

第2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3月29日

【大野参事官】 本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから第2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、カメラの撮影は事務局長の挨拶までとさせていただきますので、ご了承くださいたいと思います。

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の池田よりご挨拶を申し上げます。

【池田事務局長】 道路局長を務めております池田と申します。今日は朝早くから羽原委員長はじめ、委員の皆様にはお集まりをいただきまして、ありがとうございます。

ちょうどおとといに来年度の予算も通りまして、新しい年度から、防災のことも含め、インフラの整備にまた取り組んでいくということになります。予算の関係で2月、3月といろいろな国会の審議がありましたけれども、自転車に関してのいろいろな国会の先生からのご質問が数多くありまして、例年になく多かったのではないかなと思います。法律ができての関心の高さ、また推進をする意向の強さというのを改めて感じたところであります。そういった中で、今日の損害補償の加入の推進ということも大きな課題であります。そのほかにも自転車の通行空間の整備やシェアサイクルの推進、サイクルツーリズムの振興等、いろいろな課題に並行して今取り組んでいるところであります。

特に通行空間の整備については、道路構造令の改正を予定しておりまして、自転車通行帯を構造令の中に位置付ける予定で、今パブリックコメントを実施しているところでございます。そういったものを踏まえながら、政令改正に結び付けていきたいと考えております。

今日は保険への加入の推進ということでございまして、第1回の検討会で地方公共団体における自転車損害賠償責任保険等の加入を義務付ける条例の策定を支援するための標準

条例に記載すべき事項についてご協議をいただきまして、貴重なご意見を承ったところがあります。その意見を踏まえまして、2月には全国の都道府県と政令市に対し、保険加入の義務付けの対象や保険に関する情報提供について規定しました標準条例を早速通知をしてスタートしているところであります。

今日の検討会においては、保険の加入の必要性に関する国民への情報提供のあり方や、加入が望まれる保険の補償内容などについてご議論をいただきまして、保険業界の方にもご協力をいただいて、いい保険にしていいただき、たくさんの方に入っていただけますようにご議論をいただきたいと思います。

皆様方におかれましては、短時間でありますけれども、建設的なご意見をたくさん頂戴できますようお願い申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。今日はよろしくお願いいいたします。

【大野参事官】 ありがとうございます。

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】 報道の方におかれましては、これ以降のカメラ撮影についてはご遠慮いただきますようお願い申し上げます。

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。

議事次第をおめくりいただきますと、本検討会の委員の一覧表がございます。さらに、資料1といたしまして、自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例について、資料2といたしまして、保険への加入の必要性等に関する情報提供のあり方について、資料3といたしまして、加入が望まれる保険の補償内容について、資料4といたしまして、自転車版自賠責制度の創設の必要性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1及び2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きたいと思います。

それでは、委員の紹介につきまして、今回からご出席された委員のご紹介をさせていただきます。

弁護士の古笛恵子委員でございます。

【古笛委員】 よろしくお願いいいたします。

【大野参事官】 なお、屋井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。ほかの委員の方々の紹介に対しましては、配席図をもってかえさせていただきます。

それでは、議事次第に基づき、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ので、よろしくお願いいたします。

本日、冒頭、池田局長のご指摘にありましたように、内容的には議事のとおりでございますが、まず、議事次第の1番目の自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例について、事務局のほうからご報告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1に基づきまして、自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例について報告いたします。

1ページをご覧くださいと思います。ここでは、保険加入促進の必要性について整理しておりますが、第1回の検討会と同様のものであるため、説明は省略いたします。

2ページをご覧ください。この保険加入促進に関する標準条例につきましては、まず、自転車損害賠償責任保険等への加入の義務付け、2つ目が加入の確認、3つ目が保険等に関する情報提供、この3つの項目から構成されております。

まず、加入の義務付けにつきましては、自転車利用者に加え、未成年者による利用に関して保護者を、また、事業活動に関して事業者を、さらに、自転車の借受人による利用に関して自転車貸付事業者を対象としております。

次に、加入の確認等につきましては、自転車小売事業者は自転車購入者に対して、事業者は通勤手段として自転車を活用する従業者に対して、それぞれ確認することを義務付けるとともに、自転車貸付事業者が自転車借受人に対して自転車損害賠償責任保険等に関する情報提供を行うことを求めています。

次に、保険等に関する情報提供につきましては、都道府県は関係団体と連携して住民に対し、学校設置者は児童やその保護者に対して、それぞれ保険加入の必要性について周知することを求めています。

この標準条例につきましては、保険の加入促進について、2月議会で制定を検討している都道府県もあり、早期に示すことを求める声もあったことから、参考資料1で添付して

おりますが、このような通達の形で既に2月に都道府県、政令市に対して周知するとともに、担当者会議において説明することにより、条例等による保険等への加入義務付けを要請しております。

参考資料2をご覧いただきたいと思います。この中で赤字で示したものが、第1回の検討会以降、標準条例等の提示、また、要請に基づきまして、条例による保険等の加入を義務付けした自治体でございます。義務化をした自治体が3、努力義務化した自治体については2つ増えております。

なお、前回お示しした中で含まれておりませんでした北九州市につきましては、再度自治体に調査した結果、既に努力義務の規定があるということでございましたので、ここでは追加で修正をさせていただいております。

資料1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。ただいま事務局のほうからご説明いただきました内容につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、よろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。何かございませんでしょうか。どうぞ。

**【長嶋委員】** 長嶋でございます。意見ではございません。非常に迅速に標準条例案をつくっていただきまして、ありがとうございます。おかげさまでというか、義務化されたところも、今ご発表にあったとおりで、この検討委員会の意義もあったのかなというふうに思いまして、御礼を申し上げたいと思います。

以上です。

**【羽原委員長】** ありがとうございます。はい、どうぞ。

**【小林委員】** これ、どういう説明を自治体の方にされたのかをちょっと教えていただけませんか。保険の内容だとか、種類についてまでは保険業法があって説明できないんだろうと思いますけれども、要するに役に立つ保険じゃないと困るものですから、その辺の注意喚起はされたのかどうか知りたいんですけど。

今、現実にあるいろいろな保険の中で、実際にはなかなか事故が起きた場合に対応できないようなものも含まれているかと思うんですが、本人は大丈夫だと思って保険に入っているつもりでも、いざ何か事故が起きたら、いや、あなたは該当しませんよと言われるものもあるわけです。その辺のことの周知をしていただきたいと思ったんですが、そこまで触れていますか。

**【大野参事官】** 保険の内容については、今回の検討会で推奨する内容については議論

するということで、具体的な保険の内容、こういった保険をとということについては、標準条例を自治体に対して説明する中では、その点については触れておりません。

ただ、どういう保険に入るかというのは、前提としては個人の自由というのが大前提でございますので、本委員会でも後ほど議論させていただいた上でも、国として自治体に対して、こういう保険じゃないとだめだとか、そういうことまではおそらく言えないことであると考えています。

【小林委員】 そこも議論させていただければと思います。

【羽原委員長】 後でよろしいですか、その辺は。

【小林委員】 はい。

【羽原委員長】 ほかによろしいでしょうか。どうぞ。

【古倉委員】 よくご努力されて、これだけ迅速に対応されたと思います。今後の広がりを、やはり都道府県なり、こういう主だった市ですね。これにこういう条例がどんどん広がっていくということが期待されるわけですけど、今後の見通しといたしますか、あるいは今後どうやって進めていかれるかとか、その辺のところは何かございますでしょうか。

【大野参事官】 今日の検討会の議論の結果にもよるとは思いますが、それを前提といたしますと、今、標準条例等を示させていただいたことも含めて、自治体に関しては、条例の制定をまずはお願いしていきたいと思っております。そういった中で、必要に応じて、自治体間でいわゆる情報の共有というものを求められておりますので、そういうサポート、いろいろな観点の技術的な支援というのは国としても行っていきたいと思っております。

今日、議論いただく情報提供のあり方であるとか、そういったさまざまな観点というのは、条例をつくるだけではなくて、更に追加でやらないといけないことが非常に多いと思っておりますので、そういった点も実際、関係団体に対してお願いをしていきたいということで、まずは加入促進について国としても努めていきたいということを考えております。

【古倉委員】 わかりました。

【羽原委員長】 よろしいですか。どうぞ。

【古笛委員】 1点ご質問なんですけれども、今回、新たに赤字の自治体さんが新しく条例を制定していただいたということなんですけれども、おおむね標準条例のような内容でしょうか。または自治体さんで特別に何か工夫されて加えられているとかいうような点はなかったでしょうか。

【大野参事官】 各自治体、新しいものを見ましても、保険の加入、義務化だけの条例

というふうになって、自転車に関するさまざまなものを含めた形の条例というのが非常に多い状況となっています。今回、追加で、2月議会で成立してきた自治体の中にも、例えば義務化までは踏み込まずに、努力義務化で整えたものもございまして、この標準条例で示す内容をそのままというものではなくて、やはり各都道府県、政令市の中での議論、また議会の中での議論等を踏まえて、必ずしも同じものにはなっておりませんが、かなり意識してつくられているということはあるかと思っております。

【羽原委員長】 よろしいですか。

【古笛委員】 はい。ありがとうございます。

【羽原委員長】 ほか、よろしいですか。

では、議題1の保険の加入促進に関する標準条例の内容については、ご意見を賜りましたので、次の議題2にとりあえず進ませていただきます。議事次第の2でございしますが、保険（共済）の加入状況について、被保険者への情報提供のあり方についてということでございまして、これも事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【大野参事官】 では、資料2に基づきまして、保険への加入の必要性等に関する情報提供のあり方について説明させていただきます。

1ページをご覧ください。まず、地方公共団体による情報発信についてでございます。地方公共団体による情報発信につきましては、条例の制定により保険の加入が義務化されたことなどの周知や加入の必要性に関する情報提供、保険の種類や概要の紹介、そして保険への加入状況の確認方法の周知について、企業・団体と協定を締結するなど関係者が連携して取り組むことが必要であると考えております。

手段・手法について、下の表に整理しておりますが、ホームページ、チラシ・パンフレット・ポスター、行政広報誌による情報提供に加えまして、マスメディアやSNSを活用することや、ボランティア活動として「自転車安全利用啓発指導員」等を配置した啓発活動の実施、相談窓口として専用のコールセンターを設置することなどによる対応など、さまざまな取組が既に条例を制定した地方公共団体で実施され、効果を上げております。

さらに、前回の検討会においてご意見をいただきました公営駐輪場での契約時における情報提供や、保育所や託児所において自転車を利用している保護者に対して情報提供することを新たな取組として加えております。これらの取組につきましては、自治体に対し、これらの取組を行うことについて提案をしていきたいと考えております。

それ以降、2ページから5ページまでにつきましては、現在、各地方公共団体で実施さ

れております情報発信の取組事例について整理したものでございます。詳細の説明については省略いたします。

次に、6ページをご覧ください。保険会社等による情報発信についてでございます。保険会社等による情報発信につきましては、加入の必要性に関する情報提供のほか、保険商品の内容をわかりやすく説明することが必要であると考えております。その手段・手法につきましては、チラシ・ポスター等による広報に加えて、自転車損害賠償責任保険等への加入の有無が容易に確認できるよう、保険商品等の重要事項説明書やパンフレットに自転車運転中の事故を例示することなどが求められると考えております。

次の7ページ及び8ページは、日本損害保険協会によるパンフレットを活用した広報の例を示したものでございます。

9ページをご覧いただきたいと思っております。これは被保険者がみずから加入している保険に、自転車の運転中の事故が対象となっているかどうかわかりやすくするため、保険会社等の重要事項説明書やパンフレットに自転車運転中の事故を例示する場合の記載例を示しております。今後、保険会社等に対しまして、これらの取組を要請していきたいと考えております。

次に、10ページをご覧ください。事業者、自転車小売等業者による情報発信についてでございます。従業者が自転車を利用する場合における事業者や自転車販売の際の自転車小売等業者につきましては、保険等の加入の必要性についての情報提供に加え、加入の確認を行い、加入が確認できない者に対しては、保険等の種類や概要を紹介することが必要であると考えております。その手段・手法につきましては、各都道府県や日本損害保険協会等が作成した保険加入の必要性等についてのチラシ・パンフレットを活用することなどが考えられます。

11ページをご覧ください。保険加入の確認を行い、加入が確認できない者に対して保険等の種類や概要を紹介する際には、保険業法の無登録募集とならないことが求められています。このため、自転車損害賠償責任保険等の一般的な説明として、日常生活賠償特約や個人賠償責任補償特約等として自動車保険・火災保険・傷害保険等の特約として販売していることや、保険契約者本人だけではなく、同居の家族等も補償対象範囲であることが多いこと、また、保険証券や重要事項説明書等の内容をよく確認することが重要であること、さらに、インターネットやコンビニでも広く保険は販売されていること、これらについて説明することにとどめることが必要であると考えております。これらの取組につま

しては、地方公共団体経由で関係者に周知を図っていきたいと考えております。

資料2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。ただいまご説明いただきました保険への加入の必要性に関して情報提供のあり方をどうするかということでございますけれども、ご意見、ご質問がございましたら、よろしく願いいたします。もしございましたら、どうぞ。

【長嶋委員】 すみません、また口火を切ってしまったようなんですけども。

【羽原委員長】 いいえ、ありがとうございます。

【長嶋委員】 いずれにしても、いろいろな方法で情報発信していくことは重要だと思います。特に地方公共団体の情報発信のあり方のところで、条例が制定されたということの情報発信は極めて積極的にやられていると思います。ただ、条例が制定されたときには、皆さん一生懸命広報するんですけども、その後ですね、1年たち2年たった後の継続的な広報活動、啓発活動というのが、どうも行政機関を見ていると薄くなってくると、濃淡が出てきてしまうということがありますので、これをまた県に通知する際に、継続的な啓発活動に留意することということの特記するなりしていただけたらありがたいというふうに感じています。

なぜかという、どこの加入義務、条例を見ましても罰則がありません。これはいろいろな趣旨から加入を促進する、啓発をするということで罰則を設けていないというのはわかるんですけども、設けていないがゆえに、条例ができたときは県民の方も加入しますけれども、1年たち2年たつと、罰則もないし、事故もないから大丈夫だよねということで意識が薄くなってしまいますので、ぜひそういった観点での広報をお願いしたいと思います。

【羽原委員長】 ありがとうございます。この辺、小林委員、いかがですか。

【小林委員】 いいですか、また。どうも長嶋さんの後に発言するのが癖になってしまっていて。これ、議論をしたい部分があるんですけども、先生、この後のところがそろわないとちょっと議論になりそうもないので後回しにしたいと思います。ありがとうございます。

【羽原委員長】 わかりました。全体を通じてまた後でお伺いしますが、もし今この情報提供に関して何かあれば、その点にだけ触れていただければと思いますが、どうぞ。

【古倉委員】 内容についてなんですが、一応それぞれ内容が書いてあって、こういうふうにやる、こういうふうにやると書いてある。例えば、7ページの損保協会さんがおつくりになっています、例えば加害事例、確かに9,500万円というのは衝撃的な事例ですから絶えず載せるということは必要なんでしょうけど、やはり判例の動向といいますか、どういう損害賠償事例が増えているとか、そういうのをもう少し、私、いつ見ても同じように見えてしまうものですから、それぞれインターネット等で情報提供するというのは、その時点の最新の情報をお流しするというのが非常に重要なものではないかと思います。

それから、もう一つ、リスク、リスクと、自転車を取り巻く事故のリスクと書いてあるんですが、このパンフレットを批判しているという意味ではないんですが、例えば最近歩行者との事故が去年、2018年なんかは増えているんですね。ここ2、3年増えていますし、そういう事故の実態といいますか、そういったものをもっとしっかりと広報していただくというのも、ほんとうはこの内容の中にもっと、要するに皆さん方が大変だ、やっぱり入らないといけないなと思うような、そういう内容をしっかりご指導いただくのが情報発信のあり方じゃないかと思いますので、その辺も踏まえて、絶えず情報の更新といいますか、そういったのを含めてお願いしていただけるとありがたいなということでございます。

以上です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。例えば、これは引き受ける保険者の側から何かございますか。

【西山委員】 今回の検討会で皆さんがご議論されたものを踏まえて、損害保険協会としても、今後の情報提供のあり方などについて議論を深めていきたいというふうに考えておりますので、今日の議論をもとに業界で話をしてみたいというふうに考えております。

【羽原委員長】 ありがとうございます。どうぞ。はい。

【古笛委員】 情報発信についてなんですけれども、地方公共団体とか保険会社さん、それから事業者さんたちが頑張っていたかなければというところはあるんですけれども、いずれも想定されているのが、保険の被保険者となる個人を対象に考えられているようなんですけれども、それだけではむしろ足りないのではないのかなというふうには思っています。というのは、被保険者としては個人が想定されるとしても、契約者として個人の方がみずからのために入るという場面だけではなくて、例えば海外旅行に行くときの傷害保険であればクレジットカードに付帯しているとか、それから火災保険や自動車保険に個人

賠償責任保険が附帯しているとかいうように、いろいろなところで気が付いたら入っていたというような状況に持っていただくのが確実なのかなという思いもあるので、ですから、今、キャッシュレス化の時代になってきているので、クレジットカードに個人賠償責任保険の特約がついていると。これをクレジットカードのサービスという形で販売されてはどうですかというようなことをご検討していただいたりというようなことで、個人だけではない、契約者をいろいろ考えられるのではないかと。特に団体契約なんかも想定しながら、損保協会さんにはそこをいろいろご検討いただければな、などということも思いました。

【羽原委員長】      ありがとうございます。

【西山委員】      今の点について、私のほうでそこを少し説明させていただきますと、クレジットカードの保険というのは、2つ大きく分けて考える必要がございます、クレジットカードの保険については、無償でカードホルダーになるとついてくる保険、例えば海外旅行保険、カードの種類にもよるんですけども、海外旅行に行った場合には保険がついてくる。それは海外における個人賠償責任保険なんかもついてきます。

もう一つ、クレジットカードの会員の方にご自身で保険料、お金を払っていただいて提供している保険というのはございます。ただ、これは個人としてご加入されているもので、あくまでもクレジットカードの会員の皆様にご案内をしているだけでございますので、2つの保険がもしかしたらごっちゃになっているかもしれない、自動についている保険というのは、いわゆる自転車保険に相当するものはないだろうなと思っています。なので、クレジットカードの会員の方にご案内している保険については、例えばわかりやすく説明していくというのは、もしかしたらこの中で必要になってくる話ですので、業界としてもお話を承って、ただ、業界だけではなく、クレジットカードさんの業界とも話をしていかなければいけないような話でございますのでということで補足の説明をさせていただきたいと思えます。

以上です。

【羽原委員長】      ありがとうございます。

【古笛委員】      今の点なんですけれども、海外旅行保険だといろんなことで海外に行ったときにカバーしてもらえる。自分がけがしたときもそうだし、何か物を壊したときも賠償責任もカバーしてくれるというところで、ゴールドカードとか、カードの種類によっていろいろカバーされる部分は違うんですけども、個人賠償責任保険もこれがついているということが、カード会社さんが顧客に対するサービスになるので、ぜひこれも付けてく

ださいとカード会社さんに営業していただいて、気付いたら付いていたというようなものもいいのではないのかな。個人の方に入りましょうという形だと、いろいろな宣伝のものがたくさん来て、最初、今現在でも、賠償責任はちょっとわからないんですけども、傷害保険的なものなども最初1年間はただですけども、その後はずっと更新していただければというようなことも案内は来るんですけど、どうしてもそこは何となく保険に入らされている感のようなものがあるスルーしちゃうようなこともあるので、ほんとうに必要な保険というものは、いろいろな形についているという状況が望ましいのかななんて思ったりもしました。

【羽原委員長】      ありがとうございます。

【大野参事官】      今のクレジット会社の附帯も含めて、多種多様な保険商品が誕生していくということにつきましては、これの条例による効果として、今後期待しているところでございます。おそらくいろいろなところがこの動きを見て、いろいろな自分の附帯的なサービスとして自転車保険を附帯する、また保険会社におかれましても自転車に特化したより良いサービスの保険商品が出てくるというようなことは、私どもとしても期待しているところでございます。こういった取組の動きというものをきちんと情報発信をすることによって促していきたいと思っております。

【羽原委員長】      ありがとうございます。ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、とりあえず全体を通じてご説明をいただいて、また見直してフィードバックしてご意見をいただいたほうがいいのかと思いますので、先に進ませていただきますが、次に議事次第の3です。加入が望まれる保険（共済）の補償内容についてでございます。これは非常に重要な点であるかと思いますが、この内容につきまして、事務局のほうからまたご説明のほど、よろしく願いいたします。

【大野参事官】      それでは、資料3に基づきまして、加入が望まれる保険の補償内容について説明させていただきます。

1 ページをご覧ください。自賠責保険、現在自動車について制度が設けられています。この自賠責保険の補償内容について、まず説明させていただきます。自賠責保険につきましては、被害者保護を目的としまして、法律で原則全ての自動車に契約が義務付けられている一方、任意加入である自動車保険につきましては、自賠責保険から支払われる額の超過部分を支払うという仕組みの保険となっております。任意加入であります。自動車保

険の普及率につきましては約82%となっております、このうち保険金額が無制限となっている割合については99.8%となっております。

2ページをご覧くださいと思います。自賠責保険による補償対象は対人損害のみでありまして、対物損害や車両損害に対しては対象外となっております。また、死亡による損害は最高3,000万円までとなっており、後遺障害は各等級に応じて支払限度額が決まっております。自動車事故では過去に5億円を超える対人賠償事故も発生していることから、自賠責保険だけでは高額賠償に対応できないということで、1ページで説明したとおり、任意保険とセットで加入することが一般的となっております。

3ページをご覧ください。この自賠責保険の保険金額につきましては、賃金、物価、賠償水準の動向を考慮しまして、適正水準を維持されるよう改正されてきております。平成14年以降につきましては、保険金額の変更はされておられません。

続きまして、4ページ及び5ページにつきましては、第1回の検討会でも説明いたしました、自転車による事故の発生状況及び高額賠償事故の事例でございます。再度の説明にはなりますが、4ページの事故件数の推移のグラフでわかるとおり、自転車関連事故は年々減少しておりますが、青の折れ線の自転車対歩行者は減少せず横ばいであり、赤の折れ線の自転車相互については年々減少してきたものの、平成27年以降は増加に転じております。

5ページをご覧ください。5ページの表に示されておりますとおり、自転車による事故でも相手が死亡したり後遺障害を負うような事故では、加害者は1億円近い高額賠償を求められる事例もございます。

6ページをご覧ください。自転車損害賠償責任保険等について、加入が望まれる補償内容についてでございます。自転車損害賠償責任保険等はさまざまな種類の商品があるため、利用者がどの商品に加入するかは選択は自由ですが、これまで説明した自動車における保険の加入状況や自転車に関する事故の状況等を考慮しまして、加入が望まれる補償内容としましては、下の表に示すとおり、近年、「自転車対歩行者」あるいは「自転車対自転車」の事故件数が横ばいに推移しており、被害者を救済できることが必要であるため、対人賠償を含む補償内容であることが必要と考えています。

また、自転車事故により1億円近い高額賠償事例が発生していることを考慮しまして、その支払限度額は1億円以上であるということが考えられます。

なお、自転車がほかの物体と衝突しても相手に与えるダメージは限定的であり、高額賠

償の事例は把握できる限りほとんどないということですので、対物賠償は補償内容の対象外としておりますが、ほとんどの自転車損害賠償責任保険等については、対物賠償についても補償されております。

ここで整理した加入が望まれる補償内容につきましては、本検討会の検討結果として、地方公共団体に対して提案してまいりたいと考えております。

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。ただいまご説明いただきました加入の補償内容ですが、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

小林委員、まずどうぞ。

**【小林委員】** この補償内容、対人賠償について、それから支払限度額1億円以上。これ妥当だと思うんですけども、ちょっと私あまり詳しくないんですが、結局、そういう事故が起きて賠償請求される。手続が行われるんでしょうけれども、それに対応するのに、保険金の支払いを求めるといふか、賠償を補償してもらう手続を求め、その手続きなんですけれども、これは誰でも普通に簡単にできるものなのでしょうか。弁護士の立場から、例えば素人が警察へ行って調書もらって、これはこうして何月何日にこうありました。相手の同意書が必要なのかどうかわかりませんが、それをやる場合に、損保会社にこういうものを出せばいいよというものがあると思うんですけども、普通の人間がそれを普通にできるものなのでしょうか。その辺、ご存じだったら、ぜひ教えていただきたいと思うんですけど。

**【古笛委員】** 法律家の立場からなんですけれども、損害賠償については、実は自転車でも自動車でも基本的にそう変わるものではなくて、被害者さんと加害者さんとの間で示談が成立すれば、これはこれでまとまると。そしてそれが妥当だというふうに保険会社さんが判断すれば、それを払ってもらえると。ただ、一般的に金額で、慰謝料で幾らが妥当なのかと言われてもなかなかわからないんですけども、交通事故の世界はある程度基準が公表されているので、それに基づいて実際判断がなされていると。そこでまとまらないような場合には、自動車事故の場合、ADRというのが結構発達しているんで、それを利用したりとか、それから裁判を利用したりという形で……。

**【羽原委員長】** 仲裁ですね。

**【古笛委員】** そうですね。最終的にまとまっているというところですか。自転車事故の場合も、実は、高額賠償が結構紹介されているんですけども、保険がついているからこ

んな高額な金額が認容されていて、保険が全くない状態で9,000万円払えと言われてもなかなか払えないので、そこは実は払えるだけで終わっている、治療費だけというようなケースも実際問題としてはないわけではない。ただ、今後、保険がどんどん広く普及してきたような場合には、自動車事故と同じように示談から始まると。少しADRはありますけれども、ADRを利用したりとか、裁判でということになっていくのかなど。今は、なかなか全部が全部、保険会社さんが示談代行をやってくれるわけではないんですけれども、今後、そのあたりも問題になってくるのかなとは思いますが。

損保協会さんにバトンタッチしていただいて。

【羽原委員長】 ありがとうございます。まずは法律家の立場からご意見をいただいたので、次に、実際に保険会社のほうからいかがですか。

【西山委員】 まず、保険というのは、ベースとなるところというのは、まず民法上の賠償責任がありまして、その内容に基づいて賠償責任をカバーすることが保険の機能でございます。ですので、まず、原則論は、当事者の間で話をさせていただいて賠償額を決めていただくと。当事者間でご納得いただけない場合には、弁護士の先生などの専門家が入っていただくというのが原則論になります。

ただし、最近は示談代行を保険会社がするというような保険というのが一般的になってきております。これは自転車保険においてもそうなんですけれども、保険会社が直接被害者の方と示談をさせていただくというようなものがわりと一般的になってきております。この場合なんですけれども、当事者の皆さんの同意が必要になるんですけれども、その場合は自動車事故等も含めて一般的な基準に当てはめてお話をさせていただくということになりますので、わりと定型的とまでは言えないんですけれども、基準に当てはめてお話をさせていただくということになります。

それから、示談代行をさせていただくような保険につきましては、被害者の方が直接保険会社に請求するという権利というのが約款上規定されておまして、直接保険会社のほうにご請求いただくことも可能というような仕組みになっております。資料等をご用意いただくというのは当然必要なんですけれども、それはまず警察への届け出とか、そういったことも必要になってくるでしょうし、届け出がない場合も自転車なんかはあるのかもしれないんですけれども。それから治療されるのであれば、病院のほうで治療された内容を診断書などで出していただく形になっています。それ以外はあまり、事故の証明と被害の証明のための書類を出していただくだけです。そんなには難しいものではないのかな

というふうに思っています。

以上です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【小林委員】 示談代行の仕組みがある保険であれば、ほとんど多分問題はないんだろうと思うんですけども、そうじゃない場合に、改めて弁護士の先生に頼むということになると費用が発生しますし、毎日やっている話じゃないので、何をどう用意するのかというのを一々保険会社に問い合わせ、あれが必要、これが必要と駆けずり回ることになるわけですね。我々みたいな暇な人間はいいんですけども、忙しい人たちにとっては大変なことになってしまうんだろうと思うんです。その辺、保険の内容として、これから保険会社さんのご努力に期待するしかないんですが、そういうものに対応するような形に改善していただきたいんです。保険の支払いの手続を個人が一生懸命駆けずり回ってやるという状態じゃないものをなるべくたくさん出していただきたいし、最初にどの保険を選ぶかというときに、そこが結構重要なポイントに多分なると思うので、そういうことについても情報提供していただきたいと思っているわけです。

もう一つ、関係するんですけど、支払いができる対象のことについて、これを見ると、例えば資料の3ページ目に、後遺障害について、例えばずっと発展してきて、今は14級から1級まで全部カバーしているわけですね。これカバーしていないものもあるはずなんです。1級から7級までは該当するけれども、それ以下になるとうちは知りませんという話の保険もあるわけですから、そうじゃないものにしていただきたい。どんな保険を選んでもほとんど全部カバーされていて、素人が一生懸命駆けずり回ってわけわかんないことをやるよりも、保険会社のほうである程度ちゃんとしたシステムにのっかってケアしていただけるというような保険になってほしいわけです。そうじゃない保険は改善して、どれを選んでも大丈夫な状況にしないと、保険について詳しい人間が全部じゃないわけですし、自転車保険が義務付けされたので、じゃあ入ろうか。どれに入ったらいいのというときに、結果として困る。入ったときは、自転車保険に入ったんだから大丈夫だと思っていて、いざ何か起きたときに、「あなた、それ該当しませんよ」と言われるんじゃ非常に困るわけですね。そういうものをなくしていただきたいし、特に私、気にしているのは、自転車販売店で自転車を売る場合に自転車保険に入ったほうがいいよと言われて、じゃあ入ろうというときに、ある程度制限されているものに入ってしまって、実は何か起きたときには該当しなかったということも起き得るので、そういうものをなくしていただきたいわけ

です。だから、自転車保険を売ることはできない、自転車保険を案内する側の例えば自転車店主が後で文句言われて、言われるケース、実は私は幾つか知っているのですが、そういうことがないようにご努力をいただきたいし、特に一般に出てくる保険について、推進本部として、例えばそういうものを改善する、どんな保険でも大丈夫なようにやってくださいねということを業界に対しても、さまざまな保険を提供する側に対しても要請していただきたいと思います。

以上です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。

【西山委員】 今の話、よろしいでしょうか。

【羽原委員長】 はい、どうぞ。

【西山委員】 小林委員のおっしゃっているところは、具体的にはTSマークの話ということでしょうか。

【小林委員】 それも含めて。

【西山委員】 TSマーク以外ですと、どういったものを想定されていますか。

【小林委員】 例えば年齢制限、65歳以上はだめよというのがありますよね。だから、年齢、性別、国籍を問わないものになってほしいと思いますね。

【古笛委員】 多分、西山委員からお話があると思いますが、傷害保険と賠償責任保険がごっちゃになっている気がいたします。今のお話は多分。

【小林委員】 現実にそういうところで切られているところがありますね。

【古笛委員】 7級じゃなきゃ出ない賠償責任保険というのはないはずなので。

【西山委員】 今のお話を整理させていただきますと、まず、傷害保険をベースにしておりますので、70歳以上の加入を制限するような商品というの中にはございます。それから、自動車保険とか火災保険の特約ですと、当然自動車保険や火災保険に入らないといけないということで、自転車保険単独で入りたいというようなニーズにお応えできていないものがあるのではないかと、こういうご懸念というふうに理解をしました。ですので、この問題はなるべく年齢を問わず入れるような商品を保険業界として提供してほしいと、こういうようなご要請として理解をしていますので、それは業界としてこのようなお話はあったということについては承知しましたということになります。

それから、後遺障害、1～7級に限定するような保険があるというようなお話だと思いますけれども、それはTSマーク以外に何か念頭にあるものはあるのでしょうか。

【小林委員】 いや、僕は知りませんね。

【西山委員】 全部調べているわけではないんですけども、TSマークの貼付け傷害保険については、1～7級に限定をするものになっているというようなことがあろうかと思しますので、それはTSマークとTSマーク以外の保険について分けて議論したほうがいいのかなどというふうに考えております。

TSマーク以外の保険につきましては、全て後遺障害の限定をせずに保険がついているということになりますので、今回の議論、ご指摘のあった点については議論をする必要はないのかなというふうに考えております。

それから、TSマークの保険につきましては、保険会社から保険の商品というのは提供していますけれども、TSマークの保険の契約者との議論というのが必要になってきますので、保険業界として、そのままできますとか、議論しますというような答えというのは、今日時点ではできないということになります。

以上です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。よろしいですか。それでなおかつ。

【小林委員】 改善について要請していただきたいと思います。

【長嶋委員】 TSの話になっちゃうと、ここでそういう議論するのはいかがなものかと思うんですけども、もともと保険という位置付けよりもですね。

【小林委員】 整備ですよ。

【長嶋委員】 ええ。点検整備することを促進するために、そこで附帯保険として設けているものですので、直ちにここで言う自転車損害賠償責任保険とオーバーラップするかどうかという、必ずしも僕はそうではないというような意識を持っているんですけど、だからあまりここで議論するのはどうかかなと思っはいたんですけどね。

この6ページのところで、ちょっと考えてみなくちゃいけないのは、自転車損害賠償責任保険等の加入が望まれる補償内容と言っていますよね。ということは、賠償責任保険として任意に入っていただくものですが、これをもし示したとすると、対人賠償（死亡・けが）、1億円以上ということをも文化し、示してしまうわけですよ。これってほんとうにいいんですかということなんです。

つまり、先ほども出てきましたけれども、クレジットカードの附帯保険とか個人賠償責任保険、車の保険に附帯しているもの、こういったものも含めて、多様な賠償責任保険があります。その中で、これを条件というか、示しちゃうと、これ以下のものについて、も

しくは先ほどほとんどの物損事故補償がついているという話がありましたけれども、中には排除されてくる保険が出てくるんじゃないのか、それでいいのかなというのを、今ここの直感なんですけれども、ちょっと思いました。そのあたりはいかがなものなのでしょううか。

【大野参事官】 条例の加入義務につきまして、これを示すことによって、その基準を条例で決めろという趣旨じゃなくて。

【長嶋委員】 推奨だと思うんですけどね。

【大野参事官】 いろいろな情報発信をして、どういうものが望まれるかということさまざまな方々に示していくときに、これを情報提供する保険の内容として進めていくということで、例えばこれが3,000万円だったということでもって、それが条例違反になるというような……。

【長嶋委員】 もちろんそういうことではないと思いますけれども。ただ、自転車活用推進本部としてこれを示したときに、受けた側の自治体が、やはり基準としてこのぐらいの、1億円以上の保険であるべきだという意識を持ってしまったがゆえに、それ以下の保険が何となく抑制されてくるような機運はつくってほしくないと思うので。

【大野参事官】 先ほども説明しましたが、ここの補償内容については、本部として、国でこれなんだということは言えないと思いますので、ここの検討会でこういう議論、提案がありましたということで自治体のほうには示したいとは思っています。

【羽原委員長】 長嶋委員のお考えとしては、具体的に、補償内容とか限度額について、例えばある程度想定されるものはありますか。

【長嶋委員】 いやいや、特に考えてはいないんですけども、当初、これを見たときに、1億円ね、なるほどね、それでいいでしょうねと思ったんですけど、逆に先ほどの参事官の説明の中で、都道府県、自治体にこれを通知するというお話があったものですから。

【大野参事官】 いえ、通知することは考えていません。それを検討会の意見として提案がありましたということで示していくと。これ自身の内容を文書にするということは考えていません。

【長嶋委員】 わかりました。

【小林委員】 要するに、とにかく幅広にみんなに保険に入ってもらいたいということですよね。そのためにあまりハードルを上げるのはいかがなものかという議論も一つあると思うんですが、私がこだわりたいのは、素人がみんな入るわけですよね、自転車に乗る

ので。その人たちがこんなはずじゃなかったと思うような状況にならないようにしていただきたいと、非常に単純なことなんですけれども、結構技術的には難しいと思うんですけども、そこはぜひ本部としても充実したものになるように、世の中に出回るものが全部そういうふうになるようにご努力いただけないものかと。特に自転車と考えたら、自転車を買うとき、買うタイミングでアナウンスするというのが非常に重要だと思うので、そのときにすぐ手を出しやすい、TSってすばらしい保険だと思うんですけども、それを高度化していただくような努力、望ましいなと思っております。

【羽原委員長】 今の小林委員のご意見の中で幅広く加入した場合、具体的には、保険に加入したのに、いざ事故になったときに保険金をもらえなかったら、実はそれがだめだったというようなことができるだけないよという意味でよろしいですか。

【小林委員】 そうです。全くそういうことです。自分は保障されているから、損害賠償を要求してもらえば賠償されますよと、保険大丈夫ですよと言って、いざあけてみたら、あなたは該当しませんと言われるんじゃ、非常にかわいそうなことになるだろうと思います。その区別が一般の人には多分つかない。それから、各自治体も条例をつくりました。じゃあ入ってねと言ったときに、この保険ならいいのかどうか、あとは内容は自分で決めると言っているわけです。それは筋論からすれば当然のことなんですけれども、でも間に合わないものに実は入ってしまっていた。すごく安心していたら、安心していただけじゃないけど、安心して事故を起こしちゃ困るんだけど、そこはやっぱり考えなきゃいけないかなと思いましたので。

【長嶋委員】 正しい保険の情報が提供されればいいということなんだろうと思うんですけどね。正しく保険の内容・情報が顧客に提供されていくような説明なり、パンフレットなりが販売店なりに置いてあって、それをきちっと説明をしていただきそれがよければ入っていただくし、まずければ入らない。あとはそれぞれの保険事業者がなるべく全てをカバーできるように補償内容等の設定に努力をするということなんでしょうね。

【小林委員】 せっかく条例なんかでそういうことを定めていただけたら、どれを選んでもいいような状況というのをつくっていただきたいと思うし、例えば自転車販売店でパンフレットを渡して、パンフレットを読んで、これどうなのと聞かれても答えられないわけですよ。ここに書いてある電話番号に電話して聞いてくださいとしか言いようがないわけですよ。現実に非常に困る状況というのがあるわけなので、それはどれでも大丈夫だよという状況にぜひしていただきたい。もちろん自由競争の社会ですから、より

安いもの、より目立ったサービスがついてくればいいんでしょうけれども、最低限度のもの、ここに示されたようなものは非常に妥当だと思うので、そこはそれ以上のものに全部なるようにご努力をいただきたいと思います。

【羽原委員長】 はい、どうぞ。

【古倉委員】 今の小林委員のご意見は、こんなはずじゃなかった、要するにこういう場合は補償しますよというのが普通の書き方だと思うんですけど、逆にこういう場合は出ないよという、この保険はこういう場合は出ないよというのをはっきり事例として、レアケースまでなかなか書けないかもしれませんが、結構いろいろ、小林委員のお話からいうと、事例があるというお話ですので、そういう事例については出ないという、明確に出してあげたほうが消費者というか、加入者としては非常にありがたいんじゃないかなと思います。

当然、出ない場合、例えばあまりにも自分が故意みたいなもので出すとか、要するにそういうことにならないように、逆に言えば努力することにもつながると思いますので、そういうのを明示していただくのが内容の説明のときにはいいんじゃないかなと思います。それはご検討いただければいいんじゃないかなと思います。

【小林委員】 損保会社、書けますか、それ。難しいでしょうね、ものすごくね。

【古倉委員】 それはちょっとご検討いただいて。

【西山委員】 先ほど来から申し上げていますがけれども、TSマークは損害保険会社から保険は提供していますけれども、制度の運営主体ではないですので、ここで私が何とは言えません、ということをご理解ください。

それから、それ以外の保険につきましては、おおむねこの条件には合致しているものが世の中には出ているのかなと思っています。個人賠償責任保険の保険金額、この支払限度額ですけれども、最近どんどん上がってきておまして、おおむね1億円から無制限の間のもので一般的になってきているかと思っています。以前ですと、1,000万円ぐらいというのがわりと多かったんですけども、ですので、どこまで出るかということについては、あまりそんなに問題はないのかなというふうには今は認識しています。

それから、保険金が出ないようなケースについては、きちんと募集をしているときには説明をしていますし、おおむね保険金が賠償責任保険については出ないというケースはあまり想定をしていません。代表的な事例ですと、支払いがされないというのは故意の場合、故意なんです。重過失の場合には保険金をお支払いするんですけども、自動車保険も

含めて、賠償責任保険について故意については、さすがにモラルの問題がございますので出ないというふうになっています。その他、問題になるようなお支払いしない場合の事由というのはあまり存在しないのかなというふうな認識でございますので、基本的には、自転車保険については安心してご加入いただけるような状況かなというふうに認識しています。

【羽原委員長】       ありがとうございます。

【大野参事官】       おそらくTSマーク、限定された保険に関する内容のセットだと思いますので、今日いただいたご意見につきましては、TSマークを運営している団体に対しまして、こういう意見があったということはお伝えしていきたいと思っています。

【小林委員】        ぜひ、安心して入れるようにして。

【大野参事官】       それで改善していただけるかどうかは向こう側の判断。ただ、一般論として、今、委員の方がおっしゃられたように、一般的な保険というものはおそらくこういう方向になっているんじゃないかなとは思っています。

【小林委員】        確認できて安心いたしました。よろしくお願いします。

【羽原委員長】       どうぞ。

【古苗委員】        今ずっと保険のお話をされているんですけど、多分、根本的にさかのぼれば、我が国において保険教育がどうなのかというところまでさかのぼらなければいけない問題ではあるのかもしれないかもしれません。私たち法律家も、実は保険法って勉強しないまま弁護士になったり、裁判官になったりしている現状です。ですから、保険でも実は自分がけがをしたときの保険と自分が加害者となって損害賠償責任を負ったときの保険と全く違うものなだけけれども、あまり区別がなされていないというところで、出る、出ないという話がなされたりというところもあるんですけど。ただ、今、自動車事故の世界でそれほど困っていないのは、自賠責保険制度があり、その上積みという形で任意保険が傷害保険も費用保険も、賠償責任保険も全てカバーしてくれるようないい保険商品が、うまく二階建ての構造が機能しているから、そんなに現実的に困っていないけれども、理解はできていない状況じゃないかなというふうには思います。

ですから、自転車についても、TSマークは、これはちょっと別物と考えていただいて、今後、損保協会さんにいろいろ、後ほど出てくる自転車自賠責の話はさておき、任意の商品として自転車総合保険のようなものをご検討いただいたりということとか、それから幅広く、少なくとも賠償責任保険がいろいろなところで特約でついているような状況をご検

討いたきたいということがまず必要なのかなというふうに思います。

【羽原委員長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【古倉委員】 資料3について話をしたほうがいいのかどうか、ちょっとこういう機会が今後あるかどうかわかりませんので、今、補償内容の話の議論だったと思いますが、保険料と申しますか、保険金額じゃない、保険料ですね。

【羽原委員長】 「保険料」ですね。

【古倉委員】 つまり、なるべくたくさんの方に入ってもらうためには、家計の負担も少ないようにしたほうがいい。これは多分、皆さん方も同じだと思いますが、そういうなるべく安くしてもらおうという中に、これは私のほうで調べた、例えば人口1万人当たりの都道府県別の事故の件数なんかを見ますと、大阪が一番高く、1万人当たり13.2件と申しますか、一番低いのが長崎の1.3人と、10倍以上の差がある。あるいは群馬県なんかですと、高校生と中学生が1万人当たり通学時の自転車事故がここ3、4年トップでワーストワンだったんですね。それで結局、努力して、今年は下がっているんですが、ところが、全国の数字を見ると、中学生も高校生もそれぞれ事故件数が増えているんですね。つまり、全体の事故件数は、自転車事故の件数が減っているにもかかわらず、中学生、高校生は増えている。人数的にも1万人当たりについても増えている。

ところが、要するに群馬県なんかはそういう意味で非常に努力して、少し減っている方向にあるのですが、逆に全国の7割の都道府県で増えているという状況になっています。何が言いたいかといいますと、そういうふうに努力されて下げられたところというのは、少し料金が安くなってもいいんじゃないかな。こういう発想で、つまり、事故を少なくして、そうすると当然支払いも少なくなっていくわけですので、何か都道府県単位で考えるのか、全国一律で保険料率を考えるのか。その辺をちょっと、私、保険技術のことはわかりませんが、今申しました1万人当たりの事故件数も違う。逆に多いところは入ってほしいから、全国一律にして安くする。そういう考え方もあるのかもしれませんが、仮にそうだとすると、今の状況よりもよくなってきたと、こういった場合について、少し料金を下げるなりして、なるべく普及を図れるような、そういう手立てがないものだろうか、こういうふうな発想なんです。すみません、私は専門外のことなので、事故のことについてはいろいろご説明できると思いますが、保険の仕組みは、その辺がすぐに出てくるかどうかわかりません。ちょっとご検討いただければ。

【羽原委員長】 なるほど。ご指摘ありがとうございます。ちょっと今までなかった、

要するに保険の費用、コストですね、保険料をいかに低く抑えるような工夫をするかということですかね。

【古倉委員】 それと努力ですね。つまり、事故を減らすような努力をされているところというのは少し安くしてあげたらいいのかなと、こういうふうな発想を持ったわけです。以上です。

【羽原委員長】 この辺、いかがですか。事務局として。

【大野参事官】 事故の実態との関係でいいますと、4ページに日本全体の事故の件数を挙げてございますが、例えばこの中でも、事故を起こしただけで保険の対象になるような事例というのは、おそらく更に少ないということです。これを更に地域に分割いたしますと、年度の変動というのは、事故件数も変動はあるんですけど、ものすごく、おそらく保険金額を算出するには変動が大き過ぎて、各都道府県単位に分けると数が少な過ぎて算定のベースになり得ないんじゃないかなと思いますので、ちょっとそこは非常に理解が難しいんじゃないかと思っています。

確かにこれだけ減ってきている中でも、自治体によっては、全体で半分近い件数に減っているんですけども、自治体によって10分の1とか、すごい自治体もございまして、あるんですが、1個1個のその辺のデータのベースになるにはサンプルの数が少な過ぎるんですね。

【古倉委員】 すみません、1点ですけど、例えば支払い義務、つまり、賠償保険の支払い義務がある場合、例えばよくあるのは自転車と車の事故ですね。これなんかですと、例えば赤信号で自転車が飛び出して、車のほうが青信号で行って、それでぶつかってしまったという場合に、車の人がけがをしたと、こういう場合についてはどうなのでしょう。やはり自転車側が支払う義務というのは当然出てくるわけですね、その損害。ですから、対歩行者とか自転車だけに限らず、例えば私のほうで調べたところですが、車との関係で第一当事者がどの程度の割合か、今すぐに思い出せないんですが、結構ある程度の割合であるんですね。

つまり、対歩行者、対自転車のみならず、対車との関係も結構ありますので、そういったトータルの全体の見方をした上で、料率についてご検討、あってもいいのかなという。さっきの件数は、まさにそういう自動車も含めた件数です。歩行者と自転車だけの件数ではなくて、全体の自転車事故の件数が9万407、今の数字は平成28年の数字なんですけど、そして、人口1万人当たりの自転車事故は、大阪13.2人と、それから長崎は利用

が少ないかもしれない、1.3人、こういうふうな全体を含めた数字なものですから、自転車対歩行者、自転車相互のみだけを考えるのではなくて、自転車と車も含めて総合的に保険についての見方というか、料金の設定といたしますか、そういったのもあってもいいのかなと思います。

以上です。

【羽原委員長】      どうぞ。

【大野参事官】      第1回の検討会でご説明いたしました、自転車と自動車の事故は84%を占めております。自転車のほとんどの事故は自動車相互と、ただ、自転車が自動車にぶつかったときに、対人として自動車の対人にダメージを与える例がどれだけあるのかということと考えますと、その損害は小さいということと、自動車と自転車がぶつかった場合、自転車側に責任がかぶる割合というのも非常に低いということで、保険を考える上で自動車対自転車というのはそれほど大きな要因ではないのではないかとすることは考えます。ただ、当然保険の料率を考える上では、そういったデータの中では、自動車と自転車事故も当然考慮された上での料金になってくると思いますので、当然そこは考慮されているとは思っております。

【古倉委員】      その辺も含めて、やはりなるべく安く設定していただくというのが普及には不可欠のことだと思います。

あと、例えば都道府県ごとにやっておられるというのがありますね、交通安全協会と一緒に。これは兵庫県かどこかでしたかね。そういうのは兵庫県内の事故みたいなものを考えて設定している、こんな感じなんではなかね。その辺はちょっと私もよくわからないので、すみません。

【長嶋委員】      例えば兵庫にしても、滋賀にしても、各県ごとに条例をつくりまして、条例に基づいて県の交通安全協会が団体保険としての自転車保険を提供しているわけでありまして、その保険料につきましては、それぞれの交通安全協会が団体保険として取り扱っていく上で、引き受け保険会社さんとの交渉の中で設定をしているものであります。先ほどTSの話じゃありませんけど、団体の努力と自治体がどういうふうに関係してくるかとか、そういったところによって積算しているものだと思います。

【古倉委員】      わかりました。あと1点、ご質問で。

【羽原委員長】      はい、どうぞ。

【古倉委員】      例えばほかの保険とくっついて自転車も一緒にと、こういうのが多いと

というお話なんですが、例えばこれを自転車単独の保険にした場合、料率って、保険料は下がったりするのでしょうか。つまり、ほかのいろいろな日常生活の保険、損害賠償責任を填補という場合に自転車も1つ入っていると。例えば自転車だけの保険を考えた場合、あまりそうないかもしれませんが、自転車だけの保険を考えた場合に少し下がってくる可能性ってあるのでしょうか。要するになるべく自転車保険を普及するという意味で、安くする意味ではそういう可能性も場合によってはあるのかなと考えたものですから、その辺はいかがでしょうか。

【西山委員】 幾つかお話をいただいたと思いますので、個々にお答えをさせていただきたいと思います。まず、自転車保険全般の保険料が下がらないかというようなご質問についてなんですけれども、基本的には過去の実績などに基づいて保険料は決まっておりますので、収支が均衡するようになっているというようにご理解をしていただきたいと思います。仮に自転車保険だけを過分に安くするという事になった場合には、他の保険、例えば自動車保険とか火災保険に入っているお客様のお支払いいただいている保険料を自転車保険に当てるということになりますので、公平性の観点でそのようなことは保険会社はできないということをご説明させていただきたいと思います。

2点目ですけれども、都道府県別のお値段の設定はできないかというお話ですけれども、これは理論上できるかできないかと言えば、できなくはないかもしれないんですけれども、母集団の問題と、それから細かくしてやることによる事務の繁雑さというような問題、それからおおむね自動車保険というのは人にひもづいていますので、どこにお住まいなのか、転居した場合どうなのかとか、そういった問題もございます。それから、広く皆様にご加入いただく観点では、日本全国一律のお値段というのも、都道府県によって違って、この地域は値段が高いよということになりますと、その地域の方が保険に入らないというような傾向も出てきますので、そういった政策面での判断ということも必要になってくるのではないかなというふうに考えております。

ですので、まずは保険会社としては、このところの閉じられた世界、自転車保険の世界の中できちんと収支が均衡して、かつそこをどういうふうに分けるのかということについてはなかなか、各社の判断があると思いますけれども、メリットとデメリットがあるというふうにご理解をいただきたいと思います。

それから、3点目なんですけれども、各都道府県単位でやっていらっしゃる自転車の保険というのはあるかもしれないんですけれども、それはそれでもしかしたら閉じられた世

界の中で、やはり同じように収支が均衡するような形になっているのだろうなと思っています。

以上です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【古倉委員】 ぜひ安くなるようにという、そういうことであります。

【小林委員】 ちょっとまた論点がずれちゃうかもしれません。これ見ていくと、事故が起きないようにすることが重要なんですが、最近の傾向として電動アシスト自転車、価格も高いんですけども、非常に多く使われるようになってきて、実は私どももよく言われますが、巨大な、しかも力の強いものがたくさんの重い人と物を乗っけて、歩道を疾走されるのは非常に怖いわけなんですけれども、電動アシスト自転車みたいなものに関しては、例えば率先して保険をつけて売るということはできないものではないでしょうか。それは業界の問題なので、ここで議論する話じゃないかもしれませんが、そういう要請というのはしておいたほうがいいんじゃないかと思うんですね。

私は、そもそもあれがほんとうに軽車両として車側というか、歩道以外を通るのが当たり前だと思っているんですが、現実にはそうはいかないわけなので、保険については相当必要性が高いんだろうと思っているんです。しかも、電動アシスト自転車は普通の自転車の数倍の価格がするので、価格の点からすると保険にも入りやすいんじゃないかと、むしろその辺からどんどん保険を普及させていくようなことが仕掛けとしてできないものかと、ご検討いただけるとありがたいと思います。やれということは無理かもしれないけど、やったらどうということをおアドバイスできるような、推進本部としては言えるかどうかわかりませんが、それもちょっとご検討いただけないかと思っています。

【羽原委員長】 この業界というのはメーカーという意味ですか。

【小林委員】 メーカーです。メーカーと保険会社と一緒にできないと思います、これは。

【羽原委員長】 はい。ありがとうございます。

【大野参事官】 今のお話というのは自賠責の議論にもかなり近いものがあるんですが、自転車に保険を掛けさせるというふうになりますと、メーカーに要請して、メーカーがサービスとしてそれをやるということはやられると思いますが、ただ、保険期間を限定してやるという話になります。その自転車が存在する限り、自転車は保険が掛かっているということは現実的には難しいと検討の中でわかってまいりましたので、そうなると、1年間

のサービスでそれには保険がついていますよということであって、それは販売促進のメーカーのサービス内容のようなものになると思います。

【小林委員】 今、現実に電動アシスト自転車のメーカー側は電池につけているんですね。電池の寿命が大体3年と考えると、3年間つくよという形でサービスをしているわけですよね。3年たつと電池が弱るので電池を取りかえるときに、その電池にまたついてくるという仕組みをとっているところもあるので、非常にいいアイデアだなと思ったので、電動アシスト自転車がこれからますます増えていこうと思うので、そういうことの奨励というのはできないものかと。そういう事例が例えばあるよ。そういうものを奨励しようということができないものかと思うんですけど、国としてやるのは非常に難しいかもしれないけど。

【大野参事官】 あくまで運行するときに保険を付けてくださいという加入の促進という面は、電動アシストに関わらず、自転車全体の問題だと思っています。ただ、電動アシストに保険をサービスとして付けるか。それはサービス、メーカー側からの販売促進のサービスの面じゃないかと思っております。

【小林委員】 こういうものがあるよということを広報することはできないですか。つまり、いろいろなさまざまな保険があるよということの説明するので、その中にこういうものもあるよということはどうですか。特殊な、特別なというか、全てのメーカーがやっているわけじゃないので、それはどう判断するかは難しいところですけどね。

【大野参事官】 今、議論させていただいている点につきましては、電動アシストであろうが、そうでない自転車であろうが、それによらず、運行する場合には保険の加入を促進するというございますので、電動アシスト自転車だからしなければならないという問題ではないとは思いますが。

【小林委員】 逆に電動アシストにそういうサービスがついているものもあるよということを広報することは、特定のメーカーを推奨することにつながっちゃうかもしれないので難しいけど。

【大野参事官】 それはさすがに難しい。

【小林委員】 ただ、いろいろな保険があるよということは言っているわけなので、その中にこういう事例もあるよ。それだったら電動アシスト買おうかという人も増えるかもしれないし、すぐにお答えを、いいとか悪いとかじゃなくて、一度検討していただけないかと思っておりますけど。事例として、京都市はこうやっているとか、あそこはこうやってい

るとかというのと同じ観点で、こういうものもあるということが世の中に出てくるといいかなと思っているんですけどね。難しいことはよくわかります。でも検討していただきたいと思います。

【羽原委員長】 はい。それでは、意見として。

【大野参事官】 今のは、自治体側が広報する、情報提供する内容というよりは、メーカー側がみずからの商品を守る際のサービスとして情報提供するものではないかと思います。メーカーは限られていますので、もしそういう商品があれば情報提供したほうがいいんじゃないかということの提案はしてみたいなと思います。

【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、追加的に。よろしいでしょうか。

それでは、もう一つ大きな問題ですが、4番目にとりあえず進ませていただきます。続きまして、議事次第の4になりますが、自転車版自賠責制度の創設の必要性についてということでございます。これも事務局のほうからご説明をよろしくお願いいたします。

【大野参事官】 それでは、資料4に基づきまして、自転車版自賠責制度の創設の必要性について説明させていただきます。

1ページをご覧ください。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ことから、まずは自賠責の制度の概要について説明いたします。

この内容を説明する前に、自賠責制度につきましては、戦後、自動車の急速な発展と、それに伴う自動車事故の激増に伴い、自動車にかかわる損害賠償制度の必要性が認識される中で、社会保障的な機能を果たす制度として昭和30年に整備された制度でございます。

自動車を運行する際には自賠責保険に加入しなければならないということ、これに対しまして、未加入で運転した場合には法律に基づく罰則があり、ひき逃げや相手が無保険だった場合に、政府の救済制度が設けられる特徴がございます。下の表に細かな内容を整理させていただいておりますが、そのうち、自動二輪及び原動機付自転車の保険料について具体的に示しております。両者の保険料はおおむね1年間で8,000円程度、2年間では1万円前後でありまして、そう大きな差はございませんが、大きく異なるのは、自動二輪には車検制度がありまして、車両の登録や車検時に保険への加入が必須である一方で、原動機付自転車につきましては、車検制度というものはございません。また、自賠責保険の保険金額は車種によらず同じ額ということになっております。こういった特徴を持った制

度でございます。

2 ページをご覧ください。自動二輪、先ほど自動二輪の原動機付自転車の説明をいたしました。自動二輪のように車検制度により定期的な保険加入が必要な自動車の自賠責保険の加入率はほぼ100%となっておりますが、車検制度のない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%となっております。

なお、この自賠責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、実際に国交省のほうで実施しております駅前駐輪場等で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%程度となっております。

3 ページをご覧ください。自転車版自賠責制度の創設の必要性についてでございます。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なく、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と考えております。

このために、現在、保険の加入義務化の条例を制定している地方公共団体における加入促進効果は約60～70%となっております。一方で、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%程度であり、自転車に同様の制度を創設した場合においても同程度の効果となることが想定されます。このように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であると考えられます。

4 ページをご覧ください。自転車版自賠責制度の具体案について検証いたしました。ここでは2つの案について検討しておりますが、いずれも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・規制を設けること、また、自転車の登録制度を設けることを基本的な考え方としております。

まず、4ページの案1でございますが、この案は自転車利用者が個人で保険を契約し、原動機付自転車と同様に車両の登録事務を市区町村が行うことを仮定しており、基本的に現在の原動機付自転車の自賠責と同様の手続でございます。この案のメリットとしては、盗難車両の保険契約を排除できるほか、自転車台数の把握が可能であること、また、保険加入を示すステッカー等を交付し、ナンバープレート等に貼ることによりまして、未保険の自転車の取り締まりが可能となるというメリットがございます。

一方、デメリットとしましては、登録のために、自転車販売店、自転車利用者、また登

録の窓口となります市区町村の作業負担が増えるとともに、市区町村の登録事務等のコストを負担するために、自転車税などの導入が必要となる可能性があります。

また、自転車販売店が保険代理店でないような小規模な販売店の場合には、ほかの保険代理店で加入する必要があることから、一般的な自転車販売店が購入者から敬遠されることになり、廃業に追い込まれるリスクが生じることもあります。

また、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など、自転車製造業者の負担増も考えられます。さらに、自転車販売店の登録諸費用等がかかるほか、既に自転車利用者の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中、自転車版自賠責保険料を重複して負担することが必要になる可能性もございます。

また、民間保険会社が現在のような多種多様な保険商品を維持できなくなるおそれというものも考えられます。

5ページをご覧いただきたいと思います。次に、2つ目の案でございます。これは市区町村が保険の契約者となり、団体に保険会社と契約するという内容でございます。この案では、案1におけるメリットに加えて、市区町村で登録と保険加入の申し込みがワンストップでできるようになるということ、また、車両登録と同時に保険加入しますので、保険加入漏れのリスクが少ないことなどのメリットがございます。

一方、新たなデメリットとしまして、保険加入の手續に数週間かかるということ。このために自転車購入後すぐに自転車を利用できないというようなこと。さらに、自由に保険会社を選ぶことができないということ。また、保険料算定基礎資料を収集するため、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こと、つまり、定期的に車検制度はないにしても、登録の更新のような手續が必要になる可能性があるということでございます。

6ページをご覧ください。自転車版自賠責制度の創設の検討結果を取りまとめてございます。案1及び案2の検討結果で説明しましたとおり、自転車版自賠責制度を創設するためには、多くのデメリット、課題が存在いたします。これらを直ちに解決することは非常に困難であるということ。また、自転車版自賠責制度を構築したとしても、加入率は80%程度にとどまり、創設の効果が限定的であるということ。また、自転車利用者の大きな負担増を招くことなどによって、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こと、ということが考えられます。

これらのことを考慮いたしまして、結論としましては、当面は全国の各自治体による条

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によりまして、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図ることを結論として提案したいと考えております。

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。ただいまの事務局よりご説明いただきました自転車版自賠責制度というものを創設するということにつきまして、ご意見、ご質問を賜りたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

**【小林委員】** 現時点で非常に妥当だと思います。ただ、一番問題になってくるのは、自転車个体そのものの識別が今うまくできていないので、それができるような状況が生じないとちょっと難しいかなという気がしています。例えば諸外国でも、オランダあたりで実験的に自転車にチップを貼付して、リーダーを見に行ったらびっくりしたんですが、たくさん駐輪場にある自転車で、リーダーでこうやってやるだけで保険に入っている、入っていない、盗難車というのが一発でわかるようになっている。そういうシステムを構築するには時間とお金が相当かかるということです。今、一足飛びにそこへ行くのはなかなか難しいと思うので、本部のほうの方針として、まず、自転車保険の加入を一般化して、次のステップで考えるということになる。同時に考えていただきたいのは、今、自転車については防犯登録の制度がありますけれども、自転車が昔は手作業でやるしかなかったんですが、今は、コンピューター、ICチップやなんかが使える状況にあるので、しかも値段も相当下がってきているので、个体管理のシステムを何かできないものだろうか。自転車登録みたいなことができれば、さまざまな統計にも役立つし、施策を立案する上でも基礎データがしっかりしてくると思うので、その辺もあわせて検討していただきたいというふうに思います。

**【羽原委員長】** はい。ありがとうございます。いかがでしょうか。

**【大野参事官】** ただいまご提案いただきました自転車の个体の登録制度につきましては、この案1、案2、いずれの場合でも自賠責の保険制度をつくるとなると、个体を完全に識別して登録するという制度が前提になるかと思っています。ここが一番、これまでの条例等による加入促進と大きく異なる点でございます。この个体の登録のために膨大な個人情報を扱うであるとか、登録事務のこれまでにない事務的作業とコストが発生する。

例えば4ページに挙げておりますが、原付の登録をするためには、登録代行業等だけで6,000円、また、市町村側の事務的経費等も負担しております軽自動車税2,000円、要は保険料以外に8,000円余分なコストが新たにかかるということになりますので、お

そらくこの制度を正確につくるとなると、国民の理解を得るといふにはかなり時間、そもそも必要性の説明が必要になると思っております。

【小林委員】 おっしゃるとおりだと思います。ただ、今、まるっきりないかという、実は防犯目的とされて、法律的に定められている防犯登録はあるわけです。防犯登録の防犯のために登録するんだ。登録することが防犯の役に立っているかどうかの議論はありますけれども、でも登録する、しかも、捕捉率はそんなに高くないかもしれないけれども、七、八割はできるでしょうし、新車に関しても9割以上は多分防犯登録されていると思うので、防犯登録の今現在ある仕組みを、今、都道府県別に全部やっていますけれども、全国一律のもので統一したものでできないものだろうか。登録制度が全くないなら、新たにつくらなきゃいけない。大変なコストがかかることはよくわかるんですけども、現実的に防犯登録があるんですよね。ただ、これはこの登録制度の目的が防犯のためだけに限定されているためにほかに使えないんですけども、これは将来に向かって検討すべき材料ではないかなと思うんですが、ぜひ長嶋さんのご意見を伺いたと思います。

【長嶋委員】 防犯登録につきましては、確かに防犯目的ということで登録はしているんですけども、基本的に都道府県単位に現状はなっております。これを多分全国ネットで構築をしていく。そしてまた、今ある防犯登録データ以外のデータをそこに付加していくということになると、システム改修、ソフト改修等々でやはり膨大な費用がかかってくるだろうと思っております。現状でさえ、結構データ入力等に大きな負担を強いられておって、事務的にも負担が大きいところに、なかなか多分、防犯登録制度を運用している団体さんにおいてもかなり厳しいところがあるんじゃないでしょうか。いずれにしましても、それが個々の自転車ユーザー、所有者のほうに負担としてかかってくることは、私は避けるべきだろうと思っております。一応小林さんに対するお答えとさせていただきたいと思っておりますけども。

本件、6ページで最終的に加入促進を図っていくということで結論的なご意見が書かれてありますけれども、私もこれは賛成をしたいなと思っております。と申しますのも、私どもの協会でも団体保険としての自転車保険を取り扱いさせていただいているんですけども、加入者の30%ぐらいが65歳以上の方からの申し込みになっています。

その理由としては、1つは、都道府県で努力義務なり加入義務ができて、自転車保険に入らなくてはいけなくなった。しかし、車の保険にこれまで入っていたが、運転免許証を返納したり、車に乗らなくなったために附帯保険としての加入ができなくなった。だから

自転車保険に新たに加入しなくてはならない。ということで自転車保険を探していたといわれます。その中で、先ほど言われたように、価格をできるだけ安くして欲しい、年金で生活していると、とても負担が大きくて自転車保険には入れない。少なくとも賠償責任保険だけでも何とか安いところに入りたいというのがお客様からのお問い合わせで一番多い内容でございました。

そういったことを考えますと、たしか自転車対自転車、自転車対歩行者の死亡事故が年間5、6件だったと思いますけれども、この事故のために自賠責制度的な制度を設けることはいかなるものか。ユーザーの負担増になるだけでは。ある意味、後でもしかすると申し上げるかもしれませんが、別なことを考えたほうがいいのではないかと思っています。まずはこちらの今やっている加入促進を図っていくこと、その上で必要性が高まれば何らかの形をまた考えていくというのが現実的なのかなというふうに考えています。

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

【古倉委員】 一般論の言い方になりますけど、やはり現実から考えると、負担増というのと、それからここにある利用促進ですね、その観点。それから外国でもナンバープレートがあるというのはほとんどないと思いますし、しっかりした登録制度があるというのも、あまり例としてはないということですね。そのための膨大なコストをかけてここまでやるかどうか。防犯登録については、全てなかなか把握し切れていないというのと、廃車の場合の後の措置がないということもあったかと思えます。ほんとうは届け出ないといけないかもしれませんが、ほとんどされていない。どんどん番号が増えていく、こんな感じでありますので、防犯登録をこれに使うというのもなかなか難しいかなということで、現状のさっき防犯条例で示されたように、それをどんどん普及していただくというのと、普及促進ですね、特に入っていないと怖いぞという、あまりおどしをするのもあれかと思いますが、要するに入っていない場合の悲惨な事例とその他ですね、そういったのをしっかり皆さんにわかっていただいて加入促進して加入率を高めていくと、そういう戦略が一番ベストじゃないかと思えます。

以上です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【古苗委員】 自転車版自賠責制度の件については、いろいろなところから必要であるという声が上がってきていて、実は日本交通法学会でも何年前に実際に現実のものとな

らないかということを検討がなされたんですけれども、技術的にも、それからコスト面からも難しいということにはなりました。ただ、だからといってもう無理だと終わるのではなくて、自転車についても強制保険的な賠償責任保険が必要であろうということは思うんですけれども、自動車のように被保険自動車という概念ではなくて、被保険者という形で自転車については基本的に小さな子供からお年寄りまで利用するというので、広く人についてつけられるような形ということで、強制保険という意味で、また補償としては自動車の自賠責保険程度のものは期待したいと思うんですけれども、行動という形では、自動車の自賠責保険とは違う行動を、発想の展開をして何か考えてみるということが必要なのではないかというふうには思いました。

例えば学生さんであれば、学生総合保険のようなものもありますし、もっと言うと、お年寄りであれば、介護保険と何かうまくリンクできないかなと考えてみたり、もっと言うと、我が国には国民皆保険制度もあるので、そこで何かそれをリンクするようなこと、あまりにも大胆な発想ではあるんですけれども、今まで考えていたような自賠責制度ではない自賠責制度というものが何か工夫できないか。これは将来に向けて検討が必要なのかなというふうには思います。

【羽原委員長】      ありがとうございます。ほかございませんか。西山委員、よろしいですか。

【西山委員】      はい。特に。

【羽原委員長】      はい、どうぞ。

【小林委員】      将来にわたってずっと考えていくと、例えば昔はできなかったことが今できるようになってきましたよね。例えばシェアサイクルだって2000年ぐらいまでは成り立たなかったのが、ICTが導入されて、今成り立つようになってきたわけですよね。技術の進歩というのは、そういうことになるだろうと思いますので、将来に向けて、今は個体管理や登録なんかは難しいかもしれないけれども、まず、今のうちにやっておかなきゃいけないことは多分あるんだろうと。

1つ質問も兼ねて聞きたいんですけれども、今、自転車をつくるメーカーだとか、輸入して販売するところは、それぞれ自分のところの通し番号をどこか刻印を打っているケースが多いわけですよね。これがメーカーばらばらなわけです。11桁で構わないと思うんですけれども、ユニークな番号を1つに付けていくという統一したものを、仕組みを考えて、もちろんそれぞれのメーカー、コストがかかるでしょうけれども、それに基づいて始

めるということをしなないといつまでたっても進まない。やるときにはものすごいコストがかかるということになってくるので、車両室のほうから多分来ておられると思うので、今、以前にも実はこれ十数年前に議論が1回あったことがあるんですけども、それぞれのメーカーはともかくとして、全ての自転車に統一した番号を付ける、刻印を打つということは不可能なのではないでしょうか。

【経済産業省】 不可能と申しますか、先ほど大野参事官からありましたと思いますけれども、メーカーさんがまずは主体的に働いてやっていただくということだと思いますし、国のほうでこうしろ、ああしろという強制的にやっていくというのは、現時点ではなかなか難しいのかなというふうには考えています。

【小林委員】 そういうメーカー団体もあるわけですから、そこに対して、将来的にそういうことを検討してほしいという要請はできるんじゃないかと思いますが、それは全てのメーカー、輸入者が、販売店も含めてそういうところに入っているとは限りませんが、そういう全体の動きをつくっていく必要というのは将来に向けてあるんだろうと思うんですね。それはぜひご検討いただきたいし、現状も……。

【経済産業省】 要請という形は、先ほどの繰り返しになってしまうんですけども、そういう考え方もあるということで議論するというのはあるのかもしれませんが、基本的に国のほうからこうしてください、ああしてくださいというのはなかなか難しいのかなというふうには考えています。

【小林委員】 いろいろところで国が決めたことをみんな従ってやっているわけだから、相当強く言ったって損はないと思います。

【大野参事官】 登録番号については要素技術として付ける、ナンバープレートを付けるというのはあり得ないと思いますが、ICチップをどうするか。そういう技術的な検討を進めるであるとか、例えば前提となるパーツ、パーツのものについては、推進計画の中でも検討するということになっています。ただ、メーカーに大きな要請をしたり、保険との関係を整理するというような大きなコストを発生してまで、メーカーにもコストが発生しますし、社会的コストも発生するというものは、一定の大きな方向性が出てからでないとなかなか難しいかとは思いますが。言うだけで動くという、やっぱりコストが発生して、彼らも管理しなきゃいけないということになりますので、それは次のステップに向けて、当然そういうことは必ず必要になる可能性はあるとは思いますが、それを前提にして、いろいろな要素については今後検討は進めるという計画になっています。

【小林委員】 今、BAAとか、そういう自主基準である安全基準みたいなものがあるわけですから、それとそれぞれの個体のユニーク番号というのが照合できれば、どのくらいのパーセンテージでよりいいものが進んできたかということも統計的にわかってくるわけですが、今、ほんとに類推でしか保有台数から何からわからない状況が、このまま何もしないでいけば、10年後も同じ状況が続くわけですね。活用推進に向けて検討を始めるべき時期に来ていると思うので、その辺はできない理由じゃなくて、どうやったらできるかについて考えていただきたいというふうに思います。

【羽原委員長】 ありがとうございます。いろいろご意見をいただきまして、結論的にはほぼ一応ここで提案されたように、皆さん方、同じような内容でまとめられるかと思いますが、本日、全般を通じまして、4つの議題につきまして、全体を通じてご意見とかご質問がございましたらお願いいたします。

【長嶋委員】 意見だけ、失礼して、結論はこれで結構なんですけれども、そもそも自転車活用推進法の附則で求められている被害者救済のための制度というのは、私は自賠責の話だけではなくて、ほかにもっと考えられるだろうなと思っています。自賠責の話はこれでいいと思うんですけれども、今後、加入促進状況等を見ながらということを大前提に置いて申し上げれば、例えばですけれども、これまで自動販売機であっても社会貢献型、寄附金付きの自動販売機があったり、そのほかにもいろいろなシステムがあります。そういうもので上がってきた基金といいますか、寄附金を使って犯罪被害者給付金のほうに回したりという活動を現在もしているわけです。

同じように、例えばですけれども、自転車を販売するときに、自転車1台につき、100円でも200円でも賦課金的にいただいて、それを基金として、ひき逃げだとか、無保険自転車の事故の場合の被害者救済に回すというようなことは将来的には、自賠責ではなくても、そういうシステムも構築することは考えられるんじゃないかなと思うんです。ちょっとご提案だけさせていただいて最後をお願いしたいと思います。

【小林委員】 全く賛成です。

【羽原委員長】 ありがとうございます。ほかに何かご意見ございませんでしょうか。全般を通じて、あるいは本日までご参加いただいています金融庁、警察庁、経済産業省の委員のご出席いただいている方で何かございましたら、よろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。ほかに何かお気付きの点等よろしいでしょうか。

ちょうど時間が参っておりますが、議題と、それから検討すべき内容としては以上のよ

うな形で本日ご意見を頂きまして、ありがとうございます。ほかに特になければ、これで議事としては終了させていただきまして、司会を事務局にお願いいたします。

【小林委員】 1つよろしいでしょうか。

【羽原委員長】 どうぞ。

【小林委員】 すみません。こういう検討した、議論もあった、いろいろ動きがあちこちで多分できてくると思うんですが、その変化についてのウォッチングというのはこれからどうなるのか、ぜひ教えていただきたいと思います。

【羽原委員長】 それはまた、あと事務局のほうでご説明いただきます。とりあえず司会を事務局のほうに戻させていただきます。小林委員のご質問についてはこれからの対応として考えねばならないことと思われま。

【大野参事官】 長時間にわたり、多くの意見を頂きまして、ありがとうございます。頂きましたご意見につきましては、今後、保険の加入促進に反映させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

今、小林委員から頂きました今後のフォローアップにつきましては、当然私ども、これは推進計画の一部であります。推進計画全体のフォローアップについても適宜、きちんと実施していくこととしております。そこについては、またご報告させていただければと思っております。

それでは、最後に自転車活用推進本部事務局長代理であります、田尻よりお礼の挨拶を申し上げます。

【田尻事務局長代理】 活用の事務局長代理の田尻でございます。年度最後の金曜日ということで、大変お忙しい中、お集まりいただきまして、長時間、活発な議論をいただき、本当にありがとうございます。今日の説明にもありましたが、本部の状況としましては、まず、標準条例、これを策定しましたので、全国の都道府県、あるいは政令市による条例の制定を更に広げていく、そのためのサポートをしていくということがまずは大事だと思っております。

加えて、具体的な保険加入に向けた情報提供、これも各公共団体を通じて行っていただくことが大事だと思っておりますので、今日頂いたご意見をきちんと踏まえた上で公共団体に対しても保険への加入促進、これを働き掛けてもらうということをしていきたいと思っております。

また、自転車損害賠償責任保険への加入促進のためには、公共団体の方のご努力、これ

も当然大事ではありますが、それだけではなくて、保険会社の方ですとか、あるいは実際に販売される販売店の方、こういった方との連携が当然必要になってまいります。さらに、保険加入者を高めていくためには、こういった方々との連携、あるいはこういった方々を通じた適切な情報提供、こういったものを更に進めていくための措置を講じていきたいと思っております。

ご意見にもありましたが、こういった情報提供を継続的に行っていくというのが何よりも大事だと思っておりますので、今後、本検討会、とりあえずの検討は2回という極めて短期の間にまとめていただいたわけではありますが、検討会としましては、先ほど小林委員からありました、フォローアップをきちんとしていくということは当然大事だと思いますので、検討会としては更に存続させるということにしたいと思っております。

皆様におかれましては、引き続き、さまざまな場面でのご助言、ご指導をいただければ、大変にありがたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。繰り返しになりますが、委員の皆様におかれましては、年度末のお忙しいところ、お力を賜りまして、ほんとうにありがとうございました。厚く御礼を申し上げます、事務局からの挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

**【大野参事官】** では、以上をもちまして、第2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 —