

自動車保険をめぐる諸問題

金澤 理*

今日では、先進工業国のみならず、開発途上国においても義務的自動車保険の制度が広く普及しており、交通事故による人身損害の被害者救済のために重要な役割を果たしていることは周知のとおりである。本稿は、わが国の自動車対人賠償保険の二重構造（強制と任意）と長所・短所を明らかにし、その直面する問題点を指摘し、さらに交通事故の一般抑止について保険の果たしうる役割について論じようとするものである。

Problems for Automobile Insurance Services

Osamu KANAZAWA*

Today, compulsory automobile insurance services have come into wide use not only in industrially advanced nations but also in developing nations. It is well known that these services play an important role in helping to cover injuries in traffic accidents. This article clarifies merits and demerits of the dual structure (compulsory and voluntary) of automobile liability insurance for personal injury in Japan, pointing out the problems we are facing. Furthermore, I am referring to the potential role of insurance in general deterrence of traffic accidents.

1. わが国の自動車保険の現状

1-1 国際的比較

ちょっと古いデータではあるが、信頼度の高いスイス再保険会社の刊行物であるSIGMA誌の1977年11・12月合併号は、世界88ヵ国における義務的自動車保険（責任保険およびNo Fault保険）制度の採用状況につき、根拠法令、法定最低付保額、保険料率、無保険車またはひき逃げの場合の被害者補償、責任形態等につき、詳細な比較表を掲載している。この表にのっている国々の約4分の1は、いわゆる先進工業国であるが、残りの4分の3は開発途上国であり、世界における義務的自動車保険の普及度がきわめて高い（80%以上）ことがわかる。

もともと、各国の義務的自動車保険制度の前提となる損害賠償責任制度についていえば、主として英米法案の諸国において採用されている過失責任主義、フランス、イタリアなどの採用する過失の推定、さらにはスイス、ノルウェーなどの無過失責任主義に至るまで大きな振幅がみられる。また、保険商品の内容についても、表に掲げられた法定最低付保額の大小、保険の補完措置である自動車保障基金の有無（先進工業国の大部分が設けている）などのほか、

免責事由の制限幅、被害者の直接請求権の有無などの被害者保護措置の程度に関し、さらに対物損害の担保の有無につき、最も充実した国から貧弱な国まで、各国の制度間に極めて大きな較差が存在する。

このような世界的規模での比較においては、自動車損害賠償保障法（自賠法）に基づく、自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）を中心とした、わが国の自動車事故被害者保障制度は、かなり成熟度の高いものと評価しうる。すなわち、わが自賠法においては、第1に、人身損害に限定してではあるが、自動車の運行供用者に対し、いわゆる条件付無過失責任（実質的には過失の推定）といわれ、一般の不法行為責任に比べ、加重された責任を課する特別の責任規定が設けられており、第2に、自賠責保険の商品内容は、被害者に保険者に対する直接請求権が付与され、保険者の免責事由が被保険者の故意による損害にのみ限定され、契約当事者による解約が制限され、告知義務違反による契約解除の効力につき特別規定が設けられるなど、被害者保護に徹底したものとされており、第3に、ひき逃げや無保険車の事故による人身損害被害者の救済措置として、政府の保障事業による給付が用意されているからである。このほか、60%の再保険事業を通じての保険会社に対する政府の監督もきびしい。政令で定める保険金額（給付限度額）は1事故あたりについては制限がなく、被害者1人あたりの保険金額は、現在のところ、死

*早稲田大学教授(商法)
Professor, Waseda University
原稿受理 昭和55年4月18日

亡および後遺障害（1級）の場合200万円、傷害120万円とされており、一応の水準には達している。

しかし、わが国の制度を、イギリス、フランス、西ドイツなどのヨーロッパ先進諸国の制度と比較すると、とくに保険金額の面での落差が目立つ（イタリア、スペインは日本より低い）。たとえば、イギリス、ノルウェー、フィンランド、ベルギーなどでは保険金額は無制限（青天井）とされており、フランスの最低付保額は1事故あたりかつ被害者1人あたり200万フラン、西ドイツでは1事故あたり75万マルク、被害者1人あたり50万マルクと法定されている（いずれも人損。なお、ヨーロッパでは、イギリスを除き、対物賠償責任についても付保を義務化する¹⁾のが通例である）。その意味で、自賠責保険については、今後も、つねに保険金額引上げ問題の影がつきまとうであろうし、他方、自賠責保険の上積み部分を担保する自動車保険（任意対人賠償保険）の普及率向上策が検討されなければならない。

1-2 損害保険事業における自動車保険の地位

損保各社の昭和53年度決算状況によれば、収入（元受）保険料において、自賠責保険は5,943億円、自動車保険（任意）は9,196億円で、全種目収入保険料のうち、前者が20.4%、後者が31.6%、両者を合わせた広義の自動車保険合計では52.0%²⁾に達しており、過去10年間連続して50%台を維持し、古い伝統をもち、かつ、大衆に浸透している火災保険を引きはなし、ひきつづいて首位の座を占めている。

このように、収入保険料の面において、いまや広義の自動車保険は損害保険事業の中核的存在となっており、経営的側面からみれば、その収益とくに損害率の良否は、損害保険会社の浮沈に直接の影響をおよぼすものであり、他方、制度的側面からみても、その改廃の結果が、損保会社の命運を左右することになりかねない。その意味で、自動車保険に関する諸問題の検討にあたっては、慎重な配慮が要請されよう。しかし、このような事情の存在は、商品内容の改善を中心とする損保会社の創意工夫の余地を、少しもせげめるものではない。むしろ、この方面における損保会社の積極的な行動が、保険契約者を含む被保険者ならびに被害者に多くの還元をもたらし、ひいては自動車保険事業の発展を持続させる途でもあるといえよう。

もとより、上述のような、自動車保険の収支両面にわたる異常なシェアの拡大は、長期的視野をもってこれを見るならば、おそらくは一時的現象である

と考えられる。たとえば、自動車に代わるより安全な新交通システムの採用は、自動車需要を後退させるであろうし（新交通システムがその達成すべき目標の一つとして掲げている低い損害率は、収入保険料の相対的低下を招くことになろう）、他方、従来、自動車事故のかけにかくれて目立たなかった、医療過誤などにもとづく各種の損害に対応する賠償責任保険の需要の増大、ひいてはその義務化が進むと思われるからである。しかし、こと陸上交通機関に関するかぎり、近い将来においてこのような変化が具体化する兆はまだない。そうだとすれば、賠償責任保険を中心とする各種新種保険の擡頭により、ある程度の相対的なシェアの低下は予測されているとはいえ、当分の間、自動車保険の王座は揺がないであろう。

1-3 自動車保険における商品構成

自動車保険（広義）とは、自動車事故を原因として生じる損害につき給付を行なう保険の総称であり、その種類ははなはだ多く、物保険、責任保険、傷害保険および費用保険の各分野にわたっている。すなわち、主要なものだけをひろってみても、物保険に属するものとしては車両保険があり、また、責任保険に属するものとして自賠責保険、任意対人賠償保険、対物賠償保険、自動車運転者賠償責任保険があり、さらに、傷害保険に属するものとして搭乗者傷害保険、自損事故保険、無保険車傷害保険がある。費用保険に属する民事訴訟費用等の保険（フランスの約款などと異なり、わが国の約款は、被保険者の支出する刑事訴訟費用は担保しない）は独立の保険とはされておらず、任意対人賠償保険および対物賠償保険の中に組み込まれている。

具体的な商品としての自動車保険（広義）は、まず、義務的であるか任意的であるかによって、自賠責保険と任意の自動車保険（狭義）に分類され、後者はさらにBAP（Basic Automobile Policy）、PAP（Private Automobile Policy）、および自動車運転者賠償責任保険（ペーパー・ドライバー保険）に細分される。自賠責保険が、自動車事故による人身損害にもとづく賠償責任の負担という、唯一の危険を担保する単純な形態の保険として仕組まれているのに対し、任意の自動車保険は、任意対人賠償保険をベースとし、それに自損事故保険、対物賠償保険その他を自動附帯または任意附帯させた、いわゆる自動車総合保険（Assurance Automobile Multirisques）のかたちで商品化されている。

なお、本稿では、特集の趣旨にしたがい、自賠責保険と任意対人賠償保険に限って論述することにした。

2. 自賠責保険の問題点

2-1 保険金額のあり方

自賠責保険の保険金額は、昭和31年2月1日に自賠法が完全実施されて以来今日に至るまで、すでに8回にわたって引き上げられており、被害者死亡の場合の保険金額を例にとれば、当初の30万円から、昭和53年7月の改訂による2000万円まで、実に22年間に67倍という速いテンポで引き上げられている。

このような自賠責保険の保険金額の引き上げは、国民生活水準の向上、インフレーションによる貨幣価値の下落、人命尊重思想の普及、諸外国における人身損害についての高い賠償水準との比較などの原因によって押し上げられた、被害者の損害賠償請求額ないし裁判所の認容額の上昇を反映したものであり、自賠責保険による給付の不足額を補完する任意対人賠償保険の付保率が共済を含めて約60%という現状からして、被害者救済の履行確保という観点からみると、この引き上げはきわめて妥当な措置であったと評価することができよう。

問題は、今後の自賠責保険金額引上げの時期および方法であるが、自賠責保険の給付水準が、いわゆる「基本保障」といわれる一応の水準に達したとみられている今日のような比較的安定した時期こそ、今後の保険金額のあり方について、理論的見地からの提言を行なうのに適していると思うので、これに関する若干の私見を述べてみたい。

理論構成についてはすでに別稿で明らかにしているのでこれを省略し、ここでは、端的にその結論、すなわち自賠責保険金の給付水準を法定するにあたって勘案されるべき5つの要素を指摘しておこう。

第1に、自動車事故による人身損害に関する判決、和解、調停ならびに公表された損害賠償額算定基準などを通じて示された賠償基準が重視されなければならない。

第2に、航空機事故等の他の交通機関による人身損害に関する賠償基準、ならびに諸外国における義務的自動車責任保険の保険金額が参酌されなければならない。

第3に、給付水準は、労災保険および公害補償において定められた給付水準を上まわるものであることを要する。これは、両制度の場合と比較して、自

賠責保険においては、加害者の行為と被害者の損害との間の因果関係が直接的であり、かつ明確であるからである。

第4に、自賠責保険をバック・アップする体制の整備の状況いかに、考慮されなければならない。任意対人賠償保険の普及率の向上および付保金額の上昇、賠償事業基金の創設などの事情は、保険金額引き上げの制約的要素として働くことになる。

第5に、同様に制約的要素として、自動車保有者の保険料負担能力が問題となる。この場合、締約強制によって、一律の保険料をもって自動車の創出する危険に対処するための集団的保障の組織に組み込まれている95%の無事故車保有者の存在を考えると、その拠出する保険料によって賄われる自賠責保険給付の水準は、高額所得者が優遇されているという声の出るほど高いものである必要はなく、平均的勤労者の被った損害の填補を可能とするものであれば足りる、と考えるてよいのではあるまいか。

2-2 保険給付の指数付年金化

近時、自賠責保険給付（死亡および重度後遺障害の場合を対象とするものと思われる）の一方式として指数付年金化の提案⁴⁾がなされている。これは、おそらく直接には昭和40年の労災保険法の改正による年金制度の導入、および昭和49年に制定された公害健康被害補償法において年金制度が採用されたことにヒントをえた構想と推測されるが、年金化ないし定期金化は、自賠責保険の場合に限らず、任意対人賠償保険や一般の損害賠償においても検討に値する問題である。

損害賠償法の分野においては、倉田判事がこれを提案されてから10余年たっているが、一定の条件を前提としてではあるが、一時金による損害賠償請求に対し定期金賠償を命じた裁判例は、いまだ数少ない（名古屋地判昭和47・11・29判タ289号243頁、札幌地判昭和48・1・23下民集24巻1～4号24頁など）。これは、定期金賠償のもつ履行確保の不安定性、被害者の一時金獲得への志向性、災害神経症などの短所が存するからであると思われるが、反面、長所として、逸失利益算定の不確定性の回避、症状悪化、寡婦の再婚などの事情変更の反映、各種社会保障との調整をスムーズにする、などの諸点をあげることができる⁶⁾。

自賠責保険のように、損保会社、政府（60%再保）というような確実な支払い義務者が介在するときは、上記の短所の多くが解決され、しかも、これをイン

フレに強い物価にスライドする指数付年金とすることも必ずしも困難ではないから、年金制度活用の余地は十分にあるといえよう。また、被害者が一時金を浪費したり、詐取されたりする危険を防止するという後見的保護の必要性などの点からも好ましいものとされよう。年金給付の対象となるのは、被扶養者のある被害者の死亡および重度後遺障害の場合であり、軽傷などの場合はむしろ一時金によるのが適当であろう。具体的提案としては、死亡等の場合についても一時金と年金を併用するのが望ましく、たとえば、慰謝料および支出済の医療費などの積極的損害については一時金、逸失利益および将来の介護費用などについては、年金で支払うものとするのが考えられる。

最近、政府は、交通遺児について、長期にわたりその生活基盤の安定をはかることなどにより、その健やかな成育をはかることを目的とした交通遺児育成基金（仮称）制度の創設を決定した、と伝えられている⁷⁾。この制度は、財団法人交通遺児育成基金（仮称）を実施主体とし、昭和55年10月1日を業務開始予定日として発足する。制度の内容は、8歳未満の交通遺児を対象とし、遺児1人につき自賠責保険金等のうちから500万円の預託をうけ（任意選択制）、加入時から18歳までの間、元本より崩し方式で月額3万5000円（0～5歳）ないし6万円（15～18歳）の定額給付を行なう、というものである。これは、いわば本人の財産の運用であり、本来の年金制度とは異質のものであるが、政府による本格的年金制度の試行とも評価できるわけであり、今後の動向に注目したいと思う。

2-3 後遺障害補償の適正化

後遺障害補償の適正化については、すでに昭和48年11月16日の自賠責保険審議会答申の中で、「後遺障害の等級区分については、現在労災保険と同一の基準を用いているが、自動車事故による後遺障害は、労働者災害におけるそれとは必ずしも同一に取り扱うべきではないという意見もあるので、各方面の協力をえて現行基準のあり方について、基本的検討を行なうことが望ましい」というかたちで触れられている。わたくしも同審議会において、参考人として「医療や法律の専門家等、各界の衆知を集めて再検討を加えることが望ましく、また、いわゆる『植物人間』については、特別の措置、たとえば、終身年金方式や介護の現物給付なども検討すべきではないか」との提言を行なっている。にもかかわらず、昭和50

年7月および同53年7月の2回にわたる自賠責保険金額の引き上げに際しても、単に従来の1～14等級の保険金額をそのまま（昭和50年50%、53年約33%）増額するという安易な方法がとられたため、問題が顕在化した。

自賠責保険が最低保障といわれ、保険金額が低かった時代には、損害額が保険金額を上まわるのをつねとしたから、事実上、該当等級の保険金額が一律に満額、定額給付のように支払われ、損害賠償額の内払いとして扱われていたので問題が少なかった。つまり、被害者に対する補償の具体的妥当性の確保は、自賠責保険給付の尽きたあとの任意対人賠償保険や損害賠償において考慮されればよいものとされていた。ところが、自賠責保険金額の数次にわたる引き上げにより、高齢者などの場合には損害額が低いため、自賠責保険内で処理される事案が増加し、自賠責保険についても、補償の具体的妥当性の確保が要請されるに至った。そこで後遺障害補償の問題が大きククローズ・アップされることになったのである。

その第1は、主として16歳ないし60歳代の被用者労働者を対象とし、労働能力の喪失の程度を基準として制定されている労災保険の等級表を、自賠責保険の場合に準用していることの妥当性いかんである。後者の被害者群には、幼児から老人まで広い年齢層が含まれるのみならず、有職者でも自由業、経営者その他労災保険の対象とならない各種の職業が含まれる。したがって、等級表作成ならびに運用にあたっての哲学として、「労働能力の喪失」よりもむしろ「生活利便の喪失」という観点に立つべきではないか（具体的には慰謝料部分の重視）、との主張を検討する必要がある。

第2は、自賠責保険給付の範囲内において、被害者に対する補償の具体的妥当性確保の要請をどこまでみとすべきかという問題である。たとえば、職業（事務職と現業職では同じ障害でも労働能力の喪失の程度がちがう）、年齢、性別などの要因を、どの程度、またどのような方式で加味すべきかの点である。自賠責保険の性格上、特定の被害者に対する補償の具体的妥当性を求めることは無理だとしても、一定範囲のgrouping（一般的個別化）を行ない、より合理的な補償を、たとえば、等級表に修正用の子表・孫表を加えるという方式で、実現する必要がある。また、可能ではないかとの主張には傾聴すべきものがある。

第3は、等級の刻みが荒く、等級間の保険金額の

較差が非常に大きくなっており、ある障害、たとえば女子の外貌の醜状障害の場合、いちじるしいとして7級と認定されれば832万円、単なる醜状なら12級で209万円となり、実に623万円の差が生じ、両者の中間がなく、認定をめぐるトラブルが生じ易い点である。したがって、たとえば20等級程度に細分化し、かつ、等級認定作業に柔軟性をもたせるような運用をはかるべきではあるまいか。

第4は、後遺障害等級表の中には、器質的症狀のような永久的後遺障害とむちうち症のような一時的後遺障害が混在しており、両者を区別し、後者については後遺障害の存続期間を加味したものとするべきではないかという点である。このような発想は、すでに裁判例においては定着しており、たとえば受傷後5年間は7級、その後10年間は9級とする、というかたちの判例も散見される。このように時間の経過による障害の改善を見込んだ補償も可能であると思う*。

3. 任意対人賠償保険の問題点

3-1 任意対人賠償保険と自賠責保険の一本化

損保業界においては、いわゆる任意・自賠責の一本化構想はかなり沿革の古いものようであるが、この問題が公式文書においてとりあげられるに至った時期は比較的新しく、昭和48年11月16日の自賠責保険審議会答申において、任意・自賠責の二本建てに由来する問題について、運営面のみならず制度面からする検討の必要性が指摘されたのが最初である。

この問題は、ひきつづき昭和49年3月29日の保険審議会の諮問事項の一つとしてとり上げられ、検討が加えられたが、昭和50年6月27日の答申において、同審議会の(保険制度の改善という)立場からする見解が示されている。これによれば、被害者救済の面ですぐれている自賠責保険と、契約者利便の面ですぐれている任意対人賠償保険の特色を生かしながら、両保険を制度的に一本化することは困難であり、さしあたり制度面では二本建てを存続し、運用面、手続面での一本化を推進すべきものと結論している。

一本化問題は、保険審議会の審議と併行して、損保業界においても鋭意検討が加えられ、多数の改善案が提案され研究されたが、結局、昭和50年3月11日の埒委員長談話として、「……現段階では運用面で

の改善をはかりつつ、自賠責保険と自動車保険(対人賠償)の二本建て制度を存続することが現実的であろう⁸⁾」という、保険審議会答申と同一方向での統一見解にまとめられたことは周知のとおりである。この問題については、すでにいくつかのすぐれた論文や研究会のレポートも発表されており、わたくしも若干の意見を表明している^{9), 10), 11)}ので、詳細はこれらの文献を参照されたい。

将来の展望としては、二本建て制度に比べて一本化保険が理論的にすぐれていることは明らかであり、また、上述の保険審議会答申および損保業界の統一見解は、これを中間報告的なものとして位置づけるのが適当であると考えられるから、今後も一本化問題の研究を断念することがあってはならないと思う。

3-2 直接請求権の強化

自賠責保険と異なり、以前の任意対人賠償保険においては明文の規定を欠いていたため、被害者が保険者に対して直接請求権を行使しうるか否かが問題となり、保険実務においてはかかる請求(形式的には民法423条の債権者代位権にもとづく請求)が拒否されたため、裁判上その当否が争われた¹²⁾。この問題は、昭和49年11月29日の最高裁判決により、一応の決着をみたのであるが、それより先、昭和49年5月にはFAPにおいて、賠償責任条項9条1項をもって被害者に直接請求権を与える旨が規定され、ひきつづき同50年3月にはCAPにも同様の規定が設けられた。これらの規定は、同51年1月に発出したPAPに無修正でひきつがれたほか、同時に発売された新BAPにおいても、賠償責任条項4条1項・2項をもって、PAPに比べて若干劣る内容であるが、被害者の直接請求権が創設された。約款による直接請求権の創設は、被害者保護のため有効・適切な手段であり、そこに示された創意工夫は十分評価に値するといつてよい。

しかし、PAP直接請求権には、責任関係における損害賠償額の先行確定、免責証書の提出等、その行使に一定の条件が付されているのみならず、保険者は被保険者に対抗しうる抗弁をもって被害者にも対抗しうるとする解釈が一般的であるため(民法539条参照)、自賠責16条1項の直接請求権に比べて力が弱い。また、新BAPにおいては、被害者がいずれの被保険者またはその相続人との折衝もできない場合にかぎって、免責証書の提出による損害賠償の支払いが認められることとされており(賠償責任条項4条1項5号、2項但書)、PAPより不利な取扱をうけ

* 後遺障害補償の適正化に関する上記の論述については、日本交通法学会後遺障害補償問題研究会世話人会(幹事・木宮高彦弁護士)における議論に示唆をうけた点が少なくない。ここに記して謝意を表する。

ている。これはPAP賠償責任条項5条の定める示談代行規定とのからみによるものと思われるが、かかる異例の規制の必要性については疑問が提出されている。¹³⁾ 今後における任意対人賠償保険における直接請求権のあり方は、行使の要件および権利の内容のいずれについても、自賠責保険のそれに近づくことを目標とすべきであろう。

3-3 強制的契機

アメリカでは、任意保険を原則としつつ、多くの州では、例外的にタクシー、バスなどの公共運送業者に対し、乗客の人身・財産損害を賠償するための責任保険の締結を、営業の前提条件として義務づけている。¹⁴⁾ また、フランスでは、義務的自動車責任保険法において、一般車両については1事故あたりかつ被害者1人あたり、人身損害200万フラン、物的損害100万フランの最低付保額が定められているが、自動車旅客・貨物運送業の有する車両、および積載量3.5トン以上の大型車などについては、その包蔵する危険の重大性にかんがみ、運行許可の要件として、例外的に無限責任保険の付保強制が行なわれている。¹⁵⁾

わが国においても、特定の車種ないし業種について、その運行許可ないし運行許可の条件として、一定額以上の任意対人賠償保険の締結義務を課すること（いわゆる玉井案の部分的採用）^{16),17)}の当否を検討する必要があるのではないかと思う。なお、任意対人賠償保険の付保強制が理念的に矛盾するといのであれば、保証証券(Bond)や公債の預託との選択制とすることも考えられよう。

4. 自動車保険と交通事故の抑止

4-1 事故抑止における保険の役割

交通事故の抑止について自動車保険はどのような役割を果たしうるか。

伝統的な考え方によれば、交通事故抑止の主役を演じるものとして想定されているのは、刑事制裁(自由刑および罰金)ならびに行政処分(運転免許の取消、停止)である。ついで、損害賠償における制裁的機能に期待することが考えられる。

もっとも、損害賠償に交通事故の抑止力を期待しうるか否かはかなり問題である。第1に、損害賠償の威嚇力は、刑事制裁や行政処分のそれよりはるかに劣るから、後者によって達成されない抑止力をどれほど強化できるかという疑問がある。第2に、交通事故は、必ずしも加害車両の運行供用者や運転者の過失だけを発生原因とするわけではなく、被害者や

第三者の過失、道路の状況、交通標識の不備、車両の瑕疵などが競合したため事故が生じる場合も少なくないからである。

しかも、かりに損害賠償の抑止力を肯定する立場をとるならば、交通事故において加害者側に立つ運行供用者や運転者の民事責任を保険者に転嫁することを許さないことが、むしろ注意力の弛緩を防ぎ、いわゆる責任を自覚させることになるはずである。しかし、交通事故処理における第1の要請は、被害者に対する迅速、確実かつ容易な救済を与えることにあり、そのために最も有効な手段として責任保険の義務化の途が世界的に採用されているのであって、交通事故抑止の課題は、副次的なものとして、上記の要請と調和しうる範囲で考慮すべきことになる。

そこで想起されるのが加害者の小額負担制度と保険料率へのメリット・デメリット制(M・D制)の導入であるが、前者に事故抑止の積極的效果を期待しえないことについては、すでに別稿¹⁸⁾で論拠を示して明言しているため、本稿では、後者に限って述べてみたいと思う。

4-2 M・D制と事故抑止効果

わが国の任意自動車保険においては担保種目の全部について、また諸外国においては義務的自動車保険についても、事故抑止の効果と保険料負担の適正化を目的として、優良な契約者(保険金の支払いを受けなかった者)には割引料率を適用し、劣悪な契約者(保険金支払い件数および金額の多い者)には割増料率を適用するという、M・D制が採用されている。このようにM・D制の効果に対する信頼度はきわめて高いようにみえるのであるが、少なくとも事故防止の効果に関するかぎり、M・D制が果たして本当に役立っているかどうかについては、疑問の余地がないわけではない。

まず、自動車保険料率の構成が、科学的、統計的根拠にもとづくというよりは、伝統的な保険実務の産物にすぎず、五目飯的なものではないかという意見¹⁹⁾があるが、これはひとまず措くとしても、M・D制にはつぎのような問題点がある。

その第1は、M・D料率が契約者の危険度に必ずしも対応していないと思われる点である。現行制度においては、M・D料率はすべての担保種目に共通して適用される。したがって、安全運転を心掛けているドライバーが赤信号で一時停止したために追突され、車両保険金の支払をうけると、対人・対物賠償責任が同一契約で担保されている場合には、無事

故割引のメリットの全部または一部を失う結果になる。また、多くのドライバーにとって人身事故は稀なできごとであるから、保険料率は、ほとんどの場合物損事故の保険金請求できまってしまうことになるが、物損事故の多くは他人に人身損害を与えない程度の軽度のものであるのが通例である。もちろん、車両損害や物損事故発生の蓋然性が人身事故のそれと正比例していれば問題ないが、そのような法則の存在は理論的にも経験的にも証明されていない。そうだとすれば、M・D制は、少額の保険金支払をうけた場合によっては無責のドライバーにきびしく、他方、危険だが運の強いドライバーを優遇する結果になっている可能性がある。²⁰⁾

第2は、M・D制の抑止的効果が過信されているのではないか、という点である。ドライバーにとって、最大の事故抑止力として働くものは、刑事罰でもなければ行政処分、損害賠償でもなく、他人および自己の死傷に対する恐怖、物の損壊のショック、すなわち交通事故それ自体の回避への願望である。たしかに、長期間の無事故運転のレコードの誇りが、運転習慣に好影響を与えることはある。しかし、これは必ずしも一般的とはいえない。無事故割引のメリット喪失のおそれが、ドライバーの運転をより注意深いものとするために重要な役割を果たしているとはほとんど信じがたい。もちろん、少額の保険金請求を抑止するという意義は小さくないが、これは保険事故抑止であって交通事故の抑止ではない。²¹⁾

4-3 自賠責保険とM・D制

上述のように、M・D制のメカニズム自体に問題があり、またその運用に改善の余地が多分にあり、そして、その効果についても悲観的データが少なくないのであるが、自賠責保険審議会の昭和44年10月7日、同48年11月16日の2回の答申に自賠責保険料率へのM・D制の導入の検討の必要性が盛り込まれているほか、衆議院の交通安全対策特別委員会においても、委員の中からその実現を望む声が上がっているため、これについて若干ふれてみたい。

理論的には、M・D制の導入は、自賠責保険を純粹な私保険とみるかぎり、なんら支障はない。しかし、自賠責保険の社会保障的性格を強調する立場からは、自賠責保険の保険料率は、少なくとも同一用途の同一車種についてはむしろ一律たるべきもので、保険料負担の適正化などの目標をかかげてM・D制を導入することは、この制度のもつ社会保障性(所得再分配の効果)をそこなうのではないかとの反論

がありえよう。

M・D制の導入を妨げている最大の理由は、むしろ技術的な点にある。すなわち、自賠責保険が車両単位の保険であるため、契約者(保有者)・運転者などの人の要素との結びつきが弱く、かつ間接的であり、したがって、この両者を結びつけることが必要になる点である。このためには、契約者(保有者)を単位として、保有車両に関する事故歴および保険成績をもとにM・D料率を算定することになるが、その前提として、事故と直接の結びつきをもつ運転者ごとの事故歴の契約者単位への名寄せを行なうなどの労力と費用(これに必要なコンピュータの維持費は年間70億円といわれている)が必要となる。

また、形式的な車両名義の変更などによるデメリット料率適用回避の横行を抑えることもむずかしい。加えて、全車両の95%以上にのぼる無事故車両にメリット料率を適用しようとするれば、割高な基本料率を新規契約者に課する必要がある。このような理由から、現時点においては、所与の条件のもとではM・D制は実施困難というほかはない。

5. 今後の課題

人身損害の被害者保護の問題に限ってみても、自賠責保険を含む自動車保険について論ずべき点が多いが、その一つとして、自動車責任保険のNo Fault 保険化の問題がある。No Fault 保険については別稿²²⁾ですでに述べているので、ここでは深く立入らないが、すでにアメリカの24州およびスウェーデン等で実施されており、また、ニュージーランドでは、1974年に発足した事故保障法による包括的な人身損害補償システムの一環として、交通事故による人身損害補償がNo Fault のかたちで行なわれている。今後の世界的動向に注目すべきであろう。

事故抑止の問題に関しては、自動車保険を含めたより広い視野からの議論が必要である。事故抑止能力の大小という点からみれば、危険を統御する立場にある運行供用者や運転者のほか、自動車設計・装備の安全化をはかりうる地位にある自動車メーカーを補償費用負担者群の中にとり込むことが検討の対象たりえよう(プライス・メカニズムによる安全化の促進)。また、刑事制裁、行政処分、損害賠償の事故抑止的機能についての行動科学的見地からする評価も有意義であると思う。さらに、自己を害する行為の抑止に関連して、過失相殺の機能と限界について考察することが必要である。たとえば、シートベ

ルトの着用を義務づけた場合、その不着用が被害者の過失として損害賠償額の算定にあたり考慮されるべきか否か、という問題も、今後とりあげられることになろう。もっとも、シートベルトの着用については、時としてその結果、かえって内臓に損傷を生じ、あるいは事故の際の車からの脱出を困難にする危険がある、として反対する見解²⁵⁾もある。したがって、その着用の義務化の是非は慎重に検討すべきであろう。

参考文献

- 1) 自動車保険料率算定会：自動車保険の概況，昭和53年度版 p.108以下
- 2) 日本損害保険協会：日本の損害保険ファクトブック'79，p.53の表
- 3) 金沢理：自動車責任保険総論，新種・自動車保険講座Ⅱ，日本評論社(1976)，pp.7～18。
- 4) 週刊自動車保険新聞513号・昭和51年2月25日付における宇津木参事官の発言参照
- 5) 倉田卓次：民事交通訴訟の課題，日本評論社(1970)，p.99以下
- 6) 楠本安雄：定期金賠償について，自動車保険料率算定会企画室資料14号 p.3以下
- 7) 週刊自動車保険新聞700号，昭和55年1月16日付
- 8) 自動車保険ジャーナル92号，昭和50年3月13日付
- 9) 石田満：自賠責保険と任意保険の一本化，損害保険双書②自動車保険，文真堂(1974)，p.263以下
- 10) 鈴木辰紀：わが国自動車保険の現状と問題点——自賠責保険を中心として——，早稲田商学248号 p.205以下
- 11) 金沢理：自賠責保険の諸問題——いわゆる一本化問題を中心として——，交通法研究5号(1976)，p.5以下
- 12) 判例タイムズ316号 p.182 (この判例批評として，石田満：民商法雑誌73巻3号 p.352，宮原守男：判例タイムズ323号 p.78がある)
- 13) 石田満：自動車事故と被害者救済，ジュリスト609号 p.67
- 14) 西島梅治：任意保険の課題，交通法研究創刊号(1971)，p.66
- 15) 金沢理：交通事故と責任保険，成文堂(1974)，p.184
- 16) 西島梅治：前掲 p.67
- 17) 舟本信光：自動車事故民事責任の構造，日本評論社(1970)，p.132
- 18) 金沢理：前掲書 p.200以下
- 19) P. S. Atiyah: Accidents, Compensation and the Law, 2nd ed., 1975, p. 518
- 20) Atiyah: ibid.
- 21) Atiyah: op. cit., pp. 518, 519
- 22) 金沢理：人身損害賠償制度と保険制度の理念と課題，ジュリスト691号 p.26以下
- 23) 加藤一郎：日本における自動車事故損害賠償の処理，シートベルト国際シンポジウム論文集，シートベルト国際会議事務局刊(1979) p.108
- 24) 山田卓生：「ヘルメットとシートベルト①」法学セミナー1979年6月号 p.40以下
- 25) 高橋康之：安全ベルト不着用と過失相殺(フランス判例研究1)，判例タイムズ378号 p.34