

自動車交通と保険——国際比較——

鳴倉征雄*

自動車事故は、自動車の誕生以来常に人々を悩ませてきた災害である。その災害による経済的損失に対処する手段として、1896年イギリスで自動車保険が生まれた。その後90年を経た今日、自動車保険は世界各国において各々の国情に応じて発展をとげてきた。本稿では、わが国の現行の自動車保険の位置付けを明確にするとともに、今後の自動車保険発展へ向けた礎となることを願って、自動車交通の面でも自動車保険の面でも、わが国よりもはるかに歴史を持つ欧米諸国とわが国との自動車保険制度を中心とした国際比較を行った。

Motorization and Automobile Insurance—A Comparative Study—

Masao SHIMAKURA*

Ever since the birth of automobile, people have been adversely affected by the harmful consequences of automobile accidents. As a measure to deal with the economic losses incurred in these accidents, automobile insurance was created in Great Britain in 1896. In the ensuing ninety years, automobile insurance developed in the various countries of the world in accordance with the specific conditions of each country. In order to clarify the definition of the role of the existing automobile insurance, and to help build the foundation for the future development of automobile insurance, we carried out an international comparative analysis of automobile insurance systems between Japan on the one hand, and European countries and America on the other, since the latter have much longer histories both in automobile transportation and automobile insurance.

1. はじめに

フランス人ジョセフ・キュニヨが1769年に世界最初の蒸気自動車を製作してから200年余、ダイムラーとベンツがガソリン自動車を世に送り出して100年が経過した。この間の自動車交通の発展は目覚ましいものであり、多くの人々の足として、また生活物資の輸送手段として、必要欠くべからざる道具となってきた。現在、この地球上では4億数千万台の自動車が活動しているが、このような自動車の増加は、一面においては悲惨な交通事故をひき起す道具として、また最近では、排気や騒音による環境破壊の元凶として恐れられる存在にもなっている。

自動車事故は自動車の誕生以来常に人々を悩ませてきた災害であり、古くから事故防止のための対策

がとられている。最も古くは1865年のイギリスの赤旗条令** (Locomotive Act, 1865) が、その危険から人々を守る法律として有名である。また、自動車事故により発生した損害に対処する手段として生まれた保険が自動車保険***であり、自動車の普及に伴い、今日では世界的にみても損害保険中第1の地位を占めている。自動車保険は保険契約者の利益を保護するとともに、自動車事故被害者、遺族の救済といった高い社会的機能を果たしている。わが国における近年のあいつく自動車保険制度の改定は、この社会的機能を飛躍的に向上せしめているが、その歴

** 自動車の運転には、2名以上の運転手の乗車および1名が自動車の前方60ヤードを赤旗もしくは赤いランタンを持って歩き、通行人に車がくることを予告することが要求され、また、速度は郊外6.4km/h、市内3.2km/h以下に制限された。この条令制定の背景には蒸気自動車の実用化を恐れた鉄道業者、馬車業者の圧力があったという。

*** 自動車保険は1896年イギリスのロー・アクシデント社が引受をしたのが最初であるといわれている。アメリカにおいてもその2年後には自動車保険の引受がなされており、わが国においては1914年(大正3年)に東京海上火災保険社が営業認可を受けたのに始まる。

* 自動車保険料率算定会料率部企画課課長
Manager, Rating Department, Automobile Insurance
Rating Association of Japan
原稿受理 昭和60年1月8日

Table 1 交通事故発生状況

International comparison of traffic accidents and casualties

	事故件数	死者数	負傷者数	人口10万人あたり			自動車10万台あたり		
				事故件数	死者数	負傷者数	事故件数	死者数	負傷者数
アメリカ (1981)	2,059,000 ^件	49,268 ^人	2,992,000 ^人	895.8 ^件	21.4 ^人	1,301.7 ^人	1,299.4 ^件	31.1 ^人	1,888.2 ^人
西ドイツ (1982)	358,588	11,572	466,899	581.8	18.8	757.5	1,396.2	45.1	1,817.9
フランス (1982)	230,700	12,409	321,369	425.5	22.9	592.7	998.3	53.7	1,390.6
イギリス (1981)	248,276	5,846	318,994	444.7	10.5	571.4	1,417.5	33.4	1,821.2
日 本 (1982)	502,261	9,073	626,192	424.0	7.7	528.7	1,215.1	21.9	1,514.9

注1) 事故件数、死者数、負傷者数はIRF「世界道路統計」による。

4) 死者の定義は次のとおりである。

2) 事故件数は物的損害のみの事故は除く。

日 本：事故発生後24時間以内の死者

3) 自動車10万台あたりの事故率の算出にあたっては二輪車は除外した。

フランス：事故発生後6日以内の死者

そ の 他：事故発生後30日以内の死者

史は欧米保険先進諸国に比べればまだ浅く、それらの国々の例に学んでいる点も少なくない。

そこでこれらの国々の交通事故の現状、被害者救済制度、自動車保険制度等とわが国のそれを整理、比較することによって、明日のわが国の自動車保険制度を考える上での一助としたい。比較の対象国は、紙面の関係もあり、アメリカ、西ドイツ、フランス、イギリス、日本の5か国とする。

2. 交通事故の現状

交通事故件数は種々の統計が発表されているが、IRF (International Road Federation) 「世界道路統計」による事故件数、死者数、負傷者数は Table 1 のとおりである。事故件数、死者数、負傷者数ともにアメリカが圧倒的に多い。しかし、アメリカは他の国に比べ保有車両数、人口とも多いため事故件数も当然多くなる。因みに1982年現在の各国の自動車保有台数(二輪車を除く)は、アメリカ160,443千台、日本41,336千台、西ドイツ25,684千台、フランス23,110千台、イギリス17,924千台であり、自動車10万台あたり、人口10万人あたりの指標で比較してみても、アメリカはかなりのハイレベルにあることがわかる。

死者数は国によって定義が異なるので一概に比較はできないが、フランスの死亡率がかなり高いのが目につく。フランスは、事故の発生率は他の国々と比較してもかなり低いにもかかわらず、死亡率は高く、重大事故の多いことがうかがわれる。わが国は、事故の発生率は他の国々と比較してそれほど低くな

いにもかかわらず、死亡率が大変低くなっているのは、日本の交通統計が事故発生から24時間以内の死亡のみを死者として計上していることも原因の1つと考えられる。しかし、厚生省発表の自動車事故を直接死因とするすべての死者をもとに、人口10万人あたりの死者数を算出してみても、1982年で10.4人とこれらの国々の中では最も低い。

次に事故形態別にみた死者数の構成比は Table 2 に示すとおりであり、特徴的なのはわが国とイギリスで歩行中の割合が高く、自動車乗車中の割合が低いことである。逆にアメリカ、フランスでは自動車乗車中が6割を超え、歩行中はかなり少ない。これは主として各国のモータリゼーションの発展度合、道路事情の差によるものと思われるが、日常生活上の相違も影響しているものと考えられる。

3. 自動車事故被害者救済制度

今世紀初頭からの急速なモータリゼーションの発展に伴う自動車事故の被害者の急増により、その損害賠償をめぐる既存の賠償責任制度の問題点が浮き彫りにされてきた。第1には、既存の過失責任主義による賠償制度が自動車事故に対してうまく機能しない点であり、第2には賠償資力のないものが加害者となった場合に被害者が救済されない点であった。

これらの問題点の解決はそれぞれの国の伝統、制度に沿って独自になされてきたが、その基本的な解決の方向は、人身事故を中心に、①運転者の過失の立証の困難性を克服するために「過失責任主義」か

Table 2 事故形態別死者数構成比

Proportion of motor-vehicle deaths by type of accident (1982年)

	歩 行 中	自 転 車 乗 車 中	二 輪 車 乗 車 中	自 動 車 乗 車 中	そ の 他
	%	%	%	%	%
アメリカ	16.8	2.0	10.1	68.6	2.5
西ドイツ	22.3	9.4	17.1	50.2	1.0
フランス	16.6	4.3	16.1	63.0	0.0
イギリス	31.5	4.9	18.1	45.0	0.5
日 本	30.5	9.9	22.4	36.9	0.4

注 1) 日本の数値は警察庁資料による。

2) アメリカ、西ドイツ、イギリスの数値は国連ヨーロッパ経済委員会資料、フランスは外務省資料による。

3) 二輪車乗車中には原付乗車中を含む。

ら「無過失責任主義」に近づけ、②その運転者等が負う賠償責任を責任保険等によってカバーし、さらに③ひき逃げ、無保険車等による被害者を救済する制度を創設する、という方向を指向する傾向が強いといった点ではほぼ共通している。

3-1 自動車事故の民事責任

i) アメリカ

アメリカにおいては自動車による賠償責任も伝統的な不法行為制度に基づいて処理され、その中心をなす考え方は過失責任主義である。従って、被害者は加害者の過失を立証しなければならないが、この立証は困難な場合が多く、救済されない被害者も生ずる。しかもアメリカでは寄与過失 (Contributory Negligence) の制度をとる州もあり、被害者側に損害発生に寄与する過失があった場合には全く賠償されないこととなる。

このようにアメリカでは被害者にかなり厳格であるほか、弁護士の過剰な活躍、訴訟の増大等も著しく、本来の被害者救済が効果的になされない場合が多い。そこで近年は過失の有無を問わず被害者を救済するノーフォルト保険制度や、寄与過失を改めた比較過失* (Comparative Negligence) の制度を採用する州も増えてきた。現在、ノーフォルト保険制度を採用している州が24、比較過失の制度を採用している州が35ある。

* 加害者、被害者双方の過失を比較して責任の割合を決定する制度。

ii) 西ドイツ

西ドイツでは自動車事故による賠償責任は、民法および特別法である道路交通法に根拠づけられている。ドイツでは比較的早い年代に自動車事故被害者救済が問題となり、1909年には無過失責任に近い責任を自動車保有者に負わせる自動車交通法が制定された。この法律およびこれを受けついで現行の道路交通法では、保有者という概念を設け、車両の構造上の欠陥または機能障害に起因しない不可避の事故によって生じた損害を除き、保有者に賠償責任を課している。ただし、この法による賠償の範囲は民法より狭く、責任の限度額を設定し、合理的算定方法のはっきりしない慰謝料等は除外している。従って、この範囲を超える損害賠償の請求は一般法である民法によることとなるが、この場合は過失責任主義に基づくものとなる。また、過失相殺は民法上に規定があり道路交通法もこれを準用している。

iii) フランス

フランスの賠償責任は民法の弾力的解釈から課せられており、特別法はない。自動車事故による損害であれば、不法行為に基づく損害賠償に関する一般原則である民法第1382条、第1384条が適用される。特に第1384条は無生物の管理者責任について証明責任を転換し、管理者に無過失に近い責任を負わせたものであるが、1930年の判例によって自動車所有者等にも適用されるようになった。また、判例により加害者に厳しいものに強化されており、実質的には

わが国の自賠法第3条の責任*と大差はない。また、過失相殺は民法上の規定にはないが、実際的には判例法によりなされている。

iv) イギリス

イギリスでもアメリカと同様、伝統的な不法行為責任に基づいて自動車事故に対する賠償が行われる。従って、イギリスでは賠償を得るためには、被害者側から相手の過失を立証しなければならない過失責任主義が存続しているが、他方、旧来のコンモンローの原則を修正して死亡の場合の被扶養利益の回復、比較過失の導入などが法令等**により行われている。また、イギリスの場合はアメリカと異なり、社会保障制度が充実していることから、過失責任主義によって賠償を受けられない場合でも、国民医療サービス、労災保険等から給付があるため全く救済されないということはない。

v) 日本

わが国の自動車事故による損害賠償も以前は、民法の規定により、過失責任主義に基づいてなされていた。しかし、遅ればせながら1955年人身事故の被害者保護を目的とする自賠法（自動車損害賠償保障法）が制定され、人身損害の賠償責任について、過失の証明責任を転換し、自動車を運行の用に供する者にその無過失の証明責任を課することによって、事実上の無過失責任に近い責任を負わせ、被害者保護を図った。

3-2 強制自動車保険制度

自動車事故の民事責任が強化されても、加害者に賠償資力がなければ被害者保護は図れない。自動車事故被害者救済制度のもう一つの柱である責任保険による賠償資力の確保は、すべての自動車になされていなければ意味がないため、ほとんどの国で強制保険制度を採用している。

i) アメリカ

政府による画一的な強制はアメリカ人気質に合わず、賠償資力の確保は間接的に付保を強制する賠償

資力法（Financial Responsibility Law）の制定という形で行われた。賠償資力法は1925年のコネチカット州に始まり、現在ほぼ全州で実施されている。このなかで1927年にアメリカでは、初めてマサチューセッツ州で強制賠償責任保険制度***が誕生したが、これに追随したのはニューヨーク州（1957年）、ノースカロライナ州（1958年）の2州だけであった。残りの州は間接強制型のSecurity-Proof方式****と呼ばれる賠償資力法を採用した。各州の賠償資力法による最低保険金限度額はTable 3のとおりである。

また、1971年のマサチューセッツ州を最初としてノーフォルト法の制定により、ノーフォルト保険の強制化をはかる州が出現し、1976年までに約半数の州でこれを採用するに至った*****。

ii) 西ドイツ

ドイツでは前述のように1909年に無過失責任主義に近い厳格な責任の制度が採用されたが、強制保険制度が始められたのは1939年であった。当時すでに全自動車保有者の約75%が責任保険に加入していたといわれている。強制保険の根拠となる法は1939年の「自動車保有者に対する義務保険の施行ならびに自動車交通法および保険契約法の改正に関する法律」（義務保険法）であり、保険契約法の特別法にあたる。現在のこの法は、保有者の保険締結義務、保険者の契約引受義務、被害者の直接請求権、無保険車・ひき逃げのための補償基金、普通保険約款および保険料率の認可制等を定めている。

西ドイツの賠償制度においては、既に述べたように道路交通法による責任は一定額までに限られており、現在の責任限度額は、

*** この強制賠償保険制度は、自動車の登録、運転免許の取得・更改に際し、法定の金額までの保険の付保証明、保証証券(ボンド)、現金または有価証券の供託のいずれかの提出が要求されるというものであり、必ずしも保険のみの強制制度ではない。

**** Security-Proof方式の賠償資力法の下では、発生した事故に対しては賠償金額決定時の支払いの担保(Security)として保証金、保証証券(ボンド)、有価証券の提出を要求し、将来の事故に対しては賠償資力の証明(Proof)を要求するものであり、予め賠償資力の備えを必ず確保しておくことは求めている。しかし、実質的には保険の付保を必要としており、強制保険制度と大差はないといえよう。

***** アメリカのノーフォルト保険は、加害者の過失責任の有無に関係なく、人身事故被害者に対して直接給付を行う保険で、自動車賠償責任保険の特約の形をとる。この保険を付保した自動車の所有者とその家族、その自動車の同乗者や許諾運転者またはその自動車に接触して被害を被った歩行者は、一定額までの経済的損害を事故の原因となった過失が誰にあるかを問うことなく、そのノーフォルト保険から直接保険金の支払いを受ける。

* 自賠法第3条：自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りではない。

** Fatal Accident Act 1846, Law Reform(Contributory Negligence) Act 1945, Law Reform (Personal Injuries) Act 1948

対人 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
 となっているが、強制保険の最低付保義務額は
 対人 1名100万マルク 1事故150万マルク
 対物 1事故40万マルク
 その他の財産損害 1事故4万マルク
 となっている。

iii) フランス

フランスでは他の国に先がけ1951年の法律により自動車保障基金制度を設け、無保険車・ひき逃げ等の被害者救済制度が実施されたが、強制保険の実施は1958年とかなり遅い。これは、1951年当時の責任保険の付保率は90～95%と推測され、任意保険と被害者補償制度で充分足りると考えられていたことによる。その後、二輪車の普及に伴う無保険車の増加による保障基金の負担増、1956年におけるEC(ヨーロッパ共同体)の「自動車の義務保険に関するヨーロッパ条約案」の勧告などにより、強制保険の実施にふみ切ったものである。

強制保険はアメリカ、西ドイツと同様、対人賠償のみならず対物賠償にも義務付けられており、最低付保義務額は乗用車の場合

対人 1車両1事故 500万フラン

対物 1車両1事故 300万フラン

であり、トラック、バス等については無制限である。なお、アメリカ、イギリスと異なり保証や供託金は認められない。

iv) イギリス

イギリスでは1931年の道路交通法 (Road Traffic Act)により賠償資力確保のための保険、保証、供託金が義務付けられた。イギリスの場合、賠償資力の確保は人身損害についてのみ強制されているが、保険による場合は他の国と異なり、1事故1名無制限の賠償責任保険によることとなっている。保証による場合は公共輸送事業は25,000ポンド以上、その他は5,000ポンド以上、また、供託金による場合は15,000ポンドを要する。

この国では保険者に契約引受義務はないが、仮に引受を拒絶されても、他の保障手段を講ずる道が開かれており、特に支障は認められないとのことである。

v) 日本

わが国の強制保険制度は1955年の自賠法によって実施された。わが国における特徴は他の国と異なり、強制保険は法定限度額までを担保し、それを超える

Table 3 アメリカ各州における法定最低保険金限度額
 Automobile financial responsibility limits
 in the U.S.A.

州	法定限度額	州	法定限度額
アラバマ	10/20/5	※モンタナ	25/50/5
アラスカ	25/50/10	ネブラスカ	15/30/10
※アリゾナ	15/30/10	※ネバダ	15/30/10
アーカンサス	25/50/15	ニューハンプシャー	25/50/25
※カリフォルニア	15/30/5	※ニュージャージー	15/30/5
※コロラド	15/30/5	ニューメキシコ	15/30/5
※コネチカット	20/40/5	※ニューヨーク	10/20/5
※デラウェア	10/20/5	※ノースカロライナ	25/50/10
※ワシントンD.C.	10/20/5	※ノースダコタ	25/50/10
フロリダ	10/20/5	オハイオ	12.5/25/7.5
※ジョージア	10/20/5	※オクラホマ	10/20/10
※ハワイ	25/無制限/10	※オレゴン	15/30/5
※アイダホ	25/50/15	※ペンシルバニア	15/30/5
イリノイ	15/30/10	ロードアイランド	25/50/10
※インディアナ	25/50/10	※サウスカロライナ	15/30/5
アイオワ	15/30/10	サウスダコタ	15/30/10
※カンサス	25/50/10	テネシー	10/20/5
※ケンタッキー	10/20/5	※テキサス	10/20/5
※ルイジアナ	5/10/1	※ユタ	20/40/10
メイン	20/40/10	バーモント	20/40/10
※メリーランド	20/40/10	バージニア	25/50/10
※マサチューセッツ	10/20/5	ワシントン	25/50/10
※ミシガン	20/40/10	※ウエストバージニア	20/40/10
※ミネソタ	25/50/10	ウィスコンシン	25/50/10
ミシシッピ	25/50/10	※ワイオミング	10/20/5
ミズリー	25/50/10		

- 注1) 出典:「Summary of Selected State Laws and Regulations Relating to Automobile Insurance 1983.」American Insurance Association.
 2) 法定限度額の最初の二つの数字は対人賠償責任限度額、最後の数字は対物賠償責任限度額を示す。例えば、10/20/5は対人1名1万ドル1事故2万ドル、対物1事故5,000ドルを意味する。
 3) 州名につけた※は強制自動車保険実施州を示す。
 4) ニューヨーク州は、死亡の場合については50/100になる。

損害は任意保険に委ねているいわゆる二本建て保険制度をとっている点、およびすべての保険契約につき国が60%の再保険を受けている等、国の関与が非常に強い点などがあげられる。また、イギリス同様、対物賠償の付保は強制されていない。

3-3 無保険車・ひき逃げに対する救済制度

強制保険制度あるいは賠償資力法の下でも、無保険車による事故、即ちひき逃げ、無免許、盗難車に

より事故が発生する。そのため、これらの事故による被害者救済制度がそれぞれの国で用意されている。

i) アメリカ

州により制度は異なるが、不履行判決支払基金、無保険運転者危険担保保険によって対応されている。

1) 不履行判決支払基金：1947年ノース・ダコタ州で初めて設立され、現在5州*で実施されているものであり、無資力運転者による事故の被害者が勝訴し、損害賠償債権を得た場合に基金から限度額内の支払いを受ける。基金の資金は自動車所有者から徴収、運転免許所有者から徴収、州内の保険者から徴収する等の方法でまかなわれている。

2) 無保険運転者危険担保保険：1955年ニューヨーク州を最初として現在ほとんどの州で実施されているもので、強制付保としている州と任意付保としている州とがある。無保険車によって本人または家族が死傷した場合、加害者に代わって自己の付保先保険会社から支払いを受けるという自己防衛保険である。これは、ほとんどの世帯で車を所有しているというアメリカならではのものといえよう。

ii) 西ドイツ

1955年に自動車保険の業者団体 HUK—Verband がひき逃げ基金を作り、他に何も補償を得られない場合に限り強制保険の範囲内で好意的に支払っていたが、1963年に保険業者は「交通事故被害者救済協会」を作り、無保険車も対象とし人損・物損を問わず補償しており、保険業者の資金拠出により財源はまかなわれている。1965年にはヨーロッパ条約に従って義務保険法の中に採り入れられている。

iii) フランス

この種の制度としては最も古く、1951年に自動車保障基金として強制保険制度以前に創設された。物損に対する補償、法定最低付保額を超えた損害に対する補償等、他の国々に比べその補償の範囲は広い。財源は保険会社からの拠出金、強制自動車保険への賦課金等によりまかなわれており、運営主体は保険会社である。

iv) イギリス

民間ベースで設立された MIB (Motor Insurers' Bureau) により行われている。ここでは無保険車、ひき逃げによる被害者救済とともに、保険者の支払い不能による被害第三者の損害も補償している。保険者の MIB への加入は Road Traffic Act 1974 に

より義務付けられており、会員会社が資金拠出を行っている。

v) 日本

1955年の自賠法により政府の保障事業として創設され、無保険車、ひき逃げによる被害者の請求によって強制保険の限度額の範囲で、政府が賠償義務者に代わって損害のてん補を行うものである。政府は、保障事業業務のうち損害のてん補額決定以外の業務を保険会社に委託している。財源は強制保険の賦課金として徴収されている。なお、各国の強制保険および無保険車、ひき逃げによる救済制度の概要は Table 4 のとおりである。

3-4 損害賠償額の内容 (人身事故)

損害賠償の方法としては、金銭賠償と原状回復とがあるが、人身事故の場合は金銭賠償によらざるを得ない。傷害の場合は各国とも、①治療費等の費用、②休業損害、③慰謝料とほぼ共通している。ただし、イギリスでは治療費は通常社会保障 (国民医療サービス) によって支払われ、その場合は損害賠償の項目に含まれない。また、西ドイツでは前述のように道路交通法による賠償の範囲内では慰謝料はない。

死亡の場合は何を損害額にするかについて国によって考え方が異なる。その比較表が Table 5 であるが、主な特徴は次のとおりである。

- ・死亡本人の得べかりし利益を損害額に含めている国は日本以外にはない。日本は死亡本人の損失が中心に考えられているが、欧米では扶養理論をとり、被扶養者が扶養者の死亡により経済的援助を断たれたことによる具体的金額が損害となる。従って、被扶養者がいない場合、本人の死亡による財産的損害はないことになる。

- ・慰謝料は即死の場合に死亡本人、遺族双方とも認めるのは日本だけである。アメリカでは州によって異なるものの原則的に遺族の慰謝料は認めていないが、懲罰的損害賠償金が認められることがある。

- ・葬儀費は各国とも賠償額に含まれるが、アメリカの一部の州では人はいつかは葬儀費の支払いをしなければならぬとの考えから、事故により生じた損害とは認められない。

なお、欧米諸国においては、一般的に法的紛争の素人による解決が困難であることから弁護士を利用することが多い。従って、弁護士費用、訴訟費用等への充當にかなりの保険コストがさかれている点はわが国とは異なる。

* ノースダコタ州、ミシガン州、ニュージャージー州、メリーランド州、ニューヨーク州

Table 4 強制保険制度の概要
Summary of legislation for automobile liability insurance

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			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	
			対人賠償		対物賠償					
			1名	1事故						
ア	ニューヨーク州	●保険、保証、 供託金のいづ れかを強制 ○一定限度まで ノーフォルト 保険	●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 ●2万ドル (5万ドル)(10万ドル) (上段は傷害、()内 は死亡) ○5万ドル (経済的損失に関する 包括限度額)	●5,000 ドル	なし	州の認可による 各社個別料率	■無保険運行者 担保の強制付保 ■不履行判決支 払基金	●過失責任主義 ○1名5万ドル までノーフォ ルト保険で補 償給付	
メ	マサチューセツ 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 ●2万 ドル ○2,000 ドル	●5,000 ドル	あり ただし不良リス クと判断した契 約は州の再保険 機構へ出再でき る	州定料率	無保険運行者担 保の強制付保	●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	
リ	ノースカロライ ナ州	保険、保証供託 金のいづれかを 強制	●賠償資力法 (1931年7月1日) ●強制保険法 (1958年1月1日)	2万5,000 ドル 5万ドル	1万ドル	同上	州の認可による 算定会料率	無保険運行者担 保 (任意付保)	過失責任主義	
カ	ヴァージニア州	賠償資力制度 (強制)	賠償資力法 (1929年8月14日)	1万5,000 ドル 3万ドル	5,000 ドル	なし	自由料率	無保険運行者担 保 (任意付保)	過失責任主義	
西ドイツ	強制保険	義務保険法 (1939年11月7日) 道路交通法 (1952年12月19日)		100万 マルク 150万 マルク	物的損害 40万マルク その他の 財産損害 4万マルク	あり	国または州(保 険事業者の性質 によって異なる) の認可による各 社個別料率	■自動車事故損 害補償基金 ■資金は保険会 社が拠出	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	
フランス	強制保険	保険法典第211 条の1~8 (1958年2月27 日の義務的自動 車責任保険法、 法律第58-208号 が1976年に保険 法典に組み込ま れた。)		1事故500万フラン	300万 フラン	一次的にはなし、 ただし付保できな かった申込人の求 めにより中央料 率審査会が料率 を呈示すると引 受義務が生ずる	自由料率	■自動車保償基 金が行う ■資金源は保険 会社、被保険 者、無保険運 転者が拠出	過失責任の推定 (民法1384条1 項の無生物の管 理者の責任に関 する規定および 判例)	
イギリス	保険、保証およ び供託金のいづ れかを強制	道路交通法 (1931年1月1日)		無制限	無制限	なし	なし	自由料率	■自動車保険者 協会の行う ■資金は会員会 社が拠出	過失責任主義
日本	自賠償保険 (強制)	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	あり	国の認可による 統一料率 (算定会料率)	■国の保障事業 ■資金は自賠償 保険料に含ま れている	過失責任の推定 (自賠法3条)

4. 自動車保険制度

各国とも先に述べた被害者保護を第一義とした強制保険を始めとして、保険契約者の利益を保護するため種々の自動車保険を用意している。また、その保険料率体系や保険料水準にもそれぞれの国の社会的背景、歴史的背景、その他種々の事情の違いによ

る差異がみられる。ここでは自家用乗用車の保険について、その比較を行ってみることとする。

4-1 商品体系

i) アメリカ

アメリカでは、自動車保険の内容は州により、また保険会社によっても異なる点が多いが、自家用乗用車のほとんどはPAP(Personal Automobile Pol-

Table 5 死亡事故の損害賠償費目

Items of damages for death

	アメリカ	西ドイツ	フランス	イギリス	日本
得べかりし利益	州によって若干異なるが、被扶養者が扶養権を侵害されたことによる損害額	被扶養者が扶養権を侵害されたことによる損害額	被扶養者が扶養権を侵害されたことによる損害額	被扶養者が扶養権を侵害されたことによる損害額	死亡本人が稼働できたと推定される今後の年数と死亡直前の収入などによって本人の損害を計算し、相続人がその損害額を相続する。
死亡本人の慰謝料	認めない ただし、即死以外で死ぬまで本人が苦しんだ場合はその間の慰謝料は認められ相続される。	認めない	認めない	認めない ただし、即死以外で死ぬまで本人が苦しんだ場合はその間の慰謝料は認められ相続される。	認める
遺族の慰謝料	認めない (州によって異なる)	認めない	認める	認めない	認める
葬儀費	州によって認めないところもある	認める	認める	認める	認める
過失相殺	寄与過失の州も多い。 ノーフォルト保険では過失相殺しない	比較過失	比較過失	比較過失	比較過失

icy) と呼ばれるパッケージ商品により契約されている。PAP は次の 4 つの担保種目がセットとなっている。

①賠償担保：対人、対物が一本化された賠償保険で、保険金額も一事故限度のみを賠償資力法の法定額以上で設定する。

②医療費担保：自動車事故に対する民事責任が過失責任主義に基づくため、医療費すら賠償されない場合が多いことに対処する自己防衛保険であり、自動車搭乗中に生じた自己の医療費を実損てん補する。

③無保険運転者担保：多くの州で強制付保となっている。無保険車等によって本人または家族が死傷した場合に担保される。一部の州では物損も含まれる。

④車両担保：衝突以外の車両損害を担保する Comprehensive Coverage と衝突損害を担保する Collision Coverage とがある。車両のすべての損害をカバーするためには双方を付保しなければならないが、通常は Collision Coverage のみを付保することはできない。

このほかに、これに特約として付帯するノーフォルト特約、代替車費用担保特約等がある。

ii) 西ドイツ

西ドイツでは担保種目がセット化され、次の 3 種類の商品が用意されている。

①賠償保険：対人、対物が一本化された賠償保険で保険金額は法定額以上で設定される。現在、大半の契約は対人、対物、その他の損害を一括した限度額 200 万マルクで締結されているといわれている。

②賠償プラス車両特定危険担保：賠償のほか車両の走行リスク以外（火災、爆発、盗難等）の損害を担保する。全体の 75% がこの保険を利用しているといわれている。

③賠償プラス車両保険：賠償のほかオールリスクで車両損害を担保する。

この他に、特約として搭乗者傷害担保、手荷物損害担保、訴訟費用担保がある。

iii) フランス

フランスでは保険会社によって若干内容が異なるものの、概ね西ドイツ同様、担保種目がセット化さ

れ、次の4種類の商品が用意されている。

①賠償保険：対人、対物が一本化された賠償保険で、現在契約の大半はアンリミットで締結されているとのことである。

②賠償プラス火災・盗難：賠償のほか車両の火災・盗難危険を担保する。

③賠償プラス衝突プラス火災・盗難：②に加えて車両の走行リスクのうち衝突危険を担保する。

④賠償プラス車両プラス火災・盗難：賠償保険にオールリスクの車両保険をセットしたもの。

これに付帯担保として求償・抗弁費用担保、ガラス破損担保等がある。

iv) イギリス

イギリスにおいても保険会社によって商品の内容は異なるが、大筋は次のとおりである。

①強制保険：道路交通法で規定された内容だけを満たす対人賠償保険である。この契約は不良契約の引受に用いられる等、極めて例外的に扱われており、契約量はごくわずかとのことである。

②賠償保険：対人、対物が一本化された賠償保険で、自家用自動車においてはともに限度額はない。対人については強制保険よりも担保範囲が広く、訴訟費用等も担保する。

③賠償プラス火災・盗難：賠償保険に車両の火災・盗難危険担保を加えたもの。

④総合保険：賠償保険に車両のオールリスク担保を加えたもの。この保険では、通常、傷害危険や身の回り品の損害を担保するほか、会社によっては修理中の代替車を提供するところもある。イギリスではこの契約が過半数を占めているとのことである。

v) 日本

わが国の自動車保険の特徴は他の国々と異なり、法律により強制されている自賠責保険と、それを超える損害を担保する任意保険とが別建てとなっている点である。従って、すべての自動車任意保険を付保しているわけではなく、20～30%の自動車は自賠責保険のみで運行されている。

自賠責保険は自動車の運行による人身損害を法定限度額の範囲内で担保する対人賠償保険であるが、任意保険には種々の危険を担保する保険が用意されている。任意保険で現在販売されている商品は、①自家用自動車総合保険(SAP=Special Automobile Policy)、②自家用自動車保険(PAP=Private Automobile Policy)、③一般自動車保険(BAP=Basic Automobile Policy、用途・車種を限定しない)、④

ドライバー保険(PDP=Paper Driver's Policy)の4種類がある。わが国の自家用乗用車の大半はSAPまたはPAPで契約されており、このうちSAPは次の6つの担保種目がセットとなっているものである。

①対人賠償：自賠責保険で支払われる額を超える人身損害を担保する。

②自損事故：自身の過失による事故等、自賠責保険および政府の保障事業のいずれからでも補償を受けられない損害を担保する。

③無保険車傷害：無保険車(賠償保険の保険金額が低く損害が十分にカバーされない場合を含む)によって被った身体損害を担保する。

④対物賠償：他人の財物に損害を与えたことによる賠償責任を担保する。

⑤搭乗者傷害：搭乗者が事故により死傷した場合に支払われる傷害保険である。

⑥車両損害：事故によって生じた損害がてん補されるが、休車損害、代替車貸用費用等は担保されない。オールリスク担保が基本であるが、特約により自動車相互衝突危険のみ担保、走行リスク以外の危険担保等、危険を限定することができる。

4-2 保険料率体系

保険は保険料という対価を支払うことによって、事故による損害が発生した場合、その損害がてん補されるものであり、事故を起こす確率の高い人、即ち危険度の高い人にはそれなりに高い保険料を、危険度の低い人には低い保険料を負担してもらうことが公平である。自動車保険のように契約量の膨大な保険においては、個々の契約者ごとの危険度測定は不可能なため、どこの国においても保険集団を危険度が同程度と思われるグループに分類し、そのグループごとに保険料率を決定し、保険料負担の公平化を図っている。このグループに分類するための要素ならびに区分方法も、それぞれの国によって異なっている。紙面の関係もあり、個々の国の料率区分の例をあげての比較は省略するが、大別するとヨーロッパ型とアメリカ型に分けられる。

ヨーロッパにおいては、国によって多少の違いはあるものの、料率区分は概ね車両の用途、性能、大きさといった物的要素を主要な区分とし、それに地域、職業等による区分を加え、過去の保険事故歴による無事故割引、または事故割増によってさらに区分するという方法がとられている。それぞれの要素ごとの区分は多くても10区分程度で、それほど細かく区分されておらず、また、料率の較差も

Table 6 各国自動車保険料比較 (1983年12月現在)

International comparison of annual premium costs for automobile insurance

国名	所在地 車種	条 件	保 険 料 (1年) 円			備 考
			契約A	契約B	契約C	
アメリカ	ニューヨーク州 スカースデイル	車両 ※免責200ドル(5万円) 対人 1名-25万ドル/1事故50万ドル (5,860万円/1億1,720万円)	355,740	146,000	273,020	1ドル=234.35円
	シボレー-CITATION クーペ (1983年型)	対物 1事故-1万ドル(230万円) 搭乗者傷害 1名-5万ドル(1,170万円) 無保険車傷害 1名-1万ドル/1事故2万ドル (230万円/470万円)				
ドイツ	デュッセルドルフ	車両 ※免責300マルク(3万円) 対人 1名当たりてん補限度額750マルク (6億4,280万円)	166,230	106,940	234,430	1マルク=85.71円
	フォルクスワーゲン ゴルフD. LD. GLD 54馬力 1570cc	対物 無制限 搭乗者傷害 1名死亡-10万マルク(860万円) 後遺症-20万マルク(1,710万円) (財産損害担保が強制加入)				
フランス	パリ	車両 ※免責なし (C条件は免責1,350フラン(4万円))	324,050	201,620	445,350	1フラン=28.21円 ・1984.1料率による
	ルノー-FUEGO GTLクーペ	対人 無制限 対物 無制限 搭乗者傷害 1名-4万フラン(110万円)				
イギリス	ロンドン	車両 ※免責なし 対人 無制限(搭乗者傷害を含む) 対物 無制限	243,860	55,210	240,140	1ポンド=338.70円
	ダットサン160B ブルーバード1595cc					
日本	東京 自家用小型乗用車 (国産)	車両 120万円(免責 A,C条件5-5-10万円 B条件3-3-10万円) 対人 1名7,000万円-1事故無制限 対物 1事故200万円-(免責なし) 搭乗者傷害 1名-500万円 無保険車傷害 1名-7,000万円 自損事故 1名-1,400万円	128,740	59,130	128,740	自賠責保険料 18,650円(12カ月) を含む。

※日本以外の国では車両保険は保険金額を明示せず、車種により一律の保険料となっている。

保険契約の内容

- (イ) 自動車の用途 家庭用自動車(30マイル以内の通勤使用)
- (ロ) 車庫所在地 大都会の郊外で中級サラリーマンが多く居住する地域
- (ハ) 車名・型式・年代 価格100万~150万円ぐらいの車で中級サラリーマンが多く所有している車種
(排気量1,500~2,000cc新車)
- (ニ) 被保険者の職業 サラリーマン
- (ホ) 所有台数 1台
- (ヘ) 契約 継続契約(Cは新規契約)
- (ト) 運転者条件 (右表参照)

区分	契約 A	契約 B	契約 C
記名被保険者	未婚男性 (24歳)	既婚男性 (36歳)	未婚女性 (22歳)
免許歴	3年	10年	新規免許
事故歴	前年1回 (人身事故)	5年間なし	-
違反歴	3年間に信号 無視1回	3年間なし	-
運転者	本人のみ限定	本人、妻30歳 のみ限定	本人のみ限定

あまり大きくはない。即ちヨーロッパにおいては、運転者の特性等の人的要素の比重が比較的小さく、物的あるいは地域的等の要素が大きく考慮され、個別契約者ごとの危険度の差は主として保険事故歴によって反映させている。

一方、アメリカにおいては、州によりまた保険会社によっても違いはあるものの、無事故割引・事故割増制度はなく、地域区分と年齢、性別、未・既婚といった人的要素が主たる区分となっている。またそれぞれの区分はかなり詳細であり、その料率較差

も非常に大きい。

わが国では、自賠責保険と任意保険とでは区分方法が異なり、自賠責保険ではその保険の性格から、車種と若干の地域別とによって区分されているのみである。任意保険では地域区分は採用されていないが、車の用途、車種を主区分とし、運転者の年齢により区分したうえで、保険事故歴による無事故割引・事故割増を追加している。わが国の料率区分は欧米諸国との比較ではまだまだ少なく、契約者ごとの保険料負担の公平化を今後、一層図っていくことが必要と考えられる。

4-3 保険料水準

自動車保険の保険料は、わが国においては料率算出団体が料率を算出し、全保険会社がそれを使用する統一料率制度によっているが、アメリカの一部の州でわが国と同じ制度をとっている所はあるものの、他の国々では、各保険会社がそれぞれ自社の料率を算出する個別料率であり、保険会社によって保険料は異なる。しかし、個別料率の国であっても、通常は料率算出団体または保険協会が全国的統計をとり、Advisory Rate または料率区分ごとの損害コスト見積値を提示している。このため多くの国では各社の料率にそれほど大きな差異はない。

国ごとの保険料水準の違いには、それぞれの国の自動車事故発生頻度、所得水準、物価水準、賠償制度、自動車保険制度等あらゆる要素による違いが反映されている。一般的な契約内容により各国で自動車保険契約を行った場合、いくらになるかを計算し、比較表にしたものが Table 6 である。前述のように、あらゆる要素による違いが表れているため、一概には比較できないが、わが国の自動車保険の保険料は、自動車事故頻度の低さも反映し、諸外国と比べかなり低廉であるといえよう。

5. おわりに

1973年に端を発したいわゆる石油危機は消費国をガソリン消費量節減策に走らせたため、一時的に交通事故減少という思わぬ副産物をもたらした。しかし一方では、自動車保有台数増加率の減少および著

しい物価の高騰を招き、自動車保険の収支を不安定なものとした。これに対し公共料金に近い大衆負担の性格をもつ自動車保険料率の引き上げは、いずれの国においても消費者に受け入れられにくく、また政治的考慮も働くため、十分には行いがたいことが多い。このような事情により、自動車保険事業の運営については、各国ともかなり厳しい時代を迎えているといえる。他方、損害賠償制度の根幹に関する諸問題も自動車保険制度に大きなかわりをもつ。このため、ほとんどの国において自動車保険は制度上または運営上の種々の問題点をかかえており、わが国とて例外ではない。今後とも、諸外国の自動車交通の状況と自動車保険の動向を見守り、それを参考にしつつ、わが国における自動車保険の将来について考えていく必要がある。最後に、本稿をまとめるにあたって当会企画室および料率部赤瀬彰吾君のご協力を得たことを記して、謝意を表する。

参考文献

- 1) 生田典久：米・英・加における自動車損害賠償保障制度，ジュリスト，No.381，1967
- 2) 石田満：西ドイツにおける交通被害の補償，ジュリスト増刊総合特集 No. 8 交通事故—実態と法理，1977
- 3) 金澤理：フランスにおける交通事情と補償，ジュリスト増刊総合特集 No. 8 交通事故—実態と法理，1977
- 4) 金澤理：フランスの自動車保障法案について，損害保険研究27—3，1967
- 5) 木村栄一：ヨーロッパ諸国における強制自動車損害賠償責任保険，損害保険研究27—3，1967
- 6) 田居和雄：アメリカにおける交通事故と補償，ジュリスト増刊総合特集 No. 8 交通事故—実態と法理，1977
- 7) 渡辺武志：イギリスの自動車保険事情，損害保険研究44—3，1982
- 8) 自動車保険料率算定会企画室：自動車保険論，損害保険事業研究所，1984
- 9) Swiss Reinsurance Company：International Survey of Regulations Governing Motor Third Party Liability Insurance，Sigma No. 12，1983