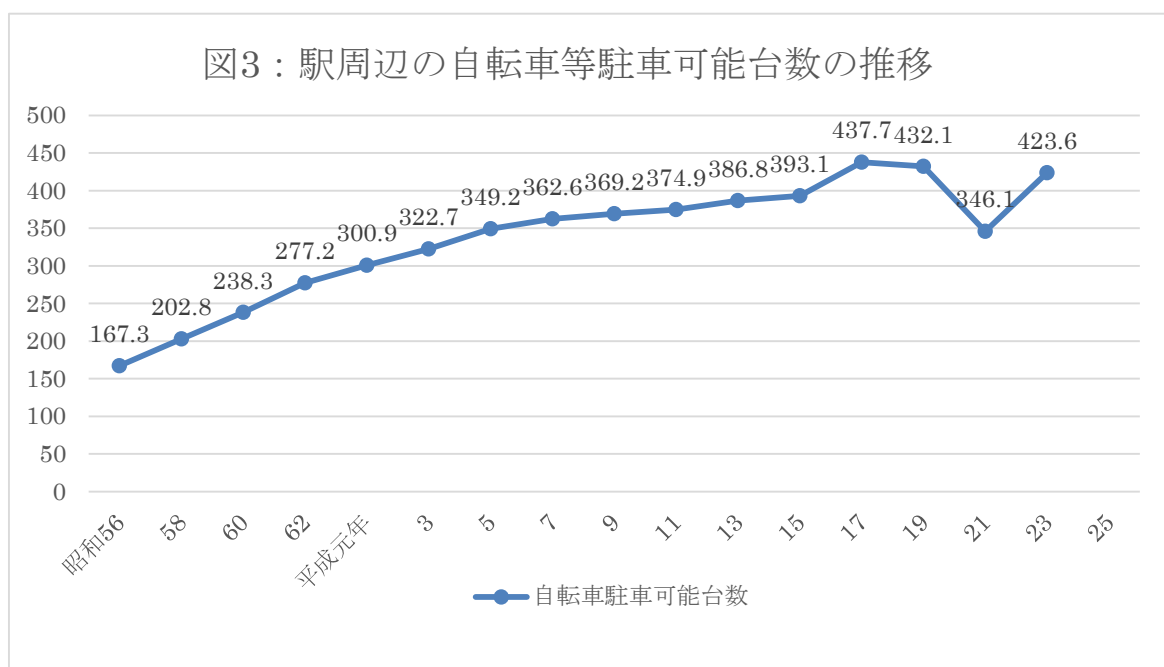


内閣府-駅周辺における自転車の放置状況

この放置自転車減少の理由としては、より多くの自転車が駐車できるようになったということが挙げられる。下のデータは、内閣府の「駅周辺における自転車の放置台数と駅周辺の自転車等駐車場における自転車駐車可能台数の推移」である。放置台数については上記にあるとおりなので、省略してある。

グラフを見ると、昭和 56 年から毎年増加しており、平成 5 年には倍となり、平成 25 年には約 2.5 倍までになった。

放置台数と自転車駐車可能台数には大きな相関があると言える。



内閣府-駅周辺における自転車等駐車場の設置状況

しかし、平成 17 年から 25 年は頭打ちの状態となっており、これからの放置自転車減少に歯止めがかかると考えられる。そこで、駐輪場を増やすこと以外での放置自転車対策として有効な手段を調べることにした。

効果の期待できる対策として児童の絵画を駐輪禁止区域の地面に貼り付けるものがある。この対策は、大阪市、横浜市、川崎市、東村山市など様々な地域で実施されており、いずれも成功している。大阪市では、2009 年の放置自転車は約 4 万 2000 台で全国におけるワーストであった。市によると、翌年 11 月には約 3 万 2000 台にまで減ったという。東村山市では、監視業務が終わる午後 3 時半以降、絵を貼る前の放置自転車の数は平均約 50 台

だったのが、絵を貼ってからは約 10 台に減った。このような心理作戦は効果的であると言える。国民のモラルの向上にはまだまだ余地があると言える。この対策の良さは、即効性があるということだ。またコストも駐輪場を新たに設けるよりもかなり抑えることができる。放置駐輪の問題は、具体的な対策も練られており、放置自転車減少の対策としては頭打ちになりつつある駐輪場の増加も、自転車交通の環境の良化であり、自転車交通の隆盛の一因だろう。

第 4 節 軽車両による道路交通法違反の増加

日本における自転車の定義とは、道路交通法第二条第一項第十一号の「軽車両 自転車、荷車その他若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。」と項目にあることからわかるように、軽車両に区分される。

現在日本において、その軽車両による違反が増加している。

表 3：軽車両における道路交通法違反取締（送致）件数

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
小計	814	1,211	1,616	2,584	3,956	5,321	7,193
信号無視	207	262	433	772	1,113	1,650	3,599
通行禁止違反	23	14	38	74	116	72	110
しゃ断踏切立入	59	246	436	401	497	849	1,322
指定場所一時不停止	140	186	182	123	210	308	288
無燈火	19	47	68	57	72	59	83
乗車・積載違反	267	323	306	327	392	482	424
酒酔い運転	51	41	57	50	56	112	179
運転者の遵守事項違反	7	4	29	38	89	163	168
その他	41	88	67	742	1,411	1,626	1,020

犯罪統計資料より作成

表3を見るとわかる通り、軽車両、つまりは自転車の違反は右肩上がりが増加している。これはつまり、自転車乗用者が危険な運転、行動をとっているのと同義である。このような危険な行動が増えているのでは、事故全体の件数が減ったとしても、大怪我につながるような事故の件数が増えてしまう可能性が存在する。

法駐輪について

第5節 改正道路交通法による自転車取り締まりの強化

昨今の自転車における悪質な違反・危険な事故の増加を受け、平成27年6月1日に「改正道路交通法」が施行された。改正道路交通法とは、定められた14の違反項目のいずれかについて3年以内に2回以上検挙された14歳以上のものに自転車運転者講習の受講を義務付けるものである。14の違反項目は以下のとおりである。

① 信号無視 ② 通行禁止違反 ③ 歩行者用道路徐行違反 ④ 通行区分違反 ⑤ 路側帯通行時の歩行者通行妨害 ⑥ 遮断踏切立ち入り ⑦ 交差点安全進行義務違反等 ⑧ 交差点優先車妨害等 ⑨ 環状交差点の安全進行義務違反 ⑩ 指定場所一時不停止等 ⑪ 歩道通行時の通行方法違反 ⑫ ブレーキ不良自転車運転 ⑬ 酒酔い運転 ⑭ 安全運転義務違反

この中で特に多いのが⑭の安全運転義務違反である。具体的には、スマートフォンや携帯電話を操作しながら、イヤホンで音楽を聴きながらなどの「ながら」運転、そして夜間に運転する際の無灯火運転などがこれに当たる。これらは若者、特に10代後半から20代前半にかけて多い傾向があり、またこれらの違反は重大な事故を引き起こす確率が高く大変危険であると言われている。

さらに3年以内に2回以上検挙されたものは公安委員会から自転車運転者講習の受講命令が下される。この命令を受けた3か月以内に講習を受講しなければならず、命令を無視して受講しない場合は5万円以下の罰金を支払わなければならない。自転車運転者講習に

ついても、場所は警察本部や免許センター、講習時間は3時間、受講手数料標準額は5700円(都道府県別に若干の誤差あり)という厳しいものとなっている。

また、警察庁配布の改正道路交通法に関する広告では、上記に加えて自転車安全利用五則というものをうたっており、そこには以下のように記載されている。

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、
車
道よりを徐行 ④安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点
灯、交差点での信号順守と一時停止・安全確認) ⑤子どもはヘルメットを着用

自転車安全利用五則は破ると罰則という類のものではなく注意喚起程度のものだが、14の違反項目よりも分かりやすく内容が凝縮してある。さらに、その広告では「自転車による交通事故でも、自転車の運転者に多額の損害賠償責任が生じるおそれがありますので、生じた損害を賠償するための保険等に加入するようにしましょう。」という一文も記載されており、警察庁も自転車保険加入の推奨、さらに自転車保険自体の認知度の拡大を狙っているのが分かる。本論文で述べていく公的自転車保険制度と道路交通省、警察庁の密な連携により自転車をより安全に、より快適に利用できるようになるのが自転車にまつわる現状の理想だろう。

第6節 防犯登録制度

日本において自転車保険よりも広く知られているのは防犯登録であろう。自転車保険は加入が任意であるのに対して、防犯登録は平成6年6月20日施行の「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」第12条第3項「自転車等の利用者の責務」により自転車利用者の義務とされているからである。具体的には、「自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録(以下「防犯登録」という。)を受けなければならない。」とされており、都道府県によりその登録の仕組みが異なる。

この制度の目的は、自転車の盗難予防と被害回復の促進となっている。登録することで、

警視庁のコンピュータに防犯登録番号等のデータが登録⁴され、盗難などの被害に遭った場合、自転車が返還されやすくなる。

登録手続きは、自転車販売店・自転車を販売しているスーパー・ホームセンターなどに「自転車防犯登録所」として防犯登録業務⁵を委託されている。

防犯登録は盗難回復の促進としては一定の効力を持っているものの、盗難予防としての機能はほとんど果たせていないのが現状である。警察に職務質問等で、自転車の確認が行われるなど特別な状況を除き、盗難の被害に遭い、被害者が被害届を提出して初めて防犯登録が機能する。所有者を特定するという面では効力は大きいですが、盗難予防、盗難回復の促進としては効力が弱いのが現状である。

第7節 諸外国における自転車交通の現状

⁴ 都道府県によってその期間は異なる。

⁵ 義務ではない

表 5 : 欧州各国の自転車通行ルール、事故実態の状況

国名	歩道 走行	自転車交通事故概況	死傷者 数(人)	人口(万 人)
オランダ	×	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者層の死者数の割合が高く、中高生世代の事故入院が多いなど日本と似た傾向。 ・都市での自転車事故の7割が交差点で発生というのも我が国と類似。 ・大都市と郊外部を区分して事故実態や問題の分析を実施。 ・自転車利用のトリップが我が国と比べて相当長い（と思われる）が、走行距離あたり死者数は非常に低い。 	145	1,632
デンマーク	×	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車事故は高齢者の死者数が多い。（約4割を占める） ・死傷者の大半は大きな交差点で発生している。 	54	542
ドイツ	△	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道通行を一部認めている点、一部一方通行免除（双方向通行可）を認めている点など、我が国と通行ルールの類似性が高い。 ・事故構成率からみると自転車の割合は高いが、走行距離あたりの死者数でみると欧州の中でも有数の安全利用国。 	456	8,241
フランス	×	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道通行を一部認めている点で我が国との類似性が高い。 ・10代と高齢者の事故死者数が多いのは我が国と類似。 	148	6,101
フィンランド	△	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道通行を一部認めている点、自転車専用レーンで一部双方向通行を認めている点など我が国の通行ルールとの類似性が極めて高い。 	18	524

		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の死亡事故、死傷者事故は主要道ではなく、市道（定義は不明）で多発しており、我が国と類似している。 ・高齢者の死傷者数が多いのも我が国と類似している。 		
イギリス	×	<ul style="list-style-type: none"> ・事故構成率でも1台あたり事故死者数でも指標は低い、走行キロあたりの死者数では欧州の中でも高い部類に入る。 ・15歳以下の死傷者数が20%程度と高い一方、高齢者の事故死者数は少ない 	117	6,024
スウェーデン	×	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学生と後期高齢者に事故によるけがのリスクが高い。 	30	906
ノルウェー	×	<ul style="list-style-type: none"> ・事故死者数は極めて少なく、欧州の中でも有数の安全性を誇っている。 	10	463

引用 平成22年度自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書

表5は内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当により提出された調査の一部であるが、これによると、制度として日本と似通っているのはドイツとフィンランド、自転車交通事故の傾向が似通っているのはオランダであるといえる。

表6：ドイツの主な自転車の交通規則

案件	罰金(ユーロ)
手放し運転	5
音楽装置の装備	10
整備不良	15
無灯火	20 (35)
走行路違反	20 (35)
携帯使用	25
横断歩道歩行中歩行者の妨害	40
赤信号無視	60
交通安全を著しく損ねる行為	80
赤信号無視（1秒以上経過後）	100
遮断踏切立入	350
飲酒運転	不明(懲役刑)

俺ドイツ！ (<http://ore-germany.com/fine>) より筆者作成

(罰金項目の括弧内については、事故を起こした場合の罰金)

表6はドイツにおける主な交通規則とその罰金であるが、いくつか抽象的な案件があるため、具体的なものについて触れていくと赤信号を無視した場合、60ユーロ又は100ユーロの罰金が科せられる、遮断された踏切に立ち入ると350ユーロの罰金が科せられるといった形になっている。日本だと、これらは道路交通法の中で一括りにされ、「3月以下の懲役又は5万円移管罰金（過失罰あり）」という形になっている。しかし、日本の場合この法律は形骸化している面が強く、信号無視や、携帯を使用しながら自転車を運転している人を良く見かけ、警察もよほど悪質でなければ見逃しているという現状を目にする。ドイツの場合は信号の近くに警察が待ち構えているなど厳しく取り締まられており、違反に対する取り締まりはドイツの方がしっかりとしている。

また、オランダでは、人口約1,600万人に対して自転車の数は1,700万台と言われており、電車には自転車専用車両が備え付けられている、自転車通勤奨励のために企業への優遇制度が存在し、政府の施策により企業は自転車購入補助金、自転車保険加入補助費等の一部又は全額を費用計上できるなど、自転車が盛んに利用できる環境が整えられている。自転車交通が盛んな割に死者数は少なく、これを可能にしているオランダの取り組みは自転車を不可欠な設備とし十分な空間を確保する空間計画、自転車を生活スタイルの一部とする社会的統合、交通安全に対する積極的な社会参加である。

これらのように、日本と諸外国では制度、事故の傾向等似通っている面はあるものの、実情は大きく異なっている。日本は形骸化した制度、進まない自転車交通のための空間整備と、諸外国の自転車交通の現状と比較して遅れていると言わざるを得ない。

第2章 自転車保険制度の概観と先行研究の整理

第1節 日本における自転車保険の歴史

自転車は免許がないため誰でも乗ることができ、また機動性が高いことから通勤、通学、子どもの送り迎え、買い物など日常の様々な場面で使用されるが、対歩行者事故の際には

被害者ではなく加害者になりうる交通手段である。しかし自転車には自動車と異なり加入義務のある保険はない。

自転車専用の保険自体の歴史は古く、1974年、現在のセコム損害保険株式会社である東洋火災海上保険株式会社が業界で初めて自転車専用の保険、バイコロジー保険を発売した。被保険者となるのは加入者とその家族で、その補償内容は自転車搭乗中の傷害、盗難を含む自転車の損害、自転車搭乗中の賠償事故である。その後収支の悪化から業界全体で自転車保険の見直しを図り、1980年に新たに考案された自転車総合保険が全損害保険で発売されたが、この自転車保険においても販売実績に対して賠償額の高騰などにより採算が取れなくなったことから、次第に自転車専用の保険を販売する会社は減少していった。1998年には、保険会社の競争の激化を背景に自動車保険の人身傷害補償保険が自転車まで補償対象を広げられたが、自転車専用の保険として残ったのはTSマークやJCA会員限定の保険のみとなった。

TSマークとは、財団法人日本交通管理技術協会が発行する、自転車安全整備士が点検整備した普通自転車に貼付されるマークであり、傷害保険と賠償責任保険が付帯されている。TSマークは1979年に警察庁の指導により「自転車安全整備制度」が発足した際に創設され、1982年4月1日から保険が付帯された。この「自転車安全整備制度」は自転車安全整備店と自転車安全整備士を登録制とするものであり、整備士による定期的な点検によって自転車の安全な利用と事故防止の促進、並びに事故の際の被害者の救済を目的としたものである。TSマークは青色TSマークと赤色TSマークの2種類がある。青色TSマークの傷害補償は15日以上入院で一律1万円、死亡・重度後遺障害一律30万円、賠償補償は限度額1,000万円であり、赤色TSマークの傷害補償は15日以上入院で一律10万円、死亡・重度後遺障害で100万円、賠償補償は限度額5,000万円、被害者見舞金として15日以上入院で一律10万円となっている。このTSマークの保険は自転車に付帯するものであるため、マークが貼付されている自転車の所有者だけでなく搭乗している所有者以外の人まで補償対象となる。TSマークの有効期間は点検整備を行った日から1年であり、保険料は点検整備にかかる費用のみとなっているが、その分補償限度額は低めの設定となっている。

JCAとは1964年に設立された公益事業団体「財団法人日本サイクリング協会(JAPAN CYCLING ASSOCIATION)」の略称である。JCAはサイクリングの普及推進を目的としており、その活動のなかでJCAの賛助会員に自転車総合保険の提供を行っている。JCA

自転車総合保険は日本サイクリング協会が保険契約者となる団体契約であり、現在満5歳から80歳までのJCA賛助会員が任意で加入できるようになっている。会員とその配偶者、同居の親族および別居の未婚の子が国内外で自転車搭乗中に起こした交通事故や怪我が保険の対象となっており、その補償内容は賠償責任補償として限度額1億円の個人賠償責任保険金、傷害補償として272万円の傷害死亡・後遺傷害保険金、4,000円の傷害入院保険金日額(730日まで)、2万円から4万円の傷害手術保険金となっている。国内での事故に関しては、示談交渉サービスも利用可能である。保険の有効期間は平成27年度の会員の場合、平成27年4月1日午後4時から平成28年4月1日までとなっており、4月から加入する場合の保険料は月額3,000円、中途加入は保険料が安くなる。JCA賛助会員になる際は入会時期に関わらず4,000円の年会費が必要とされるため、4月からの保険加入者の毎月の保険料は約3,333円であるともいえる。

現在、自転車保険は上記のJCA自転車総合保険のような団体向けで販売される他、「自転車保険」として単体で販売されるのではなく火災保険や自動車保険などに特約をつけ、自転車事故を意識した保険商品として販売されるということが主流となっている。

第2節 自動車保険制度

自動車保険は、強制保険である自動車賠償責任保険(略称：自賠責保険)と、自賠責保険を補完する対人賠償責任保険や人身傷害補償保険などの任意保険の2つに大まかに分けられる。

自賠責保険は、自動車損害賠償保障法(略称：自賠法)によって加入が義務付けられている保険である。自賠法とは、1995年に制定された法律であり、その特徴の一つに、自分のために自動車を運行の用に供する人である運行供用者の賠償責任を(準)無過失責任としていことがある。自賠法制定以前は民法709条により、自動車事故によって被害者が死傷しても加害者に故意または過失がない限り賠償責任は生じない「過失責任」主義であったが、自賠法においてはそれを原則「無過失責任」とした。ただし、運行供用者及び運転者が自動車の運行に注意を怠らなかったこと、被害者または第三者に故意または過失があったこと、自動車に欠陥がなかったことの三点を立証できれば賠償責任は免除されることになっている。また自賠責保険は事故等の被害者の救済を目的とした社会保障的な側面を持ち、自賠法25条において同保険によって利益を得ないように定められているため、自賠責保険の保険料に利潤は含まれていない。

自賠責保険の保険金額は、自賠法施行令 2 条に定められている。死亡の場合 1 人 3,000 万円、傷害は 1 人 120 万円、後遺障害はその程度によって金額が変わるが、1 級の場合 3,000 万円、14 級の場合 75 万円、常時介護が必要となった場合 4,000 万円、随時の介護が必要な場合は 3,000 万円までが保険金の支払い上限となっている。これらの金額は「交通事故の被害者に対する最低限の救済」を目的として設定されているため、損害が支払限度額を超えるケースは多くある。さらに自賠責保険は対人保険であるから、被害者の自動車やガードレールなどの物に関する損害は補償されない。そのため、自賠責保険で補償されない部分を補う任意の自動車保険へ加入することが不可欠となる。

任意保険には、他人の身体や物に損害を与えた場合に補償する対人賠償責任保険及び対物賠償責任保険、運転者の怪我などの損害を補償する傷害保険、自分の自動車の損害を補償する車両保険などが存在する。対人賠償責任保険は自賠責と同様に人身損害に対する補償であるが、対人賠償責任保険が使用されるのは人身損害が自賠責保険の保険金額を超える場合に限られ、超過分だけ補償される。

傷害保険の一つである人身傷害補償保険は、保険加入者が交通事故の加害者となり被害者への損害賠償を負う場合の保証である自賠責保険や対人賠償責任保険と異なり、保険加入者が被害者となった場合に損害を補償する保険である。これは、被害者側に過失があるとされ加害者側から支払われる保険金が少なくなる場合に備えたものである。

また任意保険は、保険契約者の事故歴に応じた保険料の割引又は割増をするノンフリート等級制度が採用されている。ノンフリート等級は 20 段階に分けられており、新規に契約する人は 6 等級から始まり、1 年間保険金が支払われる事故がなければ次年度に 1 つ昇級し 7 等級になり、保険料が割引になる。逆に事故を起こすと、事故の内容により等級が 1 段階又は 3 段階下がる。1 等級から 3 等級までは保険料が割増となっており、また無事故と事故ありでは同じ等級であっても保険料が事故ありの方が割増料金となる。

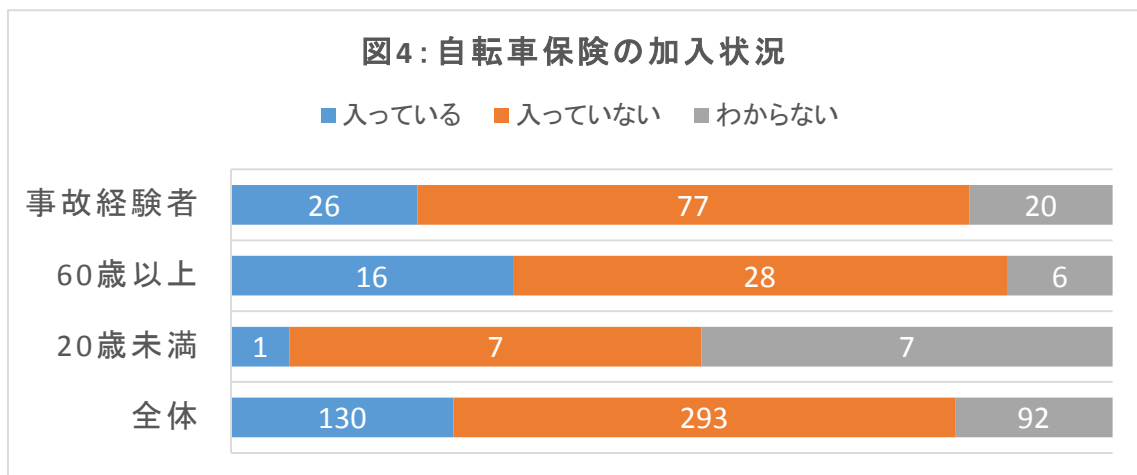
以上、自動車保険について大まかな説明をしてきたが、ソニー損保では次のような形態で自動車保険が販売されている。

ソニー損保は、相手側への補償として対人賠償、対物賠償及び対物超過修理費用、自分や同乗者の補償として人身傷害及び搭乗者傷害、自分の車の補償として車両保険、新車買換特約、事故時レンタカー費用特約、車内身の回り品特約、その他のオプションとして自動車事故弁護士費用特約、おりても特約、ファミリーバイク特約などの様々な補償を提供している。これらの補償からソニー損保は、無制限の対人賠償及び対物賠償、法律上対物

賠償で補償できない部分を補う対物超過修理費用、実際の損害額に対して支払われる人身傷害を3,000万円、車両保険、自動車事故弁護士費用特約のセットを標準的なプランとして提供している。自分に過失がない「もらい事故」の場合、保険会社が相手側に直接示談交渉をすることはできないため、弁護士に交渉を依頼することが多いが、その際の費用を補償するのが自動車弁護士費用特約である。また一般の保険会社同様ソニー損保もノンフリート等級制度に従って、保険金の大小に関わらず1事故ごとに等級が3段階下がるようになっている。

第3節 自転車保険に対する人々の意識

自動車保険は任意のものでも加入率が高くまた前述したとおり詳細な情報を手に入れることも簡単である。しかし自転車保険はそうではない。自転車保険に対する知識のなさ、認知度の低さこそ、自転車保険への加入率の低さの一因であると言える。



出典：出典：木方千春・山本俊行・鈴木美緒（2011）「自転車交通事故に関する賠償保険に関する分析」

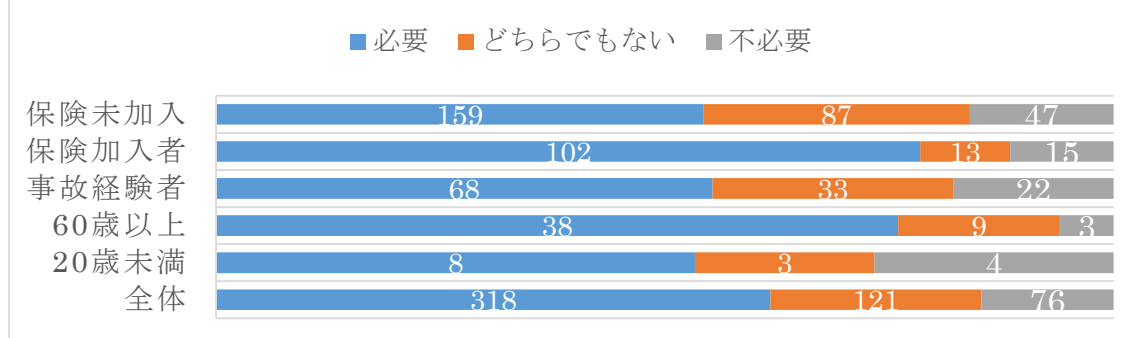
表 7：保険未加入者の未加入理由

	サンプル数	
	自転車事故で多額の賠償金が発生するとは思えないから	35
自分が加害者になると思っていないから	41	14.0%
どのような保険があるかわからないから	95	32.4%
自転車保険自体の存在を知らなかったから	134	45.7%
その他	17	5.8%
未加入者	293	100%

出典：出典：木方千春・山本俊行・鈴木美緒（2011）「自転車交通事故に関する賠償保険に関する分析」

木方千春・山本俊行・鈴木美緒（2011）「自転車交通事故に関する賠償保険に関する分析」におけるアンケート調査の結果をまとめた図 2、表 7 によると、全体（n=515）のうち、約 75%の人が保険に入っていない・入っているかどうか分からない、という状況であり、また未加入者のうちどのような保険があるかわからないと答えている人の割合は 32.4%、自転車保険の存在を知らないと答えている人の割合は 45.7%であり、これらの人を合計した数の全体における割合は約 78%である。この結果からわかるのは、自転車保険において自賠責保険・傷害保険という種類があることが知られておらず、そもそも自転車に対する保険が存在することを知らない、という人が多くいるということである。

図 5：自転車保険における自賠責保険の必要性に対する意識



出典：木方千春・山本俊行・鈴木美緒（2011）「自転車交通事故に関する賠償責任に関する分析」

図3は保険加入をするべきかどうかに対する意識を質問したアンケート結果であるが、これによると約62%の人は保険加入が必要だととらえており、どちらでもないという消極的な人までを含めるとその割合は約85%である。また保険未加入者だけでみても保険加入が必要だと考える人の割合は約54%であり、どちらでもないまで含めるとその割合は約84%になる。保険未加入者においても多くの人が保険の必要性を感じていることがわかる。これらのアンケート調査より、自転車保険への加入率の低さは、自転車保険に対する根本的な知識不足がもたらす認知度の低さであることがわかる。そのため自転車保険に対する知識を広め、認知度を高めることが不可欠であるが、保険に対する知識を広めても加入率が上がるとは言い切れない。実際、TSマークは店頭で販売され、加入することができるが、加入率が約2~3%に過ぎないということが、知識だけで保険加入率を高めることができるとは言い切れないことを示している。

第4節 強制賠償責任保険制度に関する先行研究

私たちが考える公的自転車保険、つまりは行政により加入することを義務化された自転車保険についてであるが、その必要性を論じた先行研究として、南精一（1994）「自転車交通事故について(その1)〈自転車に対する強制賠償保険制度導入の必要性〉」がある。この論文では、第1に神戸文化短期大学の寮生による自転車交通事故の実例をもとに、一時停止の交差点における優先権と注意義務とT字型交差点における右折進入車の注意義務の2つの義務についてと、自転車を歩行者と同視する考え方が見直され、車両の一種として自動車と同一の規制がなされている、という3つの問題について検討し、交通事故の指標として信頼の原則を紹介した後、過失相殺率、そして示談交渉について記している。第2に参考資料として自転車交通の実情や自転車交通事故例、自転車に対する賠償保険加入の実情や強制賠償保険制度導入の必要性について紹介している。第3に、兵庫地区大学月

曜懇談会に加入している大学・短大 39 校につき各学校の寮生保有の自転車に対する保険加入について述べ、強制賠償責任保険制度の必要性を確信している。

この論文において重要なのは第 2、第 3 に述べられている自転車に対する強制賠償保険制度導入の必要性についての人々の意識である。これによると、この論文は 1994 年のものであり、当時と現在では自転車を取り巻く状況は大きく変わっている。論文にあった自転車を歩行者と同一視する考え方は現在には全くない。しかし、人々の意識は、1994 年当時とあまり変わっていないのではないだろうか。論文において教育者側が高額賠償のケースを実際に聞かされても、特殊なケース、当事者は運が悪かった、として保険制度の問題も任意保険で十分であり、強制賠償保険制度の導入まで必要がないというのが多数意見であるとあるが、強制賠償保険制度に積極的なのが 10 校、消極的なのが 5 校、意見保留が 7 校、回答要件に該当しないものが 17 校であり、該当しないものを除き、必要性を感じているのは約 45%と、当時と現在を比較しても、保険の必要性に対する意識に大きな差はない。

第 5 節 本論文の方向性

自転車保険は、その必要性の意識の高さに反して、実際の加入率は低い。第 1 章で述べた通り、認知度の低さが大きな要因であるが、認知度を高めても加入率が上がるとは限らない。そのため、全自転車の保険加入を義務化することによって、認知度に関係なく自転車保険への加入が行われるようにするのが目標である。

本論文においては、自転車保険における強制賠償保険制度や傷害保険を一纏めにし、「公的自転車保険」という形で導入するという方向性で研究を進める。この保険は自転車交通事故における損失をすべて保証することを目的とする。保険料の金額の算定を行い、現行の民間保険や、平成 27 年 10 月より兵庫県で施行される、賠償責任保険の義務化における賠償保険制度の保険料と比較し、「公的自転車保険」の保険料と比較を行う。

第3章 公的自転車保険の保険料の算定

第1節 自転車交通事故に遭遇する確率

表4：自転車事故に遭遇する確率

項目	自転車	自動車
1年で事故にあう確率	0.3%	0.8%
一生のうちに事故にあう確率	14.4%	33%
一生のうちに加害者となる確率	3%	31%

出典：

<http://upset-review.com/damage-insurance/glossary/bicycle-accident-probability.html>

表4は、2013年度のデータを基に算出されており、警視庁の公表する、データによれば、2013年度の自転車関連事故の件数は約12万件であり、自転車産業振興協会によると、

2013年度までに全国で登録されている自転車は約7,000万台であり、そのうち常時使用されているのは約52%であるとされている。これらを用い、事故件数から常時使用されている自転車の台数を除したものが、上の表の数値である。また、自動車の場合は、2013年度の免許保有者の約8,100万人をベースに、2013年度1年間の自動車事故発生件数の約65万件を用い、事故件数から免許保有者を除したもので計算している。これによると、一生のうちに自転車事故に遭遇する確率は自動車に比べて低いものの、1年のうちに遭遇する確率はそれほど変わらないことがわかる。

残念ながら導入してからまだ日が浅く、どれほどの効果があったのかを知ることは困難であるが、自転車交通に対して影響を及ぼすのは間違いないと考える。

第2節 現存する自転車保険

表8：エース損害保険株式会社の自転車保険

	基本コース	充実コース
保険料（年間）	3600円	5000円
ご本人・ご家族		
賠償責任補償	最大1億円	最大2億円
ご本人		
入院保険金	3000円	6000円
手術保険金	入院中の場合：3万円	入院中の場合：6万円
	上記以外の場合：1.5万円	上記以外の場合：3万円
死亡保険金	305万円	405万円
後遺障害保険金	最大305万円	最大405万円

出典：総合保険センターリーフレット (<http://bicycle.sougouhoken.jp/pdf/leaflet.pdf>)

表8はエース損害保険株式会社の自転車保険の概要である。この保険では、賠償責任保険と傷害保険のどちらにも対応しており、また手術保険金と入院保険金といった区分のように、傷害保険の充実が図られている。ただし、後述の兵庫県における賠償責任保険との差異は、傷害保険はあくまでも保険加入者のみにしか保証されないことである。また、後

述の保険と比べて、死亡・後遺障害保険金よりも、入院、手術保険金といった治療のための補償が手厚い。

表 9：兵庫県で導入予定の自転車保険

自転車会員	プラン A	プラン B	プラン C
【賠償責任】どのプランも本人・配偶者・同居の親族が対象となります			
賠償責任（自己負担額ゼロ）	5,000 万円	1 億円	1 億円
【ケガの補償】加入タイプによって保証の範囲が異なります			
死亡・後遺障害保険金（本人）	補償されません	1,000 万円	1,000 万円
入院保険金（日額）（本人）		2,000 円	2,000 円
死亡・後遺障害保険金（家族）		補償されません	750 万円
入院保険金（日額）（家族）			2,000 円
年間掛金	1,000 円	2,000 円	3,000 円

出典：兵庫県交通安全協会（2015）「自転車会員パンフレット」

表 9 は兵庫県で導入予定である自転車保険の概要である。こちらは 3 プランに分かれており、プランによっては傷害保険がないなど、プランによる差は大きい。しかし、前述のエース損害保険株式会社のものとは比べて、年間の掛け金が安い割に補償が充実しており、またプランによっては傷害保険が加入者のみだけでなく、家族にも保障されるという強みがある。死亡・後遺障害保険金の額が大きく、どちらかといえば重傷の人に対する補償が手厚い。

しかし、両保険は賠償責任保険、傷害保険共に上限を設定しており、また加入が任意であることもあり、自転車交通事故によって発生するすべての損失を補償することを前提とした保険ではない。我々が考える「公的自転車保険」は、自転車交通事故によって発生するすべての損失金額を保証することを目的としている点で、これら保険とは異なっている。

第3節 公的自転車保険の保険料算出

「公的自転車保険」の保険料を算出するうえで私たちが用いるのが、外部費用⁶の考え方である。外部費用を保険料として用いる上で、その費用の金額となるのは、自転車事故を起こし、賠償責任保険または傷害保険を利用することで発生する保険金である。他の人が支払っている保険料の合計が保険金として用いられることから、実質保険料が外部費用である。そのため、「公的自転車保険」における保険料は、「保険金＝損失額」、「保険金＝保険料×自転車の保有台数」に基づき、

$$\text{自転車1台当たりの保険料(外部費用)} = \text{損失額} / \text{自転車の保有台数}$$

となる。

表10：交通事故の金銭的損失額

項目		損失額	
金銭的損失	人的損失(a)	1.4兆円	
	物的損失(b)	1.7兆円	
	事業主体の損失(c)	0.1兆円	
	各種交通機関等の損失(d)	0.8兆円	
非経済的損失	死亡損失(e)	1.5兆円	
	負傷損失(f)	0.8兆円	
合計		6.3兆円	
交通事故死傷者数(g)		916,193	
	うち自転車乗用中(h)	156,379	I=h/g(%) 17.1
交通事故死者数(p)		4,968	
	うち自転車乗用中(q)	709	K=q/p(%) 14.3
全交通事故件数(r)		737,628	
	うち自転車乗用車が第一当事者である件数(s)	24,698	T=s/r(%) 3.4

⁶ 費用が発生した時、費用を発生させた本人が負担するのではなく、第三者が負担するときの費用。

出典：総務省行政評価局（2015）「自転車交通安全対策に関する行政評価・監視結果報告書」

表 10 は 2009 年における全交通事故の金銭的損失額と、全交通事故に占める自転車事故の割合を示したものである。交通事故の損失金額の合計と、交通事故における自転車交通事故の割合を示したものである。表 7 を用いた自転車事故の損失額の試算方法は、

$$K < I$$

$$N = K$$

$$(a+e+f) \times N + (b+c+d) \times T$$

であり、この結果求められる自転車事故における損失額は 0.6 兆円と求められる。

また、2009 年における自転車保有台数は約 7,000 万台⁷であり、以上のことから求めることのできる公的自転車保険の保険料は、約 8,571 円であると推計される。

第4節 保険料の比較

表 11：本論文で用いた自転車保険の各保険料（年）

エース	兵庫県	公的自転車保険
3,600 円、5,000 円	1,000～3,000 円	8571 円

出典：各保険資料より作成

現存する民間保険と比較して、公的自転車保険の保険料は非常に高額であり、導入した場合保険料支払いの負担は重い。これは前述したが、現存する自転車保険が、前提として上限を設定しており自転車交通事故における損失額全てを補償しているわけではないことが大きな要因である。公的自転車保険は損失額全てを補償することを前提としているため、保険料が大きくなってしまっている。この金額では民間保険、兵庫県の保険と比較し、高額であることを嫌う人々からの反発は避けられないだろう。公的自転車保険の保険料を他の二つと比較してあまり変わらない金額まで下げる必要がある。

⁷ 標本調査に基づく推計値であり、正確な数値ではない。

第4章 政策提言

第1節 自転車交通事故による損失金額の低減

公的自転車保険導入をする上で、加入者の保険料負担を小さくするためには損失額の縮小が必要である。エース、兵庫県の保険の両方で採用されている、3,000円の保険料での導入を目指すためには、

$$X \div 7,000 \text{ 万} = 3,000$$

となり、結果として損失金額は2,000億1,000万円となる。つまり、現状の損失金額である0.6兆円（6,000億円）から、約4,000億円もの縮小の必要性がある。

そのため、公的自転車保険を導入するうえで必要不可欠なのは、交通事故の発生を抑えるための政策を導入することであり、2015年6月1日施行の、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備⁸のように、自転車運転者の取り締まりを強化するなど、自転車交通事故の発生を未然に防ぐことが重要である。

第2節 自動車利用者による保険料負担

もう一つの手段として、自動車への自転車保険の保険料一部負担を提唱する。この理由としては、依然として自動車による自転車乗用者に対する事故が全自転車交通事故において大部分を占めているからである。

⁸ [一般財団法人全日本交通安全協会HP](#)によれば、一定の危険な違反行為をして2回以上摘発された自転車運転者（悪質自転車運転者）は、公安委員会の命令を受けてから3ヵ月以内の指定された期間内に講習を受けなければいけない、ということである。

表 12：全自転車交通事故における当事者別件数並びに対自動車事故の割合

	事故件数(第1当事者)	事故件数(第2当事者)	件数(全自転車交通事故)	対自動車事故の件数	全事故に占める対自動車事故の構成比率
平成9年	22,540	118,964	141,504	126,920	90%
10年	21,498	121,519	143,017	128,665	90%
11年	22,337	132,173	154,510	138,211	89%
12年	26,680	147,196	173,876	150,471	87%
13年	24,845	150,378	175,223	150,309	86%
14年	25,500	152,789	178,289	151,160	85%
15年	25,779	156,066	181,845	153,336	84%
16年	28,235	159,745	187,980	156,558	83%
17年	27,963	155,690	183,653	152,287	83%

警視庁資料より筆者作成

表 12 は自転車交通事故における、第 1、第 2 当事者別事故件数並びに、自転車対自動車の事故件数と全自転車交通事故に占める自転車対自動車の事故件数の割合を示している。

ここにおける第 1、第 2 当事者とはそれぞれ、事故における加害者と被害者という意味を持っている。これによると、全自転車交通事故に占める対自動車の事故の割合は約 86%であると推計できる。自転車交通事故に占める対自動車の事故の割合はとても大きい。

そのような中で、全自転車交通事故のうち自転車が加害者となっている第 1 当事者の割合は、年ごとに見ても約 14~16%である。自転車は事故に遭遇した際、ほとんどの場合が被害者であることがわかる。

表 13：対自動車自転車交通事故に占める第 1、第 2 当事者別件数（推計値）

	第 1 当事者	第 2 当事者
平成 9 年	20,286	107,068
10 年	19,348	109,367
11 年	19,880	117,634
12 年	23,212	128,061
13 年	21,367	129,325
14 年	21,675	129,871
15 年	21,654	131,095
16 年	23,435	132,588
17 年	23,209	129,223

（注：表 12 の全事故に占める対自動車事故の構成比率を、第 1 当事者、第 2 当事者それぞれの事故件数に掛け合わせた推計値であり、この数値を足し合わせても対自動車事故の件数と若干の差異がある。）

表 13 は、対自動車自転車交通事故のみにおいて、自転車が加害者、被害者のどちらになっているかを示したものである。対自動車自転車個通事故において、自転車に加害者となっている確率は約 14~15%と、全交通事故に占める自転車に加害者である場合の確率とほぼ変わらない。さらに言えば、自転車が被害者になっている割合、ここでは自動車に加害者となっている割合だが、その割合はや約 85~86%であり、こちらも全交通事故において自転車が被害者となる確率とほぼ同値であることから、自転車交通事故において自転車が被害者となる場合、ほぼすべて自動車に加害者であるといえる。そのため、自転車が加害者になる割合、自動車に加害者になる割合を用いて、自転車保険の保険料の負担をそれぞれの側に分配すると（ここでは 15%と 85%でそれぞれ算出）、自転車側：1,286 円、自動車側：7,285 円となる。現存する民間自転車保険、兵庫県の自転車保険に比べても、非常に安価で自転車保険を導入することができるのである。

第5章 結論

自転車交通を取り巻く現状は、最近大きな変化の時を迎えている。平成27年6月1日より施行された「改正道路交通法」による取り締まりであったり、兵庫県における「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」による自転車の安全適正利用への取り組みであったりと多岐にわたる。

そのような中でも、自転車による事故は後を絶たない。2015年6月10日、千葉県にてイヤホンで音楽を聴きながら自転車で走行していた男子大学生が歩行者の女性にぶつかり死なせるという事故が発生している。「改正道路交通法」が施行されてからすぐの話である。

自転車交通事故への対策を講じて、このような事故は発生してしまう。そのような際に、保険に加入することは、事故による賠償の負担を減らすことのできる非常に重要な行為である。

我々の考える公的自転車保険は、加入を義務化した自転車総合保険であり、また自転車交通事故による損失金額をすべて補償する、つまりは個人賠償責任補償、傷害補償の金額全てを補償するものとして、すべての自転車利用者を保護する重要な役割を果たすことのできるものであると考える。その導入をする上で、現状の損失金額を保証するのに集めなければならない保険料は現存の民間保険と比較して非常に高額になってしまっており、それを解消するためにより徹底した自転車利用者マナー向上の対策を取り、自転車交通事故による損失金額の低減を図ること、また依然として自転車対自動車の事故が大きな割合を占めることから、自動車利用者による保険料負担のような対策を取ることが望まれる。

先行研究・参考文献

参考文献（日本語本）

竹井直樹（2012）「自転車事故と保険制度(自転車事故に関する諸問題)」『交通法研究』（日本交通法学会）40号、有斐閣.

鈴木辰紀（2007）『自動車保険のつぼ』成文堂

参考 URL

『自転車関連事故の状況』

(http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/2_shosai.pdf : 最終確認日 : 2015年9月26日)

<http://upset-review.com/damage-insurance/glossary/bicycle-accident-probability.htm>

1 (最終確認日 : 2015年9月26日)

「公益財団法人 日本交通管理技術協会 : TS マーク」

<http://www.tmt.or.jp/safety/index2.html> (最終確認日 : 2015年10月21日)

「JCA」<https://www.j-cycling.org/member/merit.html#insurance> (最終確認日 : 2015年10月21日)

「日本損害保険協会」<http://www.sonpo.or.jp/useful/insurance/jibai/> (最終確認日 : 2015年10月21日)

「ソニー損保 強制保険と任意保険の違い」

<http://www.sonysonpo.co.jp/auto/guide/agde001.html> (最終確認日 : 2015年10月21日)

「ソニー損保 等級制度の基礎知識」

<http://www.sonysonpo.co.jp/auto/guide/agde021.html> (最終確認日 : 2015年10月21日)

「ソニー損保」<http://www.sonysonpo.co.jp/auto/> (最終確認日 : 2015年10月21日)

木方千春・山本俊行・鈴木美緒（2011）「自転車交通事故に関する賠償責任に関する分析」

http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/201111_no44/pdf/P60.pdf#search=%27%E8%87%AA%E8%BB%A2%E8%BB%8A%E4%BA%A4%E9%80%9A%E4%BA%8B%E6%95%85%E3%81%AB%E9%96%A2%E3%81%99%E3%82%8B%E8%B3%A0%E5%84%9F%E8%B2%AC%E4%BB%BB%E3%81%AB%E9%96%A2%E3%81%99%E3%82%8B%E5%88%86%E6%9E%90%27：最終確認日：2015年9月26日）

総務省行政評価局（2015）『自転車交通安全対策に関する行政評価・監視結果報告書』
http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/94984.html#kekkahoukoku：最終確認日：2015年9月26日）

南精一（1994）「自転車交通事故について(その1)〈自転車に対する強制賠償保険制度導入の必要性〉」

http://ci.nii.ac.jp/els/110000477532.pdf?id=ART0000863731&type=pdf&lang=jp&host=cinii&order_no=&ppv_type=0&lang_sw=&no=1443294214&cp=：最終確認日：2015年9月26日）

<http://bicycle.sougouhoken.jp/pdf/leaflet.pdf>（情報最終確認日：2015年9月26日）

『自転車会員パンフレット』 <https://bi.hprtsa.jp/download/pamphlet>：最終確認日：2015年9月26日）

一般財団法人全日本交通安全協会HP

<http://www.jtsa.or.jp/new/koutsuhou-kaisei.html>：最終確認日：2015年9月26日）

松山市ホームページ

<http://www.city.matsuyama.ehime.jp/kurashi/kurashi/seibi/jitensha/jitensha-keikaku.html>（最終確認日：10月20日）

松山経済新聞 2012年2月6日

<http://matsuyama.keizai.biz/headline/892/>（最終確認日：10月20日）

愛媛県ホームページ

<http://www.pref.ehime.jp/h15300/jitensha/jourei04.html>（最終確認日：10月20日）

警視庁資料

http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/200611_teigen/siryu.pdf（最終確認日：10月24日）

自転車運転者講習制度 - 警察庁

<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/H270304/leaflet.pdf> (最終確認日：10月24日)

東京都自転車商防犯協力会

<http://www.bouhan-net.com/> (最終確認日：10月24日)

産経ニュース

<http://www.sankei.com/smp/affairs/news/150806/afr1508060017-s.html>(最終確認日：10月27日)

内閣府

<http://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h25/kekka.html>