

自転車版自賠責制度の創設の必要性について



1. 自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)について



(1) 自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)の概要

- 自動車を運行するときは自賠責保険に加入しなければならず、未加入で運転した場合には罰則がある(一部の適用除外車*を除く)
- ひき逃げや相手が無保険だった場合に政府の救済制度がある
- 自転車の自賠責制度を検討する上で、補償内容については自動車の補償内容を考慮することが望ましい

法令	法律(自動車損害賠償保障法)に基づき運営 ※昭和30年に自動車事故の被害者の保護等を目的として制定	
名称	自動車損賠賠償責任保険(一般的に強制保険と呼ばれる)	
罰則	<ul style="list-style-type: none"> ・契約締結義務違反(1年以下の懲役もしくは50万円以下の罰金)※交通違反点数6点 ・証明書備付義務違反(30万円以下の罰金) 	
保険料	小型二輪自動車	11,520円(期間24か月、離島以外の地域(沖縄県を除く) 期間12か月は8,290円
	原動機付自転車	9,950円(期間24か月、離島以外の地域(沖縄県を除く) 期間12か月は7,500円
保険期間	小型二輪自動車	1か月から37か月までの37区分
	原動機付自転車	12か月、24か月、36か月、48か月、60か月の5区分
車両の登録、車検制度	小型二輪自動車	車両の登録や車検には自賠責保険への加入が必須条件(検査標章を交付)
	原動機付自転車	車検はない
契約形態	車両に付けている形	
解約できる条件	①登録抹消、廃車(含む標章返納) ②重複契約が存在 ③適用除外車に変更	
保険金支払いの条件と範囲	自動車事故により他人を死傷させ法律上の損害賠償責任を負う場合に、事故の被害者の治療費、慰謝料等の人身損害を保障	
保険金額(補償の上限)	被害者1名につき、死亡3,000万円、後遺障害75~3,000万円(神経系統・精神・腹部臓器に著しい障害を残し、常に介護を要するものは最高4,000万円)、傷害120万円	
ひき逃げ、無保険等の事故に遭った場合	被害者救済の制度として「政府の保障事業」があり、自賠責と同等の補償を受けることができる(加害者が判明している場合は政府が加害者に請求する)	

* 適用除外車とは、道路以外の場所でのみ使用される自動車(いわゆる構内専用車)や自衛隊関係の自動車などをいう

1. 自動車損害賠償責任保険(自賠責保険)について



(2) 原動機付自転車の自賠責保険加入率

- 原動機付自転車の保有台数に対する自賠責保険の加入台数の割合は83.1%となっている(※)
- 車検制度により定期的な保険加入が必要な車検対象自動車の自賠責保険の加入率はほぼ100%である

原動機付自転車の自賠責保険付保台数・共済加入台数(2017年3月末)

(台)

自賠責保険	自賠責共済	合計
5,279,025	832,086	① 6,111,111

出典:2017年度自動車保険の概況(損害保険料率算出機構)

原動機付自転車保有台数(2017年3月末)

(台)

第一種(50cc以下)	第二種(51~125cc)	合計
5,615,360	1,737,911	② 7,353,271

出典:平成29年度軽自動車税に関する調(総務省)

原動機付自転車の保有台数に対する自賠責保険加入台数の割合

$$\textcircled{1} \div \textcircled{2} = \boxed{83.1\%} \text{ (※)}$$

※

- ・自賠責保険未加入の原動機付自転車の中には事実上、運行の用に供されなくなったものも相当数含まれていると考えられ、実際に国土交通省が実施している駅前駐輪場等での軽二輪車及び原動機付自転車の監視活動では無保険車の割合は2~3%程度
- ・国土交通省では、無保険車対策として、駅前駐輪場等での監視活動、警察と協力した街頭取締活動、自賠責保険の更新が確認できない原動機付自転車等の保有者に対する警告はがきの送付等を実施している

<車検対象自動車の自賠責保険加入状況(推計)>

平成28年度に実施した国土交通省の調査*では、無車検の車両が0.27%であったため、99.73%の車両が車検を受けており、自賠責保険に加入していると推測できる。

*ナンバー読取装置を主要道路に一定期間設置して、通過する車両のナンバープレート情報を取得し、これを車検証情報と突合し無車検運行の実態を調査したもの

2. 自転車版自賠責制度の創設の必要性



加入促進における自転車版自賠責制度の必要性

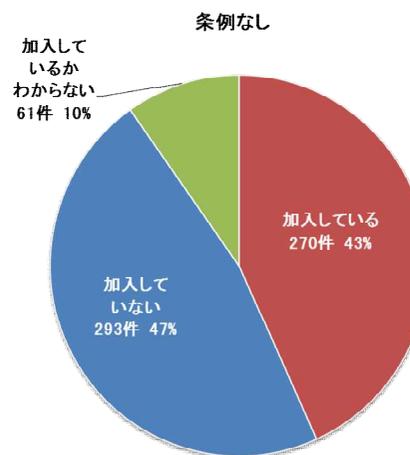
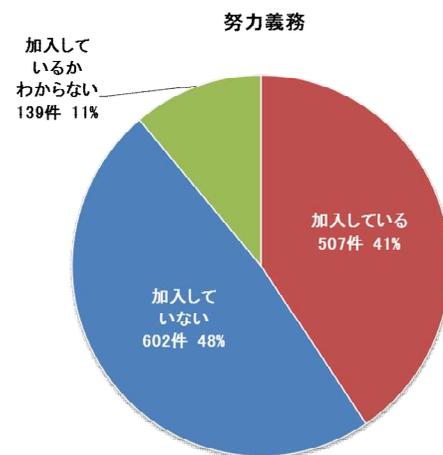
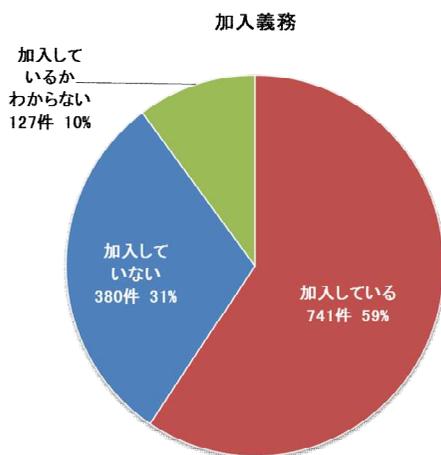
- 第1回検討会で示したとおり、自転車対歩行者や自転車対自転車の事故は減少傾向に無く、また、高額賠償事故も発生していることから自転車損害賠償責任保険等の加入を促進する必要がある
- 自治体の条例による加入促進効果は約60%~70%
- 一方で、原動機付自転車には自賠責保険制度があり、原動機付自転車の保有台数に対する自賠責保険加入台数の割合は80%程度



・ 条例による加入促進効果は、原動機付自転車の保有台数に対する自賠責保険の加入台数の割合に迫る状況にあり、自転車版自賠責制度の創設の効果は限定的

<参考>

自転車損害賠償責任保険等の加入について



《調査概要》※国土交通省調べ

調査方法：インターネットリサーチ会社によるアンケート調査、対象者：調査地域に居住している自転車利用者（インターネットリサーチ会社モニター）

対象地域：加入義務（大阪府・兵庫県）、努力義務（千葉県・東京都）、条例なし（神奈川県）、回答者数：3,120人、実施時期：2018年11月19日～2018年11月20日

3. 自転車版自賠責制度の創設について

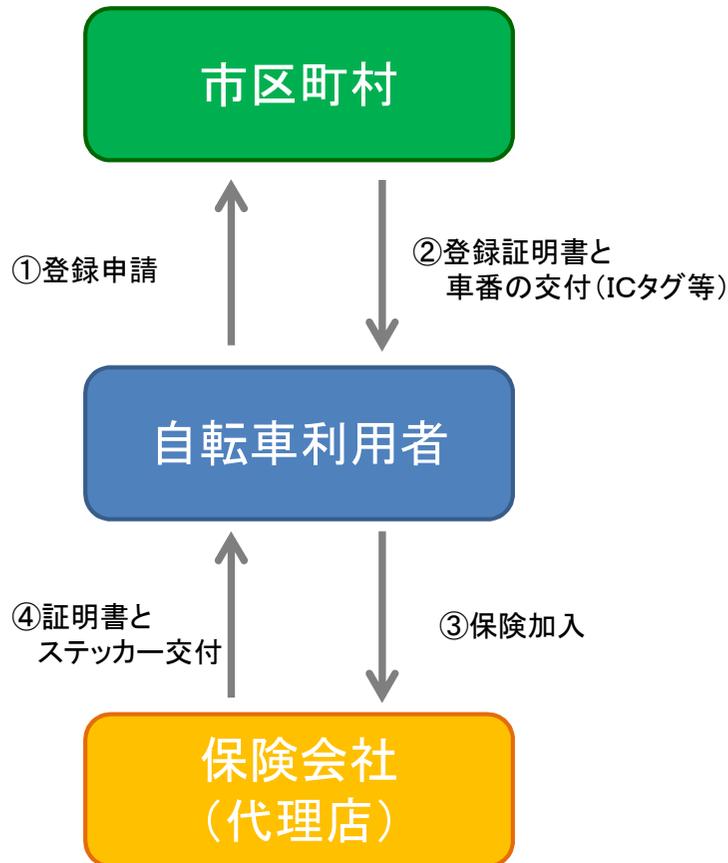


自転車版自賠責制度の具体案

【基本的考え方】

- 自転車版自賠責制度と合わせて法律により加入の義務化を図り、これに対し罰則・規制を設ける必要
- 最低でも法制度化するとともに、自転車の登録化（ナンバープレート等）が必要

<案1> 自転車利用者が個人で契約 （原動機付自転車と同様に登録事務は市区町村が行うことを仮定）



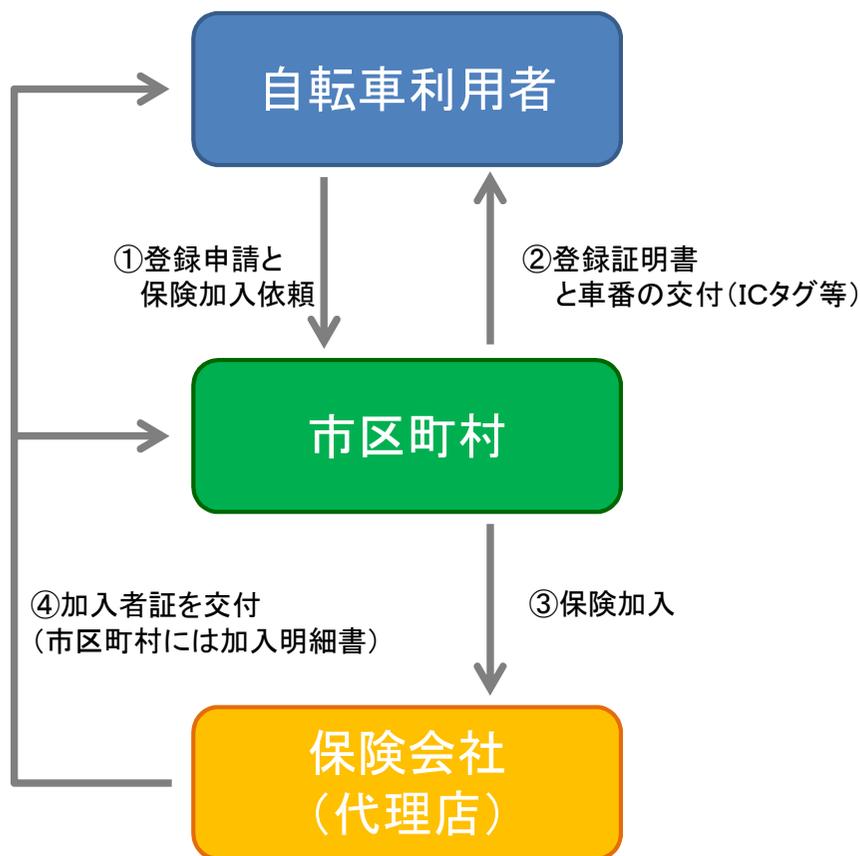
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・盗難車両（自転車）の保険契約を排除できるほか、自転車台数の把握が可能 ・保険加入を示すステッカー等を交付し、自転車（ナンバープレート等）に貼ることで、未保険自転車の取締りが可能となる
デメリット	<p>【自転車購入者等の負担増】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登録のための、自転車販売店や自転車利用者の作業負担が増える ・市区町村の作業負担や、データ管理のためのシステムコストが増える <p>※原動機付自転車は、軽自動車税の納付義務があるため、市区町村が窓口になっているが、現状、自転車には同様の税負担がないため、登録事務等のコストを支弁するためには、市区町村に自転車税等の導入が必要となる可能性がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者と自転車車体が紐付けされるため、個人間での自転車の貸借りや、レンタサイクル利用時の手続きが煩雑となる <p>【自転車販売店の廃業リスク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車販売店が保険代理店でない場合、他の保険代理店で加入する必要 →自転車購入者の利便性に欠けるほか、一般的な自転車販売店が購入者から敬遠され、廃業に追い込まれる要因となる※利用者の自転車整備にも支障 <p>【自転車製造業者の負担増】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車への車体番号の刻印や、ナンバープレートの設置が必要となる <p>【家計の負担増】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車販売店の登録諸費用等がかかる <p>※例：原動機付自転車の登録料等・・・ 登録代行料や販売証明書発行料：6,000円、軽自動車税：年間2,000円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者の6割は民間の自転車損害賠償責任保険等に加入しているなか、自転車版自賠責保険料を重複して負担する必要がある <p>【民間保険会社（共済組合）の保険商品の販売中止リスク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・負担増により採算が取れない場合は、自転車事故を補償する商品の販売が中止となり、現在のような多種多様な商品群（選択肢）が維持できなくなるおそれがある

3. 自転車版自賠責制度の創設について



自転車版自賠責制度の具体案

<案2> 市区町村が契約者となり団体に契約 (原動機付自転車と同様に登録事務は市区町村が行うことを仮定)



<案1>に加えて、以下のメリット・デメリットが発生する

メリット	<ul style="list-style-type: none">・市区町村で登録と保険加入の申込みがワンストップで出来る・保険加入漏れのリスクが少ない
デメリット	<ul style="list-style-type: none">・保険加入手続きに数週間かかるため、<u>自転車購入後すぐに自転車を利用することができない</u>・自転車利用者は、<u>自由に保険会社(共済組合)を選ぶことができない</u>・保険料算定基礎資料を収集するため、<u>自転車利用者の自転車を定期的に現物確認する必要がある</u>

4. 自転車版自賠責制度の創設のまとめ



自転車版自賠責制度の創設の検討結果

- 自動車自賠責と補償内容を合わせる場合、保険金上限は3,000万円となり、【資料3】で望ましいとした1億円を下回るため、十分な補償内容とするには、いずれにせよ任意保険にもあわせて加入する必要
- 自転車販売店や自転車利用者にとって、自転車を市区町村に登録する事務負担が増える
- 市区町村の作業負担やデータ管理のためのシステムコストが上昇し、原動機付自転車のような自転車税の導入が必要となる可能性があるほか、登録諸費用等の負担も生じる
- また、既に6割の自転車利用者が、民間の保険会社や共済組合で自転車損害賠償責任保険等に加入しているなか、自転車版自賠責保険料を重複して追加負担しなければならなくなる
- 民間保険会社や共済組合にとっても負担となるため、自転車事故を補償する商品が販売中止となった場合、自転車利用者のニーズに沿った多種多様な保険商品等が市場に供給されなくなるおそれがある
- 自転車にナンバープレートを装着するなど自転車製造業者の協力が必要となり、自転車販売価格が上昇するおそれがある



- これらの課題を直ちに解決し、自転車版自賠責制度を構築することは非常に困難
- 自転車版自賠責制度を構築したとしても、加入率は80%程度にとどまる可能性
- また、自転車活用推進法の本来の目的である「自転車利用の促進」を阻害してしまう可能性が高い



【結論】

- ・ 当面は全国の各地方公共団体による条例制定をサポートするほか、国としても情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図っていくこととしたい