

自動車保険の過去・現在・未来

— 被害者救済のよりよき制度へのアプローチ —

諸岡昭二*

交通事故を減少させ、これを定着させようとする斯界の努力にもかかわらず、交通事故件数、死傷者数は近年増加傾向すらみせている。交通事故を皆無とすることが不可能であるとするならば、次善の策として、被害者を厚く保護する手段が講じられなければならない。幸いわが国では、1955年自動車損害賠償保障法制定以降、自動車損害賠償責任保険は損害保険会社の運営する任意自動車保険と相まって、幾多の改訂を経ながら、被害者救済に両制度が大きく寄与してきた。本稿では、自動車保険（自動車損害賠償責任保険、任意自動車保険）の制度内容の変遷を反芻しながら、今後のあり方の模索を試みようとするものである。

Automobile Insurance, Past, Present and Future

— Approach to Better System of Injured Person Relief —

Shoji MOROOKA*

In spite of the efforts to decrease traffic accidents and maintain this condition, the number of traffic accidents and casualties have been increasing in recent years. If it is impossible to illuminate traffic accidents, as the next best thing, it is necessary to devise a way to protect the injured. Fortunately, in Japan, after passing the Automobile Accident Compensation Act in 1955, automobile third party liability insurance and automobile voluntary insurance have been doing much toward the relief of the injured. Considering developments in systems of automobile insurance, such as automobile third liability insurance and automobile voluntary insurance, in this report I would like to look into further perfecting insurance systems and programs.

1. 任意の自動車保険

1-1 自動車保険の変遷

わが国の自動車保険は、1914年に東京海上が営業認可を受け、営業を開始したのが最初である。しかし、当時のわが国の自動車保有台数が1,000台強であったこと、同社の営業主目的が国内営業より国外（主に米国）の再保険取引で、車両保険が中心であったことなどから、本稿で主題とする被害者救済、すなわち対人賠償保険の立場からは、保険の内容、契約量（初年度19台、収入保険料2,368円）ともに特筆すべきほどではなかった。

1938年には、戦前最高の自動車保有台数22万台を記録し、自動車保険の営業認可を得る保険会社も十数社に及ぶなど多様化してきたが、依然として、自

動車保険収支の不安定性を原因とする各社の消極的な営業方針、車両保険中心であること等により、前記同様の立場からみて特筆すべき傾向は見出せない。

自動車保険制度の歴史の中で注目すべき最初の動向としては、1947年の全社統一約款、料率の採用がある。翌年には、「損害保険料率算出団体に関する法律（昭23年法律193号）」に基づき設立された、損害保険料率算定会の算出する料率、さらに同法律に基づき1964年に設立された、自動車保険料率算定会の算出する料率が採用され、いわゆる算定会料率を全社的に採用することにより、今日まで運営されている。

全社統一約款、料率の採用により、自動車保険は制度的安定を得、自動車保有台数の増加（1948年約26万台）とも相まって増大傾向をたどることとなった。しかしながら、統一約款は、損害賠償額の $\frac{3}{4}$ 担保、すなわち $\frac{1}{4}$ は加害者（被保険者）が負担しなければならなかったこと、加害者が「損害賠償責任を

*衆議院交通安全対策特別委員会 上席調査員
Senior Researcher, Special Committee on Traffic Safety,
The House of Representatives
原稿受理 昭和56年6月16日

履行」したことをもって保険金支払いの要件としていたため、被害者救済の立場からは、いま一つ問題を残す制度であった。

その後、社会的要請、1955年実施の自賠責保険の影響など環境の変化に即応するため、1965年、1972年に全面的約款改訂を行い、長足の進歩をとげて今日まで運営されている (Table 1)。

1-2 被害者救済への諸制度

被害者救済のため、保険制度がいかなる変遷を経

て今日まで運営されてきたかを、以下に見ることとする。

i) 保険金支払い等に関する事項

1) 全額担保制度の採用

先に一部ふれたように、1947年の統一約款では、従前の支払方法を踏襲し、加害者 (被保険者) が支払った損害賠償額の%を保険者が担保することとしていたが、1965年の改訂約款で全額担保とした。この改訂は、物損事故に比し賠償額が高額になるケー

Table 1 車種別自動車保有台数の推移
Transition of vehicle possession classified by size and weight

年度別	普通車				小型三・四輪車			小型二輪および軽自動車		
	貨物	乗合	乗用	計	貨物	乗用	計	二輪車	軽自動車	計
25	121,262	19,958	29,503	170,723	155,624	18,806	174,430	7,870	44,798	52,668
30	160,178	34,960	83,023	278,161	530,454	74,779	605,233	50,682	530,995	581,677
35	231,569	57,740	75,841	365,150	1,084,056	364,576	1,448,632	50,018	1,459,710	1,509,728
40	425,441	105,386	69,719	600,546	2,435,422	1,808,193	4,243,615	48,002	3,057,939	3,105,941
42	587,971	133,485	74,381	795,837	3,456,226	3,200,086	6,656,312	64,461	3,938,193	4,002,654
44	747,703	175,724	75,323	998,750	4,359,127	5,436,992	9,796,119	109,771	5,298,423	5,408,194
46	872,696	196,853	83,087	1,152,636	4,894,469	8,090,295	12,984,764	220,081	6,436,334	6,656,415
48	1,098,999	216,368	141,252	1,456,619	5,652,776	11,579,798	17,232,574	264,234	6,699,591	6,963,825
50	1,175,453	219,945	215,170	1,610,568	6,165,474	14,606,923	20,772,397	257,208	5,867,377	6,124,585
51	1,213,736	222,312	257,177	1,693,225	6,501,640	15,949,081	22,450,721	277,002	5,953,715	6,230,717
52	1,262,662	224,094	301,739	1,788,495	6,717,027	17,267,643	23,984,670	292,327	6,185,035	6,477,362
53	1,359,444	226,674	362,330	1,948,448	6,980,269	18,823,302	25,803,571	327,532	6,331,906	6,659,438
54	1,454,049	228,396	433,495	2,115,940	7,139,681	20,125,678	27,265,359	383,639	6,749,452	7,133,091

年度別	特種・特殊車			被けん引	小型特殊	合計	原付
	特種用途	大型特殊	計				
25	12,653	—	12,653	3,258	—	413,732	—
30	32,116	1,971	34,087	2,582	—	1,501,740	689,368
35	64,701	9,551	74,252	6,006	169,400	3,573,168	2,968,311
40	118,772	44,836	163,608	9,386	1,302,814	9,425,910	7,364,040
42	153,055	70,476	223,531	12,421	1,515,308	13,206,063	7,988,064
44	202,001	104,028	306,029	19,429	1,641,288	18,169,809	8,159,171
46	265,696	138,520	404,216	24,684	1,667,562	22,890,277	7,844,165
48	341,683	179,889	521,572	34,414	1,777,008	27,986,012	7,846,747
50	384,709	211,089	595,798	40,097	1,768,563	30,912,008	8,194,957
51	402,040	228,989	631,029	42,443	1,946,379	32,994,514	8,579,363
52	424,652	246,147	670,799	43,758	2,087,941	35,053,025	9,287,565
53	454,217	265,847	720,064	47,980	2,165,396	37,344,897	10,097,665
54	482,415	283,425	765,840	53,020	2,236,171	39,569,421	11,075,341

注1) 運輸省調べ。年度末 (3月末) の車両数である。
注2) 昭和47年度より沖縄県を含む。

スの多い人損事故にあって、加害者の負担を軽減し、被害者への円滑な支払いを促進した。

2) 保険金支払要件の変遷

1947年の統一約款は、保険金支払いの要件として「被保険者の損害賠償の履行」をもってしていたが、1965年の改訂約款では、「損害額の確定」を支払いの要件とした。旧統一約款では、一時的にせよ賠償資力のある者でなければ、保険金が支払われなかったのに対し、1965年の改定約款では支払

うべき賠償額の確定をもって、換言すれば示談成立をもって保険金支払いの要件としたため、実務上も煩瑣を避け、迅速な支払いを可能とした。

3) 保険金額の自動復元

1947年の統一約款では、保険金支払事由が発生した後の保険金額は、保険金額から支払った保険金の残額としていたが、1965年の改訂では、保険期間中の保険金支払回数、金額にかかわらず、契約時の保険金額に復元することとした。この改訂は、多言を必要としないほど賠償資力の確保、ひいては被害者救済を大きく前進させた。

4) 一事故無制限制度

一事故で多数の被害者を生起させた場合の救済措置の必要性から、1965年約款では1名1事故同一保険金額であったものを、1968年の改訂で1名保険金額と1事故保険金額を別建てで契約できるようにし、さらに1976年の改訂で、一事故無制限、すなわち一事故で複数の被害者が生起した場合、被害者の数に応じて、保険証券記載の1名保険金額の枠内で保険金が支払われることとした。

これらの一連の約款改訂は、車両対車両の事故が増加傾向にあること、1980年の交通事故件数476,581件に対し、死傷者数606,950人(1件当り1.27人)であることなどを併せ考えると、優れた制度の一つといえよう。

ii) てん補責任の拡大、免責の縮小

保険会社がてん補責任を拡大し、免責を縮小することは、善意の契約者の保護、被害者救済をより円滑にする制度を指向するものとして歓迎される。多くこれらの改善策のうち、主な項目は次のとおりである。

1) てん補責任の拡大

統一約款は、保険会社のでん補責任として、自動車を「運転中」の事故としていたが、1965年約款で「所有・使用・管理」に起因する事故と改訂した。この改訂は、直接運行中の事故以外にも、車両の管理責任を問われた場合もてん補するとしたもので、善意の契約者、被害者救済をより厚くした。

2) 法令違反の有責化

従前は、無免許運転、酒酔運転等の法令違反による事故は、保険保護を与える必要のない反社会的行為であるとの立場から免責としていたが、反社会的行為による事故であっても、被害者を救済する必要があること、反社会的行為に対する制裁は刑事・行政処分に委ねること等の立場をとり、1965年、1972

年の各約款改訂で段階的に免責を縮小した。

3) 天災危険の担保

天災危険の損害規模が大きいこと、保険会社の引受能力の限界などを勘案して、従前は担保していなかったが、1964年、1975年の各約款改訂により、天災の種類、内容を限定し、段階的に免責を縮小した。現在は地震、噴火、台風、洪水、高潮および津波の6種類を免責としている。

4) 故意による事故

保険は本来偶然的事故による損害を担保する制度であるところから、故意に生起させた事故は担保しないとする考え方が伝統的であった。しかし、加害者の故意と否にかかわらず、被害者は損害賠償請求権を有するので、これを救済するため、制限的ではあるが、保険会社はこれを担保することとした。すなわち、1972年の約款改訂で、記名被保険者以外の被保険者が故意に事故を生起させた場合には、事故を生起させた本人については免責であるが、その他の被保険者が賠償責任を負担した場合には保険金を支払うこととした。この改訂により善意の被保険者の保護と被害者救済をより厚くしている。

5) 重大な過失

商法第641条は「…保険契約者若クハ被保険者ノ悪意若クハ重大ナル過失ニ因リテ生ジタル損害ハ保険者之ヲ填補スル責ニ任セス」と規定しており、保険会社もこれを受けて、従前は重過失を免責としていた。しかしながら、対人賠償にあつては被害者救済をより厚くする見地から、現在はこれを有責としている。

iii) 被保険者の範囲の拡大等

自動車事故を生起させた場合の賠償義務者の確定は重要な問題であり、これら賠償義務者の損害賠償額が保険で担保されることが必要である。そのため被保険者等の範囲を拡大し、保険金支払いの範囲を拡大することは望ましい傾向で、ひいては被害者救済に資すること大である。

1) 被保険者の範囲の拡大

自動車保険発足当初から統一約款までは、保険会社へ届出た運転者の生起した事故のみを担保していたが、今日のごとく国民皆免許時代になり、自動車の貸借が日常的に行われるなど、自動車の使用形態が多様化していることを考えると、旧約款では対応しきれないため、順次改訂されてきている。現在は、①記名被保険者、②同居の親族、③許諾運転者、④使用者、までを被保険者とみなしている。被保険者

の範囲がここまで拡大されていけば、運行供用者責任（自賠法第3条）、使用者責任（民法第715条）、不法行為責任（民法709条）のいずれの責任を問われても、賠償資力が確保されよう。

2) 他車運転担保

1972年の約款改訂により新設された制度で、被保険者が自車以外の自動車を臨時に使用している際に惹起した事故を担保する制度である。自家用自動車であること、個人所有の自動車であることなど制限的ではあるが、自動車使用の多様化への対応として有効である。

iv) 担保範囲の拡大等

保険会社の支払能力はその時どきの賠償観念により、担保範囲を比較的縮小した制度とするのが従前の伝統的考えであったが、保険需要の増大とともに、今日では拡大の方向をたどりつつある。担保範囲の拡大は多くの項目でなされているが、ここでは次の2点をとりあげる。

1) 車内事故担保

自動車保険の初期から統一約款までは、保険の目的である自動車に乗車中の者に対する賠償損害は担保していなかった。現在から考えると理解されにくいところであるが、当時、自動車所有者が同乗し、その使用人である運転手が運転する使用状態が多く、このような関係の下では、賠償責任が発生しないと考えられていたものと推測される。現在は友人、知人等を同乗させることも多く、車内外を問わず、これらの者に対する賠償責任は発生すると考えられており、1965年の約款以降は、車内の事故も担保することとしている。

2) 親族間事故

親族間の事故では損害賠償は行わないとするのが社会通念である。民法第725条では①六親等内の血族、②配偶者、③三親等内の姻族を親族としているが、保険ではこの範囲を縮小し、賠償金の支払われる範囲を拡大している。1965年約款では「同居の親族」を免責とし、1972年約款では「父母、配偶者、子」を免責とするように改訂している。「父母」の中には養父母は含まれるが、義父母は含まないなど、免責の範囲を最少限としている。

2. 自動車損害賠償責任保険

自賠責保険については多くの識者により検討が加えられているので、本稿では主たる特徴と変遷を列挙するに止める。

2-1 自賠法制定まで

自賠責制度に対する考え方は、1935年頃すでに内務省で立案への試みがなされていたが、戦争等の影響により中断され、戦後1950年頃から運輸省で本格的に検討されるようになった。1952年には関係省庁をはじめ、自動車団体、損害保険関係者、学識経験者らによる協議会が運輸省内に設置され、1953年の道路運送法の改正で、自動車事故による損害賠償を保障する制度の確立が規定化されるに至り、急速に実現への促進が図られた。

1955年5月自動車損害賠償保障法政府原案作成、国会に提出、同年7月法案成立（法律第94号）、同年10月同法施行令（政令第286号）、同年12月同法施行規則発令（省令第66号）、同自賠責保険料が認可（大蔵省告示第466号）され、翌1956年2月1日実施された。

2-2 自賠責保険の特徴

自賠責保険は、被害者救済を厚くすることを主目的にしている制度であるため、多くの特徴を有するが、主な点を列挙すると次の諸事項である。

- ①強制保険であること。
- ②損害保険会社に引受け義務を課していること。
- ③政府が6割の再保険を行っていること。
- ④営利目的の介入を認めず、いわゆるノーロス・ノープロフィットで運営されていること。
- ⑤危険の集中を排除するため、プール制を採用していること。
- ⑥立証責任の転換をはかり、無過失責任に近い制度としていること。
- ⑦免責を「悪意」のみに限定したこと。
- ⑧被害者の直接請求権を認めたと（これにより、前項⑦の場合でも被害者には保険金が支払われること）。
- ⑨一事故無制限としたこと。
- ⑩政府の保障事業を並行して実施していること。
- ⑪過失相殺の適用を制限的にして、運営していること。

2-3 自賠責制度の変遷

自賠責制度により被害者救済を厚くするため、あるいはより合理的に運営するため、発足以来幾多の改訂が実施されてきた。本項では、その内の主なものを列挙する。

1) 保険金限度額の改訂

自賠責保険発足時の死亡保険金支払限度額は30万円であった。当時限度額を30万円とした経緯はつまびらかでないが、平均的収入、物価、鉄道事故、駐留軍の賠償水準等を考慮したものと推測される。1960年9月に50万円に引き上げられて以来、今日までに8回改訂され、現行（1978年7月改定）は死亡2,000万円、死亡に至るまでの傷害120万円、傷害120万円、

後遺障害2,000万円(1級)～75万円(14級)を限定額として運営されている (Table 2)。

2) 付保率向上への制度改訂

自賠責保険は、全自動車に強制的に付保させ、もって被害者救済に資することを目的としているが、発足当初は全自動車に付保させ、無保険車を皆無とする有効な制度がとられていなかった。この点を改善したのが1962年8月に実施された「車検期間と保険期間を同一期間とし、無保険車を排除する」、いわゆる保険を車検にリンクさせる制度である。同時に車検を必要としない軽自動車については、保険標章を貼付させることにより、全車両付保の実効を高めたが、1973年10月に至り、軽自動車にも車検制度が適用されることとなり、一層その実をあげる制度となった。現在では、車検制度適用除外となっている原動機付自転車など一部を除き、100%付保が確保されている。

3) 公平性確保のための改訂

自賠責保険加入者の保険料負担ならびに損害賠償を受けるべき被害者の賠償金の公平性を図るためにとられた改訂策が、1970年の自家保障制度の廃止ならびに自賠責保険適用除外範囲の縮小である。従前、保有自動車が200台以上で、賠償資力のあるものについては自家保障が認められていたが、前記公平性を図るため、これを中止した。

一方、国・地方公共団体の保有車は賠償資力があるとされ、自賠責保険の適用除外となっていたが、これも前記同様の趣旨から、適用除外を受ける自動車は、①専ら道路以外の場所で運行の用に供する自動車、②自衛隊が運行の用に供する自動車のうち、道路運送車両法の適用除外となるもの、③アメリカ合衆国の軍隊が運行の用に供する自動車、④国連軍が運行の用に供する自動車、の4種類とした。

4) その他の改訂

被害者救済を厚くするその他の制度改訂には、内払制度の実施(1966年)、原動力付自転車への強制付保(1966年)などがある。

3. 将来のあり方について

国会の審議の中で、今までにも自賠責保険、自動車保険、あるいは両者の関連において、将来のあり方が論じられてきた。これらを通じて得られる、今後の被害者救済制度のあり方等について述べてみたい。

3-1 自動車保険

任意の自動車保険が、今までにも被害者救済、契約者保護を厚くするため、担保範囲の拡大、免責の縮小、その他諸制度の改訂により運営されてきたことは前に述べたとおりである。今後も社会的ニーズに対応した改訂が加えられるであろうが、本稿では、現状をふまえ、近い将来においていかなる改訂がなされなければならないかについてふれることにする。

i) 新商品の開発

現在、商品として発売されている自動車保険の主流をなしているのはPAP(自家用自動車保険)である。PAPは、対人賠償保険、自損事故保険、無保険車傷害保険、対物賠償保険、搭乗者傷害保険がセットされ、車両保険を付帯することにより、通常考えられる事故がすべて担保されることが契約者ニーズに合致して好評を得ているほか、対人賠償事故について、示談交渉サービスが得られることも好評を得ている大きな理由であろうと思われる。そうであるとするならば、対人賠償事故と同時に発生する可能性の高い、対物賠償事故にまで示談交渉サービスを拡大するほうが契約者ニーズにも合致し、同時に発生した事故の一方だけ示談交渉サービスをす

Table2 保険金限度額の推移
Transition of limits of insured amount

事項		実施年月日									
		昭和30. 12. 1	昭和35. 9. 1	昭和39. 2. 1	昭和41. 7. 1	昭和42. 8. 1	昭和44. 11. 1	昭和48. 12. 1	昭和50. 7. 1	昭和53. 7. 1	
保 險 金	死亡	30万円	50万円	100万円	150万円	300万円	500万円	1,000万円	1,500万円	2,000万円	
	死亡に至るまでの傷害			30	50	50	50	80	100	120	
	傷重	10	10	30	50	50	50	80	100	120	
	害軽	3	3								
後遺障害			100(1級) ～5(12級)	150(1級) ～7(12級)	300(1級) ～11(14級)	500(1級) ～19(14級)	1,000(1級) ～37(14級)	1,500(1級) ～56(14級)	2,000(1級) ～75(14級)		

注) 責任共済(昭和41年7月1日から)の共済金の支払限度額、仮渡金額も上記のとおり改訂された。資料:運輸省

る、という不合理も解消されるのではなからうか。

さらにこの考えを進めるならば、PAP契約車両に限定せず、BAP（一般の自動車保険）対象車種にも適用するならば、被害者への保険金支払いの公平性、均一性の点で望ましいのではなからうか。換言すれば、被害者の立場に立つとき、被害者は加害車の車種用途に関係なく、同等の扱いを受けることができることになり、契約者、被害者ともに望ましい制度となるのではなからうか。

仄聞するところによると、損害保険会社では、対物賠償にも示談交渉サービス付の自動車保険を検討中であるとのことであるが、この種の保険が早期に発売されることに期待する。

いま一つ開発されるべきであると考えられるのは保険金額の撤廃である。現在の損害保険会社の担保力、すでに一事故無制限制度を実施していることなどから勘案しても、一人当りの保険金限度額を定め、換言すれば、一人当り無制限保険の開発は可能であると考えられる。そのためには商法の改正など若干の手続きは必要となるが、被害者救済に資すること大であり、また、保険金額までは支払いが受けられるものとする誤解も避けることができ、より円滑な運営ができると考えられる。

ii) 同種の共済制度との交流

近年、農協の自動車共済をはじめ各種の自動車共済が定着しつつある。規模的には自動車保険に至らない共済が多いが、細目についてみると、自動車保険でも採用することが望ましい制度も散見される。例えば、農協共済の「無共済車傷害危険担保」がそれである。自動車保険の「無保険車傷害保険」は、相手自動車の資力を上回る資力が自車に付保されていなければならないのに対し、農協共済は相手資力に関係なく、自車の資力が働く制度としている。自動車保険の制度によって、相手の資力と自車の資力の差額を求めるのは、「傷害保険」としての性格から考慮しても、契約者からの無用の誤解を避けるためにも、農協共済の制度を範とすべきではなからうか。

いま一つの例をあげるならば、自動車共済連が採用している香典・見舞金制度がある。同制度は、相手を死傷させた場合、香典として死者1名につき10万円以内、見舞金として30日以上入院の傷害者に5,000円以内を支払う制度である。

前項で、PAPが採用している示談交渉サービスは好ましい制度であり、他種目にも採用することが望ましいと述べたが、同制度の唯一の欠点は、加害

者がすべてを保険会社にまかせ、加害者として当然なすべき葬儀への参列、入院見舞等がないがしろにされる傾向にあることであろう。制度として香典・見舞金が支給されるならば、こうした弊害も解消されることになろう。ちなみに、この程度の金額であれば、損益相殺・過失の程度を云々する必要はなからうかと思われる。

支払基準の統一も考慮すべき問題である。自動車保険も自動車共済も、自賠責保険を補完し、被害者救済をより厚くする制度であるとの観点に立てば、支払われるべき保険金、共済金の金額、項目に差異のないことが望ましい。自動車保険、自動車共済がそれぞれの立場で、独自の制度を採用することは好ましいことではあるが、対被害者に対しては均一性が望まれる。いずれも裁判動向等を勘案して支払基準を定めており、大局的には大差はないが、細目について濃淡があるので、制度上も取扱い上も均一化を強く望むところである。

保険、共済の監督行政が区分されていることは根拠法の違いによるもので、行政の一元化は一応措くとしても、支払いの均一化等に対しては相互の連携が望まれるところであるが、近時保険業法等を精査し、保険、共済を含めた、保険基本法の制定の必要性が痛感される。

iii) 付保率の向上

交通事故が避け得ない現状からすれば、すべての自動車保有者、運転者が賠償資力を有していることが望まれ、このことは古くて新しい命題でもある。身近に保険制度がありながら、いま一步との感はまぬがれない。付保率の向上へ不断の努力が期待される場所である。軽自動車に車検制度が適用される以前、自賠責保険の普及率を向上させるため、自動車保険標章の貼付が実施されていたが、こうした方法を自動車保険にも採用するなど、制度として、恒久的な手段をとり入れる必要がある。自動車保有者、運転者への付保意欲高揚と同時に、被害者には被害者請求などの際に、賠償者には被害者請求などの際に、賠償義務者が容易に判別できるような効果的な方策を期待したい。

3-2 自動車損害賠償責任保険

自賠責保険は、1955年発足以来幾多の改訂を経て、今日運営されているが、 $\frac{1}{4}$ 世紀を経た今日まで、根底から見直しがなされてしかるべきだと思われる。そのうちいくつかを以下に列挙する。

1) 自動車による事故の保障

自賠責保険は名のとおり賠償保険である。賠償責任が問われてはじめて、保険としての機能が働く制度であるため、たびたび論議される自損事故は、当然担保されない。今日のように自動車が普及し、その使用、利用方法も複雑化している社会にあっては、自動車保有者、運転者は常に加害者であり、被害者であるとの二面性を備えている。

いずれの場合も自動車の中核として被災者であることから、賠償責任の有無を問わず、自動車による死傷者に対しては基本的な保障をする制度とすべきではなからうか。逸失利益の相続と同時に被扶養権の侵害的要素も採り入れ、あらゆる自動車事故による遺族の保障を考えるべきではなからうか。自賠責審議会答申（1973年11月）にも、「その担保範囲に自損事故を含めることについてどう考えるべきか、…あるべき姿について長期的視野から検討を加えることが必要である」と言っており、速やかにその実現を図るべく、関係者の努力を望むものである。

2) 医療費適正化三省協議会

一部の医師による過剰診療、濃厚治療が自賠責保険の収支を圧迫しているのではないかと、との観点から医療費の適正化が問題として取りあげられている。

第84回国会（1978年）で衆議院交通安全対策特別委員会で、大蔵、運輸、厚生三省合同の協議会を設けることの提案を受け、本年3月までに10回、協議会が開かれている。

今までに検討された事項を概観すると、過剰、濃厚診療の実態等について、自由診療料金の適用状況、主要医療機関の診療単価の実態、交通事故料率基準の概況、地方医師会における診療単価引上げの動向、都道府県別1人当りの診療費、自賠責保険の医療費統計、経営主体別医療機関の自由診療料金、自算会顧問医からの意見聴取等について協議を重ねているが、交通事故傷害の多様性、これに対応する医療機関の体制、ひいては医療制度そのものに関連する問題であり、慎重な検討がなされるべきであるが、当事者の負担軽減を最大の目標に、早急に解決策を見出すよう期待される。

3) 再保険割合の縮小

自賠責保険制度を発足させたとき、国が再保険者になること、再保険の割合を6割とすることはすでに述べたが、国が再保険者になる理由として、次の諸点が考慮されていた。

①自賠責保険は強制保険であり、社会保障的性格が強いことから、国が再保険者になることにより積

極的に保険事業への介入する必要性が認められた。

②保険会社に引受け義務を課し、危険の選択を許さない制度とする一方、ノーロス・ノープロフィットとしたため、保険会社に不当な損失をもたらす危険性があった。③自動車保険に関する経験の不足から料率算定上不安定の要素があった。④保険金支払等、業務運営にあたって適正化、均一化を図る必要性があり、再保険を通じてこれらも監督、審査することとした。

また、再保険割合を6割とした理由は、①国の実施する制度であるから責任も半分以上とした、②保険会社に事業運営を委嘱したことから、政府事業への介入を最少限に止めた、③保険会社の担保力を勘案し、政府の財政負担を可能な限り軽減することとした、などで、漁船保険の9割再保険、木船保険の7割再保険より低い割合とした。

国が再保険者となった理由、6割再保険とした理由をみても分かるように、いずれも設立当初の考え方に固執する必要性が、今日では稀薄になっているのではなからうか。ひるがえって、わが国の国策的事業の変遷をみると、国営事業を準国営に、あるいは民間へ全面的に移譲したケースは多く見受けられる。近年専売品についても、これを民間へ移譲すべきではないかとの議論も生起していることなども併せ考慮するとき、国への再保険ならびに再保険率6割に固執する必要はないのではないかと、より一層民間の創意工夫を生かす方途があるのではなからうかと考える。

現在、第2次臨時行政調査会で、自賠責保険のあり方について検討中であるが、国の管理を廃止することによって、人員で約200名、年間、約20億円削減できると試算される。

なお、国への再保険は、原動機付自転車については保険会社に担保力があること、他の自動車再保険事業を通じて監督が可能なことを理由に再保険制度から除外されており、自賠責共済については、当初から原動機付自転車ならびに軽自動車の出再を要しないこととされている。

iv) メリット・デメリット制度の導入

自動車保険あるいはその他の共済でも採用している無事故割引・割増、いわゆるメリット・デメリット制度を自賠責制度にも採用すべきではないかとの議論も多い。

現状では、①メリット契約適用者が大多数で、大多数の保有者にメリット料率を適用すると、ファン

ドが得られない、②フラット料率が高くなる、③社会保障的性格が稀薄になる、④保有者一車一事故とが直接的に結びつかないので、把握が困難である、など理論的、技術的な問題が多く採用に消極的である。しかしながら、同制度の採用のニーズが高いとするならば、次年度以降は同一料率で保険期間を延長するなど、何らかの方法が考えられてしかるべきであろう。

この問題については、自賠責審議会答申（1969年、1973年）には、2回にわたり「制度を導入していくのが適当である」とまで断定されており、かつ識者の間ですでに多く論じられているが、さらに論議を重ね、技術的改革によってその制度採用への可能性を期待するに止める。

v) 支払基準（特に幼児）の改訂

現在の損害賠償の理論、実務では、逸失利益の算定にあたり、事故時の実収入あるいは18歳未満の学生等収入のない者は18歳時もしくは平均賃金を基礎に、生活費、中間利息を控除して、稼働可能年数の期間を認定する方法が定着している。

自賠責保険では、幼児および18歳未満の学生の逸失利益を算定する基礎として、18歳の平均給与額を採用し、生活費50%、新ホフマン係数で中間利息を控除して算出している。この方法によると、18歳の平均給与が低額であること、生活費控除が50%であること、18歳に至るまでの期間が幼児の場合長期にわたり、就労開始期までの中間利息控除が大きいことなどのため、非常に低額になるが、このことに問題はなかろうか。

幼児の場合、扶養義務はないので、この点だけをとりえるならば、低額でも可とする考え方も成り立とうが、一方では、無限の可能性を持つ者に対する賠償額が低額であっていいとは考えにくい。死傷損害説の立場からも、一考を要する問題であると思われる。

vi) シートベルト着用と過失相殺

道路運送車両法によるシートベルト装着義務（保安基準22条）は1968年に制定され、すべての車両に装着されることになっているが、その着用義務や罰則規定がないため、約20%以下の着用率にしかかかっていない。諸外国では着用を罰則をつけて義務づけているところもかなりあり、その結果、重傷、重体いずれの負傷者も減少し、しかも致死率は半分以下に減少している実態がある。

事故が起こって人が死傷するというのは、本人は

かりでなく社会的にみても損失である、運転者自ら努力して事故を防止すべきである。その損害拡大防止義務を怠ったということで、賠償額に過失相殺の適用を採用することが、シートベルトの着用率の向上にもつながり、それによって、ひいては事故防止、特に人身被害が減ることも考えられる。

諸外国では、シートベルト不着用者について、賠償額を20%程度減額している例もかなりある。日本では、ヘルメットをかぶらない人身事故に賠償額を減らす判決が多くなってきている昨今、シートベルト不着用者に対する過失相殺の適用を採用すべきであると考えられる。それによって、道路交通法の改正を待つまでもなく、間接的に着用を強制することになって、着用が定着してくるのではなかろうか。

3-3 自賠責保険と自動車保険の一本化

対人賠償をてん補する同種の自賠責保険と自動車保険を一本化させることの是非論も、すでに多く論議されている。一本化論は、保険者、被保険者の諸手続きの二重性、機構、人員等の重複、これらに伴うコスト高の面で一本化に積極的な論議で、諸外国にも見られない二重構造を改善する必要があるのではないかとの主張である。この主張はもっともで、現在、自賠責保険が果たしている役割と自動車保険の果たしている役割とが一元化できれば、それに優るものはないと考えられる。

今まで論じられてきた一本化案は、次のように分類できる。

①自賠責保険のみにする。この案は、自賠責保険の限度額を無制限にすれば足り、方法としては最も手近であるが、現在、保険会社が運営している機構、人員、ノウハウなどと同一のものを新たに作ることとなり、負担がかかりすぎる。また、対人賠償保険以外の自動車保険のみを民間に委ねることも考えにくい。

②自動車保険のみにする。この案は加入を義務づけることによる自動車保険のみの一本化案は、自賠責保険設定の趣旨、歴史的な経緯などから実現は困難である。③契約者単位で強制付保させる。この案は車検とリンクしないため、100%付保が期待できない。運転免許証とリンクさせようとする、メリット・デメリット制度などが採用し易い反面、使用者責任、自賠法第3条の責任を問われても保険金が支払われない、被用者の負担がかかりすぎるなど、といった不都合が生じる。

④車両単位で強制付保させる。この案は、現在の

Table 3 主要各国における自動車損害賠償責任制度
The system of automobile third liability insurance in foreign countries

国名	制度	法律	法律によって規定される最低保険金限度額			
			対人賠償		対物賠償	
			1名	1事故		
日本	強制保険 (自賠責保険)	自動車損害賠償保障法 (1955年7月29日)	2,000万円	無制限	なし	
イギリス	強制保険、保証の いずれか選択制	道路交通法 (1931年1月1日)	無制限	無制限	なし	
フランス	強制保険	法律第58-208 義務的自動車保険法 (1958年2月27日)	1事故200万フラン		100万フラン	
			ただし、8座席以上の乗用車、3.5トン超のトラック、タクシー等は、1事故無制限 (1976年7月21日改定)			
西ドイツ	強制保険	義務保険法 (1939年11月7日)	50万マルク	75万マルク	10万マルク	
			間接損害については2万マルク			
アメリカ	ニューヨーク州	●強制保険、保証、 供託金のいずれか 選択制 ○一定限度までノー フォルト保険 ^{注3)}	●賠償資力法 (1929年9月1日) ●強制保険法 (1957年2月1日) ○ノーフォルト保険法 (1974年2月1日)	●1万ドル (5万ドル) 〔()内は不法行為による死亡〕 ○5万ドル	●2万ドル (10万ドル)	●5千ドル
	マサチューセッツ州	同上	●強制保険法 (1927年1月1日) ○ノーフォルト保険法 (1971年1月1日)	●1万ドル ○2,000ドル	●2万ドル	●5千ドル
	ノースカロライナ州	強制保険、保証供 託金のいずれか選 択制	●賠償資力法 (1931年7月1日) ●強制保険法 (1958年1月1日)	2万5千ドル	5万ドル	1万ドル
	カリフォルニア州	賠償資力制度 ^{注6)}	賠償資力法 (1929年8月14日)	1万5千ドル	3万ドル	5千ドル

自賠責保険に近い方法で運営できる利点はあるが、国営にしる民営にしる、現在の自賠責保険が内包している問題もそのまま引きつがれる危険性がある。

⑤自賠責保険か自動車保険かいずれか一方を強制付保させる。この案は、現在の自賠責保険と同様の商品を保険会社に作らせ、その保険か自賠責保険かのいずれかへの加入を強制するものであるが、制度そのものを人単位とするか、車両単位とするか、すでに述べた点で問題を残すことになろうかと思われる。

煎じつめて考えると、現在の自賠責保険は車両単位の契約であるがための長短所を有しており、自動車保険は人単位の契約であるがための長短所を有しているといえる。そして、この車両単位と人単位の契約の方法は相互に相反する長短所を有しているので、いずれの方向からも接点が求めにくいところに問題があるかと思われる。すべての自動車保有者、運転者に十分な賠償資力を確保させ、もって被害者

救済もより厚くする検討は、今後も引き続き行われるべきであると考えられるので、自賠責保険と自動車保険の一本化による問題点を精査しながら検討を加え、よりよき結論を求めてゆくべきである(Table 3)。

4. 結語

自動車損害賠償保障法の目的である「自動車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を適確迅速に保障する制度を今後も追及していくことにより、被害者の保護を図り、あわせて、モータリーゼーションの健全な発達に資する」とする趣旨を体し、絶えず変化する社会環境の中において、責任保険制度が、被害者救済のための最低保障という機能をより一層完全に果たしていくためには、制度それ自身が常に情勢の変化に即応していかなければならない。

自動車保険全般については、前述した基本的な問題の外に、自賠責保険の問題では共同不法行為(重

強制保険の保険会社における引受義務	保険料率制度	無保険車、ひき逃げ車の事故保障	賠償責任形態
あり	国による認可制 (算定会料率)	・国による保障事業 ・資金は自賠責保険料に含まれている	過失責任の推定 ^{注1)} (自賠法3条)
なし	自由料率	・自動車保険者協会 ・会員会社が資金拠出	過失責任主義
あり	自由料率	・自動車保障基金 (設立は保険会社、理事会は保険会社によって指名された理事と大蔵大臣によって指名された理事で構成) ・資金源は保険会社、被保険者、無保険運転者、その他	過失責任の推定 (民法1384条1項の無生物責任の原則および判例)
あり	国による認可制 (会社別料率)	・交通事故被害者救済協会 ・保険会社が資金拠出	①過失責任の推定(道路交通法で規定する損害項目について一定限度額まで) ②過失責任主義(①以外) ^{注2)}
なし	州による認可制 (会社別料率)	①不履行判決支払基金 ^{注4)} ②無保険運行者担保 ^{注5)} を契約する(強制)	●過失責任主義 ○1名50,000ドルまでノーフォルト保険補償給付
なし	公聴会の結果にもとずき保険長官が料率を決定し、これを公布する(公聴会に先立ち、州の算定会と業界の算定会がともに料率認可申請を行う)。	強制保険に無保険運行者担保を含む	●過失責任主義 ○1名2,000ドルまでノーフォルト保険で補償給付
なし	州による認可制 (算定会料率)	任意に無保険運行者担保を契約できる	過失責任主義
なし	自由料率	同上	同上

注:

- 過失責任の推定
保有者(加害者)が自己の無過失、被害者の過失を立証できないときは、保有者に過失責任ありと推定される。過失責任主義の場合には、被害者が加害者の過失を立証しなければならないが、過失責任の推定の場合には、加害者側に举证責任が転換されている。その結果、実質的には無過失責任に近い重い責任となっている。
- ドイツ道路交通法
道交法に定める賠償限度額は、1978年1月1日から対人賠償保険1名50万マルク、1事故75万マルク、対物1事故10万マルクとなった。
- ノーフォルト保険
アメリカでは、自動車事故の民事責任は過失責任主義によっていた。そのため①多くの救済されない被害者がある、②高損害に比して小損害の方が十二分に賠償金を取得している、③弁護士などに支払われる費用のために被害者に支払われる額が少なくなる、などの問題を生じ、これを改善する動きとしてノーフォルト保険制度が実現した。
ノーフォルト保険制度では、保険を契約した自動車の所有者、その家族、同乗者、許諾運転者およびその車に接触して被害を受けた歩行者は、被保険者として、その損害の一定額までを、事故の原因となった過失が何人にあるかは一切問われることなく、自己の車を付保している保険会社から直接保険金の支払を受けることができる。現在、約半数の州がこの制度を採用している。
- 不履行判決支払基金
5の無保険運行者担保もそうであるが、無保険の運転者やひき逃げなどによる事故で、加害者から損害賠償を受けられない被害者の救済を図ろうとする制度である。

被害者が訴訟に勝って判決債権を獲得するかまたは和解をした場合に基金から一定限度額(賠償資力法と同等もしくはそれ以下)内の支払を受ける。基金の資金は、車両の所有者、免許取得者に対する賦課金または民間の保険会社より調達される。現在、アメリカでは4つの州で実施されている。

5. 無保険運行者担保

無保険自動車(ひき逃げを含む)によって、自動車保険の記名被保険者やその家族が負傷し、相手方に賠償力がない場合、その損害を加害者に代って自己が保険を契約した保険会社が支払うという制度である。支払限度額は多くの州で賠償資力法に規定する額と一致している。現在、アメリカではほとんど全州が採用しているが、任意付保の州と強制付保の州がある。

なお、日本でも昭和51年に発売された自家用自動車保険に、これとほぼ同じ無保険車傷害保険がセットされている。

6. 賠償資力制度

自動車事故の賠償責任を支払うための資金的裏づけを確保する責任を運行者にもたせ、それによって最低限度の被害者の救済を図ろうとする制度である。限度額は「法律によって規定される最低保険限度額」欄に表示されているように低い金額である。資金的裏づけは、ほとんどの場合自動車賠償責任保険であるが、保証または供託金でもよい。

賠償資力の確保は法によって間接的に強制されているが、重大な交通違反、人身事故または一定額以上の財物事故を起こさなければ賠償資力は問われないなどのため、資力のない者が車を運行する危険性がある。これに対し、強制保険制度では、自動車登録時に一定の賠償資力の証明を自動車保険または保証で要求する。現在、アメリカでは賠償資力法は全州で採用され、そのうち40%弱の州が強制保険制度を実施している。

複支払の廃止)等、任意・共済の問題では純保険料、査定基準の一本化等、いまだ解決されていないものなどがあり、総合的な交通安全対策の中での自動車保険の位置づけと機能とを十分考慮しなければならない。

今後とも、絶えず広い視野から自動車保険制度に

ついて検討することを怠らず、常に実情に即した制度の改善と適正な運営の確保に、関係者は努めるべきであると強く訴えるとともに、法改正を含めた具体的な検討の必要性が痛感されるので、今後、各層の意見を聴しながら、よりよき自動車事故の損害賠償制度の確立をめざすべきであろう。