1月例会 議事録(2020年)

開催日:2020年1月29日(水)

出席者:KH、NK、OM、HS、MH、YT

資料:「鉄筋コンクリ寿命 200 年」 KH 「自転車の安全な利用促進ほか 13 件」 NK

・・・・議事録・・・・・

1. 「鉄筋コンクリ寿命 200年」について

- 1) KHさんが、読売新聞 2020 年 1 月 6 日の、新聞記事を読み上げた。
- 2) IHIが、鉄筋コンクリートの気泡を減らす新技術を開発した。
- 3) コンクリートを型枠に流し込む前に、独自に開発した特殊な装置で重力の 2 倍の圧力と振動を加えることで内部の気泡(空気量)を減らす。
- 4) 気泡だけを抜き、気泡によるジャンカの発生を7割減らすことができた。
- 5) 気泡が減れば、雨水などが内部に浸透する速度が遅くなり、劣化が遅くなる。
- 6) ただ、空気量が減れば、ワーカビリティが低下し、作業性が低下する問題が残る。
- 7) そのため、現在では二次製品への応用を想定している。
- 8) 鉄筋コンクリートの寿命は、主として鉄筋が錆びることで決まる。その原因は、雨水や化学物質が鉄筋に到達して反応するためである。
- 9) 気泡があれば、換算鉄筋かぶりがその分だけ小さくなり、外部からの空気や化学物質が到達しやすくなる。
- 10) コンクリートの劣化には、①ひびわれ、②中性化、③塩害、④アルカリシリカ反応、⑤凍害、⑥化学的腐食、⑦疲労、⑧風化・老化、⑨火災がある。
- 11) 気泡を減らすことは、雨水、空気、化学的浸透など、外部からの侵入を減らすことに有効である。
- 12) この技術は、②中性化、③塩害、⑤凍害、⑥化学的腐食に有効と考えられる。
- 13) 劣化が遅くなって、耐久性が従来の100年から200年に延びることになる。
- 14) 最終的は、インフラの長寿命化に役立つ。
- 2.「自転車の安全な利用促進ほか12件」
- 1) NKさんが、「雑誌・道路」2018年10月号を参考に編集した、以下13記事を説明した。
 - ①「自転車の安全な利用促進」②「自転車は"車のなかま"です」③「自転車 14の危険行為」
 - ④「危険自転車に講習スタート福岡県内、90人に警告票」⑤「自転車危険運転・全国 7924 件」
 - ⑥「自転車事故 重過失致死容疑」⑦「スマホ死亡事故に有罪判決」⑧「自転車で男性はね死なす」
 - ⑨「自転車保険 万一に備え、事故で高額賠償の恐れ」⑩「息子の自転車事故の賠償金 9500 万円」
 - ⑪「全国に先駆けて自転車保険加入を義務化(兵庫県)」⑫「自転車保険 問い合わせ増加」
 - ③「自転車保険 じわり加速」
- 2) 2018年6月「自転車活用推進計画」が閣議決定され、自転車の走行環境整備の態勢が整った。
- 3) 道路交通法では、自転車は"軽車両"であり、本来は車道を走行するものである。



- 4) 最近になって、自転車専用道、自転車レーン、自転車歩行者道など、が次第に整備されてきた。
- 5) このうち、自転車歩行者道(自歩道)では、"混合交通の問題"が顕在化してきた。
- 6) つまり、自転車の無謀運転によって、同じ歩道にいる歩行者に衝突する事故が多く発生した。
- 7) 2019 年に自転車危険運転で警察に摘発された件数は、全国 7924 件、自治体別では大阪が 2673 件で全国トップであった。
- 8) 自転車と衝突した歩行者が死亡するケースでは、民事で高額な賠償金が課されることがある。
- 9) 川崎市で20歳の女子大生が、77歳の女性を死亡させた事故では、有罪判決で大学を中退した。 今後に、民事裁判を起こされた場合、高額の賠償命令が予想される。
- 10) 東京都で男子高校生が、24歳の男性をはねた事故では、民事で9266万円の賠償が命じられた。
- 11) 神戸市で11歳の小学生が、62歳の女性をはねた事故では、民事裁判で9521万円の賠償が確定した。しかし、保護者(母親)は、無保険だったために自己破産となった。
- 12) 横浜市で女子高生が、看護師の女性に追突した事故では、民事で5000万円の賠償を命じた。
- 13) 大阪市で男性が、夜間に無灯火で短大講師をはねた事故では、2500万円の賠償を命じた。
- 14) 運転者が未成年の場合には、保護者に支払い義務が生じ、親が自己破産するケースもある。
- 15) 自転車保険は、最大年間 3000 円で、賠償限度額 1 億円の保険がある。
- 16) とにかく、自転車に乗る人は自転車保険に加入することをお勧めする。
- 3. 次回の予定
- 1) 2/26 (第4水曜日) 14時から。
- 2) テーマを、各自持参して下さい。

以上

ーIー開発 インフラ維持費低減

年内にも事業化する方針 の耐用年数を200年以上 とされる鉄筋コンクリート いったインフラの維持・更 だ。道路や橋、トンネルと 新費用を低減する技術とし に延ばす技術を開発した。 て注目されている。 1HIが、100年程度

かけて、雨水や塩分などが染 め、固まった後、大きけれ み込むことで、鉄骨が腐食 ば20ヶ程度の穴が表面にで 混ざって気泡ができるた どを混ぜて型枠に流し込ん きてしぼう。穴から数十年 で固める。この時に空気が 作るセメントに砂利や水な たり、 コンクリは、石灰などで コンクリがひび割

いる。 IHIは、コンクリの長

力を加えることで、空気だ リを枠に流し込む前に振動 けを抜き、気泡による穴の 特殊な装置により、コンク 確立した。独自に開発した 気泡の発生を抑える技術を 寿命化を図る方法として、 成功した。 発生を約7割減らすことに させ、重力の2倍以上の圧

の約100年から2倍超に IHIは「耐久性も従来品 透が、2倍以上遅くなった。 ろ、雨水などの内部への浸 延びる」と分析している。 試作品で試験したとこ 新たな装置は必要だが、

れしたりする原因になって一コンクリの素材は従前と という。IHIは、トンネ ずかに抑えられる見通し 同じため、コスト上昇もわ

建材にこの技術を導入す る計画で、装置や技術を他 社に販売することも検討 ルの側壁などのインフラ用

える。国土交通省は204 ネルでは42%が築50年を超 年には道路橋の63%、トン の高度成長期に各地でイン フラ整備が進み、2033 日本では、 1960年代

課題になっている。 をどれだけ抑えられるかが 必要と推計、今後のコスト ・更新に194兆円程度が

輸出でも商機になりそう ち早く日本が長寿命化技 術を確立すれば、インフラ 数十年後に顕在化する。い を進めているアジアでも、 は、現在、急速に道路整備 インフラの老朽化問題

日本 今年も安定成長

8年度までの30年間で維持

だ。

経団連会長「デジタル活用」課題

読売新聞などのインタビュ 経団連の中西宏明会長は



西宏明会長 インタビューに応じる経団連の中 (東京都千代田区で)

ーに応じた。2020年の 景気について、米中貿易歴 を挙げた。 て「デジタル技術の活用 わらない」との見通しを示 る一方で、 擦などにより「海外では不 確実性が非常に高い」とす に成長しており、今年も変 した。日本経済の課題とし 「日本は安定的

後している」との危機感が 金水準は先進国の中で劣 起きているが、「日本の賃 の専門人材を巡り争奪戦が 界で人工知能(AI)など る考えを明らかにした。世 たりした社員を、より手厚 力があったり、成果を上げ だとの考えを強調した。 方針に関しては、企業は積 く処遇する方法を提案す 他的に賃上げを進めるべき また、高度に専門的な能 1月にまとめる春闘への

自転車の安全な利用促進



矢代 隆義 YASINIRO Takayoshi 一般社団法人日本自動車連盟 会長

C

自転車は、戦後しばらく国民の足として遺路交通の主役の一角を担っていたが、昭和30年代から 40年にかけて急激にモータリゼーションが進む中で脇役に追いやられ、道路上に適切な走行スペースが与えられないままに無秩序な歩道通行が常態化していた。

平成18年に至り、自転車の走行スペースを確保 しつつ走行秩序を取り戻すための取り組みが始まり、いくつかの施策を積み重ねながら本年6月[自 転車活用推進計画]が閣議決定された。平成時代 を終えようとする今日、ようやく自転車の走行環 境整備の態勢が整ったといえる。

はじめに

自転車の歩道通行が広がった昭和50年代以降,長らく 無秩序な自転車の歩道走行が社会問題とされていたが、 なかなか手を付けることができず、平成18年に至り、 本格的に自転車の走行秩序を取り戻すための取り組みが 始められた。その要点は、自転車利用者に自転車が「車 両」であることを改めて認識させ、通行区分と走行方法 をより明確にし、自転車の走行スペースを確保しつつ。 走行環境を整えるというものである。

長きにわたり放置された問題は、一朝一夕に解決することはできない。何よりも、道路上に十分な自転車の通行スペースを確保するには相当の時間を要する。警察庁と国土交通省の関係者、そして地方自治体の担当者の地道な取り組みが続く中、昨年5月1日には自転車活用推進法が施行され、これに基づき本年6月8日に「自転車活用推進計画」が関議決定された。これにより、自転車の利用環境の整備がさらに強力に進むことが期待される。

1 自転車対策の経緯

そもそも、戦前から戦後にかけて、自転車は国民の足として、また、様々な日常物資の運搬の手段として用いられ、道路交通の主役の一角を占めていた。その後、昭和30年代に原動機付自転車や小型三輪貨物車が日常の移動や物資の運搬に括用されるようになり、昭和40年代には四輪の自動車がこれに取って代わった。

これに対し、昭和40年初頭から自転車を道路交通の場に正当に位置付け、その活用を推進しようとの動きが高まり、昭和45年に自転車道の整備に関する法律として結実した。これに合わせて、同年、道路構造令の一部改正と道路交通法の一部改正がなされ、昭和55年には、「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場整備に関する法律」が制定された。

しかし、この時期、都市部においては自動車交通量の 圧倒的な増加が自転車の十分な走行スペースを許さず、 行き場のない自転車の歩道通行と大量の違法駐輪が、大 きな社会問題を引き起こすに至った。そして、これに対 する対策が十分に進まないままに、平成の時代に引き 継がれたのである。

2. 自転車の通行区分

道路交通の場における自転車の扱いは、その通行区分 に象徴的に示される。

(1) 緩速車道から自転車道へ

照和45年に上記自転車道の整備に関する法律において「白転車道」は、①自転車専用道路、②自転車専用の 道路の部分(即ち自転車道)、③自転車と歩行者の用に 供する道路、④自転車と歩行者の用に供する部分(即ち 自転車歩行者道)の4つとされた。

具体的な道路の構造は道路構造合が定めるところであるが、当時の道路構造令では、自動車と自転車の混合交通を前提とし、往復2車線を基本に、自動車と自転車を

自転車 原車、東母車、シニアカー、リアカー

合わせた交通量に応じて何段階かに分けて道路の幅員を 規定していた。また、交通量の多い区間では、自転車その 他の軽車両向けの緩速車道を設けることとしていた。

昭和45年の新道路構造令では、一定幅貝の車線を単位とする車線主義を採用するとともに、自動車交通量の多い道路では、自動車、自転車、歩行者の分離を図ることとし、①歩行者の多い場合は歩道と自転車道を設置し、②歩行者の少ない場合は白転車歩行者道(幅貝2メートル以上)を設置することとした。

その後、昭和57年の道路構造令の一部改正では、自動車交通量の多い道路では歩行者の交通量の如何に関わらず、必要に応じ自転車歩行者道を設置することとしてた。更に平成5年には、自転車歩行者道の幅員の基準を、 歩行者の多い道路では4メートル以上、その他の道路は 3メートル以上とした。

(2) 公安委員会による自転車歩道通行可の規制

一方,これに対し昭和45年の道路交通法の一部改正では、自転車の歩道通行可の公安委員会規制を可能とする制度改正が行われた。

道路交通法の歩道は、道路構造令の「歩道」と「自転車 歩行者道」の双方を含む概念であるが、道路構造令の自転 車歩行者道の基準が幅員2メートル以上とされたことを路 まえ、道路交通法に基づく歩道通行可の規制基準では、標 準的な規制を幅員3メートル以上の歩道とし、歩行者及び 自転車の交通が関数な場合は3メートル未満でも可とした。

その後、昭和48年には、歩道の幅員を規制基準の直接の要素とせず、歩行者と自転車の交通量の全体が歩道の交通容量を超えなければ、幅員2メートル以下のものも含め自転車通行可の規制を可とする規制基準案が示され、現場では自転車・電通行可の規制が大幅に拡大することとなった。

このような急激な基準の運用の緩和は、圧倒的な自動 車交通量の増加が続く中で、自転車の事故防止を図るためにやむを得ない措置であった。

その後、平成5年に道路構造令の自転車歩行者道の幅 員の基準が引き上げられた際も、公安委員会の上記方針 は維持され、平成11年の交通規制基準において、規制 の対象は原則として歩道幅員2メートル以上とされた。



写真-1、歩道通行可の規制標識(東京都港区)

(3) 問題の発生と解決の取組 -対策その1-

公安委員会による自転車の歩道通行可の規制区開が拡大するとともに、歩道における歩行者と自転車の軋轢が 目立つようになり、社会問題化した。このため、警察庁 は昭和53年に道路交通法の一部改正を行い、歩道を通 行することのできる自転車(いわゆる「普通自転車」) の規格を定めるとともに、自転車が歩道を通行する際の 通行方法のルールを明確化した。

しかし、自転車の歩道通行可の区間が広がる中で、次 第に本来の自転車の通行区分が無視され、自転車の歩道 通行が常態化する状況となった。この結果、交通ルール を無視して自在に走行する自転車が周囲に与える迷惑や 危険が指摘される状況が続いた。

(4) 抜本的な解決を目指した再度の取組 - 対策子の2~

平成18年に警察庁は自転車対策の方針を変更し、自転車が車両であって「車道通行」が原則であることを基本 に走行秩序を回復する取り組みを進めることとした。

この場合、自転車の車道通行の原則を貰こうとすると、自転車歩道通行可の公安委員会規制を解除する方向となるが、一律に規制を解除すると幼児・児童の自転車や高齢の自転車利用者等に交通安全上の問題が生じるおそれがあった。このため平成19年の道路交通法の一部改正においては、法律により幼児、児童、高齢者等や、やむを得ない一定の場合に公安委員会の規制がなくとも自転車の歩道通行ができることとした。また、自転車の歩道通行の際の走行ルールを、歩行者の安全と川滑な交通処理の観点からより明確化した。

その後、平成24年には公安委員会の自転車の歩道通行可の規制基準が引き上げられ、規制対象は幅員3メートル以上とされた。

(5) 自転車の走行スペースの確保 -対策その3 -自転車の通行ルールを順守させ、走行秩序を回復、維持するためには、自転車の走行スペースを確保することが不可欠である。

国土交通省道路局と警察庁交通局は、平成20年1月 に自転車利用環境整備モデル地区(全国98地区)を選定 して取り組みを開始し、その評価・検証を踏まえ、平成 24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイド ライン」を策定し、公表した。これは、道路の構造と交通 環境に応じ、①道路の部分である自転車道、②車道の部 分である自転車通行帯、③道路交通法上歩道とされる自 転車歩行者道の自転車走行部分の整備の考え方、あるい は、④自動車と自転車、歩行者と自転車が混合する場合 の交通処理上の配意事項等を取りまとめたものである。

特集 / 日 自転車の更なる活用促進

私の勤務先は、都営三田線御成門駅近くにあるが、昨年から今年にかけて、周辺の道路のあちこちで自転車の通行スペースを示す青色の矢羽マークが目立つようになった。これは、上記「自転車利用環境創出ガイドライン」によるものである。





写真-2 自転車の通行スペースを示すマーク(東京都港区)

このような具体例を身近に見ると、関係者による自転 車対策の取り組みが確実に広がっていることを実感する。

| 冒頭に触れた本年6月の閣議決定 | 自転車活用推進計 | 両 | では、今後道路構造令に「自転車の車線」の概念を 導入する方針とされる。これは公安委員会による車道の 自転車レーンの規制に対応するものであり、道路構造の 基準と交通規制の整合性がより高まることになる。

以上,これらの一連の自転車対策の取り組みが進んだ 大きな時代背景としては、平成16年をピークとして自動 車交通量の伸びが頭打ちとなったこと、また、平成16年 の道路交通法の一部改正による一連の違法駐車対策によ り都市部における路上の違法駐車の状況が大きく改善す るようになり、道路スペースの再配分が現実のものと なったことがあげられる。

○ 3. 放置自転車の問題

大量の自転車は、一方で交通結節点である駅前や商店 街等で大量の放置自転車を生じさせていた。

昭和55年に前述の「自転車の安全利用の促進及び自 転車駐輪場の整備に関する法律」が制定され、各自治体 は条例を制定し大量の駐車需要を生じさせる施設の駐輪 場の整備を促すとともに放置自転車の撤去の取り組みを 強化するようになった。

これにより、それまで急増を続けていた全国の放置自 転車台数の増加傾向は止まったものの、事態は十分には 改善されず、高止まりしたままの状況が続いた。

子こで平成5年に自転車法が改正され、鉄道管理者も 「自転車等駐車対策協議会」に参画して駐輪場整備に協 力することとされた。これにより駅前の駐輪場の整備は 次第に進むようになった。

また、 先駆的な自治体により大規模な立体式地下駐輸 場等も整備されるようになり、 放置自転車の問題は大き く改善するようになった。

平成24年には国土交通省は、「自転車等駐車場の整備 のあり方に関するガイドライン」を策定、提示している。





写真-3 地下自転車駐輪場 (東京都港区JR田町駅)

4 自転車対策を考える視点

(1) 自転車利用の多様性への配慮

日転車利用者は、幼児・児童、中・高校生、主婦層から ツーキニスト、サイクリスト等の自転車愛好家まで多様で ある。また、その利用目的も、通勤・通学、買い物のほか、 遊戲、レジャー、スポーツと多種多様である。そしてこれ に伴い、自転車の機能も高速走行から中速・低速走行用 のものまで様々である。

自転車の対策は、これらの多様性を踏まえて行う必要 がある。

(2) 混合交通の問題

混合交通が必ずしも常に悪いというわけではない。

自転車、歩行者、自動車の動線をそれぞれ完全に分離 することができれば理想的であるが、実際のところすべ ての道路においてこれを実現することは不可能であり、 また、実際その必要もない。

混合交通により交通処理上の問題が生じるかどうかは、結局のところ道路の容量と交通量の相対関係如何によるのであり、交通量の多い道路では異種交通の「分離」が必要であるが、自動車や歩行者の交通量の少ない道路では、むしろ自動車、自転車、歩行者の混合交通が基本となる。

自動車、あるいは歩行者、自転車ともに交通量の多い 道路では、それぞれの通行スペースとして車道、歩道、 自転車道を整備すべきであるが、道路幅員の制約から 自転車の走行スペースを確保するだけの余裕がない場合 にどうするか、これが水年傾まされてきた問題であり、 現在も向き合っている問題である。

この場合、自転車は車道を走行すべきものとするか、 歩道通行を認めるかの選択を迫られるわけであるが、自 転車利用者の多様性を考慮するならば、結局は車道上に おいて自動車との混合交通を可能とする走行スペースの 捻出を追求するとともに、車道上で自転車のための十分 な走行環境を得られず、自転車と自動車の混合交通の危 険性を排除できない場合には、やむなくはじき出される 自転車利用者のために併せて歩道上の走行スペースを用 意するということになる。

なお、この場合、歩行者の安全を損ない、通行の迷惑 となるような自転車の走行は認められず、歩道の幅員と 歩行者の交通量を十分勘案しなければならない。





(写真-4) 自転車の通行可を示す車道レーン及び歩道上のスペース

5. 残された問題

(1) ヘルメット着用

自転車の重大事故を防止する上で、ヘルメットの着用が大きな効果があることは明らかである。 平成 19 年の道路交通法の一部改正では、幼児及び児童の白転車乗車中

のヘルメット着用の努力 義務を課すにとどまって いるが、今後さらに努力 義務を拡大し、広くヘル メット着用の習慣を広げる ことが望まれる。



写真-5 自転車用ヘルメット の着用

(2) 合図

現在の道路交通法及び施行令の規定では、自転車は右 左折や進路変更の際、手信号で合図を継続することとさ れている。これは道路交通に関する国際条約の規定に準 拠しているものであるが、この規程に従って交差点を右 左折しようとすると自転車の片手運転となり、幼児・児 童や高齢者にとって適切とはいえない。

条約は、成人によるかなり高速で走行するヨーロッパ の自転車利用を前提にしており、日本のような幼児や 児童を含む多様な形態の自転車利用についてそのまま 適用すると、適切さを欠く。どのようにすべきか、今後の 研究が必要である。

(3) 車道通行時の交差点処理

自転車が車道通行時に交差点に進入する際、①同方向 に進行中の自動車による左折巻き込み事故、②対向右折 車との出会い頭の事故、③交差道路を進行する自動車と の出会い頭の事故等が発生する。

これらの事故を防止するためには自転車の交差点進入 時の他車両との相対的な位置取りをどうするかという問題がある。選択肢としては、自転車の走行空間を直接交差点につなげるか(A方式)、あらかじめ左折車両と混合させるか(B方式)ということになるが、考え方としてはA方式を基本とし、道路及び交通の状況によりB方式を選択するということになろう。

なお、自転車の出会い頭の事故には、優先道路の歩 道又は車道上を走行中の自転車が、信号機のない交差 点において非優先道路から侵入する自動車とぶつかる 形の事故も多い。特に、これらの事故は、①自転車が 交通ルールに反し歩道の外寄りを走行する場合、②ある いは車道上の側端を右側走行で逆走する場合に多く発生 する。いずれも自転車が自動車側の視野に入りにくく、 あるいは自動車側の注意の範囲外になりやすいためで ある。

これらの事故は、自転車利用者にルールの励行を求めるのが一番の防止策である。

(4) 順法精神

交通事故は基本的に過失により生じるものであり、自 転車の事故も例外ではない。一方、自転車利用者による ①過度のスピード走行、②無灯火、③ながらスマホ等は、 いずれも故意の行為である。これらの行為は、大変危険 であり、周囲に多大な迷惑を与えるものであるが、本人 の意思次第で行わないことができる。

あえてこれらの行為を行う自転車利用者は、順法精神が欠けているといわざるを得ない。自転車の安全利用は、様々な環境整備が重要であるが同時に自転車利用者の順法精神も高めていかなければならない。

おわりに

自転車対策は、様々な推進上の制約があり、なかなか 厄介な課題である。それにもかかわらず、関係者がこの 問題に果敢に取り組み、努力を続けておられることに深 い感銘を覚える。このような努力が継続されるならば、 必ずや自転車の安全利用は達成され、パランスの取れた 交通体系が実現するであろう。

全国に先駆けて自転車保険加入を義務化

兵庫県「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」制定の経緯と、 3年目の現状と見えてきた課題 高磯 守

TAKAISO Mamoin 兵庫県企画県民部県民生活局 交通安全室交通安全対策班長

兵庫県では、自転車の安全で適正な利用のための技能及び知識の習得等はもとより、自転車事故による被害者の教済や加害者の経済的負担軽減を目的として、全国に先駆けて自転車利用者等の保険加入義務化を柱とした「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を平成27年4月1日から施行した。

全国に先駆けて自転車保険の加入を義務化することから、自転車利用者の保険加入の促進を図るため、低廉で加入しやすい保険の関発の依頼、販売店等に加入勧奨の依頼、交通安全運動など県民運動を通じての周知徹底を行なった。その結果、アンケート調査結果ではあるが、現在では、自転車利用者の約7割近くの方が加入している。

はじめに

自転車は、県民の生活に密着し、子どもから高齢者まで幅広い年代が気軽に利用できる便利な乗り物であり、健康増進や環境問題への関心により利用者は増加傾向にある。その一方で、兵庫県内で、自転車が加害者となる場合が多い歩行者と自転車の事放性数は、平成16年~25年までの10年間で19份に増加し、さらに、自転車が歩行者に衝突する事故により高額な損害賠償事例が発生しており、抜本的な自転車の交通安全対策を行う必要が生じていた。

そのため、兵庫県では「自転車の安全で適正な利用の 促進に関する条例」を制定して自転車保険加入を義務化 し、保険の加入を促進している。本稿で条例制定の背景 や論点、加人促進の取り組み、現状と課題について紹介 する。

1. 条例制定の背景

平成 26 年の条例検討当時の, 長庫県内の自転車事故 などの状況を記述する。

(1) 自転車関運事故の推移

人身事故に占める自転車関係事故の割合は、20%を超える高い水準で進行しており、平成25年では、人身事故32.734件のうち自転車関係事故は7.400件で22.6%を占め、人身事故に占める自転車関係事故の割合は、増加額回にあった。

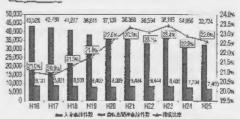


図-1 人身事故件数と自転車関連事故件数の推移(H16~25)

自転車関係事故 7,400件の内訳は、対車両が 6,646件で 89.8%と最も多く、次いで自転車単独が 334件で 4.5%、対自転車が 245件で 3.3%、対歩行者が 175件で 2.4%となっている。

とりわけ、平成25年の自転車対歩行着の交通事故件数 175件は、平成16年と比較すると19倍に増加しており、 その人半が自転車側の加害行為によるものである。



(2) 自転車事故による高額賠償事例

近年、自転車対歩行者の交通事故では、自転車側が加 害者となりうる可能性が高く、自転車側に対して高額な 損害賠償請求を認める判決が出されている。

特に、平成20年9月、兵庫県神戸市内で、坂道を下ってきた当時小学5年の少年の自転車が、歩行中の62歳 女性と衝突して歩行者の女性が意識不明となり、平成 25年7月に、神戸地裁で母親に9520万円の賠償命令が

下った。しかしながら 保護者は自転車保険 等に入っていなかった ことから、破産宣告を 行ったというニュース が大々的に報道されて いる。



図-3 自転車事故イメージ

(3) 自転車保険の加入状況

県内での高額賠償判決を受け、兵庫県では、自転車保 険の加入状況の把握に努めたが、各保険会社とも様々な 保険商品の特約として契約されているため、加入率につ いては公表されず、把握が困難であった。

そのため、平成25年9月21日から11月2日までの 間、県内の交通安全イベント会場や交通安全教室及び 自動車教習所等において、計1,651人に対し保険加入の 有無についてアンケート調査を実施した。

核果は、アンケート回答者のうち243%が「加入している」と回答、4人に1人しか保険に加入していない 状況にあった。



図-4 H25 自転車保険加入アンケート結果

2. 自転車の安全な利用等に関する 検討委員会からの提言

これらの現状を踏まえ、兵庫県では、自転車の交通安全対策の強化を図るため、有識者、自転車利用者、販売業者、保険関係者などで構成する「自転車の安全な利用等に関する検討委員会」を平成26年5月に設置した。

検討委員会では、交通ルールの遵守とマナーの向上、 自転車保険の加入促進、ヘルメット・反射機材の普及促進、自転車の通行環境の整備などについて検討を行った。

特に、自転車保険の加入促進については、専門部会を 設置して加入義務化を視野に入れて検討し、委員から は、「自動車と同じような強制賠償保険が必要」、「自転 車購入時の保険加入の義務化」などの積極的な意見が ある一方、「兵庫県単独実施では実効性に疑問がある」、 「安価な自転車に保険料を負担することに抵抗感が強い」 などの意見もあった。

これらの意見を踏まえ、全国初の自転車保険の義務化 の導入に向けて、義務の対象となる保険、義務対象者の 範囲、自転車販売店での保険の取り扱いなどの課題につ いて、慎重に検討が進められた。

その結果、平成26年12月に、検討委員会では、

- ①交通ルールの遵守とマナーの向上
- ②自転車保険の加入促進
- ③ヘルメット, 反射器材の普及促進
- ④自転車の通行環境の整備

などを柱とする自転車の安全利用等に関する条例を県が 制定し、県民運動として取り組んでいくことが必要であ るとの提言がとりまとめられた。

3.条例の内容

兵庫県では、検討委員会からの提言を踏まえ、歩行者、 自転車等が安全に通行し、県民が安心して暮らすことの できる地域社会の実現に寄与するため、「自転車の安全 で適正な利用の促進に関する条例」を平成 27 年 3 月に 制定し、平成 27 年 4 月から施行した。

(1)名称

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

(2) 施行日

・平成27年4月1日から施行

ただし、自転車損害賠償保険等の加入は、10月1日 から施行。

(3) 目的

県民, 事業者, 交通安全団体の役割並びに県及び市町 の役割等を明示し、県の施策の基本となる事項を定め

て、県民、事業者、交通安全団体、市町及び県が協働して県民運動として自転車の交通安全対策に取り組み、歩行者、自転車等が安全に通行し、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に寄与していく。

(4) 主な内容

①自転車保険の加入義務化

被害者の確実な教済と併せて、加害者となり損害賠償 請求を負った場合の経済的負担の軽減につながり、地域 における安心確保の実現のために、自転車損害賠償保険 等の加入義務化を規定した。

自転車利用者はもちろん、保護者も監護する未成年者 の加入、事業者も業務で従業員が利用する自転車にも加 入を義務付けている。

表-1 主体別の加入義務化の内容

主体	対象	内 容		
自転車利用者	_	自転車損害賠償保険等の加入(義務)		
保護者	監護する未成年者	自転車損害賠償保険等の加入(義務)		
事業者	従業員	自転車損害賠償保険等の加入(義務)		

なお、養務付ける保険は、事故により生じた他人の生 命又は身体の損害を補填することができる保険で、自身 の陰害により支給される保険までは求めていない。

また、自転車小売業者等に、販売時、購入者に保険加入の有無を確認することを義務付けており、未加入の場合は、保険の加入を勧めることも義務付けている。

②自転車の安全適正利用

自転車利用者は、夜間に自転車を利用する時は、前照 灯の点灯、白転車関係法令に定める反射器材を備えた自 転車又は尾灯を点灯した自転車の利用、及び県独自とし て車輪の側面に反射器材を備えたものを利用することを 規定している。

③環境の整備

歩行者, 自転車等が安全に通行できるように, 自転車 道, 自転車レーン等など自転車利用環境の整備に努める ことを規定している。



写真-1 自転車専用通行帯(県道姥ヶ茶屋伊丹線 伊丹市)

4 自転車保険の加入促進の取組

兵庫県では、全国に先駆けて自転車利用者等の保険加入を義務化したことから、周知を図るために、保険加入の義務化については、10月1日から施行するとともに、以下のとおりの加入促進に取り組んだ。

(1)「ひょうごのけんみん自転車保険」の開発依頼

条例制定当時、加入できる保険は、個人賠償責任保険、 傷害保険の中に含まれる保険や自動車保険等に特約とし て付加する保険があったものの、トータルでの年間掛金 が高く、年齢制限などもあった。

そのため、年齢制限が無く、自転車を対象とした。安価で気軽に加入できる「ひょうごのけんみん自転車保険」の開発を、交通安全の普及活動を行っている兵庫県交通安全協会に依頼した。この保険は、協会の自転車会員に加入することで保険に加入できるもので、県としても選択肢の一つとして案内している。

表-2 [ひょうごのけんみん自転車保険] の保険内容

プラン		プランA	プランB		プランC		
年間掛金 (会費、制度運営費を含む)		1,000円	2,000円		3,000円		
賠償限度額		対人·対物 1億円					
その他の補償	自転車運転者の ケガの補償		自転車搭乗中のほか,歩行中に自転車 と衝突した事故を含む				
	TT-L (0) 0 Detects	なし	被保険者 (配名保険者のみ)	1,000万円	本人	1,000万円	
	死亡·後遍障害 保険金				配偶者· 家族	750万円	
	入院日額保険金			2,000円	本人· 配偶者 ·家族	2,000円	

(2) 自転車安全利用啓発指導員の配置

条例施行の平成27年度に、緊急雇用対策補助金を活用して、自転車安全利用啓発指導員10名を配置し、教育委員会と連携して県内の小・中・高等学校を巡回訪問するとともに、自転車販売店、レンタサイクル店、商工会議所等も訪問し、条例の周知及び自転車保険加入についての啓発指導を行ってきた。

(3) 自転車販売店等での販売時の加入確認

自転車販売店,レンタサイクル店の協力を得て、自転車の購入やレンタルで訪れた来店者に対して、保険加入 の確認する義務や、加入を勧めることを条例で明記した。

これについては、兵庫県白転車軽白動車商業協同組合、 厳販店やホームセンターの協会や、レンタサイクル店等 の協力をお願いしたところであり、また、スムーズに確認を行えるように、ポスターや来店者に示すチラシを配 布し、活用している。



図-5 条例啓発用チラシ

5 制定後の現状と課題

条例制定から約3年が経過したが、制定後の状況と課 題を記述する。

(1) 自転車保険の加入状況

0

平成30年6月に、全県下で、自転車保険加入アンケー トを実施したところ、県民の67.9%が白転車保険に加 入しており、条例制定前より上昇している。

しかしながら、60歳以上の高齢者の加入率が低く、 都市部に比べて郡部が低いなどの問題もあり、これらの 年代, 地域に向けた加入促進が課題となっている。

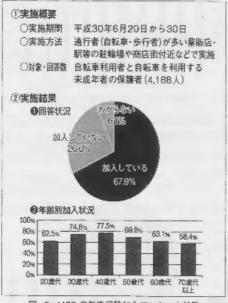


図-6 H30 自転車保険加入アンケート結果

(2) 自転車関連事故の状況

自転車関連事故では、平成29年は微増したものの、 条例施行した平成27年以降、自転車関連事故件数は,

減少傾向にある。しかし、歩行者と自転車の事故につい ては、ほぼ機ばいで推移しており、依然として、歩行者 と自転車の事放件数は、減少していない。

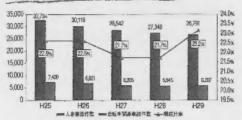


図-7 人身事故件数と自転車関連事故件数の推移(H25~29)

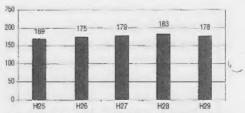


図-8 自転車と歩行者の事故件数の推移(H25~29)

おわりに

自転車は運転免許 制度等も無いため、小 さな子どもから高齢 者に至るまで幅広い世 代で利用され、通動・ 通学からスポーツやレ ジャーとしての利用な ど多岐にわたり、私た



図-9 県マスコット「はばタン」 も交通安全を啓発

ちの日常生活において欠かせないツールとなっている。 これまでは、自転車利用は交通弱者という意識があった が、近年、自転車利用者が加害者となる事故が増えてお り、多額の賠償金を支払う事故も生じている。

兵庫県では、被害者の救済や加害者の経済負担軽減の ために、自転車利用者に対して、引き続き自転車保険の 加入を促進するとともに、自転車は交通弱者である歩行 者を優先すべき車両であることを教育して、歩行者への 保護意識の離成に努め、「安全で安心なひょうごづくり」 を推進していく。

- 1)「自転車保険の加入促進方策」自転車の安全な利用 等に関する検討委員会 自転車保険部会 H 26.11
- 2) 「兵庫県における自転車の安全利用等に関する提言」 自転車の安全な利用等に関する検討委員会 H 27.1







転車保険」

(高額賠償事例)

新

らには逐一、経過を説明して

払いを命じている。

童(1)側に9521万円の支し、意識不明にさせた男子児

で生行出の女性(記)を

取りをして補償を進め、こち 保険と同じように先方とやり は至らなかったが、自動車の

くれた。あれ以来、周囲には

自転車保険は絶対に入った

を皮切りに滋賀県、大阪府な

こうした中、15年の兵庫県

どが条列で保険加入を後降

日

000円。 児童は幸い入院に

人していた。掛け金が年間1

に9266万円の賠偿を命じ

韶障害を負わせた男子高校生

会社員の男性(24)と衝突、 断し、対向してきた自転車の

おかの県民自転車保険」に加 聞折り込みで見つけた「ふく 会社の担当者だった。

男性は息子のため、妻が新

い。対応してくれたのが保険 に駆け付けることもできな た。遠方のため、すぐに病院

ると、2008年に東京地裁 損害保険協会(東京都)によ を命じる判決が相次く。日本

自転車で車道を斜めに横

2018年(平成30年)5月9日(水)

ったら、けがをさせたお嬢さ

んやご家族にきちんと対応で

通事故は県内で5074件。 発生した自転車が関係した交

前年より57件減ったが、自転

よかった。もし入っていなか

保険に入っていて本当に

と話した。

福岡県野によると、昨年自転車の事故は後を絶だな

ったくりの被害に備える、な

トフォンで加入できるマひ

し損保各社がさまざまな商品

の問い合わせも多い。同協議

問わず加入できるため高齢者 で補償は最高1億円。年齢を

会によると加入件数に終了り

の50代の会社員は話す。昨年、 きなかっただろう」。福岡市

が自転車で、下校途中の児童

と前年より19件増えている。 車と歩行者の事故は110件

方、加告者に高額な賠償

接触、けがをさせてしまっ

関西の大学に通い始めた息子

地域

24

自転車を運転して加害者となり、

義務となった。

れ、10月から自転車保険への加入が努力で利用の促進に関する条例」が施行さい場所では10円4月に、自転車の安全で適時事保険の問い合わせが増えている。福本財債を命じられる判決が相次ぐ产。自 合田月美

化、昨年以上には力州で初め で開児島県が、

自転車保険は近年、掛け金

の00~3000円の3種類 転車保険」は掛け金が年間1 創設した「ふくおかの県民自 安全対策協議会が損保会社と 福岡県交通安全協会と自転車

自転車保険とは

14月から

埼玉県が義務化した。

が月数百円マコンビニ、スマ

自転車事故で高額賠償相次ぎ 下が多い。 償、被保険対象年齢は60歳以 償責任保険では1億円まで補 れせたものが目立つ。個人賠 合に備える傷害保険を組み合 保険と、自分がけがをした場 た場合に備える個人 賠償責任 をきせたり、物を壊したりしを売り出している。人にけが 昨春の条例施行に合わせて 00件。これまで24件の事故

もある。まずは保険会社に問 い合わせてみては」と話して 険の特約で対応できるケース で保険金が支払われた。 している自動車保険や火災保 険に入らなくても、既に加入 担当者は「新たに自転車保

福岡県では利用者の保険加入が 努力義務に一福岡市中央区で

12:00

【関西の議論】母親驚愕「鬼子の自転車事故の賠償金9500万円」の"明細"は…

当時小学校5年生だった少年(15)が乗った自転車と歩行者との衝突事故をめぐる機害賠償認証で、神戸地裁は、少能の母親(40)に約9500万円という高額発貨を命じた。5年近く前に被害に遭った女性(67)は、事故の影響で今ち裏たきりで意識が戻らない状態が続いているだけに、毎門家は高額関信を「受当」と評価する。ただ、子を持つ親にとって、1億円近い賠償を命じた今回の判決は、無愕でもあり注目を集める。9500万円の内訳はどうなっているのか、一方で、保険加入義務がない自転車の事故をめぐっては、高額な賠償命令が出されるケースも多く、自己破産に至る例も少なくないという。こうした中、自転車の保険制度拡充を目指した動きも出始めている。



5年ほど前、この坂道で事故は起き た。小5男恩の目範型と女性が衝突 し、女性は今も層識が戻らず場たき りの状態。男児の母親に命じられた 近備会は9500万円によった=神

母親に賠償責任「監督義務果たしていない」

事故は平成20年9月22日午後6時50分ごろ、神戸市北区の住宅街の場道で起きた。当時11歳だった少年は帰宅途中、 ライトを高灯しマウンテンバイクで規を下っていたが、如人と散歩していた女性に気づかず、正面衝突、女性は空き飛 ばされる形で転倒し、服を強打。女性は一部は取り留めたものの意識は戻らず、4年以上が過ぎた今も導たきりの状態が 続いている。

裁判で女性側は、自転車の少年は高速で坂を下るなど交通ルールに反した危険な連転行為で、母親は日常的に監督義務を負っていたと主張し、計約1 億590万円の損害賠償を求めた。

一方、母親側は少年が適切にハンドル操作し、母親右ライトの点灯やヘルメットの慣用を指導していたとして過失の相殺を主張していた。

しかし、特決で田中智子裁判官は、少年が時速20~30キロで走行し、少年の前方不注視が事故の原因と設定。事故時はヘルメット未着用だったことなどを挙げ、「指導や注意が功を奏しておらず、監督義務を果たしていない」として、母親に計約9500万円の賠償を命じた。

なぜ9500万円?

高額な賠償となった9500万円の内配はどうなっているのか。

- (1) 将来の介護費約3940万円
- (2) 事故で得ることのできなかった過失利益約2190万円
- (3) けがの後遺症に対する慰謝料2800万円

などとされている。

田中裁判官は、(1) について、女性の介護費を1日あたり8千円とし、女性の平均余命年級を掛け合わせるなどして興出。(2) は、専業主婦の女性が入院中に家事をできなったとして月鎮約23万円の基礎収入を平均余命の平分の開闢、得られなかったなどとして計算した。

これらに治療異などを加え、母親に対し、女性即へ約3500万円、女性に保険金を払った保険会社へ約6千万円の支払いを命じた。特に女性が意図が戻らぬままとなっていることで、影響料などが高額となり、賠償額が認ね上がった。

交通事故弁護士全国ネットワークの代表を務める古田兼裕弁護士(第2東京弁護士会)は、今回の判決について「高額な船債額だが、寝たきりで暴騰が戻っていない状況などを考えると妥当」と評価。ただ、「自転車だから責任が軽くなるとはいえないが、11歳の子供の事故で銀がどれほど責任を負う」がはもっと議論していく必要がある」と話す。

自転車事故の賠償で自己破産のケースも

自転車事故で高額の賠償が求められたケースは少なくない。

- 機済市金沢区で携帯電話を操作しながら、無灯火で自転車を運転していた女子高校生が女性に追奏した事故では、女性は歩行困難になり、看護師の駐を失った。横浜地裁は17年11月、女子高校生の過失を認め、5千万円の支払いを命じた。
- また、大阪地森が8年10月、夜間に無灯火で自転車を運転していた男性が、短大非常動議師をはねた事故で、男性に損害賠償2500万円の支払いを合い いるなど、自転車事故による高額賠償命令は以前から出されている。

古田弁護士は「自転車でも過失があれば、しつかり賠償しないといけないが、自転車利用者の多くは保険に未加入で、自己破産する例も少なくない」と指摘する。

自転車の普及推進や啓発消動をしている財団法人 [日本サイクリング紹介]、「ICA」によると、全国の自転車の保有台数は2千万元の3千万台が日常的に利用されているとみられる。しかし、自転車の保険加入率について、JCAは「統計がないため把握し切れていないが、10%に満たないのではないか」との見解を示す。

・自動車の場合。自貼賣保険の加入が義務付けられている。「損害保険料率算出機構」の統計では、任意保険の加入率についても、対人賠償保険、対物 賠償保険いずれも73・3%と高水率となっている。

一方で、自転車の保険は加入義務がなく、JCAは「自賠責保検のように保険加入を義務付けるなど、制度を整備しないと不幸は繰り返される」と書譲を鳴らす。

求められる対策と「自転車は危険」との認識

る一方、事故を起こせば加害者にもなりうるが、自転車保険に加入している

、通学を始める人もいるだろう。手軽に乗れ

新年度に入り、自転車で通勤、

人は少ない。子どもの事故で保護者が多額の損害賠償を求められるケースも

あり、保険加入を義務付ける自治体も出てきた。

紙面についての乙意見、感想 をお寄せください。メール、フ クスで受け付けます。郵送の 場合は〒810--8721(住所不要)、 西日本新聞生活特報部へ。

生活特報部 FAX 092 (711) 9056 メール seikatsu@nishinippon-np.jp



歩道で歩行者の間を縫うように 走る自転車

ように、交通ルールを守らな 免許は必要なく、子ともが加 車両の扱いとなる。車と同じ 行者との事故も約5400件 の事故だが、自転車同士や歩 書者となる例も少なくない る。全体の約8割が車が相手 ち542件で死者が出てい などの賠償責任も負う。運転 ければ刑事制の対象となり に上った。 学古てけかをさせれば消ਲ器 **始む交通事故は2014年に** 別1万9千件発生し、このう 自転車は道路交通法上、 意祭庁によると、自転車が 집 まり、賠償金は高額化してい 13年、男児の保護者に約95 わせた事故では、神戸地裁が 自転車側への社会的非難は強 行者に接触する事故も多い。 するなど『ながら運転』で歩 =は「スマートフォンを操作 の関口信也さん(52)=福岡市 任を設定したのだ。 なかったとして、親の監督者 子どもに十分な指導をしてい 00万円の支払いを命じた。 60代女性に衝突し、重傷を負 自転車事故に詳しい弁護士 神戸市で小学5年の男児が 万一に備えて保険に入っ

事故で高額賠償の恐れ 加入2割程度義務付ける県も

> 百円で加入できる保険もあ 携帯電話の利用者が月額数

況などはメモにまとめておこ

事故証明書や医師の診

相手力の連絡先

事故の状

京は「こうした任意保険に 償の範囲は細かな条件があ 補償する商品も出てきた。補 流だが、最大1億~2億円を した調査でも加入率は24%に と話す。 兵庫県が13年に実施 イントとなりそうだ。 行サービスがあるかも選ぶポ る必要がある。示談交渉の代 り、契約前にしっかり確認す 十万~5千万円の賠償金が主 ノ人の

2割程度と

みられる っている人は、目転車を持 年額数千円の保険料で、 日本サイクリング協会(東 やすい。 り事故を起こさないことだ。 力を持つ や示談交渉がスムースに進み 書があると、保険金の支払い もちろん何より大事なの 交通ルールやマナーを守

る。訴訟より手続きか簡単で 結果は確定判決と同じ法的効要用も抑えられ、話し合いの 紛争解決センターに相談でき 道府県の弁護士会が運営する 裁判所の民事調停や、

ときに補償する「個人賠償責 るが、自転車はこうした制度 場合も。クレジットカードや どに、特約として付いている み合わせたものが多い。 える「傷害保険」の二つを組 任保険」と、自分のけがに備 さぜたり、物を壊したりした かなく任意保険を利用する た火災保険や自動車保険な 賠償責任保険は、既に加入し 任意保険は、他人にけがを

優先した上で、軽い事故でも うすればいいのか れないからだ。 いと交通事故証明書が発行さ 警察に連絡する。届け出がな けが人かいる場合は救護を 事故が起きてしまったらど

性を乗る人に認識させ、 ことにした。 10月から条例で、自転車の利 用者に保険加入を義教付ける 運転を促す狙いもある」とい 「自転車の危険 安全

責保険)に加入する義務があ 動車損害賠償責任保険(自賠

車やバイクの所有者には自

起こし、賠償金を支払えない 事例もあることから、同県は

さとき。カ 無存限で場古る

2015/02/03

https://e2odw.e-bisc.go.jp/CALS/Accepter/EbController

·建·相 图

(2019年 7月 回買核)



みんなに知ってほしい大切なこと



自転車は「車のなかま」です!

自転車は気軽で使うな乗りものです。でも、乗りだしだいでは、自分はもちろん、人を関うける図 まになります。身勝手な運転行為により、自分や相手が傷つき、希望ある未来が一瞬にして失われて

/まうこともあります。 かれた。 誰ひとり、被害者や加害者にならないように、ルールやマナーを守って安全運転・優しい運転を心 「けましょう。また、あなたの自転車はあなたの大切な相棒です。時々、タイヤの空気やブレーキなどを点検して大事に使いましょう。



「白転車安全利用五則」

原、は単道を通行する

(歩道は、年齢や道路事情により通行できる場合がある)

車道は左側を通行する

歩道を通行するときは、車道寄りを通行する

(すぐに停まれる速度で、歩行者のじゃまをしない)

子どもはヘルメットを着用する

(保護者は、子どもにヘルメットをかぶるように教える努力をする)

安全ルールを守る

* 2人乗り・道幅に広がっての走行・飲酒運転の禁止

*交差点や曲がり角は一時停止、安全確認 *暗いときはライトを点ける

2017年6月に道路設備禁が設定 され、自転車は軽重両として「車 のなかま」になりました。



きけん めいかく 危険!迷惑!こんなことしていませんか?

スマジを使いながら走行(画館を見る、操作する、イヤホンをつける)

スピードを落とさずに、交差点や曲がり角を曲がる

歩行者や停車中の車の間をすり抜ける

ハンドルに荷物をかける

芳季·蘭季離し、 立ちごぎ走行

註輪禁止の場所に停めて、進路や出入り首をふさぐ

改造する

危険・迷惑な行為により、相 手が傷跡や後遠症が残る犬 ケガ、意識不明の単体、死亡 するような重大な事故を起 こしてしまうと、あなたや家 族に、多額の賠償金が請求さ れることになります。

自転車に乗っているときだけでなく、歩行者としても、ルールやマナーを守り思いやりある行動を ましょう。



ホタカが発売している、 傷害保険付き自転車 個人賠償責任1億円の (同社提(以)

おながっているマルチコピ ー機で加入できるのは三年 フンピニーセアンーイレ 160円で加入者の死亡時 住友海上火災保險。 年額4

プラン さまざま

を販売している。

ービスを付けた自転車保険 や、示談代行など細かいサ ストアで加入で含る手軽さ トフォンやコンピニエンス 保険者社は近年、スマー

もある。 の等故をカバーするブラン付く。同社が売り出してい 代行が「ビスも付く。家族がで入院した際の一時金も る良転車のうちら車種が対

って大乗りをして大けがをし

 ○円で賠償額1千万円。同一入後、ネットで加入手続き、点検整備製込みで年額1
 ○四円で賠償額1千万円。同一入後、ネットで加入手続き、点検整備製込みで年額1
 ○少年が、日本までの職人が条件。贈「万円と2千万円の2種類との種類はaヵ損害保険。通院する も房1車種は3月末まで、 て乗った家族。友人らも力はaヵ損害保険。通院する も房1車種は3月末まで、 て乗った家族。友人らも力が入者の対がに手厚いの 象で、一般用2車種と子ど た子どもや、自転車を借り る。 科を負担する仕組みだ。 社どもスマホで加入でき をし、同社が1年分の保険 料を負担する仕組みだ。 500円航後となってい

一方で保険加入は進んでいは」としている。 コンビニでも加入 補償は1億円となり、示談・賠償補償の他に加入者がけ、他人への賠償・ボタカの1億円保険は、 とが必要だ」と話している。

スマ

道是没無謀應転が絶えないと、を命じる判決を言い変した。 そるという感覚が薄いので、 でや件塩えた。 整発能は「歩ー車側に約4700 両柄が賠償 く、保険料を支払い事故に保 15件で、2000年に比べて、歩行者が死にした事故で自転 軽な足代わりと考える人も多

とが一因」との見方を示す。

多い扱行者との事故は260 命じた。東京和裁ら今は丁尺、 険は全て任意。免許不要の気を草側が加害者となることが に約9500万円の支払いを 折もある。 総会は「自転車保をとしては減少傾向だが、自 た事故で、昨年7月、男児の親 着の加入部は2型程度との分体部事故は約12万1千件。 全 性に衝突し重い遺害を負わせ "生力"・8千万合に対し、所有

が、 特保候」もある。 自転車関け 連団体が認定した整備士がもいる店舗で点像や整備を受もいる店舗で点像や整備を受け、連団体が認定した整備士が るのに対し、自転車本体に ーが利用者を対象にしてい 保険各社や自転車メーカ

車両の仲間高額賠償事故多発

圃

賠償を命じる判決が相次いだことが 地で制定され、1億円の保険が付い 始まっている。加入を促す条例が各 提展につながれば」と維持する。 背景にあり、豊門家は「安全書職の た事体も登場。事故の増加や、高額 「自転車保険」普及への取り組みが

13年に超きた自転中間連の 車で坂道を下った際、幼代女 によると、国内総保有台数7 がを負わせたりした際に補償される 警察庁続計によると、20 自転車に探っていて振行者をにけ 神戸地裁は小う単児が自転ない。日本サイクリング協会 自転車事故数の推移 3000 件 問題 17 16全体 対表行者 2000 14 全体 13. 20004 02 04 06 06 10 12 13

も多い。

メーカーでは、プリヂスト

や埼玉県、京郡府など、保験 する条例を施行した。東京都

体が、自転車の安全利用に関 昨年10月までに全国の30日沿 (交通工学の調査によると、

加入を努力感筋と定めたもの

岩手県立大の元田良孝教授

が政管に乗り出している。 ころした事態に、行政や操

の延長としてどらえるのでは 城らすには、自転車を歩行者元田教授は「深刻な事故を 2~3倍に体びた」(at損 判決超後は、1日の契約数が 品を売り出し、 した。保険各社も特色ある商 から、3千万円の侵入賠償者 職を社会全体に浸透させるこ なく、車両の仲間だという意 円賠償保険付き自転車を発売 カーで過去最高額となる上値 ホダカ (同県) はつ月、メー 任保険付き回転車を販売中 ンサイグル(埼玉県)が昨年 「高額児費の

18