

自転車と保険

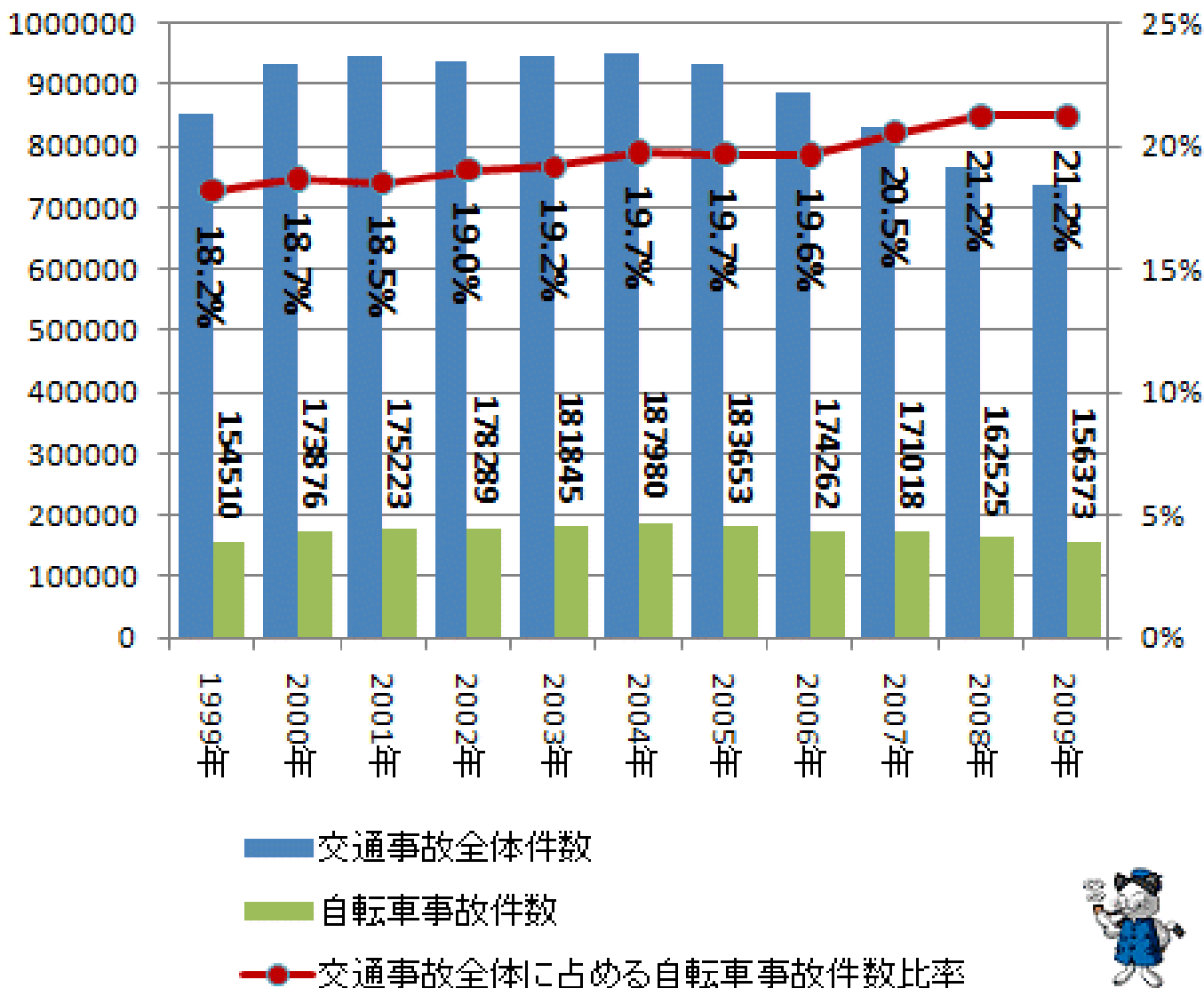


無謀運転、無保険自転車が増えている

自転車ブームと事故の増加

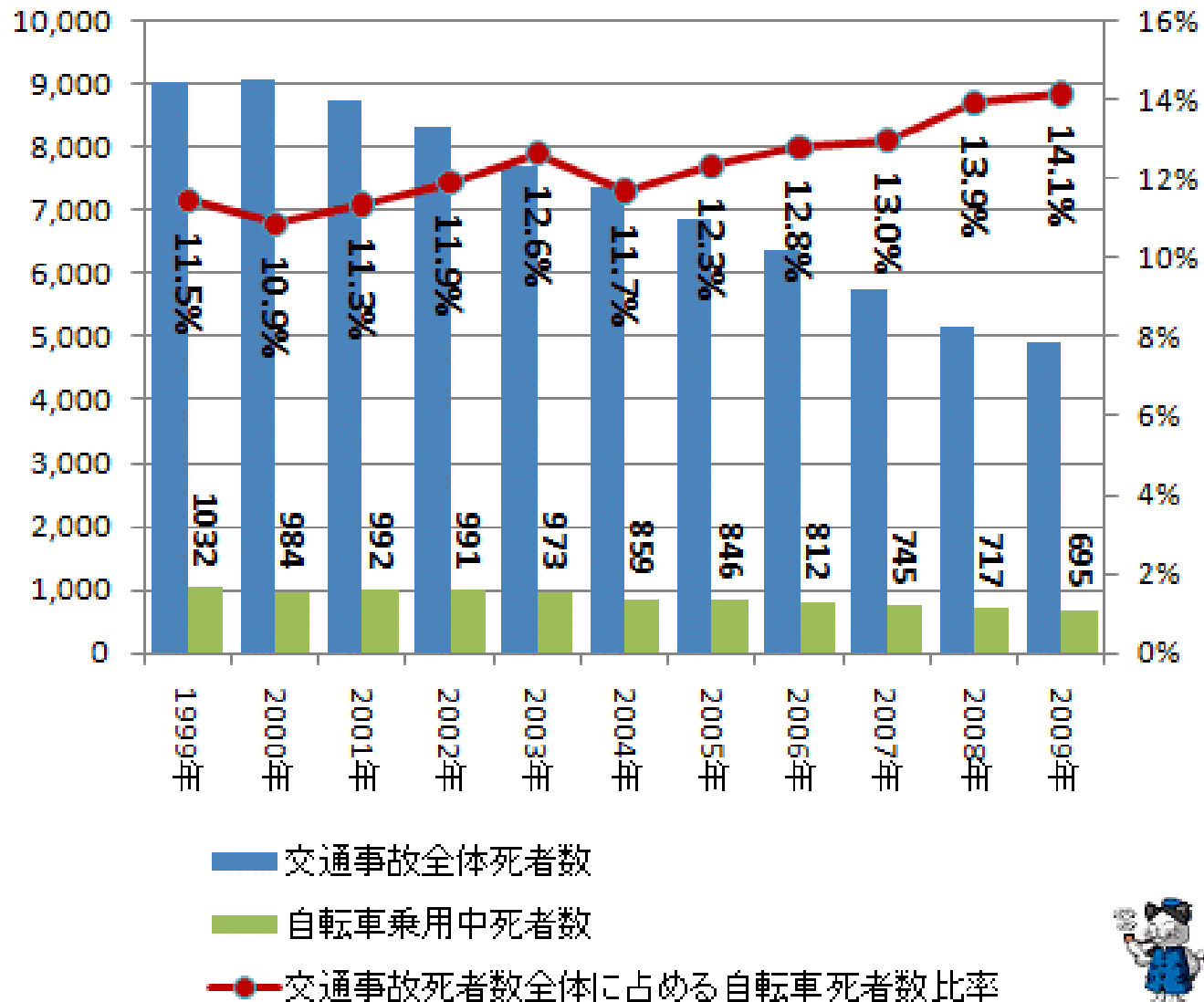
2

交通事故全体件数と自転車事故件数、およびその比率

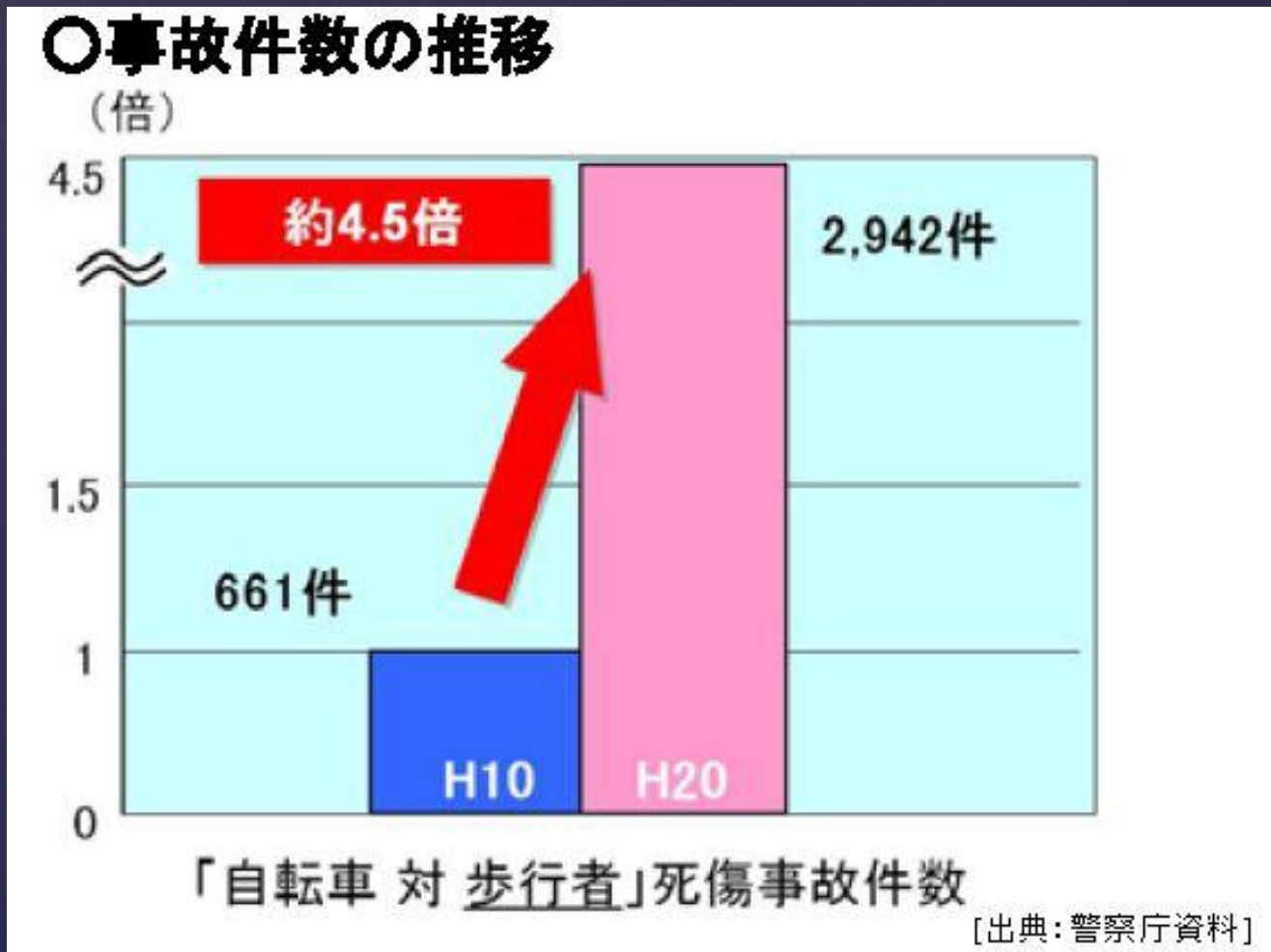


「自転車をとりまく話題(参考)」国土交通省道路局編より

交通事故全体死傷者数と自転車事故死傷者数、 およびその比率



急増する自転車対歩行者の事故



「今後の交通安全施策等」より(国土交通省・平成22年6月)

急がれている自転車道の整備

○自転車走行空間の整備状況

全国の道路 約120万km (100%)

うち自動車から分離された自転車走行空間 約81,000km (約6.8%)

歩行者と分離

整備例)

自転車道



約2,900km (約0.2%)

自転車レーン



整備例)

自転車歩行者道



約78,000km (約6.5%)

※延長は道路延長、平成21年4月1日現在 [出典：国土交通省資料、警察庁資料]

「今後の交通安全施策等」より(国土交通省・平成22年6月)

24歳以下と65歳以上の事故が増えている

1. 自転車乗用中の事故(2008年中)

(1)年齢層別死傷者数の割合

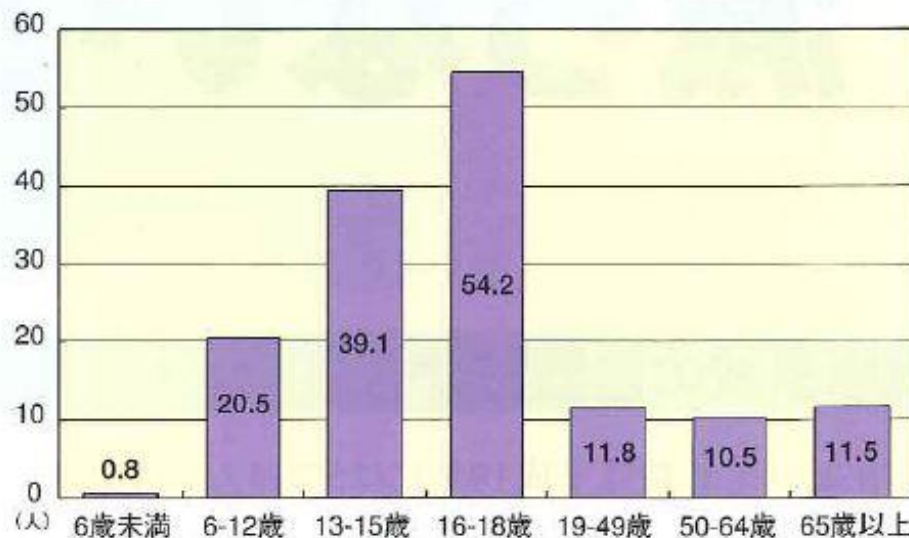
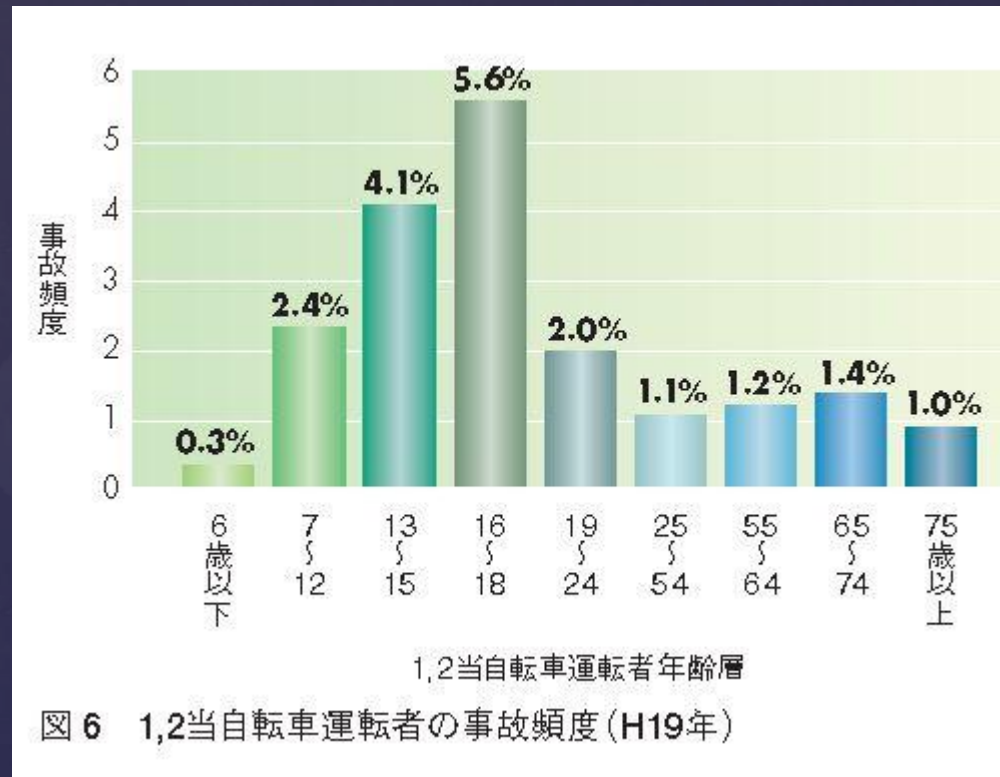


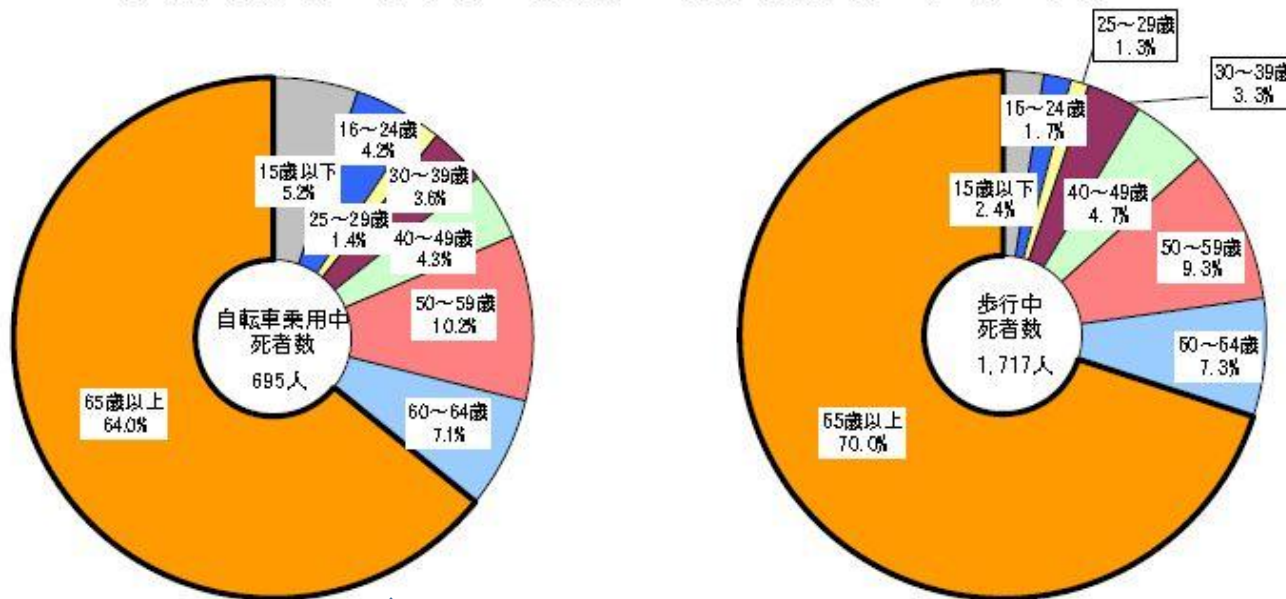
図3 人口1万人当たりの自転車運転中死傷者数(平成18年)

中高生の事故が特に多い



交通事故総合分析センター(イタルダ・<http://www.itarda.or.jp>)、「イタルダ・インフォメーション」2009年2月号より

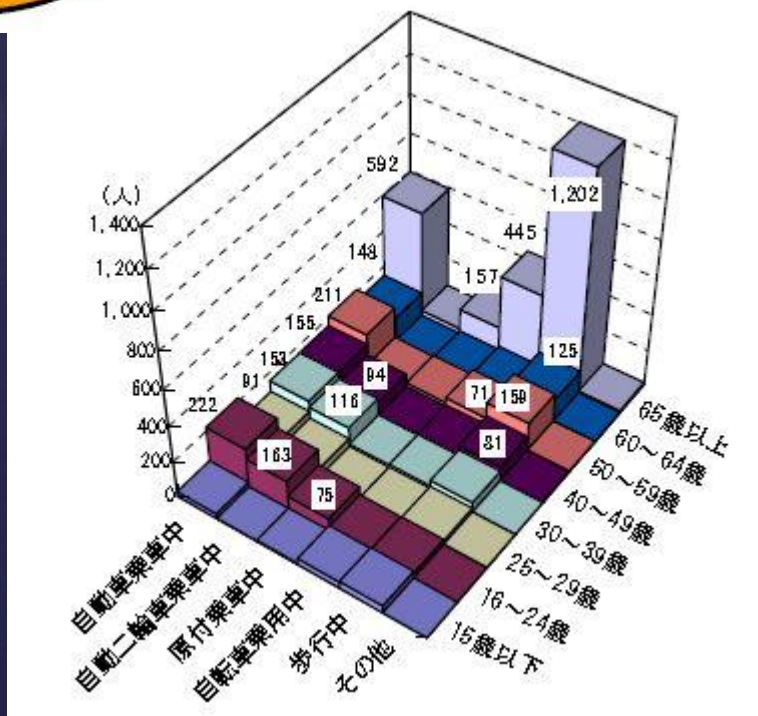
自転車乗用中及び歩行中の年齢層別死者数（構成率）（平成21年中）



死亡者は
65歳以上
が圧倒的

年齢別死亡割合

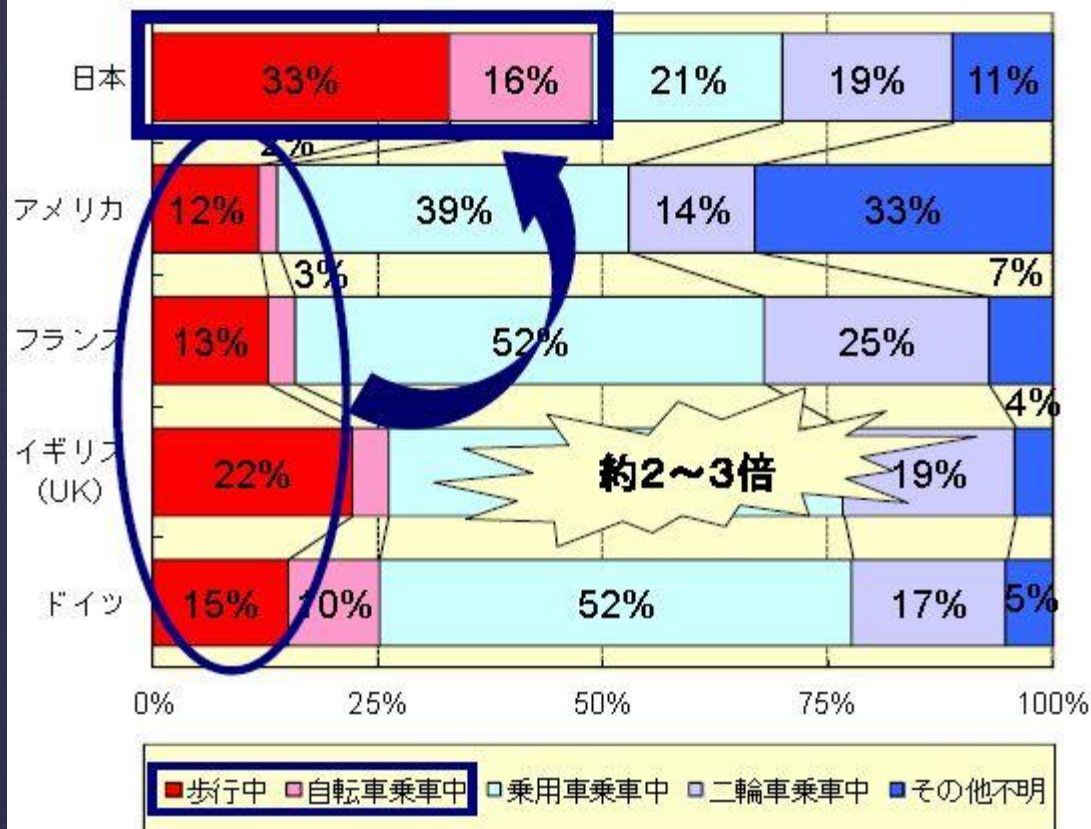
状態別、年齢別
死亡数



自転車と歩行者の死亡

先進国で日本が突出

【世界の状態別死者数の比較(平成20年)】



出展) IRTAD資料

「今後の交通安全施策等」より(国土交通省・平成22年6月)

International Road Traffic and Accident Database
国際道路交通事故データベース(1988年、OECDの29カ国で設立)

自転車対歩行者の事故で 無傷の歩行者はまれ

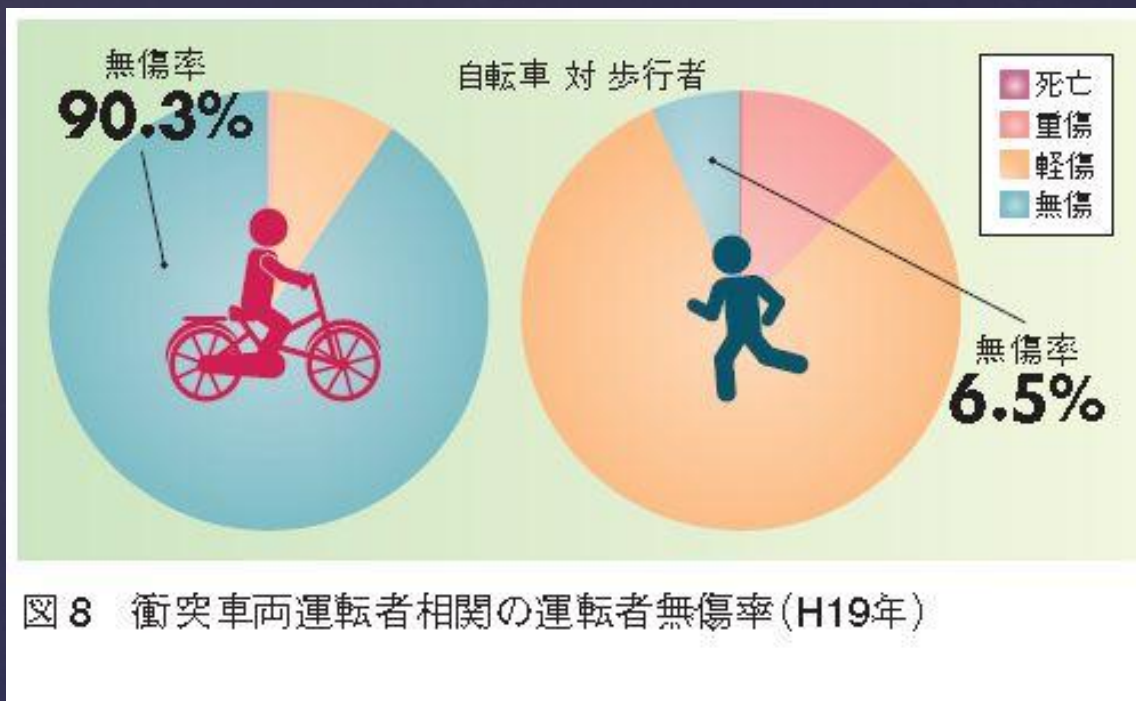


図8 衝突車両運転者相関の運転者無傷率(H19年)

交通事故総合分析センター(イタルダ・<http://www.itarda.or.jp>)
「イタルダ・インフォメーション」2009年2月号より

ルールを守らない ルールを知らない 自転車が多すぎる

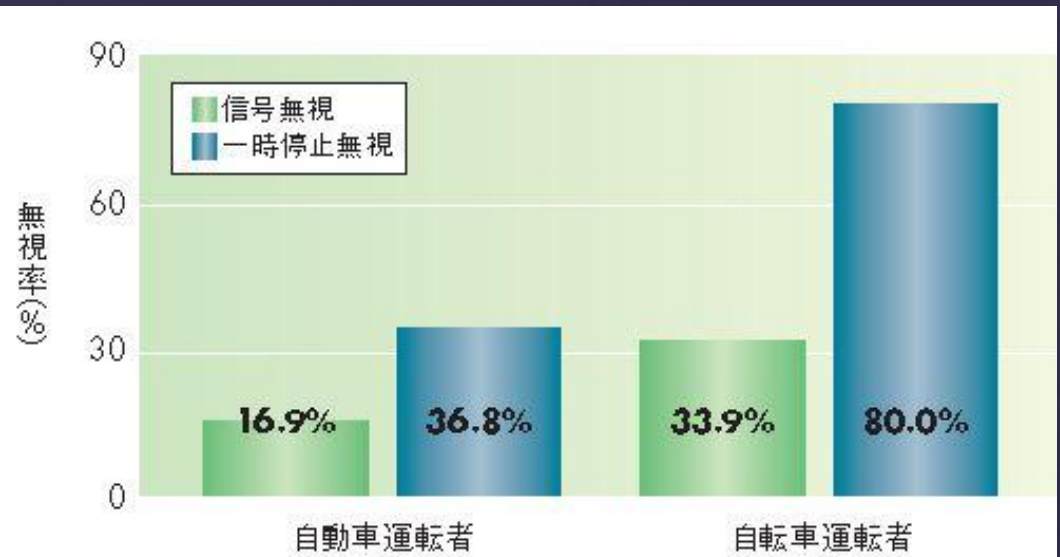


図 15 信号、一時停止無視率(H5-H13年ミクロ)

交通事故総合分析センター
「イタルダ・インフォメーション」
2009年2月号より



図 16 特記すべき行為があった自転車運転者(H5-H13年ミクロ)

自転車の通行ルールに関する認知度

- 自転車の通行・走行空間に関するルールは比較的認知度が低く、遵守の割合も低い



[出典: 自転車の安全利用の促進等に関する調査研究報告書(平成18年7月):(財)全日本交通安全協会]

自転車事故増加の要因と背景

- クルマ優先の社会風潮
- 1970年の道交法改正で自転車を歩道に追い上げ
交通戦争(交通事故死者⇒史上最多1万7000人)
- 自転車走行基盤整備の棚上げ
- 自転車マナーの崩壊・安全教育放棄

交通法規の複雑化 右側走行 歩行者無視 無保険

- 交通計画での自転車の役割・位置付けなし
- 交通弱者差別社会

歩道上の高齢歩行者の危険度70年当時の70倍



責任賠償保険支払いは増加傾向

死亡では3000～5000万円

●2002年6月 信号機のない三叉路交差点を左折した自転車Aが、対向進行してきた自転車B(70男)と衝突。Bは脳挫傷、脳内出血、急性硬膜下出血で1年4カ月後に死亡。裁判所は下り勾配をかなりの速度で**右側通行**したAの重大過失認める。賠償額3400万円。(大阪地裁)

●2007年7月 歩道上で**無灯火**の自転車(15男子)が歩行中の男性(62)と正面衝突。男性死亡で賠償額3000万円(大阪地裁)

●2007年4月 **信号無視**の自転車(男37)が横断歩道を歩行中の女性(55)と衝突。女性死亡。賠償額5438万円(東京地裁)

最高6000万円の傷害補償

- 1998年 交差点歩道上で信号待ちしていた女性(68)に、**前方不注視**の自転車(17)が衝突、女性は大腿骨を骨折で後遺障害8級にたいし。賠償額1,800万円(大阪地裁)
- 2002年9月 歩行者(75女)が狭い道路の右側を歩行中、電柱を避けて車道に出たところ、対向の**無灯火**自転車(中学生14)が衝突。歩行者は頭部外傷で後遺障害2級となる。賠償額3120万円(名古屋地裁)
- 2005年 市道を歩行中の女性看護師(54)に、**無灯火で携帯電話操作**運転中の女子高校生(16)が追突。被害者は歩行困難となり失職。賠償額約5,000万円。(横浜地裁)
- 2009年3月 自転車が信号のない交差点を歩いて横断中の女性(54)と衝突。女性は顔の骨や歯を折る重症。賠償額1239万円(神戸地裁)
- 通学中の高校生が歩行者に衝突。被害者は脊髄損傷による麻痺の後遺障害。賠償金額6,008万円

必要不可欠な保険加入 未加入者がほとんどで社会問題化

- TSマーク加入率 2% (日本交通管理技術協会)
- 保険に加入 16.5% ⇒ 保険自体を知らない 54.9%
(全日本交通安全協会・2005年調べ)
- 佐賀県の某高校の任意保険加入率 47%

自転車関連保険の最近の傾向

- 保険業界、自転車事故増で「自転車総合保険」撤退、販売中止
- 高額保険料化と加入制限
AIUの家族傷害保険53730円/年 2000万円個人賠償責任付
Yahhoのちょこっと保険 5000万円 家族で年45240円)
加入制限(70歳) JCAも
- 既存保険の特約化...「自転車保険」が見えない
- 死傷事故をカバーできないTSマーク
手数料2000円。死亡または重度障害の限度額2000万円
- 特約も多種多様
自動車保険系は示談交渉付 賠償責任額に差
- JCAも破綻寸前...この制度では先が見えない

自転車生活で加入できる保険あれこれ **その1**

中高生を持つ家族向け

- ・ZURICHのスーパー傷害保険
限度額5000万円 保険料14890円/年。
- ・東京海上日動 ファミリー交通傷害保険
10800円/年 責任賠償3000万円。

生協組合員家族向け

- ・COOPの団体じてんしゃ保険
限度額1億円 家族型 6,430円/年 生協組合員限定
- ・全労済マイカー共済＋自転車賠償責任保証特約
特約保険料1460円/年で1事故5000万円まで同居家族にも適用。(基本補償＝人身傷害5000万、対人賠償無制限。無事故なら保険料21730円/年。示談交渉付き)

自転車生活で加入できる保険あれこれ その2

自動車保険加入者向け

- ・ZURICHの自動車保険＋個人賠償責任補償特約
限度額1億円 特約保険料2430円/年
保険会社により賠償責任限度額に差あり

国内外カバー高齢者向け

- ・mont-bellの野外活動保険(傷害総合保険)
国内外対応 限度額1億円
保険料10076～33380円(但し最長5年加入の場合の1年相当分保険料)
78歳まで加入できるので5年間加入なら83歳まで加入できる。

自転車生活で加入できる保険あれこれ その3

国内外カバー個人・家族向け

・ゼネラル保険の交通事故傷害保険

個人 3年契約27640円(9213円/年) 限度額1億円。家族なら3年で59510円(19836円/年)

クレジットカード付帯保険

・JCBカード(年会費無料)の「JCBちょこっとガード生活ほっとコース」(会員限定・個人賠償責任保険)2400円/年。本人と家族(配偶者や子供、本人と生計を共にする親族)。1事故補償限度額、1億円(自己負担なし)。

ルールを守って安全な自転車生活を

歩道は歩行者優先、事故を起こさない

必要かつ十分な保険に入ろう



おわり