

主に必要とされる補償内容

- 賠償責任補償限度額（対人）が1億円以上
- 示談代行サービス付き
- 賠償補償の対象となる後遺障害の制限なし
- 何歳でも加入できる保険

必要な補償内容に関する有識者会議における審議資料は以下のとおり

自転車向け保険の加入義務化案に関するとりまとめ

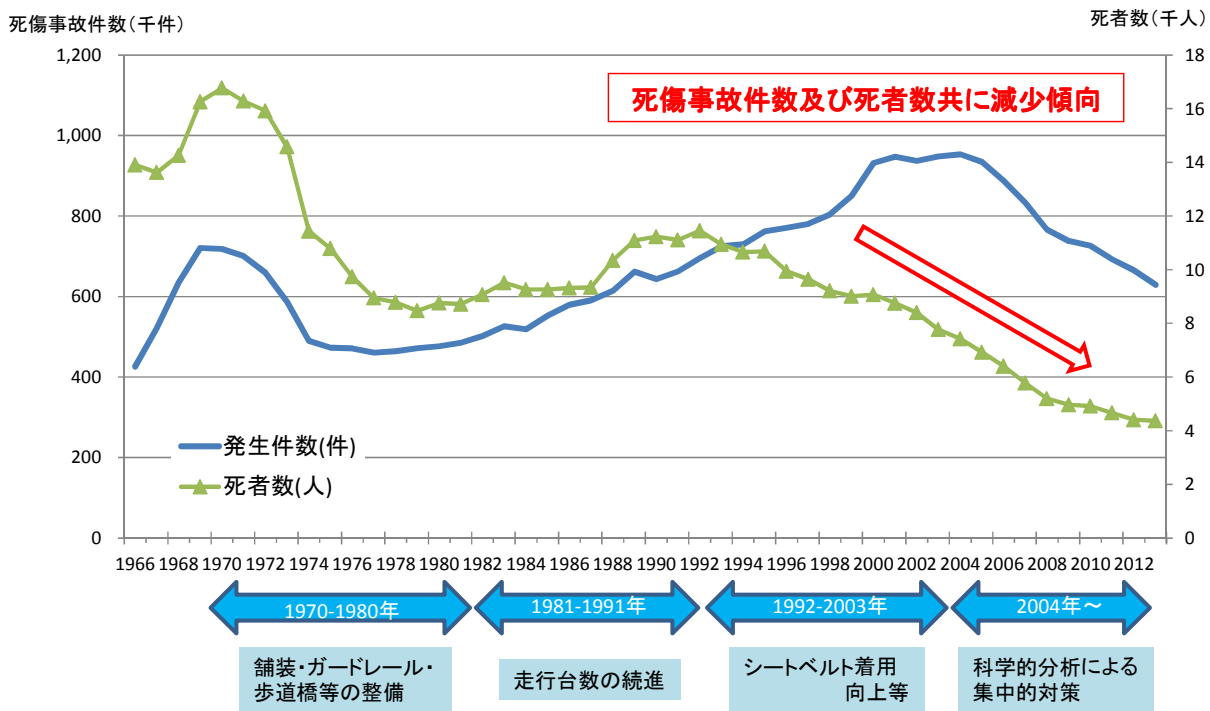
1. 自転車向け保険の加入義務化の背景について

(1) 事故の現状

近年、全国的に交通事故件数及び死者数は減少傾向にあり、京都府においても交通事故件数は、平成23年（14,087件）に比較すると平成27年（9,328件）は、▲33.8%と同様の減少傾向が見られます。同時期における府下の自転車関連事故も▲36.7%と減少している一方、全交通事故に占める自転車関連事故の割合に大きな変化は見られません。

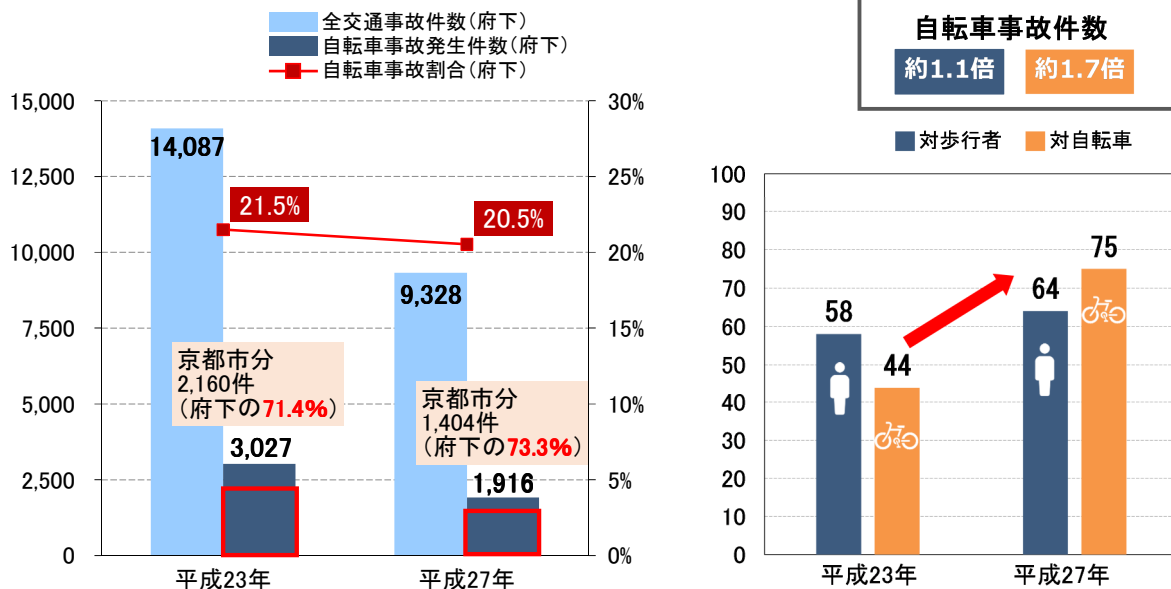
また、自転車関連の事故件数は減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで、自転車対自転車の事故件数は1.7倍に増加しています。

■交通事故の発生件数と死者数の推移(全国)



出典：平成26年警察白書統計資料 5-3 交通事故発生状況の推移

■京都府下の全交通事故と自転車事故件数（左）と対歩行者・対自転車事故の増加（右）

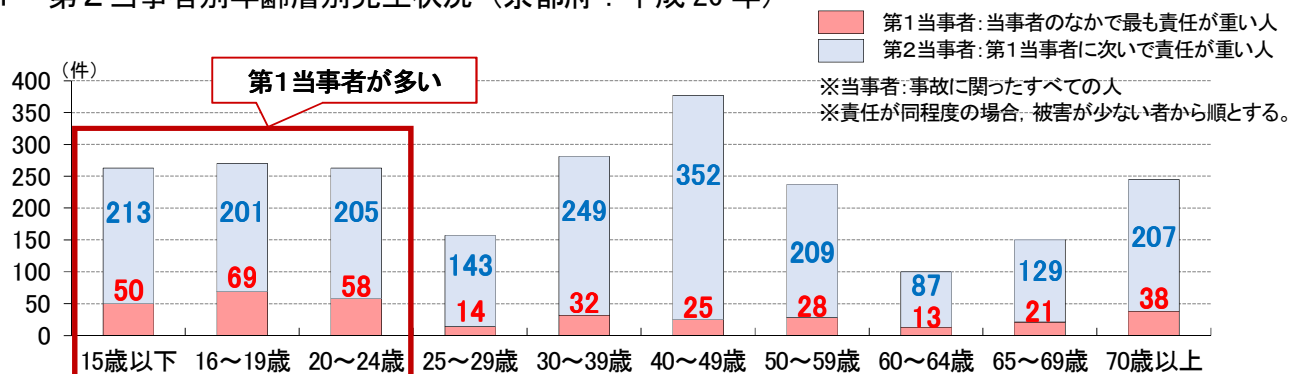


出典：京都府警

(2) 加害者と被害者の傾向

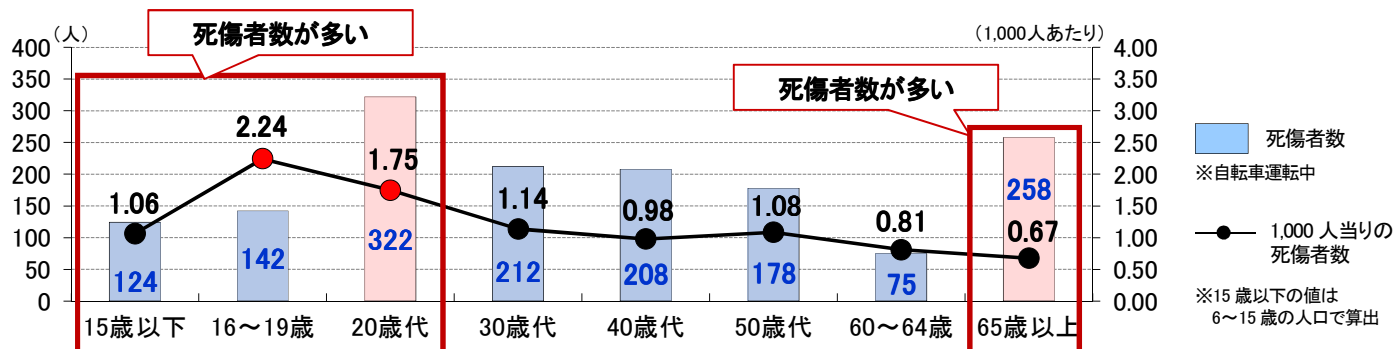
年齢層別の事故の発生状況からは、事故を起こす割合は24歳以下の若年層が高く（第1当事者が多い）、被害にあった場合の死傷者数は、20歳代以下の若年層を含む層及び65歳以上の高齢者層に高い傾向が見られます。

■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）

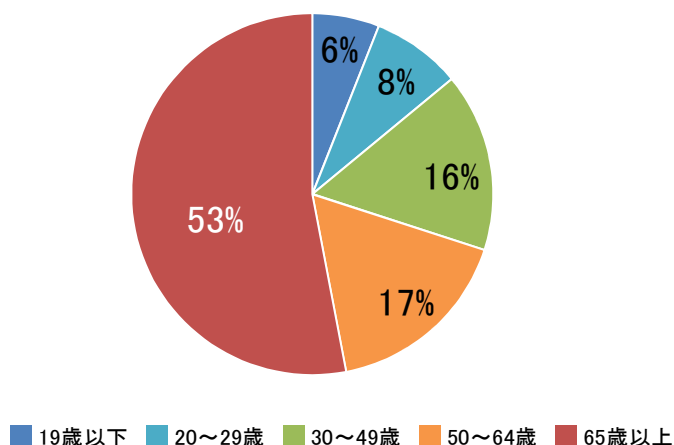
(3) 環境の変化

今後、高齢化社会の更なる進展が予想されています。一方、身体能力は加齢に伴い低下する傾向にあることから、高齢者人口の増加に伴う事故リスクについても懸念していく必要があります。

⇒京都市の高齢化率は26.7%（3.7人に1人が65歳以上の高齢者）です。

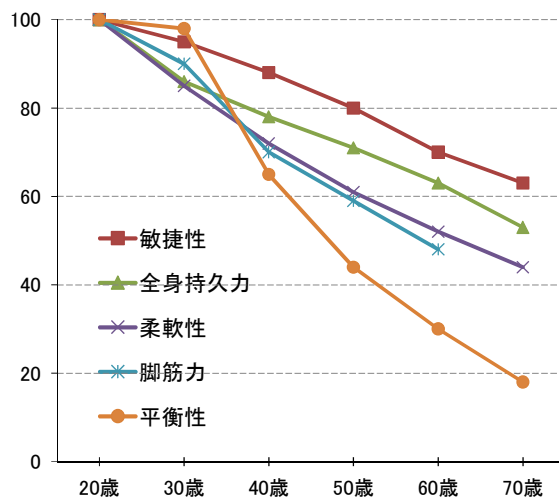
（平成27年値，出典：京都市）

■年齢層別死亡事故発生状況（右：全国，平成25年）と加齢による体力の低下（左）



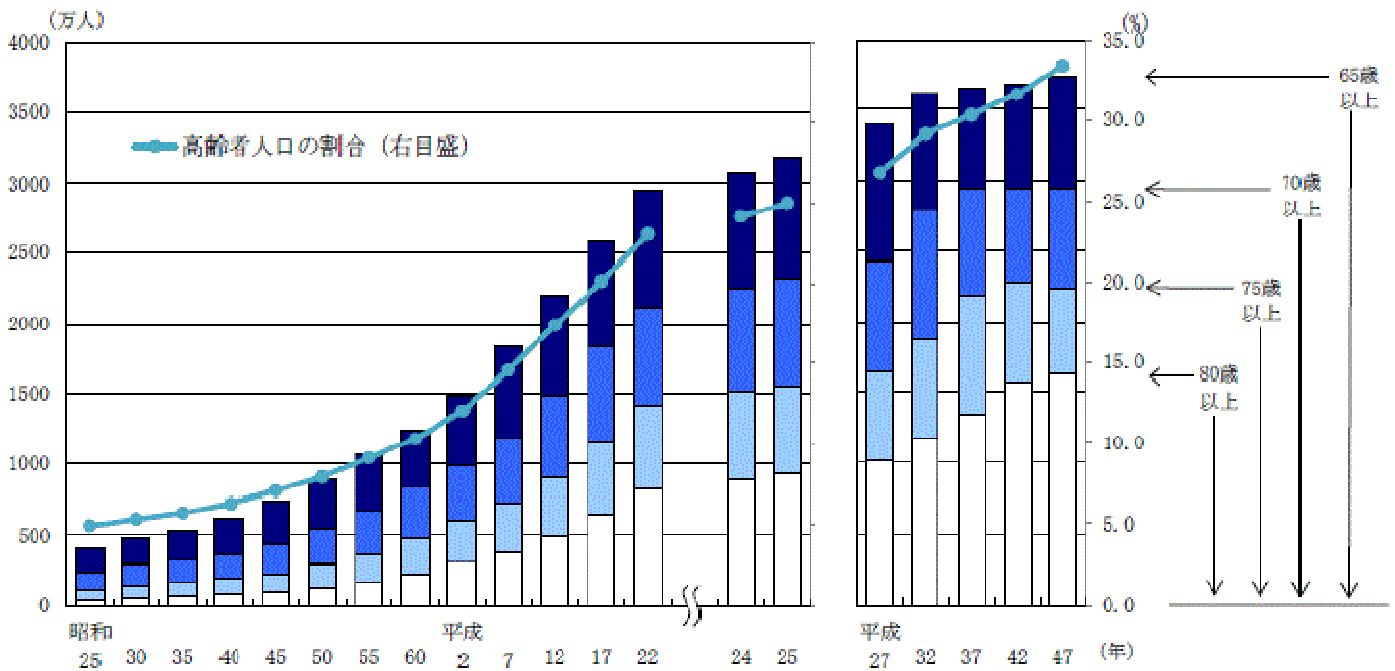
19歳以下 20～29歳 30～49歳 50～64歳 65歳以上

出典：警察庁



出典：シマノ『サイクリンググッド』vol.3

■高齢者人口及び割合の推移（出典：総務省統計局 高齢者の人口）



資料：昭和25年～平成22年は「国勢調査」、平成24年及び25年は「人口推計」
平成27年以降は「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」出生（中位）死亡（中位）推計（国立社会保障・人口問題研究所）から作成
注）平成24年及び25年は9月15日現在、その他の年は10月1日現在

（４）高額賠償事例

自転車は、気軽に乗れる乗り物である一方、事故を起こすと年齢等に関係なく、加害者にその責任が重くのしかかってきます。昨今は利用者が多い若年層においても高額賠償事例が散見されます。

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)	＜自転車対歩行者＞ 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	＜自転車対自転車＞ 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)	＜自転車対歩行者＞ 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)	＜自転車対オートバイ＞ 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。

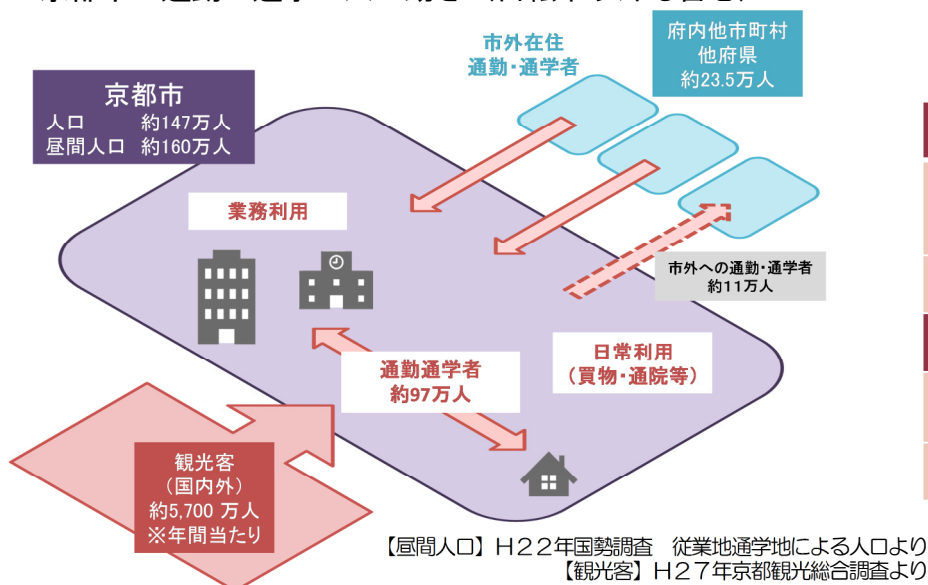
出典：日本損害保険協会

2. 京都市における自転車向け保険の加入義務化の方向性について

(1) 京都市の考え方

昨今の自転車事故を巡る状況や高齢化社会の進展等の環境の変化、さらには高額賠償事例等を踏まえ、万一事故が起こった場合に、事故の加害者と被害者双方の経済的負担を和らげることを目的に、京都市域で自転車を利用する者に対して自転車保険の加入の義務化を進めていきます（現行の京都市自転車安心安全条例では、自転車利用者とレンタサイクル事業者に対して自転車向け保険加入を努力義務としています。）。なお、今回の保険とは、他人にケガをさせたり、他人の財産に損害を与えた場合に補償する「賠償責任保険」（共済含む）を指します。

■京都市 通勤・通学の人動き（自転車以外も含む）



現在の京都府下における
自転車向け保険加入に係る規定

京都市 京都市自転車安心安全条例	
保険加入	努力義務 (市内の自転車利用者、 自転車貸付業者)
保険整備	なし
京都府 自転車の安全な利用の促進に関する条例	
保険加入	努力義務 (府内の自転車利用者)
保険整備	なし

■自転車向け保険の考え方

■対応する保険

・・・大きく分けて2種

自動車及び自転車事故を
補償する保険について

自転車	
自動車	

傷害保険(自分)

●自分がケガをする



傷害保険

任意

任意

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。

(2) 近隣行政の動向と京都市の方向性

平成27年の兵庫県における自転車向け保険の義務化に引き続き、平成28年は大阪府と滋賀県が義務化を導入しています。

なお、義務化を導入した先行行政では、自転車登録制度がないことや、加入証明書の携帯が困難などの理由により、罰則規定を設けておらず、京都市においても同様の理由により罰則規定は設けません。但し、加入促進に向けて全国初となる様々な対策を講じ、実効性を確保していきます。

(3) 義務化の対象 (※自転車利用者とは：自転車を利用する市民・市外からの流入も含む)

京都市域において、自転車を利用する者（自転車利用者※、事業者、レンタサイクル事業者）が義務化の対象です。なお、現行条例では、自転車利用者とレンタサイクル事業者を努力義務の対象としています。

自転車利用者	事業者	レンタサイクル事業者
		
個人賠償責任保険 利用者各人が個人生活に かける保険等に参加	施設賠償責任保険^{*1} (対象者：不特定、但し利用者名簿有り) 事業者が事業活動に利用する 自転車^{*2}を補償する保険に参加 →業務で自転車を利用する者を 捕捉 ^{*1} 業務中の事故については個人賠償責任 保険の対象外 ^{*2} 事業者の自転車を不特定多数の従業員 が利用するため	施設賠償責任保険 (対象者：不特定、但し利用者名簿無し) 貸出業者が事業活動に利用する自 転車^{*1}及び借主を補償する保険に 参加 →レンタサイクル利用者を捕捉 ^{*1} 事業者の自転車を不特定多数の従業員 が利用するため

(4) 保険加入率の増加に向けた実効性の担保

京都市においても、先行自治体同様、自転車の保有実態の把握等が困難であることから、罰則規定は設けませんが、より実効性を確保するために以下の策を講じます。

※赤枠は、全国に類をみない条例化を行う取組です。

<実効性確保に向けた取組>

自転車利用者	事業者	レンタサイクル事業者
・自転車通勤・通学者に対して申請時に事業者や学校が保険の加入を確認 努力義務 ・ルール・マナーブック（仮称）配布時に保険加入チェックシートの配布	・保険会社、代理店との連携（保険内容の見直し提案等） ・京都市自転車安全利用推進企業との連携、拡充（就業規則の雛形情報の提供等）	京都市優良レンタサイクル事業者認定制度（仮称）の創設（インセンティブの付与や保険情報の提供等）

<関係事業者と様々な連携に向けた取組>

自転車小売業者※	不動産関連業者	駐輪場管理業者
		
自転車の販売、修理時に保険加入を確認し、未加入の場合は保険の情報提供を行う。	京都市への転入者等に対し、保険の情報提供を行う。	駐輪場利用者に対して保険の情報提供を行う。

※現行条例では、自転車小売業者に対して、自転車購入者へ販売時に保険に関する情報説明と加入勧奨を規定（努力義務）。

3. その他

多種多様な保険があることから、義務対象者が加入する保険商品の特定はしませんが、自転車賠償責任保険はどんな保険なのか、補償内容はどれくらいがふさわしいかわからないという意見があったことから、市民が適切な補償内容がわかる推奨要件が必要という議論がありました。

保険義務化にあわせ、これらの補償内容を満たす保険商品の開発を保険会社に依頼しています。

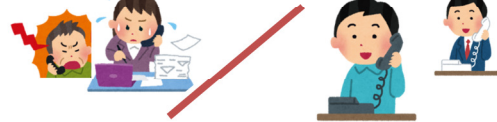
■推奨する補償内容

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

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