

# 第6回 ルール・マナーのみえる化検討部会

合同（保険&教育）

2016.7.28（木）  
15：00-17：00



# 本日の内容

## 1. 施策展開のこれまでと背景

## 2. 教育関連について

### 新たな自転車安全利用教育プログラム策定に向けた中間とりまとめ

2-1. プログラムの目的と考え方

2-2. 教育内容と事業一覧（素案）

2-3. 今後の進め方と課題

## 3. 保険関連について

### 保険の義務化に向けて

3-1. 保険加入に向けた戦略的義務化

3-2. 加入すべき自転車保険とは

## 4. 今後の予定

# 1. 施策展開のこれまでと背景



# 京都市 新自転車計画 自転車政策のみえる化

## 5つの「みえる化」

### 自転車 走行環境の 「みえる化」

- 面的な整備によるネットワークの構築
  - 最も安全な車道左側通行の徹底  
(自転車走行推奨帯を中心とした整備)
  - 走る場所と注意喚起  
(ピクトグラム等の路面表示によりルールを体感)

### ルール・ マナーの 「みえる化」

- 「知る」+「みえる(わかる)」=「守る」  
そして「備える」(保険加入)
- 何がなぜ危険かを納得と理解
- あらゆる階層に受講機会を設けた  
教育プログラムの構築  
(京都サイクルパス制度(仮称)の創設)
- 自転車向け保険加入の義務化

### 自転車 駐輪環境の 「みえる化」

- 駐輪場の整備, 運用の改善  
(量から質へ)
- 駐輪場の情報提供の充実  
(位置, 利用状況)
- 撤去の維持と強化  
(撤去区域の拡大等)

一定の安全環境を担保

### 自転車 観光の 「みえる化」

- 民間による観光型レンタサイクルの  
発展支援
- 民間事業者同士の連携検討
- わかりやすい走行環境の整備

### 自転車 関連施策の 「みえる化」

- 関連施策との積極的な連携促進
  - 健康・福祉・環境など

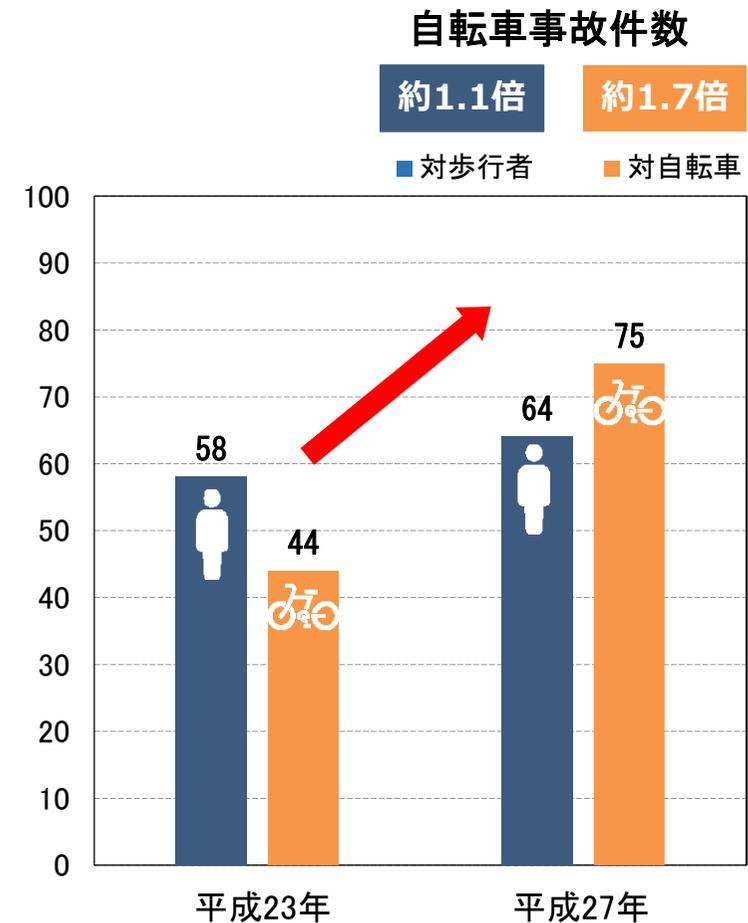
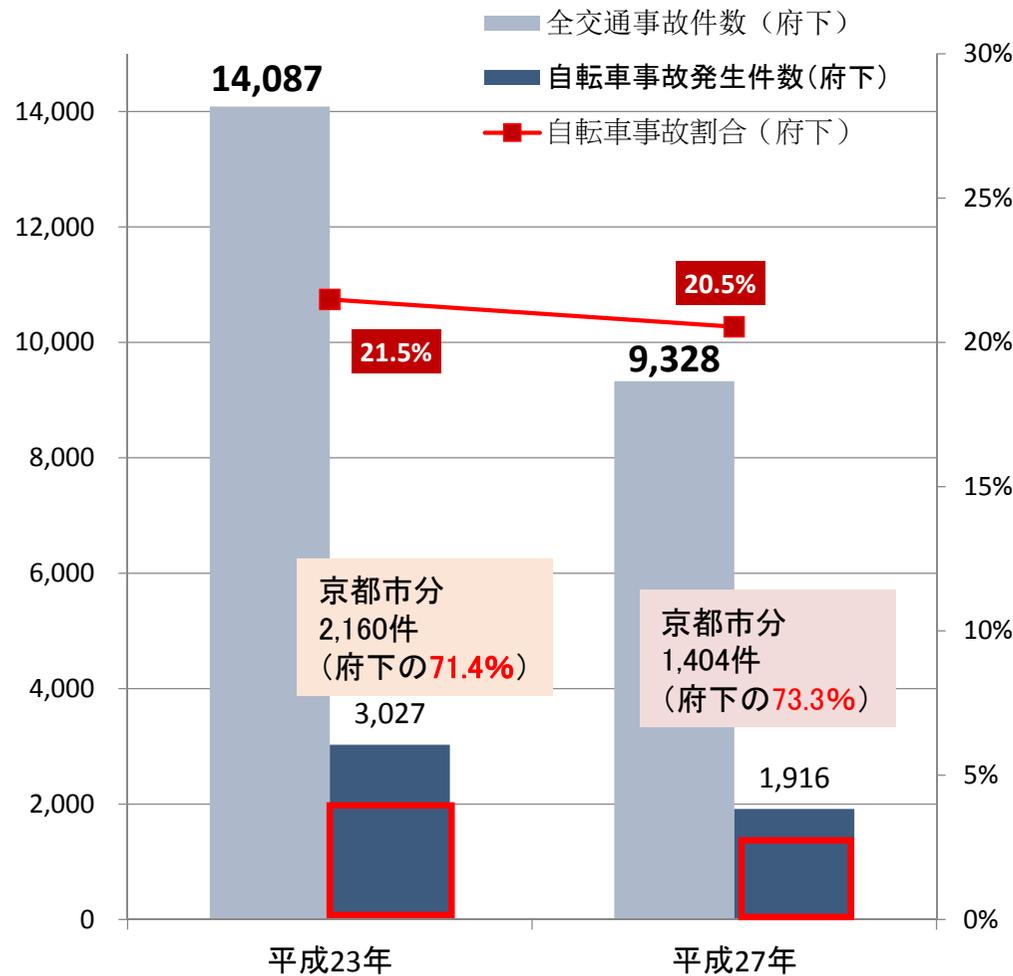
# 自転車の事故における対歩行者・対自転車の増加

教育・保険

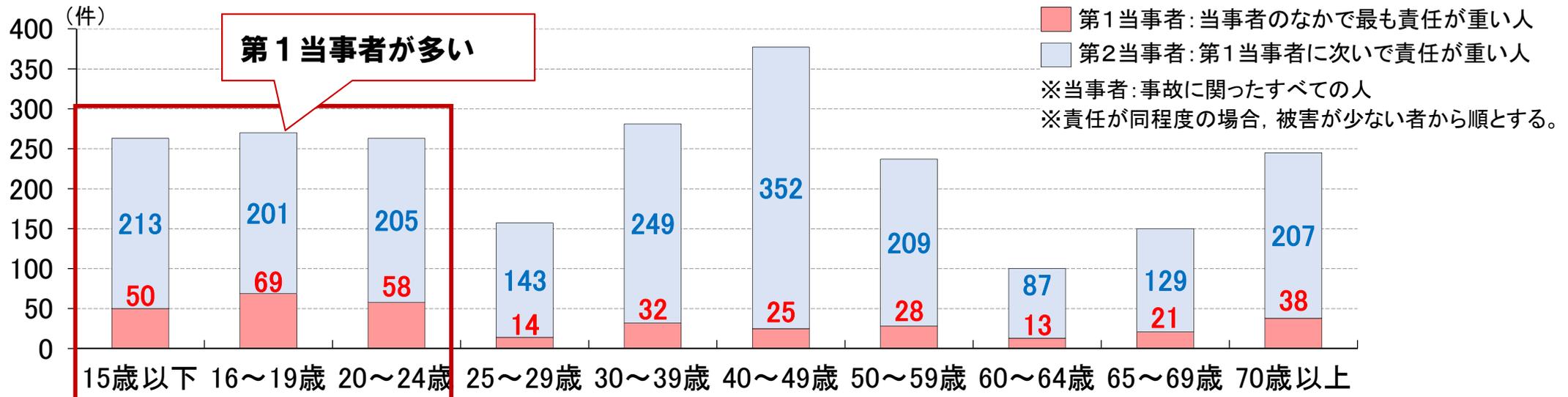
## ■ 交通事故の状況（京都府）

○市下の自転車事故件数が、府下の約70%を占めている。

○自転車事故の総数は減少しているが、対歩行者及び対自転車の事故は増加し、自転車同士の事故が特に増えている。

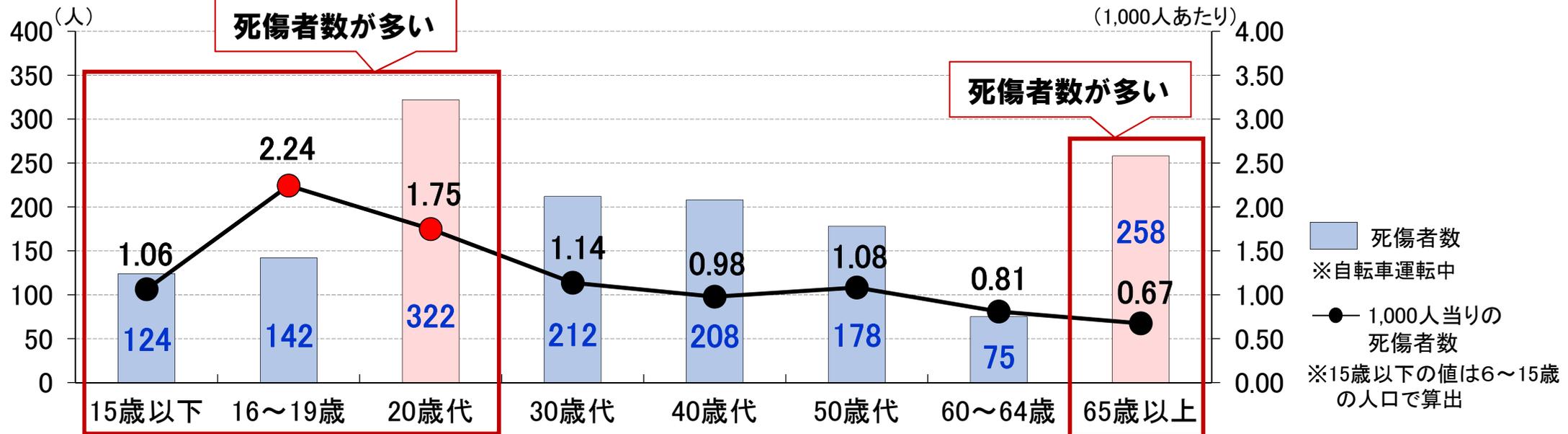


# 事故を起こす割合が高いのは若年層



第1・第2当事者別年齢層別発生状況 (京都府: 平成26年)

出典: H26年交通統計 京都府警察本部



年齢層別死傷者数 (京都市: 平成26年)

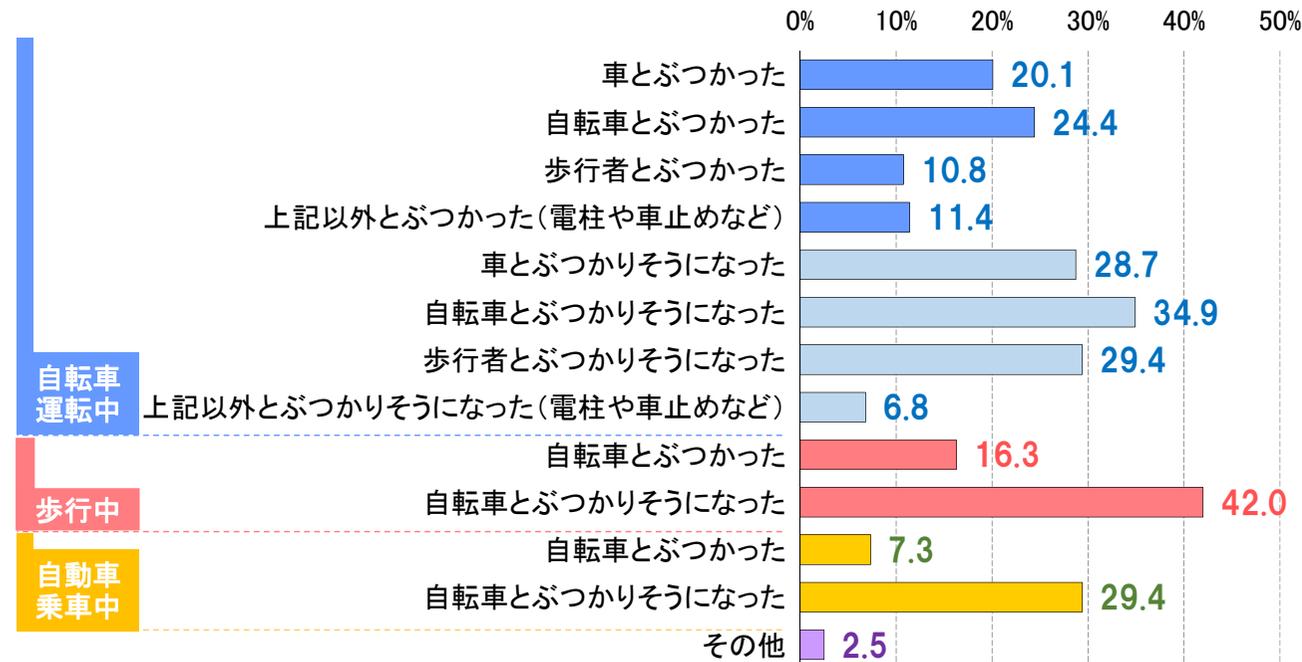
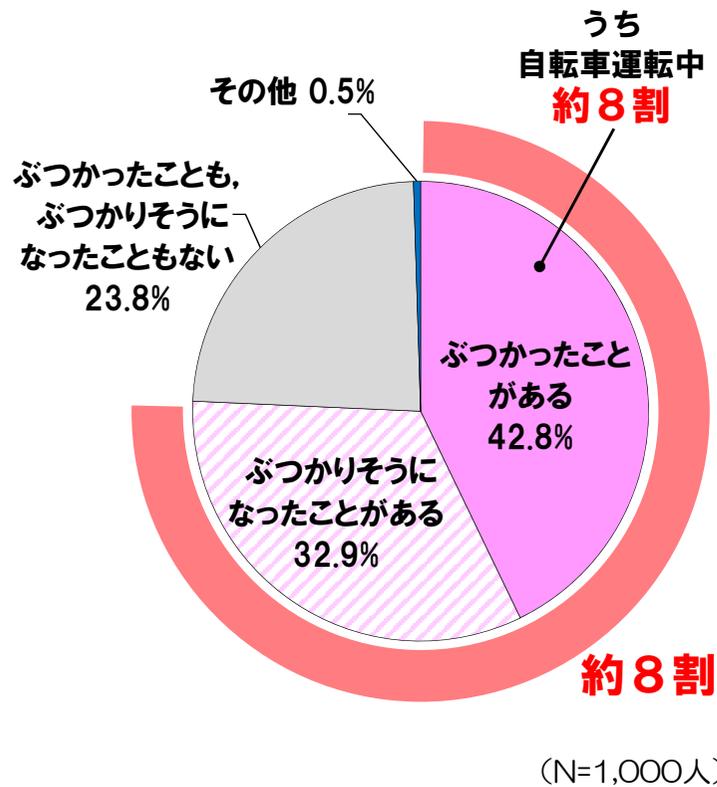
出典: H26年交通統計 京都府警察本部  
人口は住民基本台帳 (H26.10)

# 自転車に対してヒヤリハットする事例が多い

教育・保険

- 約4割の方が「ぶつかったことがある」との回答であった。
- 「ぶつかったことがある」と回答した方の約8割は自転車運転中であった。

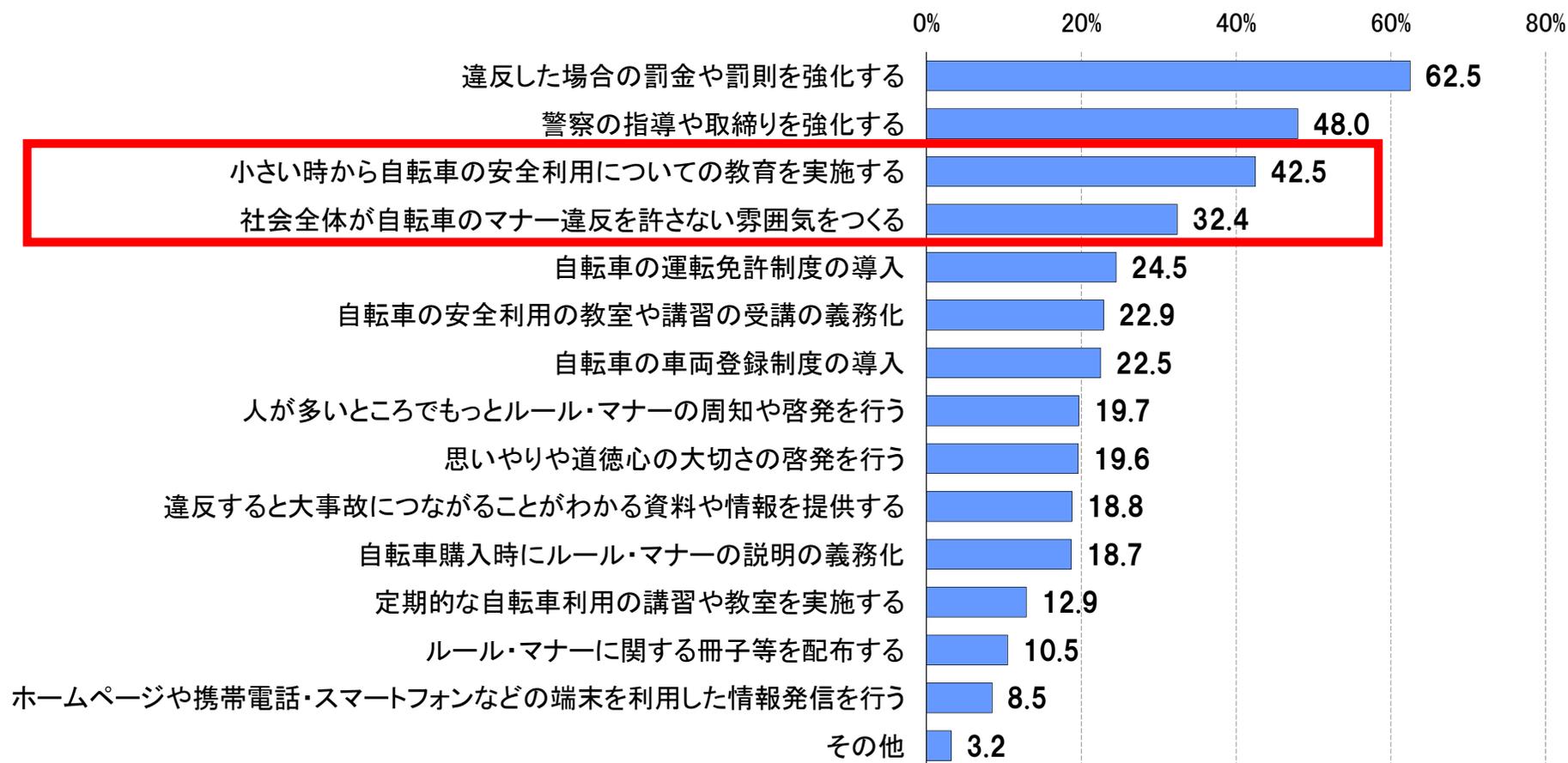
- 自転車運転中でみると、自転車同士での「ぶつかった 約24%」「ぶつかりそうになった 約35%」と高い。
- 歩行中で「自転車とぶつかりそうになった」は約42%と最も高く、自転車運転中で「歩行者にぶつかりそうになった」は約30%で、歩行中の方がヒヤリとする割合が高くなっている。
- 自転車運転中「車とぶつかった」は約20%と、自転車に次いで高くなっている。



複数回答 (N=762人)

# 自転車のルール・マナー遵守に向けた市民要望

○「小さい時から自転車の安全利用についての教育を実施する 約43%」と約4割の人が小さい時からの教育が大切との回答であり、約3割の方が「社会全体が自転車のマナー違反を許さない雰囲気をつくる 約32%」であった。





# 京都市の自転車施策展開のこれまでとこれから

平成26年度	平成27年度	平成28年度 以降
--------	--------	-----------

京都・新自転車計画の策定

走行環境  
ルール・マナー

自転車走行環境整備ガイドライン部会  
●実証実験(H28.1~2)  
●京都市自転車走行環境整備ガイドラインの策定予定

教育 「ルール・マナーのみえる化検討部会」

保険 「ルール・マナーのみえる化検討部会」

京都市自転車走行環境整備ガイドラインをもとに3つの重点地区を順次整備



H28年度整備として 都心部地区北東エリアを整備

○整備と啓発、情報提供をひとつのパッケージとしてより効果的に実施

安心安全な自転車利用環境の創設、交通事故の低減

走行環境の整備  
走行場所・方向の明示



ルール・マナーの周知啓発  
自転車は車両、運転者の責任自覚

+

万が一の事故に備え……

自転車保険の加入促進  
意義と推奨要件の提示

## 2. 教育関連について

# 新たな自転車安全利用教育プログラム 策定に向けた中間とりまとめ

2-1. プログラムの目的と考え方

2-2. 教育内容と事業一覧（素案）

2-3. 今後の進め方と課題



## 2-1. プログラムの目的と考え方



# プログラムの目的

- 「歩道は歩行者のためのもの」  
→歩道走行は例外
- 「自転車は車両」  
→左側通行の遵守 等

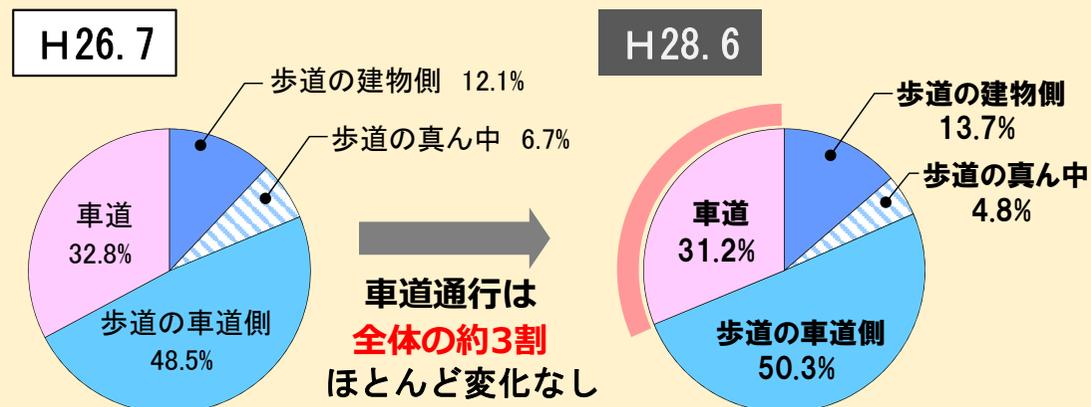
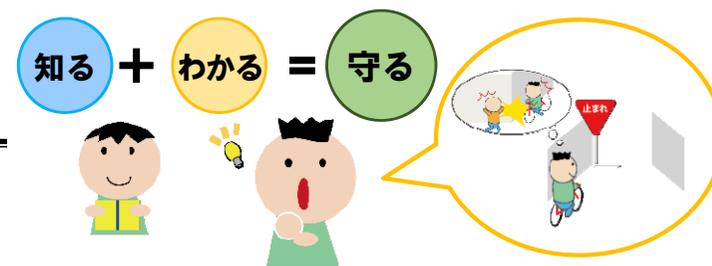


図.歩道がある道路での自転車の走行位置 (H28.6 N=1,000)

出典：市民の自転車に関するアンケートより (H28.6)

## 自転車の基本的なルール・マナーの周知・徹底

ルール・マナーの「みえる化」を進め、新たな自転車安全利用教育プログラムを構築

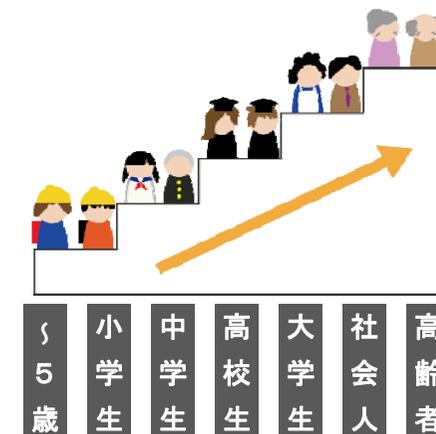


自転車利用者が、  
自分自身で危険と安全の本質を理解し、  
自分や他者の安全のために、自転車の安全利用を実践できる  
ようになること。

# プログラムの考え方について①

- 子どもからお年寄りまで，ライフステージに合わせた体系だった自転車教室と啓発
- 関係機関や地域・企業等と連携

生涯学習の視点に立ち，戦略的に実施



## 既存の取組み・計画

### 「安全ノート」（京都市教育委員会）

市立小学校・中学校における交通・災害・犯罪などの児童・生徒の安全教育

### 自転車交通安全プログラム （京都市教育委員会・京都府警察本部）

市立小学校・中学校及び高校における自転車の安全利用について計画的に記したプログラム

### 京都府自転車安全利用促進計画

利用者の実態（学校，地域，事業所，高齢者等）に応じた自転車安全利用講習の充実・強化

等

## 京都市の特徴

- ・細街路が多い
- ・歩行者の通行量が多い
- ・大学生を中心とした若年層が多い

現行の取組みや計画と整合性を保つ

京都市の現状に応じたプログラム

# プログラムの考え方について②

## 京都市の現状に応じたプログラム

まずは・・・

取組の  
ポイント



重点的に実施していく取組

↔ 現行の取組みや計画と整合性を保つ

- ① 事故が多い若年層に対する教育の充実
- ② 受講経験の少ない高齢者への受講機会の充実

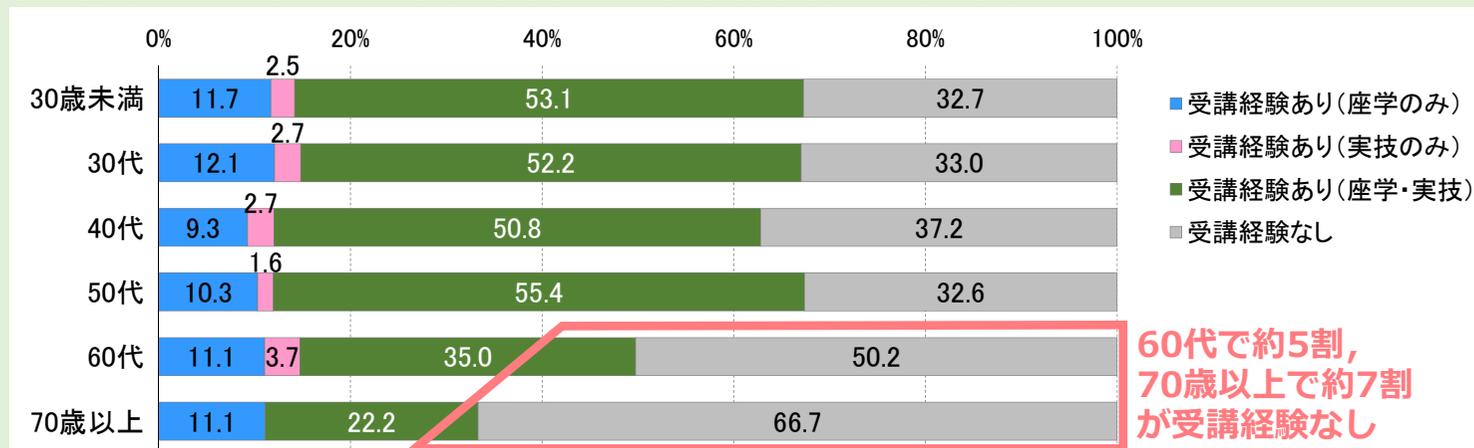


図.自転車のルール・マナーについての受講経験について (N=1,000)

出典：市民の自転車に関するアンケートより (H28.6)

- ③ 新たに走行環境の整備を行う地域への重点的な啓発の実施

- **自転車の楽しみ**(趣味・スポーツとして)や**健康**へのメリットという視点を取り入れる
- 子育て世代の保護者層や祖父母の年代に当たる高齢者層に対しては、訴求力の高い「子ども」という切り口を用いることで、ルール・マナーの遵守意識を高める

## 2-2. 教育内容と事業一覧 (素案)





# ライフステージ別の教育内容

	～5歳	小学生 低学年 高学年	中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者	
知る	親と乗車 自転車デビュー 親が安全利用の責任を持つ	歩道走行可	車道デビュー	通学・通勤での利用		子どもと乗車	自転車・歩行者 歩道走行可	
わかる	覚える	覚える・わかる	わかる			わかって実践する		
学ぶ内容	交通ルールの基本	危険の予測・回避	事故のリスクの理解	指導者としての視点				
		自転車の運転技術の向上	社会的責任の認識	保護者の視点				
	●信号を守る ●交差点は止まって確認	●交通ルールを守る	●交通の標識を知る			●子ども等に正しい乗り方を教えることができる ●子どもの安全利用への責任を持つ		
	●自転車を知る ●正しく自転車に乗る	●車道に必要な走行知識を習得する					●危ない箇所を知る ●自転車事故を知る	
	●危ない箇所を知る	●何が危ないかを知る	●何が危ないかを予測する	●危ない箇所を認識し、回避できる				
		●自転車事故を知る	●事故の責任を知る					
	自転車に乗ることの楽しさを知る							
	●自転車に乗る楽しさ	●まちをサイクリング						
時代に合わせた重点内容(例)	ヘルメット着用							
			傘さし運転しない					
			音楽・携帯電話・スマートフォンなど「ながら」運転をしない					
			横に並んで走らない					
			暗いときはライトをつける					
		左側通行をする						

自転車利用で知っておく基本ルール・マナー

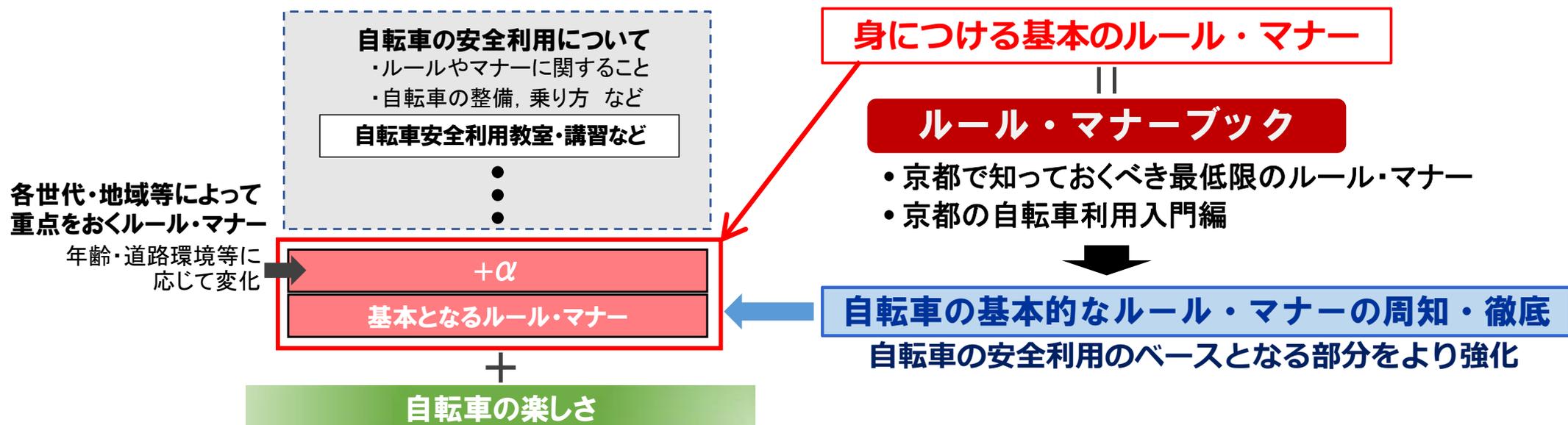


# ライフステージに合わせた事業一覧(素案)

□ 自転車政策推進室が実施
 ■ 自転車政策推進室以外が実施
 ■ 新規(案)
 ■ 重点的にかつ早期に実施

	～5歳	小学生	中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者
・出生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保育園入園</li> <li>・幼稚園入園</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学校入学</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中学校入学</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校入学</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大学入学</li> <li>・免許取得</li> <li>・転入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許取得・更新</li> <li>・転入, 就職, 結婚</li> <li>・子育て</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許更新</li> <li>・運転免許返納</li> <li>・孫育て</li> </ul>
座学		学校現場で実施 安全教育副読本「安全ノート」等を活用した安全教育			自転車安全利用講習会 ①教習生向け ②一般市民向け		高齢者向け 自転車教室
	子育てパパママ向け 自転車交通安全教室 (保護者と一緒に)	自転車教室 スケアード・ストレイト方式による 交通安全教室		自転車教室	子育てパパママ向け 自転車交通安全教室 (こどもと一緒に) 自転車安全利用推進企業に よる取組		
実技	ストライダー教室 (初めての自転車体験) (サイクルセンター)	「自転車運転免許証」の交付を 伴う自転車教室(主に4年生)		自転車安全利用推進員委嘱研修(府制度)			
	玉無し自転車 交通安全教室	シミュレーターを活用した講習(府警)					
		自転車教室(実技), 自転車検定(免許証) ①新しい走行環境に応じた自転車の乗り方, ②サイクリングの楽しみ方等(サイクルセンター)					
	自転車の楽しみを学べる教室			サイクリングイベントの企画, 支援			
啓発	マナーアップフェスタ in 京都						
	関係団体(サービス事業推進室, 各区役所, 府警, 地域団体等)と連携した街頭啓発, 各種イベントへのブース出展, 市バス車体を活用した広報等						
						自転車安全利用推進企業に よる取組	
						マスメディアを活用した啓発 (若者向け雑誌への広告掲載等)	
新たに走行環境の整備を行う地域への啓発 (①都心部地区, ②西院地区, ③らくなん進都地区)							
自転車購入時(自転車販売店等), 京都市転入時(不動産業者等)							
レンタサイクル利用者(観光客, 外国人)へのルール・マナーの周知徹底							

# ルール・マナーブック(啓発用リーフレット)について



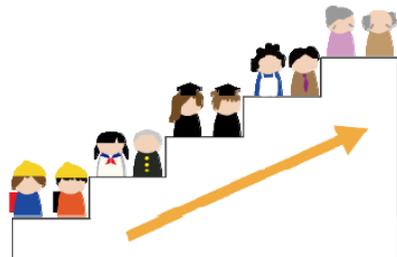
## ■ルール・マナーブック(啓発用リーフレット)の活用方法

### ライフステージに合わせた啓発時に利用

各世代等の節目の時に, **入学時** **就職時** **転入時** ...

自転車に関するルール・マナーについて, **知る機会**を増やす

**守る機会**を増やす



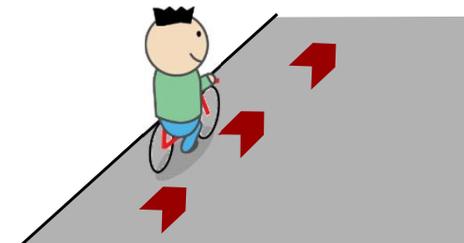
### 地域等での啓発時に利用

- 地域などで安全利用に関する集会や活動を行うとき
- 走行環境を整備する時の整備地域周辺への周知のとき

地域の方が中心となっても教えやすく, わかりやすく



地域に合わせた内容で, 実践しやすく



## 2-3. 今後の進め方と課題





# 今後の進め方(教育)

ライフステージに合わせた自転車教室と啓発を、  
関係機関や地域・企業等と連携して計画的に実施



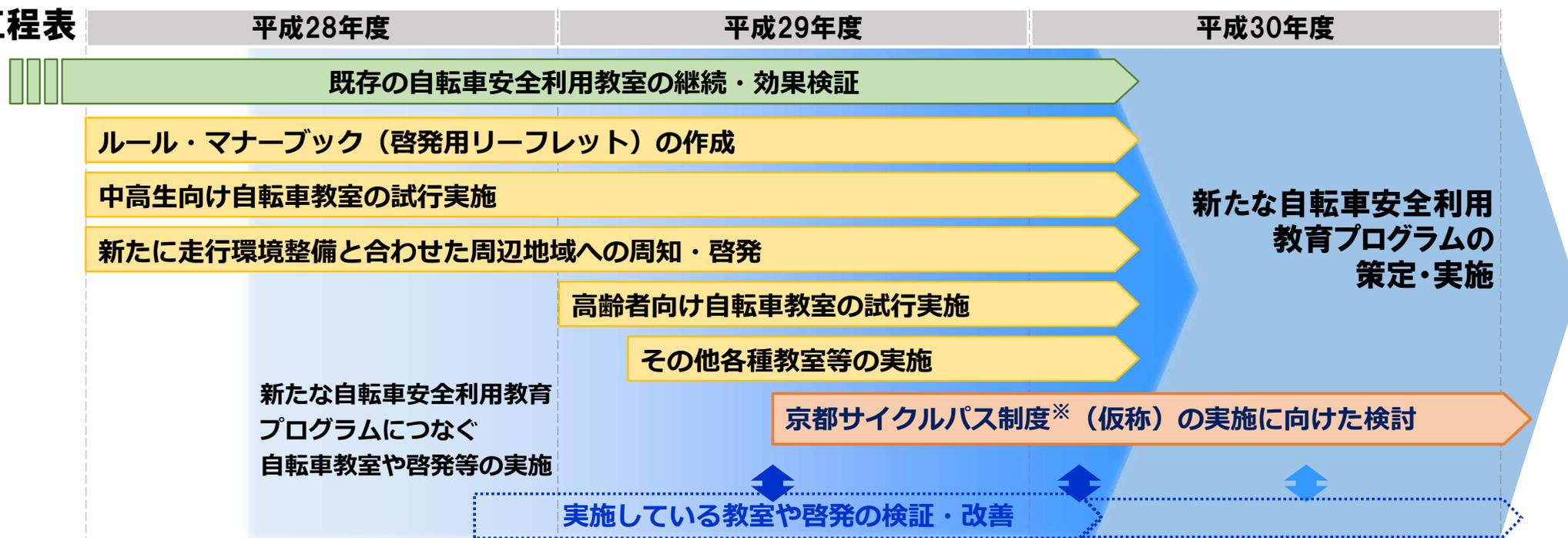
現在, 既の実施しているもの

今後, 新たに実施していくもの

随時, 検証・見直しを行い,  
新たな自転車安全利用教育  
プログラムを構築していく。

▶「Do 実行」からはじめ, 検証・改善し, プログラムを構築(Do→Check→Action→Plan)

## ■工程表

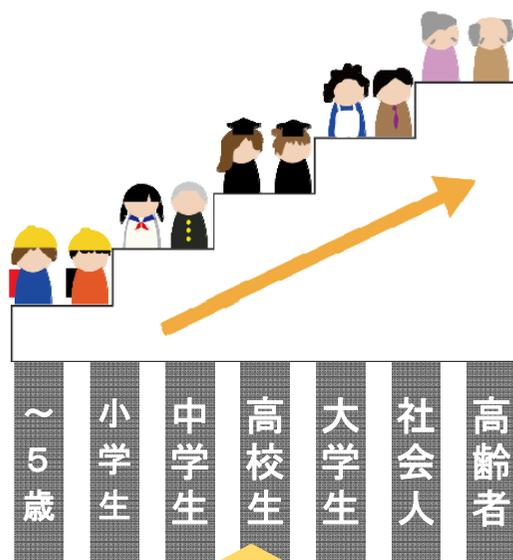


新たな自転車安全利用  
教育プログラムの  
策定・実施

※京都サイクルパス制度(仮称): 自転車安全教室の受講者に駐輪場の割引などの特典を設け, 受講意欲・安全の意識を高める制度

■ライフステージに合わせた事業一覧(素案)から, 実施可能なものから順次実施

# 今後の課題(教育)

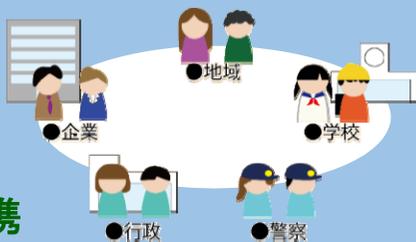


世代に合わせた  
自転車の交通安全教室などの実施

世代・習得状況に合わせた  
プログラム

関係機関  
地域・企業  
など

協力・連携



## 自転車安全利用教育プログラムの実行性の担保

## 専門性を維持しつつ、継続してプログラムを実施できる体制づくり

- 教育プログラムをトータルコーディネートできる運営主体の確保
- 専門家としてのサイクルアドバイザーや地域で活動していただける人材の育成

## 京都サイクルパス制度(仮称)へ

- ポイント化(教室受講等のインセンティブ)
- ポイントがたまれば駐輪料金の値引き・減免等の特典

## 効果の検証や見直し内容を議論していく組織・体制づくり

保険

保険の義務化と合わせた保険会社との連携

例) 交通安全教室のための講師派遣, 自転車安全利用イベントの開催 など

## 3. 保険関連について

# 保険の義務化に向けて

- 3-1. 保険加入に向けた戦略的義務化
- 3-2. 加入すべき自転車保険とは



## 3-1. 保険加入に向けた戦略的義務化



# 自転車保険の種類と補償範囲

○自転車利用により抱えるリスクとは

■対応する保険

…大きく分けて2種

## 傷害保険(自分)

●自分がケガをする



傷害保険

自動車及び自転車事故を補償する保険について

自転車 

任意

自動車 

任意

自転車事故と保険 - 日本損害保険協会HPより

## 賠償責任保険(対人・対物)

●他人にケガをさせる



●財物を壊す(損害を与える)



賠償責任保険

任意

対人

自賠責保険※

任意

対物

任意

昨今の自転車事故による高額な賠償事例に対応するには、

**自転車賠償責任保険等 (共済を含む) への加入を促す仕組みが必要**

※交通事故による被害者を救済するため法律(自動車損害賠償保障法)に基づき、すべての自動車に加入することが義務付けられている強制保険。

# 近畿圏における自転車保険義務化動向

## H27.4 兵庫県（H27.10施行） 全国初の自転車保険加入義務付け

加入義務付け	○	保険整備	○
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内の自転車利用者 (未成年の場合は保護者)</li> <li>・事業者</li> </ul>		

## H28.2 滋賀県（H28.10施行予定） 自転車保険加入義務付け

加入義務付け	○	保険整備	○
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内の自転車利用者 (未成年の場合は保護者)</li> <li>・事業者</li> </ul>		

## H28.4 大阪府（H28.7施行） 自転車保険加入義務付け

加入義務付け	○	保険整備	○
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・府内の自転車利用者 (未成年の場合は保護者)</li> <li>・事業者・自転車貸付業者(努力義務)</li> </ul>		



※いずれの自治体も罰則規定なし  
(罰則できない理由)  
自転車登録制度なし、加入証明書の携帯が困難など

### 《京都市の目指す姿》

- ・より実行性のある義務化
- ・国際観光都市として観光客にも配慮
- ・保険と教育の連携

# 京都市のひとの動き

○どこで利用実態をとらえ, 加入を促進していくのか ⇒さまざまなチャンネルの用意・加入気運の醸成

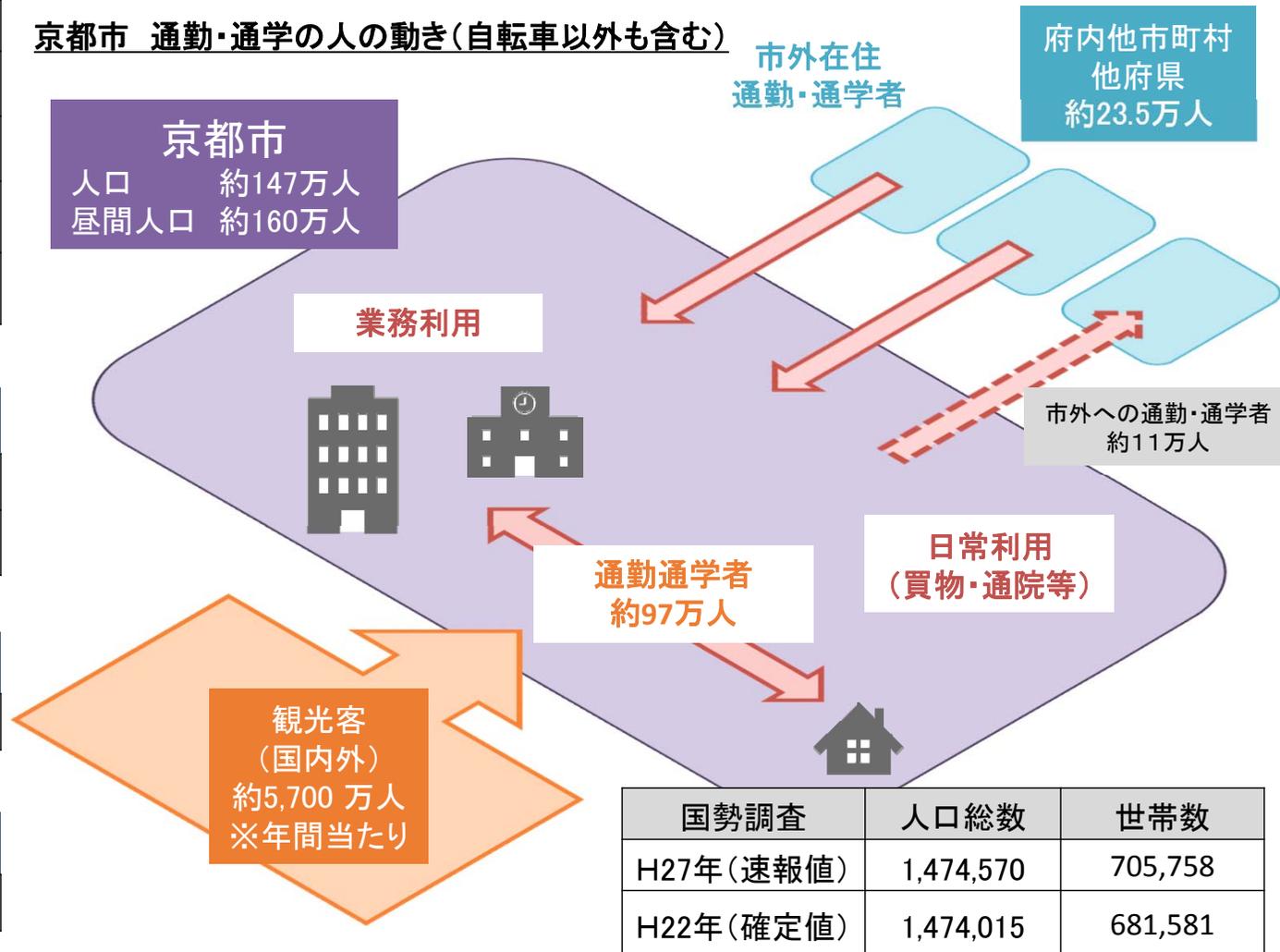
① 京都市民	
自転車通勤・通学	事業者・学校
市内駐輪場利用者	駐輪場
自転車購入者	販売店
転入者	賃貸不動産業者等
買物・通院	

② 近隣市町村からの自転車利用者	
自転車通勤・通学	事業者・学校
市内駐輪場利用者	駐輪場

③ 観光客(国内外)	
レンタサイクル事業者	事業者による加入

④ 自転車を業務に利用する事業者	
事業者	事業者による加入

京都市 通勤・通学の人動き(自転車以外も含む)



【昼間人口】H22年国勢調査 従業地通学地による人口より  
【観光客】H27年京都観光総合調査より

# 義務化の対象と実行性の担保

## ■ 保険加入義務化の対象者

## ■ 実行性の担保

### ① 市民などの自転車利用者

対象

個人生活にかける保険



実行性の担保

Check!!



通勤・通学者への保険加入の確認

### ② 事業者

対象

事業活動にかける保険



実行性の担保



京都市自転車安全利用推進企業制度との連携

### ③ レンタサイクル事業者

対象

事業活動(+借主)  
にかける保険



実行性の担保



京都市優良レンタサイクル事業者認定制度(仮称)との連携

# 自転車利用者をあらゆる機会 で 加入促進

関係事業者の様々なチャンネルを活かし、市民等の保険加入を促進

## 自転車小売業者

- 自転車購入者に対し、**保険の加入確認**
- 自転車購入者が保険未加入の場合は、**情報提供**を行う



## 不動産関連業者

- 自転車を利用する契約者に対し、**保険の情報提供**を行う。



## 駐輪場管理業者

- 駐輪場の利用者に対し、**保険の情報提供**を行う。



# 義務化の対象① 自転車利用者

日常生活等で自転車利用する人に対して個人賠償責任保険への加入推進

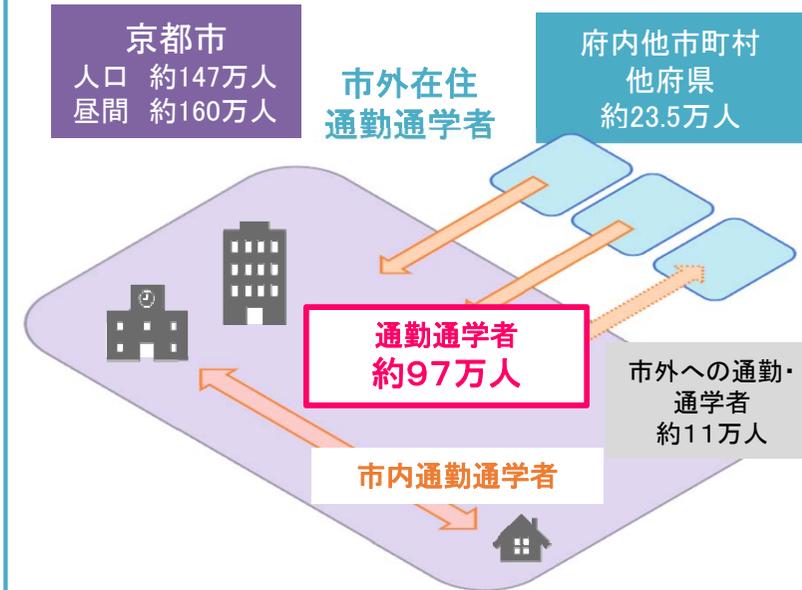
## 自転車利用者に対して戦略的な義務化を遂行

京都市における通勤通学者 **97万人** (通学21万人+通勤76万人)

- 管理者(学校, 企業)が明確であり, 実効性の担保ができる  
→ 管理者が通勤又は通学を認める際に, 保険の加入の有無を確認する
- 自転車事故の第1当事者は若年層(24歳以下)が約半分

### 自転車通勤・通学を認める企業および学校

- 従業員の通勤を認める場合, **保険の加入確認**を行う。
- 生徒等の通学を認める場合, **保険の加入確認**を行う。



### 個人生活にかける保険

#### 個人賠償責任保険



例) 買い物中に歩行者に衝突



例) 通勤・通学中に歩行者と衝突

# 義務化の対象② 事業者向け保険の必要性

個人賠償責任保険の補償範囲と、施設賠償責任保険の補償範囲が異なる。  
従業員が業務中に自転車を使う以上は、施設賠償責任保険加入による備えが必要。



朝

日中

夕



個人生活にかける保険  
(従業員が加入)



事業活動にかける保険  
(事業者が加入)



個人生活にかける保険  
(従業員が加入)

■従業員の通勤自転車事故



■業務中の自転車事故



■従業員の通勤自転車事故



個人賠償責任保険 対象

施設賠償責任保険 対象

個人賠償責任保険 対象

例) 通勤途中の事故

基本は個人責任だが、業務に関連していると使用者責任になる場合も

例) 従業員による業務中の事故

基本的に使用者責任となる

例) 通勤途中の事故

※個人賠償責任保険では免責にあたる

従業員への安全教育, 適切な自転車通勤管理規定 などについて情報提供

# 義務化の対象② 事業者(業務利用)

## 業として利用される自転車

- ・ 運送用
- ・ 営業用 など

■ 昼間人口160万人の内、就業者数は76万人 (出典：平成22年国勢調査)

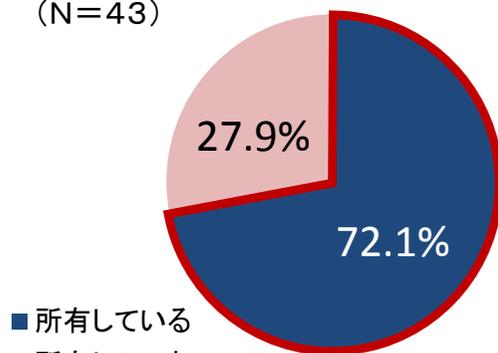
■ 事業者の72.1%が業務で自転車を使用し、内58.1%が保険に加入

京都市自転車安全利用推進企業への意向調査  
(H28.2)

回答数	送付数	回答率
43	69	62.3%

### 自転車所有の有無

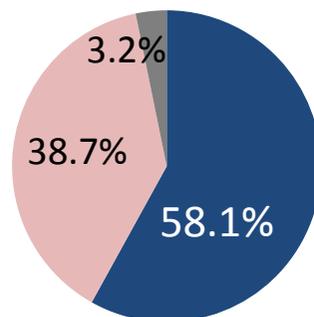
(N=43)



- 所有している
- 所有していない

### 業として利用する自転車に対する保険

(N=31)

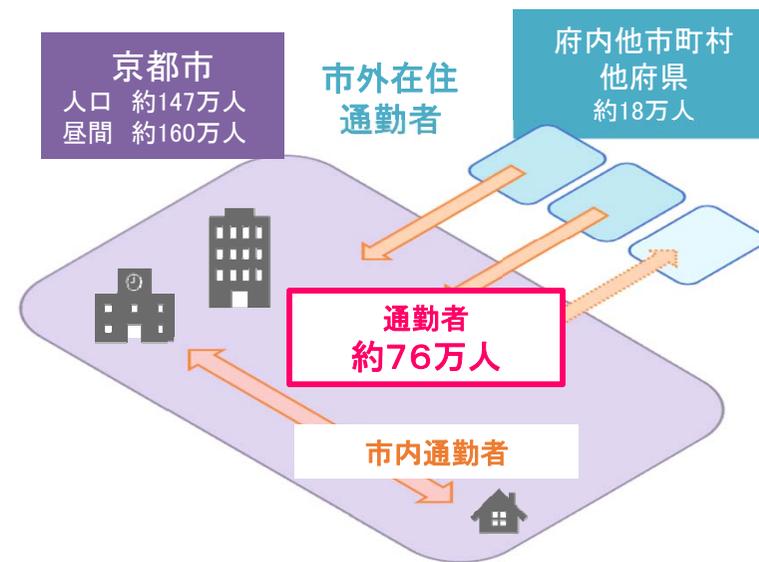


- 加入している
- 加入していない
- 不明

■ 事業者が加入すべき保険は、**不特定多数**の従業員が乗車するため、個人向けと異なり自転車(モノ)にかかる保険となる。

従業員に業務で自転車を使用させる事業者に保険加入を義務化

京都市自転車安全利用推進企業制度との連携



## 事業活動に対する保険

### 施設賠償責任保険



例) 従業員が業務中に  
バイクと衝突



例) 事業者の瑕疵による自転車事故  
(ブレーキ整備不良など)

# 義務化の対象③ レンタサイクル事業者の実態

京都市への観光客数 約5,700万人／年

うちレンタサイクル利用者数(推計)  
国内からの観光客 約1.4%  
海外からの観光客 約3.5%

国際観光都市京都として、  
自転車観光においても安心と安全のおもてなしを実現

京都観光総合調査(平成27年)より

## レンタサイクル事業者および宿泊業者 保険加入実態調査

○市内レンタサイクル事業者および宿泊業者にヒアリング調査を実施  
⇒市内で貸出されているレンタサイクルはおよそ5,000台と推計 保険加入については8割

	ヒアリング事業者数 ※	うち レンタサイクル 運営者数	保有台数	自転車保険の加入について			
				加入		未加入 もしくは不明	
レンタサイクル業者	37社	37社	3,801台	27社 (73.0%)	3,388台 (89.1%)	10社 (21.6%)	413台 (10.9%)
宿泊業者	ホテル 【159社】	10社	84台	9社 (90.0%)	78台 (92.9%)	1社 (10.0%)	6台 (7.1%)
	旅館 【375社】	20社	84台	9社 (45.0%)	46台 (54.8%)	11社 (55.0%)	38台 (45.2%)
	簡易宿泊所 【507社】	44社	301台	14社 (31.8%)	70台 (23.3%)	30社 (68.2%)	231台 (76.7%)
合計	449社	<b>111社</b>	<b>4,270台</b>	59社 (53.2%)	3,582台 (83.9%)	52社 (46.8%)	688台 (16.1%)

※【 】内は総数、レンタサイクル業者の総数は不明

レンタサイクル業者の支援(安全教育, 保険加入)にむけた  
京都市優良レンタサイクル事業者認定制度(仮称)の創設を検討

# 義務化の対象③ レンタサイクル事業者

## 市内のレンタサイクル自転車



- ・レンタサイクルを業とする事業者
- ・ホテル・旅館等での宿泊客への自転車の貸出し など

■ 市民・観光客が安心できるレンタサイクル利用環境の醸成

■ レンタサイクル事業者が加入すべき保険は、  
不特定多数の借主が乗車するため、個人向けと異なり  
自転車(モノ)にかける保険となる。

## レンタサイクル事業者に保険加入の義務化を実施

京都市優良レンタサイクル事業者認定制度(仮称)との連携

京都市  
人口 約147万人  
昼間 約160万人

観光客  
(国内外)  
約5,700万人  
※年間あたり



事業活動(+借主)に対する保険

施設賠償責任保険



例) 借主が観光中に歩行者と衝突



例) 事業者の瑕疵による自転車事故  
(ブレーキ整備不良など)

# 義務化の対象④ 自転車利用者をあらゆる機会で見出さずには加入促進(再掲)

関係事業者の様々なチャンネルを活かし、市民等の保険加入を促進

## 自転車小売業者

- 自転車購入者に対し、**保険の加入確認**
- 自転車購入者が保険未加入の場合は、**情報提供**を行う



## 不動産関連業者

- 自転車を利用する契約者に対し、**保険の情報提供**を行う。



## 駐輪場管理業者

- 駐輪場の利用者に対し、**保険の情報提供**を行う。



## 3-2. 加入すべき自転車保険とは





# 推奨要件の考え方（賠償責任補償限度額）

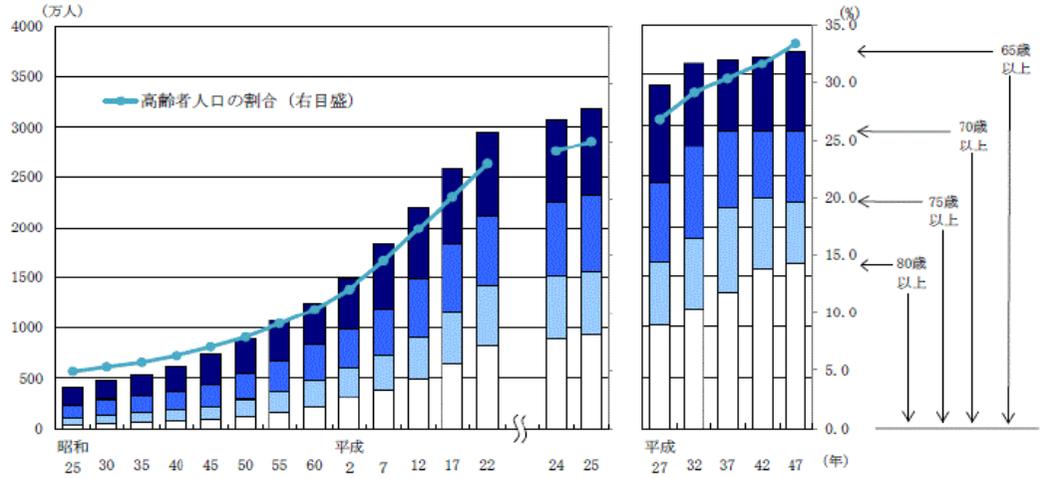
- 賠償額が数千万円と高額になるケースが相次いで発生。
- 被害者が寝たきりとなり1億円近くの賠償事例もある。

損害額	被害者	事故概要
9,521万円 (平成25年 神戸地裁)	62歳女性 (寝たきり)	<b>&lt;自転車対歩行者&gt;</b> 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。
9,266万円 (平成20年 東京地裁)	24歳男性 (後遺障害 1等級) ⇒言語機能の喪失	<b>&lt;自転車対自転車&gt;</b> 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に斜めに横断し、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。
5,438万円 (平成19年 東京地裁)	55歳女性 (死亡)	<b>&lt;自転車対歩行者&gt;</b> 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。
4,043万円 (平成17年 東京地裁)	62歳男性 (死亡)	<b>&lt;自転車対オートバイ&gt;</b> 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。

出典：日本損害保険協会

## ○加速する日本の高齢化

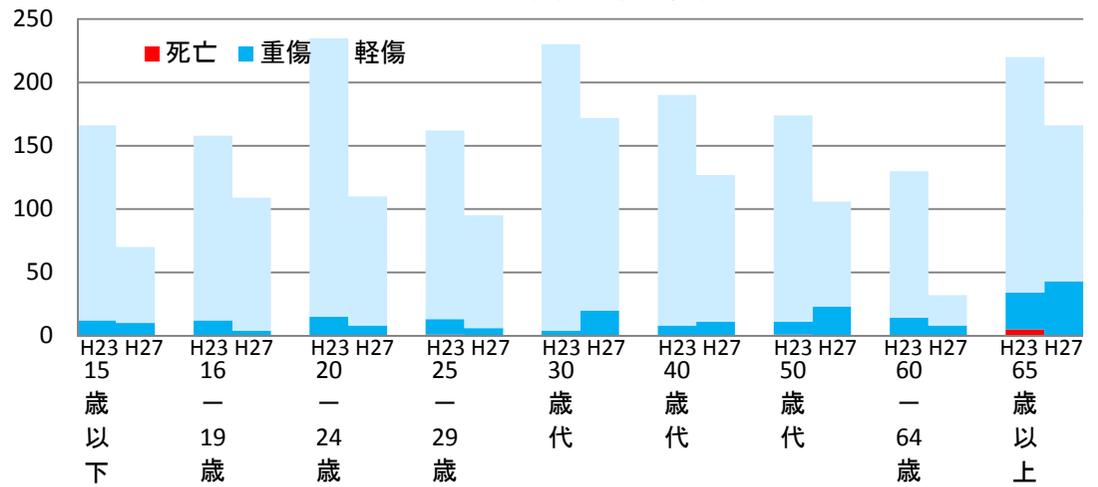
⇒京都市の高齢化率 平成27年:26.7% 出典:京都市



出典：総務省統計局「高齢者の人口」

## ○高齢者は重傷または死亡に繋がる事故が多い。

市内相手車種別・年齢別自転車事故の年間件数  
(1当:対自動車×2等:自転車)



出典：京都府警

# 推奨要件と京都式自転車保険

- どの自転車賠償責任保険に加入していいかわからない
- 加入していても、どういった補償内容がふさわしいかわからない

市民に適切な補償内容を知るための  
**基準**がわかるよう、**推奨要件**が必要

## ■ 4つの推奨要件

### I 賠償責任補償限度額(対人) 1億円以上



昨今の高額賠償事例に対応

### II 示談代行サービスあり



被害証明や損害賠償額の認定などを、個人で行うには負担が大きいため、専門家による代行が必要

### III 賠償補償に後遺障害の制限なし

片目のみの失明、片足のすべての足指の欠損は後遺障害第8級に該当し、補償を受けられない保険もある

### IV 年齢制限なし

免許を返納した高齢者の足として、自転車は有用だが既存保険では、高齢者(70才以上)は加入できないプランあり

京都式

プラスアルファ 交通安全教育との連携

保険 → 教育

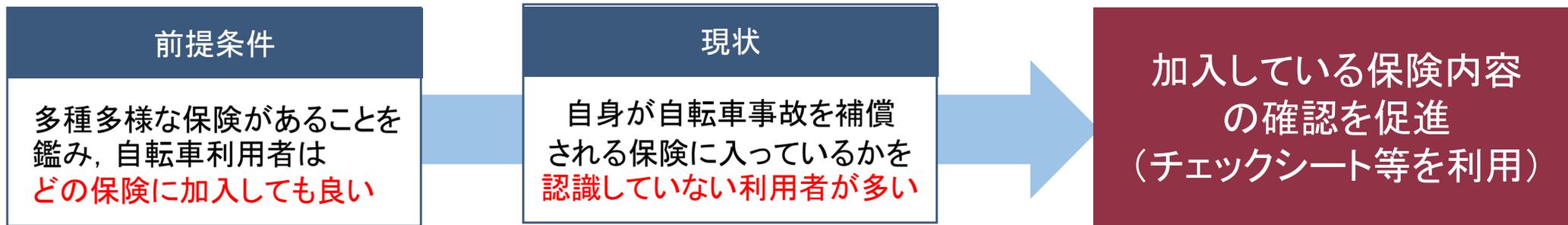
ロス・プリベンション(事故の事前予防)として、事故率を下げるため、ルール・マナーの向上に寄与する保険商品の提供



例) 交通安全教室のための講師派遣  
自転車安全利用イベントの開催 など

# どの保険に入ればよいか(現在ある自転車賠償責任保険)

## 自転車利用者

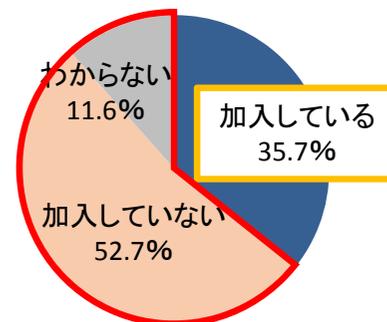


市民等の自転車利用者が入る保険は様々

- 火災, 自動車, 傷害等の保険の特約
- 学校等で加入するPTA保険
- クレジットカードなどの付帯保険
- 点検・整備に付帯するTSマーク

市民の自転車に関する市民アンケートより(H28.6)

■市民の保険の加入率



■未加入者・加入しているかわからない人の理由は(複数回答)

- 加入のきっかけがない(23%)
- どんな保険があるかわからない(20%)
- 火災保険や自動車保険等に自転車事故を含む特約保険を付帯できることを知らなかったから(17%)

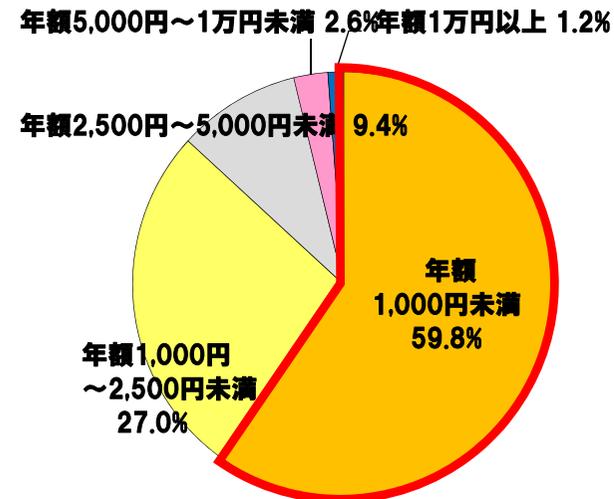
## 事業者, レンタサイクル事業者



# 市民が求める自転車保険とは

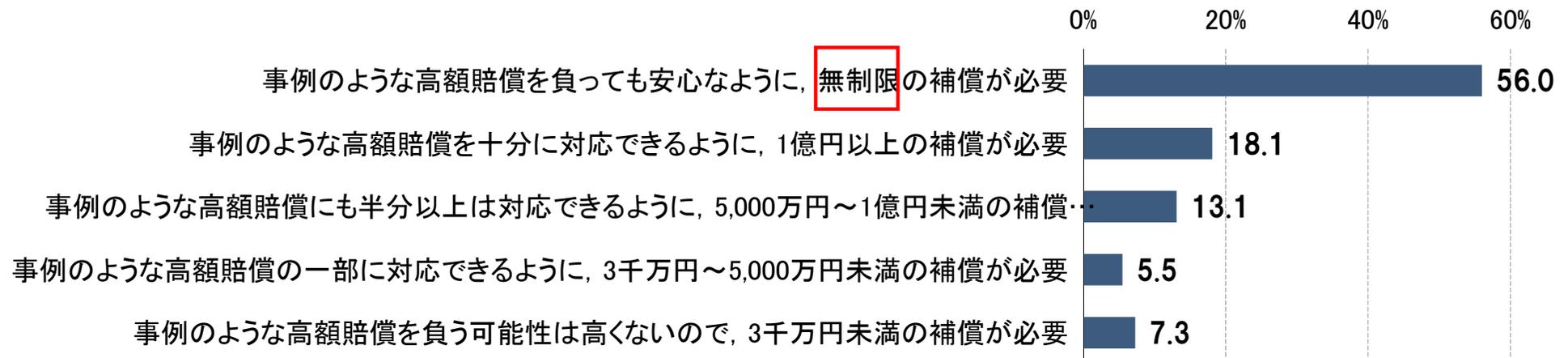
Q あなたが仮に自転車保険に加入するとすれば、どの程度の負担であれば受容できますか。

■ 「年額1,000円未満」の回答が約6割と多く、年額が安い順で回答の割合が高い。



Q 自転車事故に対する賠償責任補償限度額(対人)としてどのように考えますか。

■ 自転車事故に対する賠償責任補償限度額(対人)は「無制限」が約6割と最も多い。  
 ■ 前問の年額の保険料の負担金額と合わせると、「費用は安く、備えは手厚く」との意見が多い。



# 自転車賠償責任保険の保険料

## ① 市民などの自転車利用者 個人生活にかける保険



損害保険会社や共済から加入する場合

■ 自転車保険・共済  
(単独で加入できるもの) 年1,600円程度～

■ 火災, 自動車, 傷害等の保険の特約  
(基本となる保険に追加で付帯するもの) 基本保険の保険料  
十年1,200円程度～

特定の団体から加入する場合

■ 学生がPTA等で加入するもの

- ・PTA保険(中学生) 年400円程度～
- ・高P連(高校生) 年300円
- ・学研賠(大学生) 年900円程度～

その他として, 会社等の団体保険, クレジットカード等の付帯保険等がある

※各義務対象者が加入できる保険として, TSマーク付帯保険がある(赤色マークで年2,000円程度)

## ② 事業者 事業活動にかける保険



■ 施設賠償責任保険 業種や規模により異なる

## ③ レンタサイクル事業者 事業活動(+借主)にかける保険



■ 施設賠償責任保険 規模により異なる

各義務対象者が加入しやすい自転車保険として, 保険会社等に推奨要件を満たし,  
低廉な保険の検討を依頼する。

## 4. 今後の予定





# 教育と保険の今後の予定

## ルール・マナーのみえる化

