



일본의 자전거보험 의무화 현황

김유미 연구원

일본 정부는 자전거의 역할 확대 및 안전한 이용을 위한 다양한 정책을 마련하고 있고, 자전거 사고도 매년 감소하고 있음. 그러나 최근에는 자전거 사고 감소세가 둔화되고 미성년자와 고령자를 중심으로 치사율이 상승하고 있음. 게다가 자전거 사고에 따른 고액의 손해배상금을 요구하는 사례도 발생하고 있음. 이에 정부는 일부 도시에서 시행하고 있는 자전거 이용자의 자전거보험 가입 의무화를 전국으로 확대하는 방안을 논의함

- 일본 정부는 자전거의 역할 확대를 위해 2017년 「자전거 활용 추진법」을 제정하여 자전거 이용을 적극 권장하며 환경비용 절감 및 재해 시 교통 기능 유지, 그리고 국민의 건강 증진 등을 추진함)
 - 일본은 자전거가 일상적인 교통수단으로 자리 잡은 가운데 2016년 기준 자전거 보유대수는 7,283만 대²⁾로 보급률³⁾이 약 60%에 달하고, 이 중 약 80%의 자전거가 정부에 등록되어 있음
 - 「자전거 활용 추진법」은 자전거 전용도로 및 통행 구역 정비, 노외주차장 정비, 공용자전거 시설 정비, 안정성 높은 자전거 공급체제 정비 등의 14가지 기본방침을 정함
- 안전한 자전거 이용을 위한 정부의 노력으로 자전거 사고 발생건수 및 사상자 수는 매년 감소하고 있으나, 보행자와의 접촉사고가 증가하고 미성년자와 고령자의 치사율이 높아지고 있음
 - 일본 정부는 2007년 「자전거 안전이용에 관한 5가지 준칙」⁴⁾을 제정하고 2015년에는 「자전거 교통법」을 개정하여 안전한 자전거 이용을 위한 환경을 조성하고 있음
 - 자전거사고 발생 건수는 매년 감소세를 보이며 2017년 기준 전체 교통사고의 19%(90,407건)를 차지하였고, 사상자 수는 2007년에 비해 48.1% 감소한 8만 9,368명을 기록한 반면, 치사율⁵⁾은 0.54%로 10년

1) 국토교통성(2017. 5), 自転車活用推進法が施行されました

2) 국토교통성(2017. 8), 自転車の活用の推進に関する 現状の取り組みについて

3) 자전거 보급률=자전거 보유 대수/인구×100

4) ① 자전거는 차도가 원칙, 보도는 예외 ② 차도에서는 좌측통행 ③ 보도에서는 보행자 우선으로 차도 가까이 서행 ④ 안전 규칙(음주운전 금지·2인승 금지·야간 라이트 점등 등) ⑤ 어린이 헬멧 착용

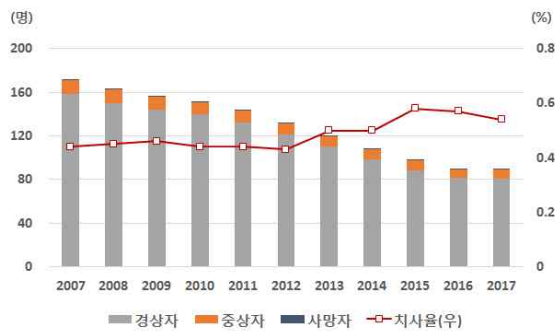
5) 치사율=사망자 수/사상자 수×100

전보다 0.1%p 상승함⁶⁾(〈그림 1〉 참조)

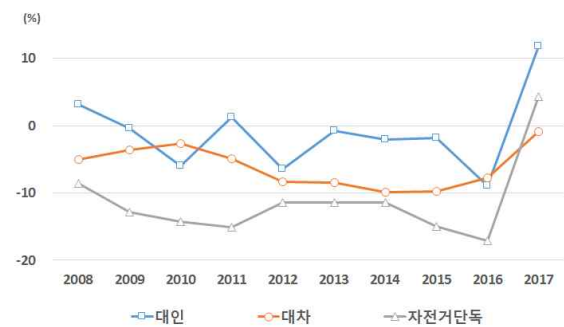
- 연령별 사상자 수는 미성년자가 30.7%(27,314명), 65세 이상 고령자가 19.6%(16,963명)로 전체 사상자 수의 절반을 차지함

- 전체 자전거 사고 발생건수는 감소하였으나 자전거 주행 중 스마트폰 사용, 전동자전거 보급 등으로 인한 보행자와의 접촉사고 증가로 대인사고 건수가 전년 대비 11.8%(2,550건) 증가함(〈그림 2〉 참조)

〈그림 1〉 자전거사고 상태별 사상자 추이



〈그림 2〉 사고 유형별 자전거 교통사고 건수 추이



자료: 경찰청교통국(2018), “平成29年中の交通事故の発生状況”

■ 일본 국토교통성은 자전거 사고에 따른 손해배상문제에 관한 검토회를 열고 자전거 이용자의 배상책임보험가입 의무화를 전국으로 확대하는 방안을 논의함)

- 자전거 사고로 인해 수천 만 엔에 이르는 고액의 손해배상 사건이 발생하자, 사고 발생 시 피해자를 보호하고 가해자의 배상책임을 강화하기 위해 자전거보험⁸⁾ 의무가입을 전국적으로 확대하는 방안을 논의함 (〈표 1〉 참조)
 - 현재 전국 47개 도도부현과 20개 정령 시 가운데 조례를 통해 자전거 이용자의 보험가입을 의무화한 곳은 11곳이며, 보험 가입에 ‘노력할’ 의무를 부여한 곳은 13곳으로 나타남⁹⁾
- 검토회에서는 자전거 이용자의 자전거보험 가입 의무화, 자전거보험 가입여부 확인 의무화, 지자체 등의 자전거보험 가입 촉진을 위한 정보제공 등 3가지로 분류하여 표준 조례안을 검토함
 - 보행자와의 사고 및 고액의 손해배상사고 발생이 증가하고 있으므로 자전거 이용자(미성년자의 경우 보호자)의 보험가입 의무화를 요구함

6) 경찰청교통국(2018), 平成29年中の交通事故の発生状況
 7) 국토교통성(2018. 1), 第1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·配付資料
 8) 자전거보험이란 배상책임보험으로 자전거사고로 인해 발생한 타인의 생명 또는 신체 손해를 보상할 수 있는 보험 또는 공제를 말함. 따라서 본인의 생명 또는 신체를 보상하는 상해보험은 해당하지 않음
 9) 가입 의무화: 사이타마현, 시가현, 교토부, 오사카부, 효고현, 가고시마현(6부현)/사이타마시, 사가미하라시, 나고야시, 교토시, 사카이시(5정령), 노력할 의무: 홋카이도, 군마현, 치바현, 도쿄도, 돗토리현, 도쿠시마현, 가가와현, 에히메현, 후쿠오카현, 구마모토현(10도도부현)/치바시, 시즈오카시, 후쿠오카시(3정령)

- 자전거 판매업자 및 대여업자는 자전거 이용자의 보험가입 여부를 식별하기가 용의하므로 판매(대여) 시 이용자의 보험가입 여부 확인을 의무화하고 확인할 수 없는 경우 이와 관련한 정보를 제공할 것을 요구함 **kiri**

〈표 1〉 자전거 사고로 인한 고액 배상 사례

배상액	사고의 개요	배상액	사고의 개요
4,746만 엔	남성(46세)이 신호를 무시하고 교차로를 직진하다 횡단보도를 건너고 있던 여성(75세)과 충돌, 여성은 뇌좌상 등으로 사망 (도쿄지방법판소 2014년 1월 판결)	2,174만 엔	보행자도 통행할 수 있는 자전거 전용도로에서 자전거 산책 중인 남성(77세)과 출근 중인 직장인 남성이 충돌, 3일 후 남성 사망 (도쿄지방법판소 2013년 3월 판결)
9,521만 엔	남학생(11세)이 야간에 자전거를 타고 귀가하던 중 보행 중인 여성(62세)과 정면충돌, 여성은 두개골 골절 등으로 의식불명 상태, 아이의 어머니에게 손해배상 지급을 명령 (고베지방법판소 2013년 7월 4일 판결)	5,000만 엔	여고생이 야간에 휴대전화를 사용하며 전조등을 켜지 않고 주행하던 중 보행 중이던 여성(57세)과 충돌, 여성은 중대한 상해를 입음 (요코하마지방법판소 2005년 11월 판결)

자료: 일본 손해보험협회