

第1回 自転車の運行による損害賠償保障制度の  
あり方等に関する検討会

平成31年1月11日

【大野参事官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第1回自転車の運行による損害賠償保障制度のあり方等に関する検討会を開催させていただきます。

本日、司会を務めさせていただきます国土交通省自転車活用推進本部事務局次長の  
大野でございます。よろしくお願いいたします。

報道の方へのお願いですが、カメラの撮影は委員長の挨拶までとさせていただきますので、ご了承ください。

検討を始めるに当たりまして、自転車活用推進本部事務局長である池田よりご挨拶を申し上げます。

【池田事務局長】 皆さん、おはようございます。今日は朝早くから、また年始早々の  
こういうタイミングでお集まりをいただきましてありがとうございます。

私は今、大野から紹介いただきましたけれども、政府にできました自転車活用推進本部の事務局長を務めております道路局長の池田豊人と申します。よろしくお願いいたします。

今、この推進本部のお話をしましたけれども、一昨年の5月に自転車活用推進法という法律が制定されまして、昨年の6月にはその法律に基づく政府全体、各省庁協調して取り組む計画もまとまったところでございます。今日はその計画にも位置づけられております保険のあり方についての検討をしていただくためにこの検討会を設置し、お集まりいただいたところでございます。よろしくお願いいたします。

せっかくの機会ですので、最近進んでおります自転車活用のいろいろな施策の進捗状況を少しだけご紹介させていただきますと、車道の中での車と協調した自転車の走行ができていくようにということで進めておりますけれども、その自転車通行空間の整備については、去年の3月末の時点で約1,750キロということで、その前の1年間に比べて500キロほど進捗をしまいりまして、都内でもいろいろな路面表示も含めた自転車走行空間の整備をよく目にするようになってきたかと思っておりますけれども、まだまだ全国的にペースをもう少し上げないといけないところがありますが、少しずつペースも上がってきているのではないかと考えております。

また、それに関連しまして、自治体で自転車ネットワーク計画をつくっていただいておりますけれども、昨年の3月末時点で116市町村でつくっていただいております、こちらも少しずつでありますけれども、計画づくりに取り組んでいただいている市町村も増えてきているところであります。引き続き、我々のほうも自治体のそういう取り組みを応援していきたいと思っております。

またさらに、全国でインバウンドの増加も伴って自転車を、いろいろな生活の上での利用もありますし、観光客の誘致ということもあります。そういった自転車を活用したまちづくりを推進しようという全国市区町村長の会というのが昨年11月にできまして、約300の市区町村長さんが集まって会ができました。しまなみで名をはせた今治の市長が会長で、最近、特に頑張っておられます滋賀県の守山市長らが副会長で、そういった役員になられて、全国の首長の団体もできて、そういう意味では政府の推進本部としても心強いことであると思っております。

ちょっと長くなりましたけれども、冒頭言いましたように、そういった全体の推進状況の中で今後さらに自転車が使われるようになりますと、今日の課題であります安全に対してのいろいろな手当てということもこれまで以上に考えていかなければならないということで、その一つとして、今でも地方公共団体において、自転車損害賠償保険の加入促進を図ることを定めた条例をつくっていただいているところも中にはあるわけですが、そういったものを参考にしながら、新しい保険の加入促進の工夫なり仕組みなり、こういったものについての検討を行うために、この検討会を設置したものでございます。

皆様方にはぜひいろいろな観点から建設的なご意見を頂戴できますようお願い申し上げます。ご挨拶にさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

**【大野参事官】**      ありがとうございます。

それでは、議事の進行に先立ちまして、お手元に配付いたしました資料の確認をさせていただきます。

議事次第をおめぐりいただきますと、資料1-1として本検討会設立趣意書、資料1-2として本検討会の規約及び委員の一覧表がございます。なお、委員のご紹介は後ほどさせていただきます。さらに、資料2といたしまして自転車事故の損害賠償に係る現状について、資料3といたしまして自転車損害賠償保険の加入促進について、資料4といたしまして今後のスケジュールについてがございます。このほかに、委員の議論の参考として用意した参考資料がございます。不足している資料がございましたら、事務局までお知らせ

いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本検討会の設立趣旨及び規約案についてご説明申し上げます。資料1-1の本検討会設立趣意書をごらんください。

一昨年5月1日に自転車活用推進法が施行され、自転車の活用について政府として総合的・計画的に推進することとし、自転車活用推進本部が創設されたところであります。この自転車活用推進法の附則において、自転車の運行による損害賠償を保障する制度について、政府が検討した上で、必要な措置を講じる旨が規定されております。このため、自転車の運行によって人の生命または身体が害された場合における損害賠償を保障する制度に関して専門的見地から意見を聴取するために、本検討会を設置することといたしました。

次に、資料1-2の本検討会規約をごらんください。主な事項について説明いたします。

第4条でございますが、「本検討会の委員長は、事務局から推薦し、委員による確認により定める」こととしており、委員長は検討会の議長となり、議事の慎重に当たってまいります。

第6条でございますが、「委員長が必要と認めるときは、委員等以外の者に対し、検討会に出席してその意見を述べまたは説明を行うことを求めることができる」こととしております。

第7条でございますが、「本検討会は、原則として公開とし、議事概要、議事録は、会議後ホームページで公開する」ことといたします。

設立趣旨、本規約案について、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

**【小林委員】** 聞きたいんですけども、法律の附則によると、「自転車の運行による損害賠償を保障する制度」と書いてありますね。ところが、この検討会で検討する内容として、人に限っているのは何か理由があるんですか。

**【大野参事官】** 後ほどの今日の議論の条例等の中にもございますが、最小限度必要な損害賠償を保障する制度に関しましては、車と比べて自転車によって与える物的損害というのは比較にならないぐらい軽微であるということから、今回の議論というのは、自賠責の今の車の制度もそうですけれども、人に与える被害というものを対象としておりますので、今回の検討会についてもそこを対象に検討していくことと考えております。

**【小林委員】** 私、長いこといろいろなことを調べてきたんですけども、バスをとめた場合とか超高級車にぶつけた場合にもものすごい損害賠償が請求される場合があつて、結局、これは被害者側を守るというか、保障するだけじゃなくて、加害者にとっても人生を

狂わせるようなことになりそうなので、物を簡単に外してしまうのはいかがなものかと思いますが、この点、再考の余地はありますか。

【大野参事官】 自動車についてもそうでございますが、行政として一定のレベルで被害者救済として考えていくべき対象と、さらに任意保険として個人の責任で対応していくものを明確に分けることが必要だと思っております。ただ、そういう特殊な例としてバスをとめる、高級自動車にぶつかるといことは想定できないことはないかとは思いますが。

【小林委員】 いや、実際にあったわけですし、相当なことが起きているわけなので、ちょっとそこが心配なんですけれども、人だけに限る必要があるのですか。

【大野参事官】 わかりました。そこは今後の議論の中で必要に応じて検討の対象とすることは考えますが、一般的な事象ではないのではないかなというのを今事務局としては考えております。

【小林委員】 保険は万が一に備えるものだから、そこはやっぱり考えていただきたいと思えます。

【警察庁】 済みません。小林委員のご質問の趣旨を多分フォローできてなかったのも、確認させていただければと思うんですが、法律の附則の3条2項では、「自転車の運行によって人の生命または身体が害された場合における損害賠償を保障する制度について」というふうに定められているかと思うんです。つまり法律上は、今まさに限定された形の検討をするように求められているように理解していたんですけれども、そうではないのでしょうか。

【大野参事官】 これは全く法律上の規定そのものです。

【小林委員】 そのものなんですよ。だから、法律そのものが視野が狭いんじゃないかなという疑問をずっと持っているのも、そこは考えたほうがいいんじゃないかと思うんです。法律で定めていないことについても計画には載っていますよね。だから、そういうところを考えると、法律に完全に縛られているよりも、実際上の実態を考えて議論したほうがいいんじゃないかと思ったので、検討していただければありがたいと思えます。

【大野参事官】 わかりました。では、その他ご意見よろしいでしょうか。

それでは、資料1-2につきまして、本日付で本検討会の規約といたしたいと思えます。よろしく願いいたします。

それでは、続きまして、委員のご紹介をさせていただきます。五十音順にご紹介させていただきます。

まず、公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所長、古倉宗治委員です。

【古倉委員】 古倉でございます。よろしくお願いいたします。

【大野参事官】 特定非営利活動法人自転車活用推進研究会理事長、小林成基委員です。

【小林委員】 小林でございます。

【大野参事官】 一般財団法人全日本交通安全協会事務局長、長嶋良委員です。

【長嶋委員】 長嶋でございます。よろしくお願いいたします。

【大野参事官】 一般社団法人日本損害保険協会傷害保険・第三分野商品実務検討プロジェクトチームリーダー、西山光宣委員です。

【西山委員】 西山でございます。よろしくお願いいたします。

【大野参事官】 関西大学政策創造学部教授、羽原敬二委員です。

【羽原委員】 羽原でございます。よろしくお願いいたします。

【大野参事官】 東京工業大学副学長・教授、屋井鉄雄委員です。

【屋井委員】 屋井です。よろしくお願いいたします。

【大野参事官】 なお、古笛委員におかれましては、本日所用によりご欠席との連絡をいただいております。

次に、委員長を選出いたします。規約第4条第2項に基づき、事務局において関西大学政策創造学部教授、羽原委員を委員長として推薦いたします。委員の方々の確認をお願いいたしますが、ご意見等ございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【大野参事官】 それでは、事務局の推薦に対し了解をいただきましたので、羽原委員に委員長をお願いいたします。

それでは、大変申しわけありませんが、羽原委員におかれましては中央の委員長の席へご移動をお願いいたします。

それでは、羽原委員長に一言ご挨拶をお願いいたします。

【羽原委員長】 本日はお忙しい中、皆様方にお集まりいただき、ありがとうございます。今回、本委員会の委員長という大役を仰せつかることになりました関西大学の羽原敬二と申します。何とぞよろしくお願いいたします。

既に冒頭、いろいろご説明がありましたように、自転車の利活用に関しまして安全・安心の確保ということは当然のことですが、自転車対歩行者の事故ということを見ますと、特に課題が、ここ10年ほど数が減少せずに横ばい状態であるという点が指摘されており

ます。

近年はご存じのように、加害者に1億円近い賠償金額が科せられ、自転車の利用者が加害者となる事故が非常に多くなっております。要するに、人の問題というのがまず大事だということになりますが、こういうことを踏まえまして、被害者救済の観点から、先ほどありましたように、自転車活用推進法の法律の中で事故に対する損害賠償保障制度をつくり、必要な措置を講ずることが求められているということで、皆様方のお力をおかりすることになった次第かと存じます。

そこで、この委員会は損害賠償保障制度の構築に向けて、地方自治体の条例などに関して保険加入をいかに促進するかという問題が1点あります。それからもう一つは、損害賠償責任保険が中心になりますが、この加入についての情報提供のあり方、いかに効率的にシステムをつくり上げるかということが第2点目にあるかと思えます。さらに、自動車と同じように自転車も自賠責制度の創設、あるいはこれと類似のシステム創設の問題に関し、それは必要ではあります、どうやれば、より好ましいものになるかということなどにつきまして、主にこの3つの観点から、専門的な見地からの意見を取りまとめて提案することが求められているかと存じます。

それぞれ各お立場から皆様方の貴重なご意見を賜りまして、私としては最大限丁寧に委員会を進めてまいりたいと存じますので、何とぞお力添え、ご協力のほど、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

**【大野参事官】** ありがとうございます。

報道の方におかれましては、これ以降のカメラの撮影についてはご遠慮いただきますようお願いいたします。

なお、池田事務局長におかれましては、公務のため、ここで退席させていただきます。

**【池田事務局長】** 申しわけありません。よろしくお願いいたします。

(池田事務局長 退席)

**【大野参事官】** それでは、議事次第に基づきまして委員会を進めてまいります。ここからの議事進行につきましては委員長にお願いしたいと思います。羽原委員長、よろしくお願いいたします。

**【羽原委員長】** それでは、議事進行を務めさせていただきます。

まず、お手元の資料の議事次第(2)自転車事故の損害賠償に係る現状について、事務局から資料のご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【大野参事官】 それでは、資料2に基づきまして、自転車事故の損害賠償に係る現状について説明いたします。

1 ページをごらんください。自転車事故の発生状況についてでございますが、緑の棒グラフで示した自転車関連事故の総数につきましては年々減少しているところでございます。一方、青い折れ線で示した自転車相互の事故件数については年々減少しておりましたが、平成27年から増加に転じております。また、青い折れ線で示した自転車対歩行者の事故件数については、減少せずにはほぼ横ばいとなっております。

2 ページをごらんください。自転車関連事故の相手当事者については、全体の84%が自動車で最も多く、先ほど説明いたしました自転車相互、自転車対歩行者の事故というのは、それぞれ全体の3%程度の規模となっております。

続きまして、3 ページをごらんください。自転車事故の類型につきましては、自転車対自動車の事故におきましては、出会い頭衝突による事故が54%、右左折時の衝突が30%と発生の形態に偏りがあります。また、自転車対自転車の事故につきましては、自動車同様に出会い頭衝突による事故が55%で最も多く、あと正面衝突、追い越し・追い抜き時の衝突事故が多い特徴がございます。さらに、自転車対歩行者の事故につきましては、横断中による事故が最も多いものの対面通行や背面通行など、さまざまな形態で事故が発生していることがわかります。

4 ページをごらんください。平成27年度の自転車事故につきましては、約8割に何らかの法令違反がございましたが、この円グラフは法令違反の内容を示したものでございます。その法令違反の内容としましては、安全運転義務違反が61%で最も多く、次いで交差点安全進行違反が18%となっております。

5 ページをごらんください。自転車事故の年齢層を見ますと、16歳から19歳が最も事故件数が多いという状況がわかります。特に19歳以下の事故件数は全体の約4割を占めており、未成年者の事故件数が多い傾向となっております。

6 ページをごらんください。自転車事故が発生した場合の責任割合について見てみますと、図のような信号機のない交差点における基本的な責任割合を示したものをここで例として示しております。特に対歩行者の事故の場合、自転車側の責任が非常に多くなり、賠償額の負担が大きくなる点が問題となります。なお、歩道上で自転車、歩行者が事故を起こした場合は、自転車が100%事故の責任が基本になるという状況となっております。

7 ページをごらんください。次に、自転車事故の損害賠償の現状についてでございます。

表に近年発生した自転車事故における高額賠償事故事例を整理しております。相手が死亡する事故などでは賠償金が1億円に近くなるケースも見られ、この中には小学生を含む未成年者が加害者となる事故も発生しております。

8ページをごらんください。自転車事故の損害賠償保険についてでございますが、個人向けと事業者向けに大きくその特徴が分かれています。この8ページの表につきましては、個人向けの保険を整理したものでございますが、個人賠償責任保険には自転車利用者向けの契約のほか、自動車保険等に特約として付帯されているものがございます。なお、この個人賠償責任保険では、多くの商品が業務で自転車を使用中に発生した事故については保障されない内容となっております。

9ページをごらんください。事業者向けの保険につきましては、自転車で配達業務等を行う業務活動に対して事業者が加入しているものでございます。また、下にございます自転車貸出事業者向けの保険につきましては、レンタサイクル等を行っている事業者が加入するものでございますが、基本的には整備や管理上のミスに起因する事故が対象であり、利用者の運転ミスに関する保障については保険会社との個別な相談となっております。

10ページをごらんください。自転車事故の損害賠償保険への加入状況についてでございます。平成29年に発生した自転車対歩行者事故の歩行者死亡、また重傷事故を対象としまして、警察のほうで自転車運転者の自転車損害賠償保険等の加入を確認したところ、加入という回答があったものは約6割となっております。

11ページをごらんください。この円グラフは、条例により保険への加入義務を課している自治体が幾つかございますが、そのうち大阪府、兵庫県、また努力義務を課している千葉県、東京都、条例を制定していない神奈川県に居住している自転車利用者に対して、昨年11月にインターネット調査によってその加入状況を調べたものでございます。加入義務を課している地域におきましては、調査結果では約6割が保険に加入しており、それ以外の地域では約4割であるということを考慮しますと、自転車損害賠償保険等の加入促進を条例により義務を課すということは一定の効果があると考えております。

12ページをごらんください。加入義務を課している自治体の中には、経年の加入状況を調査している自治体がございます。この表は、その加入状況を調査した結果を整理したものです。この表における黄色で色づけされた部分は、加入義務化後の加入率であります。加入義務化した全ての自治体で加入率が上がっている傾向にあります。

13ページをごらんください。11ページと同様のインターネット調査結果によります



と、条例の内容につきまして加入義務の自治体では33%、また努力義務の自治体では63%がこの条例の内容を知らなかったと回答しております。加入義務を課している自治体のほうが認知度が高い傾向を示しております。

続きまして、14ページをごらんください。自転車事故の損害賠償保険の加入状況の把握に関してでございますが、前ページと同様のインターネット調査におきまして、条例化されている地域におきましては、自転車損害賠償保険等に係る条例があることを認知した後の行動としまして、一番多い回答は特に行動はしていないと。これはもともと加入していて行動していないものを含むものでございます。次に多い回答は、自転車損害賠償保険等に加入した、加入につながった行動を示したものの。この加入促進については、条例の一定の効果が見られるのではないかと考えています。またさらに、条例を認知することがきっかけとなりまして、加入している損害賠償保険等の確認の行動につながっているケースがあるということが、この調査で明らかとなっております。

続きまして、15ページをごらんください。このページで示しているフローは、義務化の条例を制定している京都府におきまして、チラシによって住民に対して加入状況の確認方法を周知しているものでございます。個人の保険については、先ほど紹介したとおり、いろいろな保険、特に付帯等によるもの、さまざまな保険がございますので、保険の加入状況を把握できない自転車利用に対して確認把握を促すためには、確認することの重要性や確認方法に対する情報提供をきちんと行っていく必要があると考えております。

16ページをごらんください。これまで説明してきた調査結果に基づきまして、加入の重要性、また条例による加入促進の有効性について整理をしております。

まず、自転車損害賠償保険等の加入促進の必要性に関しましては、自転車対歩行者の事故件数が横ばい、また自転車対自転車の事故については近年増加傾向にあること、特に対歩行者の事故の場合、自転車側の責任負担が重くなること、また自転車事故の年齢層は責任無能力者を含む未成年者が多い傾向となっている。また、高額賠償事故が発生していること。こういった状況を踏まえまして、自転車損害賠償保険等の加入促進については必要性があると考えております。

次に、条例による加入促進の有効性についてでございますが、加入義務を課した自治体ではそれ以外の自治体に比べて保険加入率が高い傾向となっていること。また、加入義務を課した自治体では、条例制定後に加入率が上がっていること。また、損害賠償保険等に係る条例があることを認知したことがきっかけで保険に加入したり、自身が加入している

保険の確認等につながっていること。こういった状況を踏まえまして、条例による加入促進については有効であると考えております。

資料2の説明については以上でございます。よろしくお願いたします。

【羽原委員長】 ありがとうございます。ただいま事務局のほうからご説明がありました自転車事故の損害賠償に係る現状につきまして、何かご質問、ご意見等ございましたら、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。

【古倉委員】 古倉でございます。お世話になります。質問なんです、義務を課しているということですが、通常、例えば法令で義務を課す場合は、それに違反した場合にどのようなサンクションがあるか、その辺については何かそういう措置をとっておられる事例はあるかどうかというのが1点です。つまり担保措置をどうするか、義務を。それが1点であります。

それから、2点目は自転車と歩行者の事故ですけれども、これは表面上あらわれている件数というのはこの二千数百件だと思うんですが、実際に警察に届けられないケースは、かすり傷も含めて実態はもっと多いと思います。実態がどの程度あるのかについて資料等があるかどうか、あるいはご検討されたことがあるかどうかについてお伺いしたい。2点です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。どうぞ。

【大野参事官】 義務化の担保につきましては、自治体が今、条例で定めているものにつきましては、義務化しているもの、努力義務を課しているもの、全ての自治体について罰則はございません。ですので、条例で義務を課していて、それに違反したということで何か罪を科せられることはないというのが現状でございます。

それから、私どもが把握している中では、自転車事故、見えない、届け出がない事故の実態につきましては、実態として把握できていないのが現状でございます、それはおそらく調査もかなり困難ではないかと思っております。

【小林委員】 ちょっと関係して今のお話なんだけれども、2005年なんですけれども、古いんですが、自転車普及協会から委託されてうちがインターネット調査をやりました。6,800人に聞いたところでは、事故に遭った人たちは3割ぐらい自転車にぶつけられているんですが、そのうち警察に届けたのが6%弱です。だから、今のところ、こういうところしかデータはないと思います。

【大野参事官】 その3割というものも1年間に限ったものではなくて、おそらく過去、

一生涯、人生の中での話になると思いますので、単年度どのぐらいの方が事故に遭われているかというのも、かなりその調査は難しいかと思います。

【警察庁】 おそらく、この事故件数というのは人身事故の件数のことを指していると思われるので、ぶつかったら全て計上しているわけではない。そもそも自動車の事故についても人身事故を扱った件数ということでもありますので、広い意味での交通事故が何件かというのは、自動車も含めて実際のところはわからないというのが現状であります。

【屋井委員】 じゃ、関連して参考までに。2,550件という対歩行者の事故のうち、自転車を特定できないケースというのは何%、何割ぐらいあったんでしょうか。すなわち被害に遭った歩行者側は、例えば届けていたんだけど、相手側の自転車はどこかに行っちゃってわからない事故というのは、2,550のうちどのくらいあるものなんですか。

【警察庁】 それはいわゆるひき逃げということでしょうか。

【屋井委員】 簡単に言えば、そういうことですけども。

【警察庁】 自転車の場合のひき逃げがどれだけあるかということですが、今手元に数字があるわけではないんですけども。

【屋井委員】 でも、それは事故統計というか、調べれば統計上は数字はあるわけですよ。

【警察庁】 そういう統計をとっているものではないと思います。

【屋井委員】 統計というか、もともとのデータはあるんじゃないですか。ないんですか。

【警察庁】 交通事故の統計と取り締まりの問題というのは別でありまして、交通事故の統計については今ほど大野参事官のほうから……。

【屋井委員】 済みません。統計という言葉を使ったのは間違っていたんだけど、データはないですか。

【警察庁】 調べてみないことには。

【屋井委員】 統計として公表されているものがないのはわかっているんです。でも、もともと被害者の方が警察に行ってひき逃げに遭いましたといいますか、相手がどこかへ行っちゃいました。だけど、私はけがをしました、こういうケースはゼロなのか、あるいは一定程度あるのかということ。

【警察庁】 事案として把握すべきものであることは確かだと思います。というのは、

それは犯罪にも該当しますので。ただ、それが何件あるのかということについては、調べてみないことにはわかりませんが、おそらく正確な数字を出すということにはならないのかなど。

【屋井委員】 その背後には膨大な、当てられてどこかへ行っちゃったけれども、このくらいだからいいやというのがいっぱいあるわけですよ、きっと。

【古倉委員】 もし保険が普及したら、そういうのは届け出ないと保険が出ないというケースが結構あると思いますので、保険をしっかりとすると、届け出も含めて実態上の件数はもっと増えてくるのではないかと思います。例えば私の親戚も、実際に相当な出血をしても警察に届けなかったんです。ぶつけられて、その自転車は逃げてしまったという、そんな感じだったんです。ですから、保険の必要性を言う場合には、全体の件数がちょっと少ないような感じもするので、実態の件数が推計でも何でも明らかになると、もっと保険の必要性のデータ的な根拠になるのではないかと思いますので、申し上げた次第であります。

以上です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。その他ほかに何かございませんでしょうか。

【長嶋委員】 自転車保険の関係で申し上げますと、この中で加入率が、例えばですけれども、警察の事故調査の中で、交通事故第一当事者、第二当事者を含めて6割という数字がございますね。これは29年の事故だったと思いますけれども、約6割が保険に加入しているという調査結果が出ています。

また、同じようにインターネットを使った調査でも、加入義務ができて6割から7割ぐらいの加入率ということになっているのですが、加入していますよとお答えいただいた方が、ほんとうに自分の加入している保険が当該事故に適用されるのかどうか理解しているのか。要するにしっかりと自分の保険の内容が確認できて、この事故の場合に私が入っている保険が適用されるんだということを認識した上で、加入していると回答しているのかどうかという点を、私はちょっと疑問を感じています。

それはなぜかという、保険の種類、制度というのが非常に複雑なんです。同じような自転車賠償保険であっても、また個人賠償保険などの付帯保険であっても、適用対象となる事故内容や補償範囲に差があることがあるんです。ですから、単純に保険に入っているという認識だけで加入率がどうこうという議論は、正直言うといかがなものかなと思っています。

ですから、こういう調査のときも、自分の保険と現に発生した事故との関係において、補償されるものなのかどうかということで、加入状況を見ていくべきではないかと感じています。

条例ができ、罰則がない加入義務であっても、担保措置がない状態でも確かに加入者が増加し、意識が変わっているという意味では、非常に効果的であろうと思いますし、資料に記載されているとおりでろうなと思って評価をしたいと思っています。

【羽原委員長】      ありがとうございます。ほかに何かございませんでしょうか。

【屋井委員】      今のお話の続きで、まさに私も保険に一応入っているつもりなんですよね。それは付帯されているものがあって。ただ、その内容がどんなものかというのは、正直言うと自分自身もはっきりとわかってないところがありまして、自分で入ろうと思うと、比較しようにもどういうふうに見ていいかというのはわかりにくいところがある。

今日の資料でも、実際、保険の内容がどうなっているかというのははっきりしていないんです。それで、たまたまインターネットをやると、自転車保険の比較一覧というのがずっと出てくる。何だ、これ見ればよかったのかということで、ちまたでは比較が十分できるような感じもあるんです。ただ、質問は、さっき小林さんから出たけれども、物損みたいなものはこういう保険でカバーされているかどうかというのと、そこまではわからない、書いていないというか。ないのかあるのか、おそらくないんでしょうかね。そこら辺はちょっとわからないんです。

【長嶋委員】      大体の賠償責任保険では物損もカバーされますけれども。

【屋井委員】      その比較が十分じゃないという比較がちまたでは出ています。

【羽原委員長】      なかなか難しい点ですね。

【長嶋委員】      加入義務を課している自治体の場合には、比較的保険の内容をホームページ等でより具体的に表示をして、県民に対してご案内をしているところが多くなっております。ただ、それがほんとうに自治体が完全に保険の内容を理解してきっちりと出しているかというのと、私はちょっと疑問を感じているところがございます。

これまでいろいろな自治体さんとも保険の関係でちょっとお話をさせていただいたことがあるんですけども、事務担当者そのものが保険の内容を理解していないんです。ですから、これから自転車保険なり、こういう制度をいろいろ設けていく上では、課題の一つとしては行政担当者の方々にもしっかりと保険の内容を理解していただいて、住民に対する広報・啓発というのをしっかりやっていただかないと、努力義務なり加入義務を課した

としても、それがスムーズに回っていかないんじゃないかということ課題として懸念しているところでございます。

【羽原委員長】 ご意見ありがとうございます。

【小林委員】 この保険の中身については、これから議論があるんでしょうか。

【大野参事官】 第2回、後ほど今後のスケジュールでご説明いたします。

【小林委員】 あんまりそのところに突っ込んじゃうと、これは絶対出口がないはずなので。

【大野参事官】 保険の中身は非常にデリケートな問題でございまして、行政としてどこまで義務の対象にするのかというのと、どこまでが望ましいのかという議論、いろいろなものがございます。自動車もそうですが、自賠責で最低限、行政として制度化しているレベルのものと任意保険で進めているものというのは全く異なりますので、そこは慎重に切り分けて議論する必要があるのかなと思っております。

【羽原委員長】 今言っている、いわゆる自転車保険と言いますけれども、中身は個人の損害賠償責任保険が核で、それ以外に傷害保険がついているとかつかないとかということがありますが、要するに保険の種類でいうと、賠償責任保険ですね。その中身としてどうするべきか、人に対する事故で、けがをさせたということが今は中心の話題になっていますけれども。

【小林委員】 長嶋さんがおっしゃったように、例えば傷害の度合いによって適用されない場合が出てきたり、物損はだめだったり、年齢制限でそもそも入れなかったり、さまざまなことがあるので、私も随分いろいろ調べてみたんですが、その辺は確かに自治体によってはほとんどわかっていないところがあるんです。

【羽原委員長】 大きく広がってくると、その問題は確かにあると思います。

【小林委員】 ただ一言で保険と言っても、ものすごい種類があることは確かなんですけれども、ひな形をつくるべきだろうという議論にしてもらいたいと思うんです。

【大野参事官】 そこはそれができるのが可能かどうかというのを含めて、次回議論させていただきたいと思えます。

参考までに、1枚紙で保険の商品の一例を、これはほんの一例にすぎませんので、どのぐらい差があるのかというイメージで、これは取扱注意、参考資料としてお示ししておりますが、今、小林委員がおっしゃいましたように引き受け年齢はかなりまちまちですし、賠償責任保険金額についてもまちまちです。あと、それ以外の相手だけじゃなくて、自分

の傷害保障の分も完全にあるものないもの千差万別になって、自賠償は基本はこのうち賠償責任の部分だけが一定の金額、低い3,000万円という金額で義務が課せられたと思います。

自転車について最低何がほんとうの義務の対象なのか、また実際どこまでを推奨すべきなのかという点については、今おっしゃいましたように、自治体の職員が理解した上で広報活動をしていく必要があると思いますので、そこは次回に向けて整理を進めていきたいと思います。よろしくをお願いします。

**【羽原委員長】** そのあたりのことについて、引き受ける保険者の側から何かご意見がありますか。西山委員、保険事業者していかがでしょうか。

**【西山委員】** いろいろ商品があるというお話はあったかもしれませんが、実はそんなに違いはなくて、TSマークだけはちょっと違うんですけども、ほかはほぼ似ております。日常生活の賠償責任保険に入られても、基本的には自転車事故は対象になるとお考えいただいても構わないですし、対人事故だけではなく、基本的に全部、対物事故も補償されるものしか販売してないと認識をしております。

**【羽原委員長】** ありがとうございます。その点の大きな課題は残るかもしれませんが、次回以降にということで。そのほかよろしいでしょうか。何かございませんでしょうか。

それでは、時間の関係も若干ございますので、次に進ませていただいてよろしいでしょうか。次は議題次第(3)でございますが、自転車損害賠償責任保険の加入促進につきまして、また事務局からご説明いただきたいと思います。資料3に基づいて、よろしくお願いいたします。

**【大野参事官】** それでは、資料3に基づきまして、自転車損害賠償保険の加入促進について、特に今回の検討会では条例による加入促進の内容についてご説明させていただきます。

1ページをごらんください。現在、加入促進に関する条例を制定している自治体の現状について整理したものでございます。自転車利用者に対して保険加入を義務づけておりますのは6府県、5政令市、努力義務としているのは10都道府県、3政令市となっております。

2ページをごらんください。これらの自治体が制定しております条例の内容につきまして整理をしたものでございます。条例の内容につきましては、加入義務化の対象に関するもの、加入の確認の義務化に関するもの、あと確認促進のための情報提供に関するもの

大きく3つに区分されております。

下の図につきましては、このうち加入義務化の対象に関する内容を整理したものでございますが、義務化の対象としましては自転車利用者、保護者を經由して看護する未成年、事業者に対しまして事業活動による自転車利用、自転車貸付業者に対しまして自転車仮受人による自転車利用、これの4者が大きく義務化の対象となっております。このうち自転車利用者に関しましては、加入義務、努力義務、全ての自治体が対象となっております。事業者に関しましては、加入義務を課している全ての自治体が対象としております。

3ページをごらんください。下の図は、加入状況の確認をするということに対しまして義務化を課している内容について整理したものでございます。自転車損害賠償保険等の加入の確認につきましては、自転車小売等業者に対しまして、ほとんどの自治体が確認を勧奨しております。それ以外に自転車貸付業者、また学校設置者や学校長、あと事業者に対して確認を勧奨している例がございます。

4ページをごらんください。下の図は、加入促進のための情報提供に関する内容について整理したものでございます。多くの自治体が、自転車損害賠償保険等の加入促進のための情報提供を義務化しております。それ以外におきましても、一部の自治体におきまして、自転車駐車場管理業者、宅地建物取引業者に対して情報提供を勧奨しております。

5ページをごらんください。この5ページの表は、これまで説明しました各自治体の条例の内容につきまして、対象ごとに条例に明記しているその割合を参考として、再度整理したものでございます。

6ページをごらんください。これまで説明したとおり、既に一部の自治体において、自転車損害賠償保険等の加入を促進する条例を制定しているところでございます。また、その自治体間において、その内容に差異があるということがわかっております。これら地域間で義務化の対象が異なるということは、自転車利用者の混乱を招くおそれがあるということから、一定の整合を図るべき項目やその内容について、条例のひな形として自治体に示した上で、これまで条例を制定していない自治体に対して制定を促していきたいと考えております。本日は、その条例案についてご意見をいただきたいと思っております。

この6ページの下表は、条例案に盛り込むべき項目について整理したものでございます。

まず、義務化の対象につきましては、いろいろな自治体に差はございますが、この4つの義務化の対象、4者につきましてはいずれも必要性が高いと考えております。このため、



この4者とも対象としていきたいと考えております。

次に、確認を義務化する対象につきましては、小売等業者、貸付業者、事業者の3者としまして、学校につきましては全ての自転車通学者を対象として確認していくことは非常に困難を伴うということから、学校につきましては情報提供するものとして位置づけていきたいと考えております。

3つ目の情報提供を行う対象につきましては、自治体及び学校設置者としまして、自転車駐車場管理業者及び宅地建物取引業者については、その実施の困難性、また効率的ではないということから、条例の対象とはしないと考えております。この際、先ほどの学校設置者については、いろいろな自治体において学校設置者としている自治体、学校長としている場合がございますが、これは一律整合をとって、学校設置者を対象としております。

7ページをごらんください。自治体に示すひな形としての条例案について説明いたします。まず、加入の義務化に対する条例案でございます。誰を加入の義務化の対象にするかということにつきましては、まず自転車利用者に関する案文の中におきまして、保険の内容について、他人の生命または身体の損害を補填することができる保険等と定義しております。また、自転車利用者及び保護者に関する条文においては、自転車利用者以外の者により契約を締結した場合にはその対象とするということを、ここでつけ加えております。

8ページをごらんください。加入の確認に関する条例案につきましては、自転車小売等業者及び事業者に対しては、それぞれ自転車購入者及び自転車通勤者に対して加入の確認を求め、確認できない場合には保険の加入に関する情報提供を求めています。その情報提供に際しましては、例えば個別の保険商品の紹介という法令違反にならないように、そのやり方については今後十分周知をしていくことが必要であると考えております。また、貸付業者に対しましては、仮受人が貸し出される自転車利用に係る保険の内容を借りる際に確認できるように、その情報提供を求めることとしております。

9ページをごらんください。情報提供に関する条例案でございますが、自治体に対しては交通安全団体や保険者などと連携した情報提供を、また学校設置者に対しては児童、生徒、また保護者に対する情報提供を求めています。

資料3の説明につきましては以上でございます。

【羽原委員長】 ありがとうございます。ご説明いただきましたとおりでございますが、ただいまの内容に関しましてご質問、ご意見等ございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。条例等内容に関しまして。

【小林委員】 この条例案の中身で、ちょっとまたこだわるようなんですけれども、「他人の生命または身体の損害」というふうに書いてありますが、これは保険会社さんのほうにも聞きたいんですけども、人に限ったほうが保険料が安くなるみたいなことはあるんですか。

【西山委員】 はい。それは当然、補償範囲が小さければ保険料は安くなります。

【小林委員】 物損の部分をなくしちゃえば安くなる。

【西山委員】 それは当然なります。事故の実績に基づいて保険料を算出するような方法が一般的ですので、当然、対人事故に限るのであれば対人部分の保険料しかいただいていません。

【小林委員】 今まで全部セットですよ。生活賠償ですか、生活全般にかかわるのは物損も人的被害も同じですよ。物損をなくすと安くなるんだったら、それはそのほうがいいかもしれない。

【小林委員】 どのくらい安くなるかわかりますか？

【西山委員】 それは各社の判断だと思いますので、何とも言えませんけれども、かなりは安くなると思われま。

【小林委員】 かなり安くなる。

【西山委員】 はい。

【小林委員】 すごくいいこと聞きました。ありがとうございます。

【西山委員】 かなりというのは難しいかもしれないですけども、相当は安くなると思います。あんまり感覚的に申し上げるとちょっとまずいかもしれませんが、自動車保険については対人と対物で保険料は分かれていますのでそれなりに、例えば皆さんが保険に加入されるときも、一般的ではないですけども、対人だけに限るのであれば当然保険料は安くなるので、それと同じということです。

【小林委員】 それから、年齢制限についても同じですか。

【西山委員】 年齢制限の問題については、なぜ年齢制限が設けられているかという点について少しだけ補足で申し上げますと、今、コンビニなどで売っている商品についてはけがの保険がついています。けがの保険について、高齢者の方はリスクが若干高いので、そういった観点で年齢制限がついているものと理解をしています。賠償責任に関しましては、特段年齢によってリスクが異なるものではございませんということをご説明をさせていただいています。傷害保険がついているがゆえに、年齢制限がついているというふう

ご理解いただければと思います。

【小林委員】 その傷害の部分を外すことはできないんですか。

【西山委員】 それは各社の判断によります。ただ、できないわけではないんですが、どのような商品売るかは各社の判断によるものと思っています。

【小林委員】 なるほど。設計の問題ですね。その辺がわかるように書いておかないといけないんじゃないかなと言っているんですけど。つまり長嶋さんが先ほどご指摘になったように、これだけだったら、保険商品これでいいじゃないかみたいな議論が出てくると、やってみたら適用じゃなかったという話でもめても困るわけなので、それに入ろうとする義務を課せられる側の市民というか、県民のほうも、自治体のほうもすっきりわかる形が欲しいんですよ。そこまで書く必要はないんですか。

【長嶋委員】 今回の意見とちょっと私、ずれちゃって申しわけないんですけども、条例の書き方としてはおそらくこういう書き方になるんだろうと思うんです。それで、その条例に書いた内容をいかに地域住民に知らせるかといったときに、個別具体的にかみ砕いたものを記載して、わかりやすく説明をしてあげるところが重要なんじゃないかと思うんですけど。

【小林委員】 ガイドラインが多分セットになるということですね。

【長嶋委員】 はい。

【小林委員】 そういう前提であれば全然問題ないと思います。

【長嶋委員】 条例としてあんまり細かく、どういう商品みたいな表現はできないだろうと思うので、どうしてもこういう総枠的な書き方になるんだろうなというふうには理解しています。一般的な賠償責任保険であれば、おっしゃったように、比較的一番お安くできる賠償責任保険であれば、対人補償ですか、死亡から傷害まで含めて相手方に対する賠償補償がされますので、まさに条例に合致したものであろうかなと思います。

先ほど傷害保険の話がプラスアルファでありましたけれども、これはここで言う賠償責任保険とは別枠という理解でよろしいんじゃないかと思うんですけども、そういうことでよろしいですよ。

【大野参事官】 この条例案は、先ほどの表の傷害保険補填については別物だと考えています。

【長嶋委員】 条例案の中でこのようにお願いしたいと思いましたが、事業者の義務のところでもあります。事業者が事業で使う場合の加入義務、それからこれは努力義務だっ

たと思いますけれども、事業者が従業員の自転車通勤者の保険の確認をし、かつ促進するという事は非常に重要だろうと認識しています。

といいますのも、通勤労災がございませうね。自転車通勤を認めた場合に、通勤路線において自転車通勤者が加害事故を起こした場合に、無保険ですと企業側の責任になる場合もありますし、また、従業員に対して保険の促進をするということは、自転車通勤を認めるという観点において、自転車保険の加入促進という観点では効果があるのではないかと思いますので、ぜひそこはこのような形で残していただきたいと思います。

【羽原委員長】 ありがとうございます。

【大野参事官】 この条例のたてつけとしましては、通勤者の保険は利用者として義務がかかっております。自分が個人として入るという部分。事業者はそれを確認してくれというたてつけなんです。ただ、最近の事業者向けの保険の内容では、事業活動だけではなくて、通勤者も対象としての商品も出てきておりますので、そこは事業者の判断でいろいろなかけ方があるのはわかっているのではないかと思います、実態としては。

【羽原委員長】 よろしいでしょうか。

【小林委員】 1つだけ。かつてあった話で、もう状況は変わったと思うんですが、ある自治体が保険の義務化を条例に盛り込む段階で、事業者たちを集めて、面倒くさいんだから自転車通勤を禁止するほうが良いという話をしているんです。現実に僕はそれを聞きに行って、ちょっとひっくり返ったんですけども、そういうことがないように。これは活用推進を前提で進めているのに、自治体が逆の方向のミスリードをしてもらったら困るので、そういうことは今後ないようにガイドラインか何かを書いておいてくれるとありがたいなと思うんですけど。

【大野参事官】 自転車通勤の推進につきましては、この保険の問題とは別に、自転車活用推進計画の大きな施策の柱として、自転車通勤を拡大しようということは大きく目標として打ち出しております。それに向けては、また別途いろいろな措置を考えていかないといけないと思っていますけれども、保険の議論とかかわりなく、そこは追求していくように自治体はしております。

【小林委員】 保険を理由にされたのが非常に気になったんです。

【羽原委員長】 ご指摘ありがとうございました。

【古倉委員】 今のお話の参考ですけれども、オランダとか米国でもヘルメットを義務化するという話が結構出てきたときに、ヘルメットをかぶらなければいけないとなると、

自転車利用促進に反するという意見も結構強くあります。私はかぶるべきだ、義務化するべきだと思うんですけども、ただ、今の両側面ですね、つまり一方では、義務化すると利用促進に抑制的に働いてしまう。一方では、しかし安全の確保は必要だと。こういう二律背反みたいなものがありますので、今の小林委員のご意見、ぜひ利用促進の観点を重要視しながら、しかし一方でこういう義務化をすることとの兼ね合いの部分の調整をぜひうまく考えていただきたいと思います。

それからもう1点、都道府県と市の条例のすみ分けをどういうふうにするか。つまり、例えば標準条例を示すにしても、都道府県に対してつくってほしいと考えるのか。あるいは市町村、町村というところも少ないと思いますけれども、大きな市とかで、例えば対象者は、都道府県はこれとこれを主に対象として決める。さらにそれに付加して市町村の条例では対象を付加するとか、そういうすみ分けみたいなのをどう考えるのか。あるいは一律に都道府県または市町村でとりあえずつくってあげればよいということで、その辺はあまりこだわらずに進められるのか、都道府県と市町村のその辺のすみ分けみたいなのをどのように考えておられるか。これは多分、行政法というか、地方自治法との関係でも若干問題になっていくと思いますので、その辺の整理をしていただくとありがたいかなと思います。

【大野参事官】 今、この標準条例、ひな形としての案を示す対象は、とりあえず都道府県を対象として制定をお願いをしていくということで調整をしたいと思っています。政令市で先行的に条例化しているところもございしますが、上位の県で条例を制定すれば、実際同じものであれば、あえて市町村で制定する必要はありませんので、そこはできるだけ都道府県に働きかけていきたいということを考えています。

【古倉委員】 つまり、それは市の条例よりは、まずは都道府県で全体をカバーしてもらおうという方針でいきたいと、こんな感じでございますね。

【大野参事官】 はい。

【古倉委員】 わかりました。ありがとうございます。

【小林委員】 もう一つだけ。今の話で、啓発とか、そういう広報活動について、県が決めた。市町村も啓発活動をやってくださいということは書けないですか。それは書いてあるんですか。

【大野参事官】 いろいろな機関と連携してという書き方をしておりますので、その情報提供のあり方について、どういうやり方が効果的なのかということについては、次回、

議論をやっていくようにしたいと思っています。

【小林委員】 わかりました。

【羽原委員長】 よろしいでしょうか。ほかに何かございませんでしょうか。

【屋井委員】 6ページ。質問なんですけれども、自転車駐車場管理業者ということで、情報の提供等に関して努力義務ということで、右のほうに赤字で条例で義務化は不要であると書かれている。駐車場管理業者と言っているものは公設の駐車場が結構多いと思うんです。地域によっていろいろ差があるんですけれども、みずから条例をつくっている自治体が設置して、指定管理者等が管理しているというケースが多いように思うんです。この場合は指定管理者に対して義務化しないということなんだけれども、設置しているのは自治体そのものだし、利用者は特に一時利用を除けば、申請書を出して許可されるという手続があるので、確認はかなりしっかりとできるんですよね。あるいはもっと言うと、みずからそういうことをしたい自治体があれば、保険に入っていないと、この駐車場は使っていただけませんという義務化をすることだって不可能ではないんです。

だから、ここで言っている管理業者というのは、幅広く指したときには確かに全部に対して難しいなというのは、民間の自分の自宅の庭を使って駐輪場をやっているみたいなこともありますから、これは難しいとは思っています。けれども、もう少し丁寧に分けていくと、かなり義務化に近いことも推奨できるような気もするんです。そのあたりのお考えというのはどうしたらいいんでしょうかという質問で、事務局にお答えいただくのがいいのか、委員の皆様の見識というか、お考えを聞くのがいいのかわかりませんが。

【大野参事官】 そこは駐車場管理業者をどう捉えるのかということ考えた場合に、駐車場管理業者は大規模な駐輪場で公営のようなもの、しかも月極めで申請書まで出しているような場合には、いろいろな確認行為であるとか、情報提供というのは非常に容易だと考えております。ただ、駐車場管理業者にはいろいろな形態がございまして、完全に自動化しているような駐輪場もあれば、零細で小さな駐輪場とさまざま駐輪場はございます。この情報提供自身も実施不可能な形態もあれば、一律に駐輪場を管理している者に対して情報提供を求めるとするのは非常に困難であると考えています。

ただ、先ほど屋井委員からご指摘がありました大規模な、特に公設の駐輪場では情報提供は可能だと思っています。それは自治体がどういう者と連携して、どういう場で情報提供しているかという課題につながってくると思いますので、そこは駐車場管理業者ということで一くくりに義務化をするのではなくて、自治体が創意工夫を、いろいろな工夫をし

て、いろいろな場で誰に対して情報提供していくかという一つの手段として、そういった駐輪場の場として活用するということはある得ると思いますので、今後、手段の中でこれを捉えて検討していきたいと思います。

【屋井委員】 標準案というのをつくっていくと、それ以上のことをやるのに抵抗が出てくるケースがいろいろありますから、先進的な自治体が今ある対象を限定しながら、もう少し明確に目的に照らして進めたいと思ったときに、これが逆に足かせになってはいけないと思うんです。このブルーのところ自治体もないし、今の駐車場の管理業者等もない。すなわちもともと情報提供しかないという、情報提供も義務化できないということなので、確認行為だってやろうと思ったらできるところがあるんじゃないか。

もちろん学校法人だって、それは学校の従業員はこれで事業者だから、ちゃんとブルーになるんですけども、学校の生徒だって大学ぐらいになれば、それなりの許可証をもらっていなかったら自転車通学できませんし、許可証を発行するときに保険ぐらい入っているよねということは当然確認が必要だし、実際保険はみんな入るんですけど。だけど、そういうことは確認できていますから、条件にもできるわけで、だからそういうことを前向きにやろうとしているところが大いにできるような案でないといけないという気がするんです、その辺ぜひご検討いただけると大変よろしいと思います。

【大野参事官】 このひな形の条例案というのは、最低限整合を図るという部分を決めましょうということであって、それ以上の取り組み、またさらにプラスアルファで、先ほどのヘルメットも一緒に条例化しているような自治体もあります。そういったプラスアルファのものを自治体に規定するものではありませんで、そこは誤解されないように自治体にきちんと伝えていきたいと思っております。

【屋井委員】 お願いします。

【羽原委員長】 よろしいですか。

【古倉委員】 今の駐輪場の話も含めてですけども、さっきの都道府県の条例で決めるということと自治体、特に自転車駐車場の設置者というのは市町村ですので、その辺が、例えば都道府県の条例で決めたときに、自治体に対する規定というのもどの程度かぶるかというのも若干考えておかないといけない部分であると思います。

おそらく自治体の管理される、つまり市町村の管理される自転車駐車場というのは自治体の上の部分でかぶってくるんじゃないかと私は考えるんですが、その場合でも自治体に対する条例の効力みたいなもの、つまり都道府県の条例で決めた場合に、自治体にどの程

度の効力を及ぼすかという、この辺の整理も検討の対象にしておく必要があるのではないかと思いますけれども、その辺は注意的に意見として申し上げました。

【羽原委員長】 ご指摘ありがとうございます。それ以外に何か。よろしいでしょうか。

【西山委員】 私のほうから。保険会社の立場というわけではないんですけれども、自転車の小売等業者や事業者に対して、保険への加入の確認というのを今回設けられているようなんですけれども、これをどこまでのレベルをもって確認とするのか。これは実際もしやろうとした場合には、事業活動にかなり影響を及ぼすと思っております。個々の従業員に対して口頭での確認で済むのか、もしくは何か書類を提出させるのか、どこまでやれば企業としては努力義務を果たしたのかということをごきちんとして周知する必要があるのかなと考えております。

それから、確認できなかった場合には保険の情報提供ということで、これもこういった形でやるのがモデルとしてはいいのか。こういったところもきちんとしていかないと、これを受けた企業の側というのは非常に困惑をしてしまうのではないかと考えております。

事業活動をする側と立場としては、この確認を怠ったことによって、従業員が万が一、通勤のときに事故を起こしてしまった場合に賠償責任を負うのかどうかといったところも関心が高くなると思いますので、そういったところも今後ご議論していただければと思っております。そういうのがご心配な企業がもしありましたら、今度、保険会社としてはそのような企業の皆様に保険を提供していくということも必要になりますので、その点もちょっと意見を申し上げたいと思います。よろしくをお願いします。

【羽原委員長】 ありがとうございます。今の点はいかがでしょう。

【大野参事官】 先ほどの説明の中で、小売等業者等も含めて確認行為をどういうやり方でやるのかということについては、法令違反を含めて問題がないようにやる必要があると思っております。そのやり方を検討する中で、今の意見も参考にさせていただきたい。実際、確認というのが実は次回の情報提供の非常に大きなテーマでありますから、自分が入っているかどうか、自分が確認することすら難しいというのが現状でございますので、そこも含めて保険会社、利用者、事業者等の間でどういう情報を求めていくのかということについては、きちんとして整理をしていきたいと思っております。よろしくお願いたします。

【小林委員】 参考までに。自転車通勤を認めている企業というのは意外に少ないんですけれども、そういうところは大体、総務部に保険証のコピーを提出させていますね。そ



れで確認しているのです、毎年やる必要があるというので、その辺は大変だろうと思うんです。総務部向けのマニュアルみたいなものをうちでつくったりしているんですけども、そういうのを広報しておいていただけるといいかなと思います。どういうやり方があるかは、確かにわからないという人がものすごく多いと思います。

それともう一つ、済みません、いわゆるシェアサイクルといますか、貸し付けする場合の保険が今なかなか難しい状況にあると思うんですが、これは保険会社さんでどういうものをお持ちなのか教えていただけますか。

【西山委員】 シェアサイクルという、一般的に東京などにあるものについては、私が所属している保険会社ではないんですけども、引き受けをしております、全てのシェアサイクルについているのが一般的だというふうにご理解いただければと思います。

【小林委員】 ただ、地方へ行くとホテルが貸し出したり、最近だとゲストハウスみたいなところが貸し出したりして、そういうものに入っていないところがものすごく多いんです。それから、自治体が駅などに無料で置いて貸し出したりしている、名前だけ書けばいいみたいなもの、あれも全く入っていないので、ああいうものについてどういうふうにかバーしていくのか、またどういう方法があるかぜひ教えていただきたいし、明確にそれをガイドラインでも何でもいいですけども、情報提供を国からしていく必要があると思うので、その辺は次の議論になると思うんですが、ぜひ考えておいていただきたいと思います。

【大野参事官】 どこまでを貸付業者の定義の対象としていくかということだと思います。大規模なシェアサイクル事業者は当然入っていると思うんですけども、実際幾つか聞いてみたところ、基本の保険しかない。要は自分の責任を逃れるための保険にしか入っていない、利用者は保護されていないというケースがありますので、この条例で対象としていますのは利用に関しての保険を義務化しようというのがこの趣旨でございます。ただ、その際に、貸付業者というのがホテルに置いている自転車まで対象にするのかということ、定義づけが非常に難しいところがございますので。

【小林委員】 でも、それは万が一を考えたら必要でしょう。

【大野参事官】 この定義づけはきちんと自治体に示せるように整理していきたいと思っています。

【小林委員】 京都が結構先進的にやっていますね。あれがいいかもしれない。

【羽原委員長】 観光客が多いところでは考えねばなりませんか。

【長嶋委員】 その場合に、これは後の議論になっちゃうんでしょけれども、どこだったかちょっと忘れちゃったけれども、個人、要するに人に対する保険、人にかかわる保険に入っているかどうかを確認して、自転車を貸し出していますというところがございます。自転車保険に入っていますかということを確認した上で、レンタルサイクルを貸し出しますという事業者といますか、ホテルがありましたけれども、それも一つの方法だろうと思います。

【小林委員】 家族全員入っていないと動けなくなっちゃうというので。

【長嶋委員】 一般的な賠償責任保険ですと同居の親族まで補償範囲に入りますから大丈夫だと思います。

【屋井委員】 最後に宅地建物取引業者等というのがあるんですけども、そういう条例の事例もあるものだから入っていると思うんですけども、この必要性というのは私自身はよくわからないという印象を持っています。

一方、保護者は子供に対して監督するというか、看護するというのがあるけれども、保護者自身、子育て世代で場合によっては免許を持っておられない方もいるわけで、そういう方々の加入率がどのくらいかというのが今私はわかってないので。ただ、電動アシストつきのママチャリも結構速いスピードで歩道を走っていて、一旦事故が起こったらかなりのことが起こりますから、そこの加入率を上げていくというのは重要なことではないかと思うんです。

そうすると、学校設置者に入るのかどうかわからない、託児所みたいところで、今もいろいろ課題になるのは、託児所は必要だし、つくらなきゃいけないけれども、意外に地域の反対がありますね。でも、あの中の一つは、自転車でかなりのスピードで周りから来るから怖いんだ、危ないんだという、こんな話を聞くこともある。託児所側としてはまた負担になっちゃうけれども、自転車で来られるんだったら保険ぐらい入っていますよねという確認をしていただくとか、そういうことが本来はできるはずなんだけど。義務化するとなると大変ですけども、そういうことはできるはずなので、そういうものがどこかに入っていると言えるのかな、入っていないんじゃないかなと思いながら見ていました。

最初のほうは宅建、宅地建物って間接的、ほんとうに要るかなこれは、と思いながら、一方で託児所のほうはどうだろうかと思って発言しました。いかがでしょうか。

【羽原委員長】 なるほど。まず、宅地建物取引業者というものがここに入っているけれども、具体的にどうかということですね。

【小林委員】 アパートですね。

【大野参事官】 それはこの条例案から外しております。直接的に自転車とは関係ないということで、義務化の対象からは外しております。

【屋井委員】 ああ、そうか。ごめんなさい。外れるのか。6ページは標準条例案って書いてあって、ないんだ。

【大野参事官】 項目を、何を対象とするか。

【屋井委員】 後ろを見なきゃいけない。後ろは入っていますね。ごめんなさい。

【羽原委員長】 小林委員、内容としていかがでしょうか。

【小林委員】 大丈夫です。

【古倉委員】 さっきちょっと質問したことに関連するのですけれども、条例の中で義務化した場合に、もし違反した場合のサンクションというか、担保措置はないということなんですけれども、どうもそれが一番気にかかりまして、義務化する以上は何かあったほうがいいのかなと考えます。

ただ、個人に罰則をかけるのは、そこまでは大変難しいと思うんですが、例えばさっきの自転車の貸付事業者など、京都市では、制度化されたかどうかは伺っていませんが、貸付業者の登録制度みたいなのがあって、届出制度において、その届け出を受け付けるときにちゃんと入っているかどうかというのを確認して、そういう義務を果たしてないとはねるとか、そういう義務化についての担保措置みたいなのを標準条例で書くかどうかは別としても、義務を果たしてなかったらこういうマイナスがあるよとか、そういうしっかりした情報提供というのがセットであると、より義務というのが生きてくるかなという感じもするんです。

罰則はもちろん難しいと思うんですが、何か別のマイナス面が出てくるよ、例えば保護者ですと、子供に対してしっかり監督責任を果たしていたとしても、加入の義務を果たしてなかったら損害賠償のときにどっと高がつく、せっかく監督責任を果たしたけれども、保険に入っていないために賠償責任が大きく出て来るとか、そういうサンクション的なものが少し情報提供としてあると、より義務化という意味がわかりやすいんじゃないかと思えます。これは今後の検討課題で、ご提案ということであればありがたいと思えます。

【長嶋委員】 一般的に裁判のときには、そこを配慮している部分もありますよね。以前女子大生が起こした自転車事故の際、お父さんが賠償責任保険に加入していたことで損害を補填できたということもあって、減刑されているようなところもありますから、そう

いった情報をきちっと出していくというのも後の普及促進の部分につながっていくのかなと思います。

【羽原委員長】 今の点につきましては何かございますか。

【大野参事官】 まず、情報提供のあり方の中で考えていきたいと思います。

あと、屋井委員からも提案がございましたが、義務化は難しいけれども、やったほうがいい場面というのは手段等はいろいろあるかと思います。そういうところは自治体に別途、この条例とは別に示していければと思っています。そこは情報提供のあり方とあわせて整理していきたいと思います。

【小林委員】 事業者ですと、社名を公表されるのは嫌だから、その辺のところは脅しがきくかもしれませんね。

【羽原委員長】 ほかに何かございませんでしょうか。加入促進という今の事柄につきましてはよろしいでしょうか。

特になければ、とりあえず次に進ませていただきまして、議題次第の（４）でございませう。今後のこの検討のスケジュールにつきまして、事務局からご説明をよろしくお願いいたします。

【大野参事官】 資料４に基づきまして、今後のスケジュールについて説明いたします。本日の検討会におきまして、条例案、またそれ以外の部分につきましてもさまざまな意見をいただきまして、ありがとうございました。今後、この条例案につきまして、各都道府県等と内容について調整を進めていきまして、その結果、ひな形として条例案を固めた上で、地方公共団体に対して条例を策定し、保険加入を促進することを働きかけてまいりたいと思っております。

次回の検討会につきましては、２月か３月を予定しておりますが、加入すべき保険の保障内容や自賠責制度の創設の必要性などについて議論することによりまして、自転車の運行による損害賠償保障制度のあり方について、一定の方向性を打ち出せればと考えております。

資料４の説明につきましては以上でございます。

【羽原委員長】 ありがとうございます。今後のスケジュールにつきまして、ごらんいただいたような状況でございますが、これに関しましてご確認、ご質問等ございますでしょうか。ご意見等も含めまして何かございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

一応、本日の議題の中身といたしましては以上でございますけれども、全体を通しまして、これまでの主な検討内容につき、再度ご意見がございましたら、お願いいたしたいと思っております。いかがでしょうか。小林委員。

【小林委員】 これはガイドラインみたいなものを想定されているのでしょうか。

【大野参事官】 そこまできちんとしたガイドラインというのは。

【小林委員】 手引書みたいなものをつけるとか何かしたほうがいいんじゃないかという気がしますね。

【大野参事官】 委員会の中で情報提供のあり方であるとか、きちんと体系立った整理をして、次回ご意見いただいたものについて最終的にどういう形で進めましょうという細部の部分についてはあわせて、その後、自治体に情報提供していきたいと思っております。

【羽原委員長】 今のご説明でよろしいですか。

そのほかございませんでしょうか。ご出席いただいている関係省庁の委員の方々、何かございましたら、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。

【警察庁】 ありがとうございます。せっかくの機会でございますので、警察の立場から。冒頭にも局長のご挨拶や、今回の委員会の各委員の先生方のお話の中にも幾つかありましたけれども、歩行者対自転車の事故は全体の事故情勢が好転している中で減っていないという、数字にあらわれたものもありますし、非常に頻繁に自転車の利用者の、特に歩道におけるマナーが悪いということはよく聞かれるところでございまして、これを守っていただくように、それによって事故を減らしていくようにということで努めていっているわけであります。

警察としては、警察の機関というのは都道府県警察であって、都道府県の組織でありますので、先ほどの条例案で見ると、自治体として積極的に情報の提供をしていきたいと思っておりますが、現に都道府県警察にはいろいろな形でこの保険制度を利用していただくように、前提として、自転車による事故というのは非常に重大な被害を及ぼすということを訴えているところであります。これは引き続き委員の先生方のご指導もいただきながら、やっていきたいと思っております。

1点だけ。さっき屋井委員のご質問の中で、託児所等に行く場合のことについてのお答えがなかったような気がするんですけども、情報の提供というのが努力義務になっているので、決して狭める必要はないのかなと。さっき大野参事官のご回答の中には、民間の駐車場の事業者でなかなかできにくいものもあるというお話もありましたけれども、ただ、

利用契約のときに情報提供するというのもできるでしょうし、ホームページでやるということもできると思いますので、情報を提供する人たちを、例えば自転車の利用とか保管に関連して何らかのサービスの提供を事業として行う事業者について、広く努力義務として情報提供の主体に加えるというのは、一つ考え方としてあるのかなということを今までの議論を伺っています。

【大野参事官】 条例で一律、情報提供を求める者と、あと工夫すればできる者、条例には書けないけどできるという場合は幾つか、今の保育所を通じる情報提供であるというのは、駐車場を経由しての情報提供、そういう情報で一律に書けない部分はやり方として、手段として整理をした上で、自治体に対してこういうこともやってはどうですかと。条例では規定しないまでも、そういうこともやってどうかということは自治体に対して整理をして、お願いしていきたいと思っています。

【田尻事務局長代理】 あともう一つ、今、先生がおっしゃったこと、次回までに整理しなきゃいけないと思っていますけれども、情報提供を国民の方に対してわかりやすく、これがまず1つあります。それから、駐車場管理者の実態がさまざまなので、条例の外でやるというのがあります。それから、あくまで標準条例ですから地域の実態に応じて、管理者が非常に問題になっていて、これも学校の設置者と同じようにかけようということであれば、標準条例にプラスして条例をつくっていただくこともあると思うので、それについて少し整理してわかりやすく、決してめちゃくちゃならないようにしていくことが大事かなと思っています。

【羽原委員長】 ありがとうございます。あと、経済産業省、金融庁の委員の方、よろしいですか。ありがとうございます。そのほか、もし何かお気づきの点がございましたら、ご発言をお願いいたしたいと思うんですが、よろしいですか。

【小林委員】 余分なことかもしれないんですけども、今、保険については代理店がないと保険の説明ができなかったりいろいろする。これは自転車店でもそこに困っているところがいっぱいあって、とにかく黙ってチラシをお渡しするしかできないんだということもあり、どこまで言っているのかという、あれを教えてもらえませんか。

【大野参事官】 それは事務局の中の議論でも、そういう課題はあるんだという認識をしております。何をやっちゃだめで、どういうことをやらなきゃいけないのかということがきちんと間違いなく伝わるように自治体とも議論した上で、そこは整理していきたいと思っています。

【小林委員】 ぜひお願いします。

【金融庁】 一般的に個別商品の具体的な商品内容とか、その設計まで説明し始めると、それは募集になりますけれども、例えば自転車の事故に備えた保険が必要だというチラシを配るとか、そういうことは募集ではないというふうに整理をしております。

【小林委員】 例えばお母さんに、万が一のことがあったらいけないから、自転車を買ったったら保険に入ったほうがいいですよという話はできるんですか。

【金融庁】 もちろんです。それは全然問題ない。

【小林委員】 この保険がいいですよという話にはできないんですね。

【金融庁】 そうです。どこの保険会社の、この商品で、というふうに、だんだん取り次ぎみたいな話になっていくと、ちょっと募集側に寄ってくるということですが、そこは誤解があるようでしたら、明確にしていきたいと思います。

【小林委員】 お母さんのほうはそこが聞きたいものですから、そこが困るんですけどね。

【羽原委員長】 よろしいですか。ありがとうございました。ほか特に何かございませんか。よろしいですか。

もしないようでしたら、一応、本日の議題に関しましての審議は以上で終了させていただきまして、議事は司会のほうに戻させていただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

【大野参事官】 それでは、長時間にわたりまして多くのご意見をいただき、ほんとうにありがとうございました。また追加のご意見等ございましたら、事務局までご連絡いただきますよう、よろしくお願ひいたします。

なお、次回の検討会については、事務局より改めて日程の調整についてご連絡させていただきたいと思います。

以上をもちまして第1回の検討会を閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —