

自転車交通事故に対する賠償保険に関する分析

木方 千春¹・山本 俊行²・鈴木 美緒³

¹正会員 名古屋大学大学院 環境学研究科 (〒464-8603 愛知県名古屋市千種区不老町C1-3(651))

E-mail:kikata@trans.civil.nagoya.-u.ac.jp

²正会員 名古屋大学 エコトピア科学研究所 (〒464-8603 愛知県名古屋市千種区不老町C1-3(651))

E-mail:yamamoto@tcivil.nagoya.-u.ac.jp

³正会員 東京工業大学大学院 総合理工学研究科 (〒226-8501 横浜市緑区長津田町4259-G3-14)

E-mail: mios@enveng.titech.ac.jp

自転車対歩行者の事故は近年増加傾向にあり、自転車運転者に高額な損害賠償が発生するケースも増えており、より一層の安全対策が求められている。本研究では、自転車利用実態及び自転車の安全制度の現状を把握し、これからの保険・保障制度のあり方を検討するために、自転車に関連する交通事故の補償、すなわち、損害賠償保険制度の現状調査を実施した、さらに、損害賠償保険に対する自転車利用者の意識調査を実施した。調査結果より、自転車利用者の損害賠償保険加入率は低く、損害保険会社も自転車の損害賠償保険から撤退する傾向にあることが明らかとなった。ただし、加入率の低さは自転車利用者の損害賠償保険に対する知識不足が原因によるもので、適切な情報提供により加入促進の可能性があることが示唆された。

Key Words : 交通安全, 自転車事故, 損害賠償保険制度, 意識調査

1. はじめに

近年、環境負荷削減や交通費用削減、医療費削減などの様々な社会的便益の観点から自転車が注目を集めている¹⁾。しかしながら、都市交通としての自転車利用を促進する上で、安全性向上が重要であると考えられており²⁾、特に、自転車の歩道通行の危険性が認識されている³⁾。自転車の安全性向上のために、警察庁の自転車対策検討懇談会⁴⁾では、自転車に関する制度の見直しや道路環境の整備、交通安全教育、広報啓発活動、指導取締に関して提言を行っており、2007年には道路交通法が一部改正され、自転車交通事故の増加や自転車の無秩序な歩道通行を対象とした自転車利用対策が実施されている⁵⁾。しかし、このような対策の実施にも関

わらず、自転車の対歩行者事故発生件数は、図-1に示す通り年々増加傾向にあることが分かる⁶⁾。曾田⁷⁾は1999年時点で自転車対歩行者の事故で高額な損害賠償が発生した事例を報告するとともに、統計分析により自転車のリスクの高さについて指摘している。また、山本⁸⁾は、1999年以降の事故統計データの分析結果より、自転車関連事故の減少率は自動車事故と比較して緩やかであることを報告している。一方、吉田⁹⁾は、自転車対歩行者事故の事故数のうち1999年から2000年にかけて軽傷以下の事故関与者数が過年度の2倍以上に増加していることから、自転車対歩行者事故に対する関心が急速に高まっていることを指摘している。曾田⁷⁾が指摘しているように、自転車対歩行者の事故では自転車運転者に高額な損害賠償が発生するケースもあり、より一層の安全対策が求められていると言えよう。

高額な損害賠償においては、保険制度の設計が重要であると考えられるが、前述の自転車対策検討懇談会では、保険・補償制度については対象としていない。保険・補償制度に関して、南¹⁰⁾は、付帯保険が付くTSマークの交付率が2%にも満たないこと、また、ある高校での観測でも任意保険の加入が全体の割未達であるとの現状を示し、強制保険制度の導入を検討する必要性を指摘している。一方、今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会¹¹⁾は、強制保険制度の一種である自賠責保険の適用に対して、法体系との整合性等から対応が困難

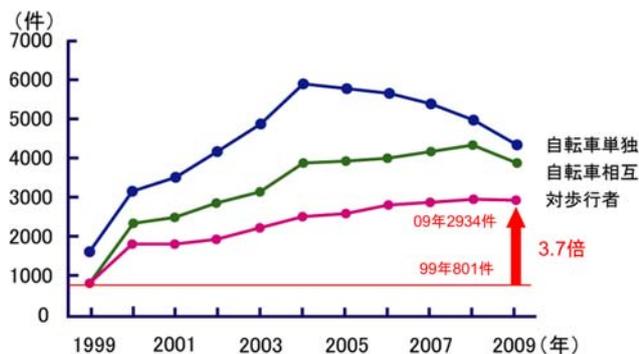


図-1 自転車事故の相手別件数の推移⁶⁾

と結論付けている。また、山本¹²⁾は、自転車対歩行者事故の3%で賠償責任が生じたデータを示しつつも、自賠責保険制度に対しては、(1)自動車と比較した場合の自転車の危険性の低さ、(2)保険料徴収の困難さ、(3)交通事故証明取得の手間、(4)二人乗り等による親族間事故への適用の是非、(5)加害者が逃げってしまうことによる自賠責保障事業への負担、の5つの理由から消極的な態度を示している。

以上のように、自賠責保険の適用に関しては障害が多いものの、自転車事故で高額な損害賠償が発生する危険性は無視出来るものではない。本研究では、これからの保険・補償制度のあり方を検討するための、自転車事故に対する賠償保険の現状を把握することを目的とする。

具体的には、保険会社への現状の保険制度に関する聞き取り調査をもとに、自転車事故の損害賠償に適用可能な保険について整理した後、自転車利用者に対してアンケート調査を実施することで交通事故の経験や損害賠償保険への加入状況、自賠責保険制度に対する意識等について把握する。同種の調査として、内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当¹³⁾では、18才以上の2,000人に対するウェブ調査を実施し、1,501名の自転車利用者のうち、事故の経験ありの割合は12.3%、ヒヤリハット経験者は23.5%に上るとの結果を得ている。また、事故で加害者となったケース30件のうち43.3%で賠償が必要となり、対象26人のうち61.5%が何らかの損害賠償保険に加入していたとの結果を得ている。ただし、損害賠償保険への加入の有無については、賠償が必要となったケースについてのみ調査されており、加入保険の種類に関しては調査されていない。一方、全日本交通安全協会¹⁴⁾は、一般の自転車利用者871名および有識者51名に対し自転車保険の加入の義務付けについてのアンケート調査を実施しており、義務付けが必要であると回答した被験者は、一般利用者で33.1%、有識者で41.2%であったと報告している。ただし、この調査は2005年に実施されており、2007年の道路交通法の一部改正を経て、人々の意識が変化している可能性もある。本研究は、これらの調査を補完するものであるとともに、交通事故の経験と損害賠償保険への加入、自賠責保険に対する意識との関係についても分析を加えるものである。

2. 賠償保険制度の現状

自転車に関する保険には、自分の怪我に対して補償する傷害保険、相手に怪我を負わせた場合や相手の物を壊した場合に補償する賠償保険、自転車の盗難による損害を補償する盗難保険、事故による自転車の故障を補償する車両保険等が存在する。本研究では、賠償保険に着目し、各損害保険会社への問い合わせ、カタログ、ウェブ

サイトからの情報収集により賠償保険が含まれる保険の種類と現状について調査した。

賠償保険が含まれる保険の種類には、自転車総合保険、自動車保険等の特約、TSマーク付帯保険、等が存在する。以下では、それぞれの保険の現状について整理する。

(1) 自転車総合保険

自転車総合保険は自転車に起因する事故を総合的に担保する保険であり、自転車搭乗中の事故、または、自転車との衝突・接触による事故によって被った傷害、自転車の管理、所有、使用に起因する事故によって損害賠償責任を負ったことによる損害に対して保険金が支払われる。2008年までに自転車総合保険を取り扱っていた損害保険会社各社に電話で問い合わせたところ、表-1に示す通り、全ての損害保険会社が2010年4月までに自転車総合保険から撤退していることが明らかとなった。撤退の理由として、自転車総合保険に加入していたのは自転車利用者の1%強の15,000人程度であり、かつ、保険の更新を行う人が少なかったことが挙げられた。自転車事故が増加する中で、この程度の契約数では損害保険会社にとってリスクが高く、最低でも5万人が契約しないと採算が合わない。また、自転車総合保険が金融庁に認可された時の条件により、自動車保険と比較して3倍のリスクとなる料金設定になっていることも大きな理由である。

表-1 損害保険会社各社の自転車総合保険の概要*

	タイプ	保険期間	保険料	本人死亡・後遺障害	入院日額	通院日額	賠償責任	現状
共栄火災	個人型	1年	640円	500万円	1,500円	-	-	2009年1月廃止
			1,720円	1000万円	2,000円	-	2000円	2010年3月廃止
日新火災	個人型	1年	3,480円	1000万円	2,000円	1,000円	2000円	2010年1月廃止
			14,850円	3000万円	3,000円	2,000円	2000円	2008年8月廃止
損保ジャパン	家族型	1年	18,050円	5000万円	5,000円	3,000円	1億円	2009年廃止
			18,050円	5000万円	5,000円	3,000円	1億円	2009年廃止

*2008年までに自転車総合保険を取り扱っていた損害保険会社各社に電話で問い合わせ

損害保険会社は自転車総合保険から撤退しているものの、加入対象者が限定される団体契約保険としては、表-2に示すようにいくつかの保険が存在する。これらの保険に加入するためには各団体に加入する必要があるため、保険料以外に会員費が必要となることに注意が必要である。日本サイクリング協会への聞き取り調査では、引受先となる損害保険会社は団体保険に消極的であるものの、日本サイクリング協会の加入者数が2万人と大きいことと、自転車に特化した情報が集約されていること

が契約成立の要因であるとのことである。

表-2 団体契約保険による自転車保険

	対象者	保険期間	種別	保険料	本人死亡・後遺障害	入院日額	通院日額	賠償責任
JCA 自転車総合保険	日本サイクリング協会会員	年度	基本	-*	213 万円	-	-	5000 万円
			追加保険	年 3000 円 年 3620 円 年 4500 円 年 6430 円	500 万円 1000 万円 1000 万円 1500 万円	4000 円 2000 円 4000 円 6000 円	- 1000 円 2000 円 3000 円	5000 万円 1 億円 1 億円 1 億円
コープ団体じゃ保険	生活協同組合員	1 年	I	3620 円	1000 万円	2000 円	1000 円	1 億円
			II	4500 円	1000 万円	4000 円	2000 円	1 億円
ちょこっ と保険自転車プラン	Yahoo! プレミアム会員	1 月	スモール	390 円	100 万円	1000 円	500 円	1000 万円
				730 円	200 万円	2000 円	1000 円	3000 万円
				1070 円	300 万円	3000 円	1500 円	5000 万円
				ラージ	1070 円	300 万円	3000 円	1500 円

*年会費 4000 円に含まれている

(2)自動車保険等の特約

損害保険会社各社は、損害保険会社は自転車総合保険から撤退し、自動車保険や火災保険、傷害保険等の特約として自転車事故による損害賠償責任を補償する形を取ることで、リスクの低下を図っている。この特約は、日常生活賠償責任補償特約、あるいは、個人賠償責任補償特約と呼ばれており、自転車利用時を含め、日常生活等で他者に対して賠償責任を負った際に補償を受けられるものである。自転車専用の保険ではないため保険料については様々であるが、賠償責任限度額については、多くの保険が無制限や 2 億円といった十分な金額を設定している。

ただし、自動車保険や火災保険は主に成人が対象であり、子供の加入はあまり考えられない。子供向けには、子供総合保険として自転車事故による損害賠償が含まれているケースや子供総合保険の特約として設定しているケースがある。このようなケースもその他の補償と保険料が合算されているため、保険料は様々となる。自転車事故による損害賠償が含まれている子供総合保険の一例を表-3 に示す。

(3)TS マーク付帯保険

自転車安全整備制度は自転車の安全な利用を促進するための制度で、警察庁の外郭団体である公益財団法人日

本交通管理技術協会が発行するものである。交通安全 (Traffic Safety) を意味する英語の頭文字を取って TS マークと呼ばれており、1979 年に、それまで車道を通行していた自転車を標識のある歩道に限り通行できるように道路交通法が改正された際に、歩行者保護の観点から安全整備制度として導入されている。その後、自転車事故の被害者救済を目的とした保険が加わり現在に至っている。

表-3 子供総合保険の一例

	保険期間	保険料	本人死亡・後遺障害	入院日額	通院日額	賠償責任
AIU 子供総合保険	1 年	7,820 円	147 万円	1,500 円	1,000 円	3000 万円
		9,870 円	225 万円	2,000 円	1,000 円	5000 万円
		14,810 円	227 万円	2,500 円	1,500 円	8000 万円
		17,710 円	263 万円	3,000 円	2,000 円	1 億円
		263 万円	3,000 円	2,000 円	1 億円	

*入院加療 15 日以上障害を被った場合に一律補償

TS マークは図-2 に示すマークであり、全国に約 2 万店ある自転車安全整備士がいる自転車販売店（自転車安全整備店）で自転車を点検、整備して道路交通法上の普通自転車として確認された際に自転車に貼付される。このマークが貼られている自転車には表-4 に示す傷害及び賠償責任保険が付加される。自転車が点検、整備されて TS マークが貼付されるのは主に自転車が購入される際に限られており、保険期間の 1 年が経過しても、再度、点検、整備を受ける自転車利用者は少ないため、保険の有効期限が切れた状態となっている自転車が多いのが問題となっている。



(a)第一種(青色) (b)第二種(赤色)

図-2 TS マーク

表-4 TS マーク付帯保険の概要

	保険期間	手数料	本人死亡・後遺障害	入院日額	通院日額	賠償責任
第一種 (青色)	1 年	500 円	30 万円	1 万円	-	1,000 万円
第二種 (赤色)	1 年	1,000 円	100 万円	1 万円	-	2,000 万円

(4) 携帯電話による自転車保険

携帯電話ユーザー向けの保険が平成 23 年 5 月に発売された。au 損保の「自転車プラン」を表-5 に示す。加入は携帯電話からで、保険料は電話料金と同時支払いとなっている。保険期間は 1 年間であり、契約完了まで携帯電話で全て処理でき、事故後の対応も携帯電話から通話やメールでやりとりすることが可能となっている。au の顧客基盤とコンテンツ開発力を活かし、フィーチャーフォンや、スマートフォンの利用率の高い 10~30 代の加入促進の可能性が期待できる。

表-5. 自転車プラン保険の概要

	保険 期間	保険料	本人死亡・ 後遺障害	入院日額	通院日額	賠償 責任
自転車プラン	1年	100円/ 月	200万円	1,500円	1,000円	1,000 万円
自転車プチお しプラン	1年	280円/ 月	200万円	1,500円	1,000円	1,000 万円
自転車イチお しプラン	1年	480円/ 月	500万円	2,500円	1,000円	5,000 万円

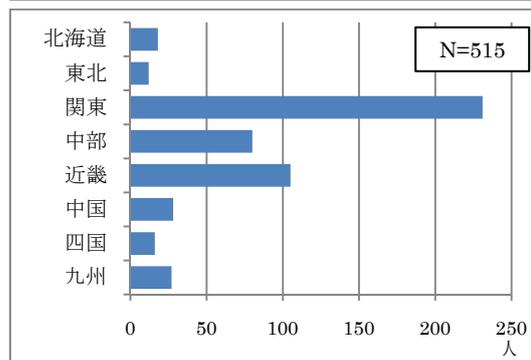
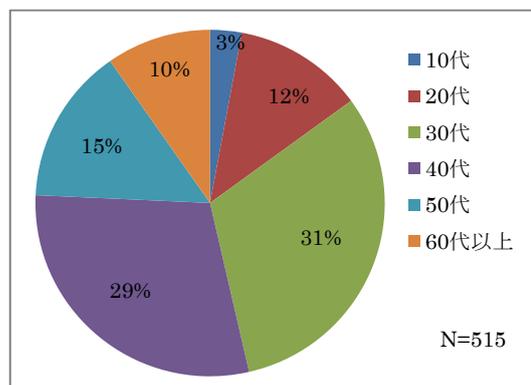


図-3 被験者の属性分布

3. 自転車利用者に対するアンケート調査

本研究では、自転車利用者の交通事故の経験や損害賠償保険への加入状況、自賠責保険に対する意識等を把握するために、自転車利用者に対するアンケート調査を実施した。調査の対象は、自転車を保有しており普段利用している人であり、調査項目は個人属性、自転車運転歴、事故経験、保険加入状況等である。調査方法はインターネット調査であり、株式会社マクロミルにより実施された。したがって、通常の標本抽出による調査とは異なり、調査会社に登録しているモニターが被験者となるため、母集団代表性に関して注意が必要である。ただし、今回の分析では含まれ得るサンプルの偏りについては考慮していない。調査の実施時期は 2010 年 12 月 3 日(金)から 4 日(土)の 2 日間であり、男性 260 名、女性 255 名の合計 515 名からの回答を得た。

被験者の属性分布を図-3 に示す。表より、年齢階層は 30 代、40 代が多いものの、比較的幅広く回答を得た。ただし、自転車の利用が多いと考えられる 10 代の被験者が少ない。これはインターネット調査を利用したことが原因で、今後、学校でのアンケート調査の実施等、10 代の被験者を確保するための別途の調査が必要である。男女比はほぼ均等であり、居住地域も人口分布に準じたものになっており、被験者分布に大きな偏りは見られない。

自転車事故の経験に関する分布を図-4 に示す。図より、10%以上の自転車利用者が自動車や自転車との接触事故の経験があり、歩行者との接触事故の経験者は 5%程度となっている。また、ぶつかりそうになったことがあると回答した被験者は、対自動車、自転車、歩行者のいずれの場合も 50%を上回っており、被験者の半数以上が交通事故の危険性を実感しているものと思われる。これらの結果を内閣府¹³⁾の調査結果と比較すると、接触事故の経験者の割合は同程度であるが、ぶつかりそうになった経験者の割合は大きく異なる。というのも、内閣府の調査では、過去 1 年間の経験を尋ねているが、今回の調査では期間を特定していないため、回答より経験割合が低いと推測できる。

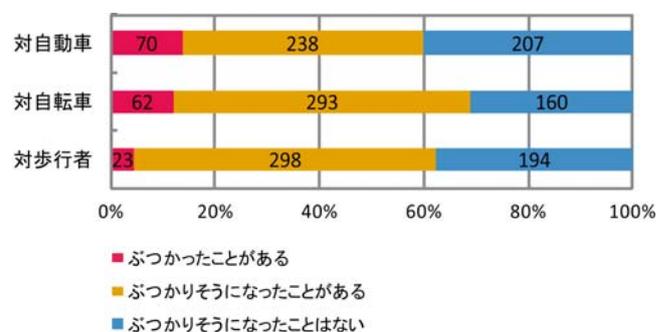


図-4 自転車乗車中の接触事故経験

次に、自転車に対する保険の加入状況の分布を図-5に示す。図より、保険の加入率は全体で約25%であることが分かる。この結果について、前述の内閣府の調査において61.5%が加入していたのと比べると非常に低い値であるが、比較対象となる調査サンプル数が26人と非常に少ないため、サンプルに偏りが生じていると考えられる。今回の調査では、加入の有無については、分からない、と回答した割合が約20%であり、保険の加入状況について本人が良く認識していない状況がうかがえる。この問題は、サンプル数は少ないものの20才未満で顕著である。また、事故経験者についても、分からない、と回答した割合は全被験者の回答割合と変わらないが、これは、内閣府の調査と異なり、事故の際に賠償責任が生じなかったケースが多いためと考えられる。さらに、事故経験者の保険加入率は全被験者と同程度であり、交通事故による危険性の認知が保険加入に結び付いていないことが分かる。

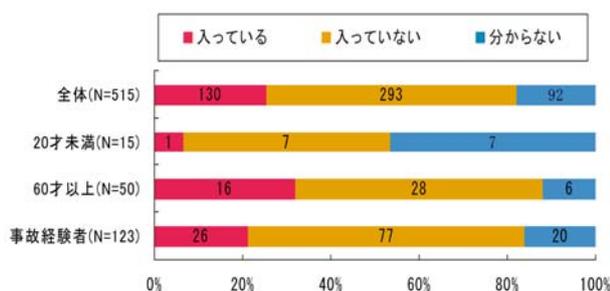


図-5 自転車に対する保険の加入状況

保険加入者の加入保険の種類を図-6に示す。図より、損害保険の特約に加入している割合が最も高く、全被験者の約10%に達しており、これは保険加入者においては約40%を占める。次いで自動車保険の特約、生命保険の特約が続く。また、TSマーク付帯保険の加入者は全被験者の約4%であることが分かる。なお、賠償補償限度額については、保険加入者130人のうち、1,000万円までが35.4%、2,000万円までが3.8%、3,000万円までが4.6%、それ以上の補償限度額が21.5%、分からないとの回答が34.6%となっており、多くの保険加入者の賠償補償限度額は近年の高額な損害賠償を十分補償する水準ではないことが分かる。また、賠償限度額についてよく認識していない者も多いことが分かる。

一方、保険未加入者の未加入理由については、表-6に示すように、自転車保険自体の存在を知らなかったから、と回答した被験者が未加入者の約46%に上る。

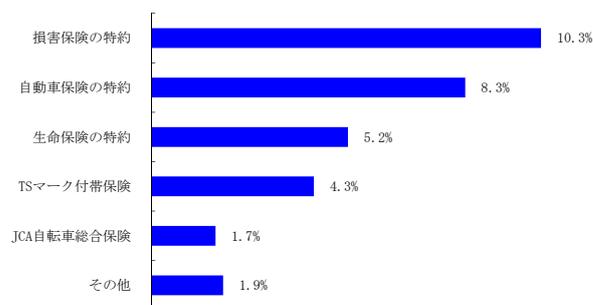


図-6 保険加入者の加入保険の種類 (複数加入者含む)

また、どのような保険があるかわからないから、と回答した被験者も約32%の割合であり、両者を合計すると、約78%の未加入者が保険に対する知識不足のために保険に加入していないことが分かる。すなわち、保険に関する適切な情報を提供することで保険の加入を促進できる可能性があることが分かる。

表-6 保険未加入者の未加入理由

理由	サンプル数*	割合
自転車事故で多額の賠償金が発生するとは思えないから	35	11.9%
自分が加害者になると思っていないから	41	14.0%
どのような保険があるかわからないから	95	32.4%
自転車保険自体の存在を知らなかったから	134	45.7%
その他	17	5.8%
未加入者	293	100.0%

*複数回答者を含むため合計は293に一致しない

最後に、自転車に対する自賠責保険の必要性に関する回答結果を図-7に示す。図より、全体では約60%の被験者が自賠責保険が必要だと回答していることが分かる。この結果は、財団法人全日本交通安全協会¹⁴⁾の調査結果の33.1%と比較して非常に高い。この原因としてはいくつかの理由が考えられる。一つは調査時期の違いであり、比較対象の調査が2005年に実施されているのに対して今回の調査は2010年実施と5年の隔りがある。この間に自転車の危険性の認知が高まってきたため自賠責保険の必要性の意識も高まっている可能性がある。もう一つは調査方法の違いである。比較対象の調査は住民基本台帳からの標本抽出による郵送配布、郵送回収であるのに対して、今回の調査は調査会社のモニターを対象としたインターネット調査である。後者では、モニターという特性上、調査実施者の意図に対して好意的に回答しようとする被験者が多い可能性があるため、特に意識に関する調査結果には注意が必要であると考えられる。

年齢階層別の結果を見ると、60才以上において必要性を感じている割合が多いことが分かる。これは、他の年齢層に比べて、自らが自転車利用者として加害者になるよりも、歩行者として自転車との事故の被害者になる

可能性が高いと考えている結果ではないかと考えられる。また、事故経験者は自らの保険加入率と同様に、自賠責保険の必要性についても全被験者と同様の傾向を示しており、事故経験による意識の変化は見られないことを示している。一方、図より、自らの保険の加入状況は自賠責保険の必要性の意識に大きな影響を及ぼすことが分かる。これは、自己正当化バイアスの存在も考えられるものの、強制か任意かに関わらず、保険加入に関する一貫した態度を示しているものと考えられる。

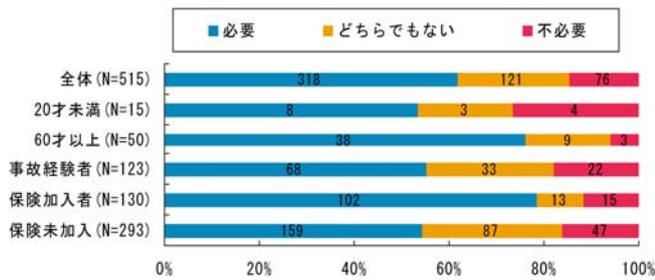


図-7 自転車に対する自賠責保険の必要性に関する意識

4. まとめ

自転車と同じ車両の一種である自動車やバイクの場合、交通事故による被害者を救済するため、加害者が負うべき経済的な負担を補填することにより、基本的な対人賠償を確保することを目的として、自動車損害賠償責任保険の加入が義務付けられている。自動車事故の場合、これによって被害者が死亡した場合、3,000万円まで補償される。さらに、多くの自動車運転者は、より高額な賠償責任に備えて任意保険にも加入している。一方、自転車の場合、強制保険が存在しないため、任意保険の重要性は高いものの、任意保険の加入率は低い。この原因の一つとして、自転車利用者の保険に対する知識不足があることが明らかとなった。この結果は、保険に関する適切な情報を提供することで保険の加入を促進できる可能性があることを示している。

一方で、損害保険会社は自転車総合保険から撤退し、各種保険の特約として自転車事故による損害賠償責任の補償に転換するなど、自転車事故に関する保険の状況が変化しているため、情報の伝達が十分でない可能性がある。本稿では、表形式にて複数の保険を同列に並べて表示したが、このような情報の提供は一般的ではない。Simonson and Tversky¹⁵⁾は、選択肢集合に含まれる他の選択肢の属性により選択結果が影響を受けることを示しており、この影響はコンテキスト効果と呼ばれる。また、佐藤・齋藤¹⁶⁾は、地震保険への加入行動を対象として、コンテキスト効果を応用した選択肢集合の設計により、地震保険への加入を促進する効果について明らかにして

いる。自転車の保険についても、選択肢集合を適切に提示することで保険の加入を促進することを検討すべきである。

さらに、自賠責保険の導入に関しては、自転車の危険性の認識が高まってきたことにより自賠責保険の必要性の意識も高まってきていると考えられる。ただし、賛成率はいまだ約60%であり、調査手法によるバイアスも考えられることから、引き続き検討を進める必要があるものと考えられる。

謝辞

本稿は、国際交通安全学会の助成研究「子どもから高齢者までの自転車利用者の心理行動特性を踏まえた安全対策の研究」による研究成果の一部である。研究の推進にあたり、研究代表者の蓮花一己教授（帝塚山大学心理学部）を始めとして研究会のメンバーから貴重なコメントを得た。ここに記して感謝の意を表する。

参考文献

- 1) 山中英生：自転車交通ーガラパゴス日本の道は？ー，土木学会誌，Vol.95，No.10，pp.14-16，2010。
- 2) 山中英生：都市交通モードとしての自転車～現状とその改善方向～，道路，Vol.835，pp.6-7，2010。
- 3) 山中英生：自転車交通を使いこなす都市・道路づくりへ，交通工学，Vol.43，No.2，pp.1-2，2008。
- 4) 警察庁：自転車の安全利用の促進に関する提言，自転車対策検討懇談会，2006。
- 5) 森雅義，関信郎：道路交通法の一部改正と自転車専用通行帯の運用について，交通工学，Vol.43，No.2，pp.29-36，2008。
- 6) 警察庁交通事故統計：
<http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/toukei.htm>
- 7) 曾田英夫：自転車事故に関する一考察，損害保険研究，Vol.60，No.4，pp.187-230，1999。
- 8) 山本昌雄：自転車を取り巻く交通事故の状況について，道路，Vol.835，pp.16-20，2010。
- 9) 吉田伸一：自転車事故の現状と自転車運転者の人的要因の分析，交通工学，Vol.40，No.5，pp.11-19，2005。
- 10) 南精一：自転車交通事故について（その1，自転車に対する強制賠償保険制度導入の必要性），神戸文化短期大学研究紀要，Vol.18，pp.85-96，1994。
- 11) 国土交通省：今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会，今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会報告書，2006。
- 12) 山本周：自転車加害事故とその賠償資力確保に関する一考察，損害保険研究，Vol.70，No.2，pp.113-141，2008。
- 13) 内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当：自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査

報告書, 内閣府, 2011.

- 14) 財団法人全日本交通安全協会：自転車の安全利用の促進等に関する調査研究報告書, 2006.
- 15) Simonson, I. and Tversky, A. : Choice in context: Tradeoff contrast and extremeness aversion, *Journal of Marketing Research*, Vol. 29, No. 3, pp. 281-295, 1992.
- 16) 佐藤主光, 齊藤誠：地震保険加入行動におけるコンテキスト効果について, 一橋大学経済学研究科 Discussion Papers, No. 2010-12, 2010.

(2011. 8. 5 受付)