

自転車に事故に遭った時の対処法と損害賠償等への備えとしての「保険」の現状について

The best possible measures to deal with the bicycle accident situation and the bicycle insurance.

自転車文化センター学芸員 村山吾郎 Murayama Goro

## 1. どのようにして自転車事故は起こるのか？

前稿までは、安全に楽しく自転車に乗るための交通安全教室とその指導者育成の具体例について述べてきた。本稿では、自転車に乗っている方が安全運転を心掛けていたにもかかわらず、不幸にも自転車で交通事故に遭った時の対処法（自分が「被害者の場合」「加害者の場合」の双方）と、損害賠償等への備えとしての「保険」の現状について説明したい。

警視庁のホームページ「自転車の交通人身事故発生状況」（平成23年上半期）によると、23年上半期の東京都内における自転車の交通人身事故発生件数は、9,908件（負傷者数8,902人／死者数20人）となっている。平成16年以降、交通事故全体の件数は対前年度比では減少傾向にあり、自転車の交通人身事故も、発生件数及び負傷者数とも減少傾向にあるとはいうものの、大変残念なことに死者数はほぼ横ばいで推移していると共に、交通事故全体に占める自転車事故の割合は約2割と年々漸増傾向にあり、見過ごすことの出来ない社会問題となっている。また全国で発生した自転車事故の実に4割が、都内で発生しているという状況である。

そもそもどのような時に自転車事故が起こるのか、警視庁の統計資料から、状況毎に上位5番目までを見て行きたい。

### ◎時間帯別発生状況（n=9,908件）

1位	< 8時～10時 > :	1,832件 / 18.5%	※小数点第2位を四捨五入
2位	< 16時～18時 > :	1,458件 / 14.7%	
3位	< 10時～12時 > :	1,283件 / 12.9%	
4位	< 14時～16時 > :	1,237件 / 12.5%	
5位	< 12時～14時 > :	1,112件 / 11.2%	／ <u>1～5位合計69.8%</u>

### ◎年齢層別発生状況（n=9,908件）

1位	< 30歳代 > :	1,807件 / 18.2%	
2位	< 40歳代 > :	1,439件 / 14.5%	
3位	< 65歳超 > :	1,397件 / 14.1%	
4位	< 50歳代 > :	989件 / 10.0%	
5位	< 25～29歳代 > :	947件 / 9.6%	／ <u>1～5位合計66.4%</u>

調査結果によると、自転車乗車中の交通人身事故は、昼間帯、特に8時から10時の時間帯に多発している。年齢層別では若年層や30歳代が多発している。

加えて「死傷者の運転・同乗別発生状況（死傷者数）」という調査結果をみると、死傷者数では65歳以上の高齢者が40.0%と高い比率を占めている。

また、子供の死傷者1,010人のうち、155人が保護者などの自転車に同乗中のものだという事である。大切なお子さんにケガをさせないため、安全な走行を心掛けて頂くのはもちろんであるが、どうぞお子さんにヘルメットを着用してあげて頂きたい。

それではどのような理由で事故が起こるのか、引き続き警視庁の調査結果から引用したい。

◎事故類型別発生状況（n = 9, 908件）

1位	<出会い頭> :	5, 270件 / 53.1%
2位	<車両相互> :	1, 399件 / 14.1%
3位	<左折時> :	1, 087件 / 11.1%
4位	<人対自転車> :	504件 / 5.1%
5位	<正面衝突> :	258件 / 2.6%
/ 1～5位合計86%		

◎違反別発生状況（n = 9, 908件）

1位	<※違反無し> :	4, 406件 / 44.5%
2位	<安全不確認> :	2, 031件 / 20.5%
3位	<交差点安全進行> :	851件 / 8.6%
4位	<一時不停止> :	562件 / 5.7%
5位	<信号無視> :	341件 / 3.4%
/ 1～5位合計82.7%		

こうして見てくると、最も事故が発生しやすい状況としては「出会い頭」で「安全確認が不十分であった時」ということが言える。自転車に乗られるにあたっては、ぜひこうしたポイントに気をつけて頂きたい。

2. 自転車で事故に遭ったら、どのように対処したら良いのか？

前項のようなポイントを十分意識して、安全運転に努めていても、不幸にして自転車で事故に遭われた方もおられることだろう。そのような時はどのように対処したら良いだろうか？  
自分が自転車に乗っていて「被害者になった場合」と「加害者になった場合」それぞれの対処法を下記のとおり表にまとめてみたのでご覧頂きたい。

ここで大切なのは、自転車事故も自動車事故と同じ「交通事故である」という認識をお持ち頂くことである。

★自転車に乗っていて「被害者」になった場合	
※主な相手／「自動車」「オートバイ」	
★事故後の対処方法：安全な場所に避難した上で対応	
1	<p>小さな事故であっても、必ず110番通報して、『おまわりさん(警察官)』に来てもらって調書を書いてもらう。</p> <p>* 後日、なるべく早く『交通事故証明書』を『自動車安全運転センター』に依頼して発行してもらうこと(保険会社に保険金を請求する場合などは、『交通事故証明書』が必要になります)。</p>
2	<p>軽い怪我の場合でも、必ず医師の診断を受ける。 (重傷の場合には、119番通報の上、救急車で病院へ)</p> <p>相手(加害者)を十分に確認する。</p>
3	<p>* 相手の名前・住所・電話番号・連絡先・車の登録ナンバーをメモしておく。 * 相手の運転免許証や自動車検査証、保険などの証明書を見せてもらい、免許証番号や保険番号などのメモをとる。</p>
4	<p>自分で傷害保険等に加入している場合は、事故の状況をただちに保険会社または取り扱い代理店に連絡する。</p> <p>* この手続きをしないと、保険金が支払われません。 その後の手続きは保険会社担当者にご相談下さい。</p>

★自転車に乗っていて「加害者」になった場合	
※主な相手／「歩行者」「自転車」	
★事故後の対処方法：負傷者の救護と安全確保が最優先	
1	<p>まずは『負傷者の救護(救急車)』と『安全確保』を行う。</p> <p>* 負傷者がいる場合は何よりも先に救護し、119番に通報する。</p>
2	<p>小さな事故であっても、必ず110番通報して、『おまわりさん(警察官)』に来てもらって調書を書いてもらう。</p> <p>* 後日、なるべく早く『交通事故証明書』を『自動車安全運転センター』に依頼して発行してもらうこと(保険会社に保険金を請求する場合などは、『交通事故証明書』が必要になります)。</p>
3	<p>相手(被害者)を十分に確認する。</p> <p>* 被害者の名前・住所・連絡先・勤務先などをメモし、また自分の名前や連絡先などを伝えること。</p>
4	<p>保険に加入している場合には、事故の状況をただちに保険会社または取り扱い代理店に連絡する。</p> <p>* この手続きをしないと、保険金が支払われません。 その後の手続きは保険会社担当者にご相談下さい。</p>
5	<p>保険に加入している場合には、事故の状況をただちに保険会社または取り扱い代理店に連絡する。</p> <p>* この手続きをしないと、保険金が支払われません。 その後の手続きは保険会社担当者にご相談下さい。</p>

### 3. 損害賠償等への備えとしての自転車事故に対応できる「保険」の現状について

前項のようなポイントを十分意識して、安全運転に努めていても、不幸にして自転車で事故に遭われた方もおられることだろう。

万一、自転車事故の加害者になってしまった場合には、自動車による交通事故と全く同じで、『刑事上の責任（相手を死傷させた場合「重過失致死傷罪」）』『民事上の責任（被害者に対する損害賠償の責任を負う）』『道義的な責任（被害者を見舞い、誠実に謝罪する責任）』が問われる。

例えば東京地方裁判所・平成19年4月11日の判決では、自転車による交通事故の加害者に対して、事故発生11日後に亡くなった被害者への損害賠償金5,438万円の支払いを命ずる判決も出されている。

いざという時の高額な損害賠償に備え、被害者救済のためのセーフティーネットとして、自動車の場合には、『自賠責保険（法律で定められた強制加入）』と『任意加入の自動車保険』の2本立てとなっている。大半のドライバーの方は、2本立てで加入していることと思われる。

また自動車の場合には、自動車損害賠償保障法に基づき、自賠責保険（共済）の対象とならない「ひき逃げ事故」や「無保険（共済）事故」にあった被害者に対し、健康保険や労災保険等の他の社会保険の給付（他法令給付）や本来の損害賠償責任者の支払いによっても、なお被害者に損害が残る場合に、最終的な救済措置として、法定限度額の範囲内で、政府（国土交通省）がその損害をてん補する『政府保障事業』がある。

※なお、政府は、この損害のてん補をしたときは、その支払い金額を限度額として、被害者が加害運転者等に対して有する損害賠償請求権を被害者から代位取得し、政府が被害者に代わって、本来の損害賠償責任者に対して求償することとなっている。

（※詳しくは、国土交通省HP「自賠責保険ポータルサイト」政府保障事業について

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/04relief/accident/nopolicyholder.html> 参照。）

これに対して自転車の場合には、現在の制度上、法律で定められた強制加入保険はなく、その上自動車のような政府保障事業も無いのが現状である。

そのような現状の中で、先に述べたように自転車事故の加害者に、民事裁判の判決で被害者に対する高額な損害賠償責任が課された際、加害者が自転車事故の損害賠償をカバーする保険に入っていないと、被害者に対してきちんとした補償が困難となってしまう場合もある。

（※この問題については、毎日新聞東京本社社会部 馬場直子記者と北村和巳記者が担当する特集記事「銀輪の死角」に詳述されているので、下記を参照されたい。

<http://mainichi.jp/select/jiken/ginrinnosikaku/> )

自転車事故で亡くなられたり、大怪我を負って苦しまれる被害者ご自身やその家族のためにも、そして一個人にとっては莫大な金額の償いの義務を負う加害者自身やその家族のためにも、万一の自転車事故に備えて、自転車を利用される方々が自らで何らかの保険に加入して、そのリスクに対処する必要がある現状をご理解頂ければ幸いである。

それではこうした前提を踏まえて、いざという時のセーフティーネットとして加入できる（利用できる）自転車事故をカバーする保険の現状を見て行きたい。

最近ではスポーツ用自転車の人気も高まり、市民レースやトライアスロンの大会に出場したり、自宅から職場まで自転車通勤される方も増えてきているが、それでも自転車販売台数統計の車種内訳からみると、スポーツ車（マウンテンバイクを含む）が約15%なのに対して、約60%と大多数の自転車利用者は、主に最寄駅までの通勤・通学、日常の買い物に使われるシティ車（軽

快車) またはそれに類するホーム車と区分される自転車を使っている方々である。

(※出典：(財)自転車産業振興協会HP／統計「国内販売動向調査」(平成23年度)より  
[http://www.jbpi.or.jp/?sub\\_id=4&category\\_id=H23年度&dir\\_no=TOP\\_ROOT:161:267](http://www.jbpi.or.jp/?sub_id=4&category_id=H23年度&dir_no=TOP_ROOT:161:267) )

この場をお借りして、筆者の個人的な経歴を申すと、平成3年4月(1991年)に日本大学法学部政治経済学科に入学して法学部サイクリングクラブに所属(顧問:西村克彦教授/当時)、国内各地をクラブの合宿やプライベート(一人旅)でツーリングした。また大学3・4年時には日本国憲法専攻・赤坂正浩助教授(当時)の赤坂ゼミナール第10期生の末席を汚し卒業論文編集委員を務めた後、平成7年(1995年)3月に卒業、採用試験を経て縁合って同年4月より当会に就職した。

この間は、いわゆる「自転車総合保険」がまだ損害保険会社各社で販売されており、筆者は大学3年時に部長を務めていたこともあり、母校の近所にある三井海上火災保険(株)(当時)本社のご担当者を訪ねて、30名ほどいた部員全員の保険加入手続きをして頂いた。1名あたり年間保険料2,000円程度で、自分の傷害保険と対人賠償責任保険(限度額1,000万円程度)が保証されていた記憶がある。

また、所属するクラブが、関東地域の大学サイクリングクラブの交流団体である東日本学生サイクリング連盟(略称:ESCA)に加盟していたことから、自動的に(財)日本サイクリング協会の会員となり、その会員証でそのまま同協会の傷害・賠償保険の対象となっていた。

幸い在学中、筆者自身はこれらの保険のお世話になることなく無事走り続けることができたが、その後自転車総合保険については、自転車事故の増加に伴う損害賠償請求が重なったことの影響などにより、国内の主な損害保険会社(8社)における取扱いが、平成16年(2004年)頃から平成22年(2010年)頃に掛けて、下記のとおり相次いで廃止された経緯がある。

損害保険会社	自転車総合保険
日新火災海上保険株式会社	2010.3廃止
株式会社損害保険ジャパン	2010.1廃止
共栄火災海上保険株式会社	2009.1廃止
あいおい損害保険株式会社	2008.8廃止
朝日火災海上保険株式会社	2006.10廃止
富士火災海上保険株式会社	2005.10廃止
ニッセイ同和損害保険株式会社	2005.10廃止
日本興亜損害保険株式会社	2005.10廃止
三井住友火災海上保険株式会社	2004.10廃止
東京海上日動火災保険株式会社	2004.10廃止

筆者のようにスポーツや旅の手段として自転車を利用する人は(レース等大会の参加者向け保険も含む)保険に加入していることが多いが、先に述べたように大半の方々はいくまでも日常の移動手段として自転車に乗っておられ、法律上も保険が義務としての強制加入にはなっていないので、まだ保険に加入していない方も多と思われる。

そうした方々に向けて、まずは現状で自転車に関する事故や怪我の治療費を補償してくれる保険としてどのようなものがあるか、以下の個人保険と団体保険を紹介したい。

種類		概要	保険料	保険金額
個人 保険	個人賠償責任 保険	被保険者が、第三者の生命や身体、財物に損害を与えた場合に生ずる経済的損害を填補するための保険。	1,000円～3,000円 程度/年	【賠償責任】 国内:1億円 国外:1億円 ※東京海上日動の火災保険の特約を利用した場合
	傷害保険	被保険者が、急激・偶然・外来の事故により身体に障害を受けた場合に適用される保険。	数万円程度/年	【傷害】 死亡・後遺障害:500万円 入院:3,000円/日 通院:1,000円/日 ※東京海上日動の例
	自転車総合保険	民間の保険会社が運営する自転車保険。 自転車総合保険からの撤退が相次ぎ、現在は運営されていない。	—	—
	TSマーク付帯 保険	 自転車安全整備士による点検、整備を受けたTSマーク(Traffic Safety)に付帯した保険。 昭和57年4月1日に発足。加入者数は約110万人(平成16年時点)。	1,000円/年	【傷害】 死亡:100万円 入院:10万円 【賠償責任】 2,000万円 (死亡もしくは重度後遺症)
	SBAA PLUSマーク付き 自転車対象保険	SBAA PLUSマーク付き自転車を購入し、手続きをした加入者に対して、加入から1年間“傷害補償”と“賠償責任補償”を補償する。 2010年4月1日よりサービスを開始。	—	【傷害】 死亡:30万円 後遺症:死亡保険金の3～100% 【賠償責任】 30万円 (免責金額1,000円)

種類		概要	保険料	保険金額	
団体 保険	JCA自転車総合保険	日本サイクリング協会(JCA : Japan Cycling Association)の会員特典としての保険。会員数は約20,000人(平成21年度時点)	4,000円 (JCA年会費) + 追加保険料※2,400円/年	【傷害】 死亡:360万円 入院:2,000円/日 【賠償責任】 3,000万円	
	スポーツ安全保険	(財)スポーツ安全協会が契約者となり、加入手続きを行った5名以上のアマチュアの社会教育関係団体(注)の構成員を被保険者とした保険。また、協会で運営する「共済見舞金制度」もあり	600円/年	【傷害】 死亡:2,000万円 入院:4,000円/日 通院:1,500円/日 【賠償責任】 5億円(身体・財物)	
	ブリヂストン (例)	自転車盗難 補償	一般自転車(エコシリーズ等を除く)を購入から1年間、電動アシスト自転車は3年間、購入車が盗難にあった場合に、同車種購入の割引補償	無料(購入後のみ) 自転車1年 電動アシスト車 3年	—
		アンジェリーノ あんしん傷害 保険	子供乗せ専用自転車「アンジェリーノ(Angelino)」搭乗中に偶然の事故により傷害をうけた場合の保険。「アンジェリーノ(Angelino)」搭乗者とお子さまを含む3名まで登録可能	無料(購入後のみ) 自転車1年	【傷害】 死亡:200万円 入院:1,500円/日 通院:1,000円/日
	イオン (例)	自転車盗難・ 傷害保険	イオンで自転車を購入してから1年間、盗難に遭い、再購入する場合の半額補償と、登録者が死亡・後遺症が発生した場合の補償	無料(購入後のみ) 1年間	【傷害】 死亡:100万円 後遺障害:3万円 ～100万円
自転車盗難・ 傷害・賠償責任 保険		「自転車盗難・傷害保険」の保険内容に損害賠償に対する補償が追加	無料(自己負担1,000円) 1年間	【傷害】上記と同様 入院:1,000円/日 【賠償責任】 5,000万円	

上記の表に出てくる保険のうち、特に皆様にあらためてご自身の保険契約内容をご確認頂きたいのが「自宅の火災保険(地震保険)」と「自動車保険(任意)」である。

両者の保険いずれでも、特約として「個人賠償責任保険」を比較的安価に追加することができ、またその場合も多くの保険は、同居の家族も一緒に対象となるはずである。万一のリスクから家族を守るためにも、すでに両保険をご契約の方は、ぜひ損害保険会社各社や代理店にもお問合せ頂ければ幸いである。

また損害保険会社以外にも、JA共済・COOP共済・全労災・都道府県民共済など共済事業各団体でも、マイカー保険の特約などという形で、月額保険料数百円で自転車事故の賠償保険等を追加できるので、こうした共済に加入されている方も、各団体に問合せ頂ければ幸いである。

また平成22年～23年頃からの新しい商品としては、携帯電話auの加入者が加入できるau損保や、セブン&iホールディングスと三井住友海上火災保険がセブンイレブンの店頭コピー機で加入できる自転車保険の発売なども始まっている。

本格的に趣味やスポーツとして自転車を楽しまれる方は、(財)日本サイクリング協会や日本マウンテンバイク協会等、自転車スポーツ・競技団体毎に提供される保険や、日本最大の自転車ショー「CYCLE MODE」(例年11月上旬～中旬に東京・大阪で開催)を主催するテレビ大阪が提供するTEAM KEEP LEFT(チームキープレフト)会員向けの保険なども検討されてはいかがでしょうか。

なお、中学・高校で自転車通学が認められている場合には、生徒のための保険についても各都道府県や市町村を始め、学校ごとに学校生活全般の団体保険等での対応についても考慮されていると思われるので、保護者の方は学校で加入している保険がどこまでカバーしてくれるのかを確認しておかれることをお勧めしたい。

#### 4. 現状の制度で、最も多くの方が加入する保険『TSマーク付帯保険』について

さて、さまざまな保険商品を紹介したために、かえって分かりにくくなってしまったとしたら恐縮である。

先述のとおり自転車の場合には法律で定められた強制加入保険は無いが、それに準ずる制度として多くの方が加入する制度として、自転車安全整備制度に伴う『TSマーク付帯保険』について、詳しくお伝えしたい。

本制度の概要について、(公財)日本交通管理技術協会 参事 村上氏を訪ねて話を伺った。同協会が認定する「自転車安全整備士」資格を持った販売店で、整備・安全点検を受けた自転車を購入した際や、その後年1回、整備点検を受けて整備料(販売店毎に若干異なる)を支払うことによって、下記の保証が1年間更新継続されるものである。

<TS(Traffic Safety)マーク付帯保険:>

※第二種TSマーク(赤マーク)>

<自転車安全整備店章>



#### ◎賠償責任保険

死亡・重度後遺障害(1～7級)  
(限度額)2,000万円

#### ◎傷害保険

入院15日以上(一律) 10万円  
死亡・重度後遺障害(1～4級)100万円

※全国の「自転車安全整備士」がいるお店は、下記サイトを参照。

<http://www.tmt.or.jp/safety/index1.html> (平成23年12月末現在、全国14,754店)

この制度は、自転車の定期的な点検・整備を促進して、自転車の安全な利用と、自転車事故の防止に寄与することを目的として、自転車安全整備士の点検整備済み自転車であることを示す「TSマーク制度」を昭和54年10月に警察庁の指導により創設した後、制度の普及啓発や、万が一自転車に乗って事故に遭った場合の被害者救済に資するため、昭和57年4月から付帯保険が導入された。

以降の経緯概略は以下のとおりである。

- ・昭和61年（1986年） 4月23日 見舞金制度導入
- ・平成 2年（1990年） 10月 1日 赤マーク導入
- ・平成 5年（1993年） 12月24日 見舞金補償枠拡大
- ・平成 6年（1994年） 6月20日 自転車防犯登録が義務化
- ・平成17年（2005年） 3月25日 賠償責任限度額拡大（※現在の赤マーク補償額）

また、TSマーク付帯保険の支払い対象者等については、以下のとおりである。

<適用事項の説明>

- 傷害保険の適用－（新車時または年に1度点検整備を受けて）TSマークが貼付されている自転車に搭乗中の人（幼児などの同乗者も含む）が、国内で事故に遭った場合に適用される。
- 死亡事故とは、事故から180日以内に死亡した場合。
- 賠償責任保険の適用－TSマークが貼付されている自転車に搭乗中の人、相手方又は第三者に死亡又は重度後遺障害を負わせたことにより、法律上の損害賠償責任を負担した場合に適用される。（通常、自転車搭乗者が加害者となるケース）
- 重度後遺障害とは、自賠法で定める後遺障害等級の1～4級（賠償責任保険については1～7級）までをいう。

<支払いの対象>

- 搭乗中的人是自転車の持ち主に限定はされない。友人から借りて搭乗していても対象となる。
- 搭乗中とは、自転車から降りて押している場合も含まれる。
- 事故は道路上で起きたものに限定はされない。自転車置き場、歩道橋などの階段、自転車通行ができる公園内の広場や地下街の通路等を含む。
- 幼児等同乗者に対する傷害保険は適用される。

<支払出来ない場合>

- 盗んだ自転車等、正当な権利を持たない自転車に搭乗中の事故の場合。
- 自転車競技大会やイベント等で出場・出展していて事故に遭った場合。
- 道路以外の場所（スキー場など通常自転車が乗り入れないような場所）で事故に遭った場合。
- 自転車搭乗者の故意による事故の場合。
- 地震・噴火・津波などによる事故の場合。
- 酒を飲めば事故になることを承知していながら、飲酒して事故を起こした場合（※自転車も自動車と同じく、飲酒運転は法律で処罰されるため）。
- 同乗者及び同居の親族に対する賠償責任。

以上のとおりとなっている。

このTSマーク付帯保険は、日本交通管理技術協会が三井住友海上火災保険(株)を幹事会社とする損害保険会社各社と団体契約をしている保険である。

実際に、自転車安全整備士のいる販売店で自転車を購入し、TSマーク付帯保険適用期間（マークに記載されている点検日から1年間）にある自転車をお持ちの方が、万一事故に遭った場合には、先述のとおり「自分が被害者」の場合または「自分が加害者」の場合の対応をして被害者の救助と警察に事故の届出をした上で、TSマークを貼付した自転車安全整備店に連絡すると、幹事保険会社である三井住友海上火災保険(株)から、保険金請求用紙が送付され、書類を整えて事故発生 of 正式な報告をすることにより、審査の結果、保険金の支払いがなされるのが一連の流れである。

このように、「自転車安全整備士」に最低年1回点検してもらって「TSマーク付帯保険」を更新してもらえば、いざというときの第1段階の備えとして安心なのではないだろうか？  
その上で、先に述べたとおり損害賠償責任額がこの付帯保険の限度額2,000万円を上回るケースが多くなっていることから、各家庭の保険加入状況をあらためて確認して頂き、第2段階の備えをどのようになさるか、ご検討頂ければ幸いです。

## 5. まとめと私見

実際の販売店では、店主の方は自転車安全整備士に加え、経済産業省所管の(財)日本車両検査協会が実施する「自転車技士」(旧称：自転車組立整備士)資格も取得して技術を磨き安全に点検整備した自転車を皆様に提供している。

また製品としての自転車そのものの安全性を高めるため、(社)自転車協会では安全・安心なものづくりを最大の使命として、利用者の皆様の安全を第一に考え、自転車業界の自主基準である「自転車安全基準」を制定している。(平成16年9月から開始)。同協会では、更に環境負荷物質使用削減を「自転車安全基準」に取入れ、環境に配慮した製品も目指しており、こうした自転車安全基準に適合した自転車に、BAA (BICYCLE ASSOCIATION (JAPAN) APPROVED) マーク「社団法人自転車協会認証」が貼付られている。自転車を購入される際には、こうした点も確認して頂けると幸いです。

このように、自転車で交通事故に遭った際の傷害や損害賠償をカバーする保険について見てみると、現在の制度はまだまだ発展途上にあると思われるが、日々自転車を利用される皆様方にとって少しでも役に立つ保険をお選び頂くと共に、今後、政府や国の施策によりさらなる環境改善がなされることを切に願って、本稿の結びとしたい。

### <取材協力>

◎(財)日本交通管理技術協会 参事 村上氏

### <参考・引用文献>

◎「自転車利用環境整備等による安全性向上に関する提言」調査研究報告書

平成22年5月 財団法人 日本自転車普及協会発行

◎(社)日本損害保険協会 公式ホームページ 及び各保険会社・共済事業団体公式ホームページ

◎(財)自転車産業振興協会 公式ホームページ

◎(財)日本交通管理技術協会 公式ホームページ

◎(財)日本車両検査協会 公式ホームページ

◎(社)自転車協会 公式ホームページ