

# 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——

鈴木 辰 紀

## 目 次

- I はしがき
- II 自賠責保険の特徴
- III 昨年の自賠責保険金額引上げの背景
- IV 今後の問題点
- V むすび

## I は し が き

本稿はわが国の自動車保険、なかんずく自動車の対人賠償責任保険について論じたものである。一口に自動車保険といってもその種類は多岐であって、自動車自体のこうむる物的損傷をカバーする「車両保険」から、車の運転者もしくは所有者などが事故を起こした場合に負わされる民事上の賠償責任の結果をカバーする賠償責任保険、さらには車の運転者あるいは同乗者がこうむる傷害の結果をカバーする搭乗者傷害保険などがある。このうちの賠償責任保険はさらに、運転中他人の「財物」に損害を与えた場合につき被保険者をカバーしてくれる対物賠償保険と、「他人」に死亡・傷害などの人的損害を与えた場合に被保険者をカバーする対人賠償保険とに二分される。さらにまた後者の対人賠償保険は、強制保険たる「自賠責保険」と任意保険たる「対人賠償保険」に大別され、両者は等しく自動車による人身事故の犠牲者の救済を目指すとはいえず、その性格には著しい相違がある。本稿では、この強制保険たる「自賠責保

險」と、その上積み<sup>1)</sup>の保険たる「任意の対人賠償保険」につき、その内容と相互の関係、さらに最近における両者の問題点などについて論じることを目的とする。

## II 自賠責保険の特徴

2—1 わが国の強制自動車保険、つまり自賠責保険は、自動車による人身事故の犠牲者を網羅的に救済すべく、昭和30年に制定された「自動車損害賠償保障法」(自賠法と略称)という法律に基づいて誕生した。

昭和30年に自賠法ができ、かつ同法に基づいて強制保険たる自賠責保険(正式名称:自動車損害賠償責任保険)が実施されたのには、それなりの背景と関係者の一方ならぬ努力があった。すなわち戦争直後の昭和20年には僅か14万台であったわが国の自動車保有台数は、昭和30年当時すでに146万台に達し、同年だけで死者6,379名、負傷者76,501名を数えるまでになっていた。そしてこの自動車の急増と、それに比例して増大する交通事故犠牲者の窮状が社会問題化し、さらには政治問題化して、遂に先進諸国の法律と比較しても遜色のない自賠法の誕生となったのである。

この自賠法の誕生により自動車の人身事故をめぐる問題の処理は画期的変貌を遂げる。以下にそのうちの主要点を指摘してみよう。

(1) 第一に、自動車事故をめぐる民事上の賠償責任を、(自動車による人身事故に限ってではあるが)従来の過失主義から相対的無過失主義に変え、その結果およそ自動車により人身事故を起こした以上、車の所有者はまず賠償義務を免れないこととなった。<sup>1)</sup>これは自動車という危険物を社会に走らせ、かつその運行から利益をえている以上、車の所有者は、従来の一般的民事責任より遙かに重い責任を負わされても仕方がない、いや負わされて当然であるとの考え方に基づく。

(2) 以上のような重い責任を車の所有者に課したのみでは、交通事故の被害

者の救済という点ではなお充分でない。被害者の救済のためには、上述の加重された責任にプラスして、その責任を果すための裏付けである資力、つまり賠償能力を加害者につけてやらなければならない。そこで自賠法は、およそ自動車運行するものは必ず対人賠償の強制保険、つまり「自賠責」保険に加入することを要請し、万一これを怠るときは罰金または懲役という制裁を課することとした。

(3) 自動車の運行に伴う民事上の賠償責任を車の所有者に集中し、車の所有者と運転者が異なる場合（例：タクシー会社に雇用されたタクシードライバーなど）には、先に述べた加重された重い民事責任は、車の所有者たるタクシー会社に課せられ、かつ強制的対人賠償責任保険を締結する義務を負うのも、運行支配と運行利益が実質的に帰属すると見なされる車の所有者である。<sup>(2)</sup> 運転者自身の責任については、従来通りの過失責任主義が適用され、しかも彼は所有者の締結した強制保険（自賠責）の恩恵に当然に与るので、<sup>(3)</sup> 彼自身は同保険に加入する義務はなく、従ってまた同保険の保険料を負担する必要もない。かくして自賠法においては、車の所有者に比し、実際に事故の発生に寄与する運転者が優遇されすぎているとの批難が聞かれる由縁であるとともに、これがまたいわゆる「免許証保険」<sup>(4)</sup> 制度の創設を主張させる有力な根拠の一つとなっている。

(4) 自賠責保険は発足当初から民営の損保会社の取扱いにゆだねられたが、<sup>(5)</sup> 同保険が自動車被害者の迅速・確実な救済を至上命令とする社会保障的色彩の濃厚な保険であることから、同保険の取扱いをたとえ民営の損保各社に任せるとしても、同保険から利益を挙げることは許されないという、「ノーロス・ノープロフィット (no loss, no profit) の原則」が導入された。<sup>(6)</sup> 営利を目的とする民営の損保会社に、このような営利を認めない自賠責保険の取扱いを認めたことは、やがて種々の矛盾となって現れるのであるが、わが国の民営損保としても、当時この保険を他の新設の機関に奪われることは忍び難かったこと

と、他方民営損保の有する広範な全国的営業網を直ちに活用できるという、国側と民営損保側の利害の妥協として、この非営利をモットーとする強制保険制度が、本来営利の追求を目的とする民営損保で売られることとなったのである。

(5) またこの保険が前述のように、自動車事故の被害者の救済という社会保険的色彩の濃い保険であることから、またいま一つには、同保険の発足時には果してロス・レシオ (loss ratio: 損害率) がどの程度になるかをめぐり不安材料も少なくなかったので、民営損保が元受けとして引受けたものの6割を国が再保険で引受けることとした。<sup>7)</sup>

(6) さらに転ぎ逃げ、無保険、加害者の故意の場合など、本来は強制保険からの填補が不可能な事例についても、被害者の網羅的救済の見地から政府が保障事業を直営し、被害者の救済に万遺漏なきよう配慮されている。

以上が自賠法および自賠責保険の主な特徴である。

2—2 以上のように自賠法と、これをうけて新設された自賠責保険制度は、被害者の救済の点では誠に画期的な法律であり、制度であった。ただ一番の問題点は、同保険の支払限度額である保険金額（これは政令、すなわち自賠法施行令により定められる）を、死亡の場合につき僅かの30万円として発足したことである。わが国の経済が未だ弱体であった昭和30年当時としては、車所有者の保険料負担力との関係からしても、また他の社会保険・社会保障制度との釣合いからしても、このことは一面仕方のなかったこととも考えられるが、それにしても上記の金額が極めて低額であったという事実は否定できない。このことが結局、下積みとしての自賠責保険と、自賠責の上積みとしての任意の対人賠償保険との二重構造を生み、「対人賠償責任保険」という同じ保険分野に営利と非営利のものが混在・並存することに伴う各種の矛盾・困難を生み出すとともに、民営損保の側からは、自賠責は一種の社会保障なのだから、最低保障でよいのだとか、最低保障であるべきなのだというような、非営利たる自

賠償をママ子扱いにする態度が終始打出されるという事態を現出させるに至ったのである。<sup>(8)</sup>

2—3 しかしそれにしても、この昭和30年に制定された自賠法と、それに基づいて誕生した自賠責保険の存在が、悲惨なかつ多発して止まない交通事故の犠牲者の救済に果した役割と意義は大きいのであって、この点を見落すことはできない。事実、昭和30年の発足当時は死者に対し僅かの30万円であった自賠責保険の保険金額（支払限度額のこと）も、昭和35年に50万円に引上げられ、以後39年に100万円、41年に150万円、42年300万円、44年500万円、48年12月からは1,000万円というように、過去18年間に33倍以上の増額をみた。

このように自賠責保険の保険金額が急激な増額をみたのには、もちろん種々の理由・要因が考えられるが、その主要なものを拾えば次のとおりである。

- (1) 過去長年にわたる物価の絶えざる上昇と、その反面としての貨幣価値の年ごとの下落。
- (2) 人命尊重思想の普及と被害者の権利意識の昂揚。
- (3) GNP および一人当たり国民所得の著しい向上。
- (4) 公害裁判、航空機事故補償交渉などにおける賠償額の高額化。<sup>(9)</sup>

他方この間、昭和30年当時146万台程度であったわが国の自動車保有台数は、48年には2,500万台を超えており、それに伴い車によって引起こされる事故の件数および死傷者数も飛躍的に増大し、ピーク時の昭和45年度の自動車事故による死傷者の数は99万7千余人と、ほぼ100万人の大体に近づきつつあった。この膨大な数の自動車事故犠牲者の救済という点で、決して完璧とはいえないとしても、自賠責保険の果した役割は小さくなかったのである。

### Ⅲ 昨年の自賠責保険金額引上げの背景

3—1 本節では、昭和48年中わが国の損保業界を沸かせ、また世論の注目

を浴びた、自賠責保険の500万円から1,000万円への限度額引上げをめぐる論争とその背景について紹介しよう。これを紹介することは、今後もやがては問題となるであろう自賠責保険限度額のいっそうの引上げをめぐる問題点を把握するうえで有意義だと考えるからである。

昨年年初から、さらには一昨年あたりから、当時500万円であった死者に対する自賠責保険の限度額（保険金額）を引上げるべきだとの議論があったが、このような議論を呼び出した最大のもの、それは自賠責収支の好調であった。自賠責収支の近年における動向を見るに、これはかなりの長期に亘って不調で、特に昭和44年度の段階では、自動車事故犠牲者の年を追うごとの増加と、一件当たり支払保険金の増加などにより、自賠責の累積赤字は1,700億円程もあると見込まれていた。そこでこの膨大な額の累積赤字を解消するため、同年（昭和44年）11月に自賠責の保険料率を約2倍に引上げ、これにより以後10年間で上述の膨大な赤字を解消することとなった。ところが昭和46年以降、まず自動車事故件数・死傷者数とも、大方の予想を裏切って戦後初めて漸減傾向に転じ、加えて自動車の保有台数は急増を続けるということで、当初の予想とはまるで反対に、昭和45年の段階で既に自賠責収支はいっきょに好調に転じ、この傾向は翌46年、47年および48年にも持続した。その結果昭和48年度において既に、過去の累積赤字を埋めたうえに、かなりの額の黒字が残ることが判明し、しかもこの大幅な黒字基調は、余程の変調のないかぎり、昭和49年以降も持続するであろうことが確実視された。

自賠責保険のノーロス・ノープロフィットの原則からして、この膨大な黒字をそのままに放置することはできない。そこで議論は二つでてきた。一つは、先の昭和44年における自賠責保険料率の2倍近い大幅な引上げは、当時1,700億円と見込まれた膨大な赤字の解消が主目的だったのであるから、今日のように当初の予想に反して自賠責収支が大幅の黒字となることが判明した段階においては、逆に料率を引下げるのが至当だという考え方。いま一つは、この大幅

な黒字財源をもって、未だ充分とはいいい難い自賠責保険金額の引上げ、および給付内容の改善・充実のための源資とすべきだとの主張である。

しかして大勢、特に世論は、欧米の先進国と比べまだまだ安いとされるわが国の人命相場を引上げるためにも、また一家の支柱を失った遺族の悲惨を少しでも救うためにも、自賠責保険金額の引上げを要望していた。

わが国の損害保険業界自体も、上述のごとき世論の動向を容れて、保険金額の増額改訂がある程度はやむなきものとみていた。しかし業界の本音としては、できればいっきょに倍の1,000万円ではなく、当面は700万円ないし800万円という程度に止めたいと希望していたのである。

これに対し政党、学者、ジャーナリズム、日本弁護士連合会などは総て倍額の1,000万円への引上げを要望し、さらに政党のなかには、この際自賠責の料率を引上げて、いっきょに1,500万円まで引上げるべきだと主張するものもあった。

**3—2 わが国の損害保険業界が強制保険たる自賠責保険の保険金額引上げに対して常に難色を示すのには、それなりの理由がある。**

既に述べたように、自賠責は自動車事故に因り生じた人身損害について担保するのであるが、その自賠責のてん補額を超える部分については、民営の損保会社が売る任意の対人賠償保険がこれをカバーする。つまり自動車により惹起される人身事故については、まず下積み保険としての自賠責がこれを填補し、そのカバーを超える部分を任意保険がカバーするのである。したがって例えば、現在の死亡者に対し裁判所が認定するであろう賠償認容額の一般的水準（加重平均した）が1,500万円だと仮定すれば、自賠責の保険金額が500万円のときは、残る1,000万円について任意保険への需要がある。これに対し自賠責の保険金額が1,000万円となれば、残る500万円に対してしか任意保険に対する需要はないわけで、任意の対人賠償保険への需要が著しく減退するであろうこと

は否定できない。したがってまた当然のことながら、自賠責保険金額の大幅引上げが、任意保険の保険料収入に悪影響を与えることも不可避である。損保業界にとってはこの点が頭痛のたねなのである。

すなわち自動車保険中の対人賠償保険に関する限り、強制保険たる自賠責の担保範囲の増大（つまり保険金額の引上げ）は、直接に任意の対人賠償保険の守備範囲をそれだけ狭めるという関係にある。それゆえ我が国の損保業界が自賠責保険の保険金額の大幅な引上げに毎度難色を示すのは無理からぬところである。何故なら前述もしたごとく、自賠責で利益を挙げることは認められておらず、利益を挙げうるのは上積み保険たる任意保険の部分からだけであり、自賠責の保険金額の引上げは、この利益の源泉たる任意保険の分野を直接に喰荒らし、結果として民営損保の経営基盤を侵蝕する関係にあるからである。

しかしながら昨年度の場合は、自賠責収支の黒字幅が大きく、そこで特に保険料率を上げなくても、同保険の保険金額の倍額引上げが可能であったので、世論や政党の支持もあり、種々紆余曲折はあったが、結局、死亡および一級後遺障害に対し1,000万円、傷害に対しては50万円を80万円とするというような大幅な保険金額の改訂が実現されたのである。

かくしてこの問題は一応の決着をみたのであるが、これで問題の総てが片付いたわけではない。この点は次節において詳しく紹介することにしよう。

## IV 今後の問題点

4—1 わが国の自動車保険が現在抱えている問題点の第一は、対人賠償担保における強制と任意の一本化のそれであろう。

現在のごとき物価や賃金の上昇の著しい時代には、裁判所の下す判決額も年ごとに上昇するのは不可避である。他方強制保険たる自賠責の保険金額の大幅アップは必然的に裁判所の下す認容賠償額に影響し、これを著しく押上げる作用を持つ。



それゆえ現在例えば、1,500万円前後と考えられている人命の平均相場も近々中に2,000万円とか3,000万円に上げられようし、現に先日、青年の精神科医が廃疾に近い最重度の後遺障害をこうむった事件につき、裁判所は5,000万円を超える賠償を認める判決をいい渡した。<sup>40</sup> またすでに東京地裁では、上述の自賠責保険金額の1,000万円への上げをうけて、死亡者に対する慰謝料額を一人平均300万～400万円台から800万円に、後遺障害に対する慰謝料を1,000万円へ増額せんとする傾向にある。<sup>41</sup>

こう見てくれば分るように、昨年12月に死亡1,000万円に上げられた自賠責の保険金額も、いつまた再改訂を迫られるか分らぬというのが現状なのである。<sup>42</sup>

他方損保業界としては、いまや業界にとり最重要な取扱い商品の一つである任意の対人賠償保険のマーケットを確保するためにも、自賠責保険金額のこれ以上の上げには断固反対してゆきたいし、反対せざるをえない事情にある。<sup>43</sup> しかしこれまでの数次の改訂に見られたごとく、損保業界のそのような事情、すなわち強制保険の保険金額の上げは、損保企業の経営基盤を著しく脅かすとの妥当な主張も、悲惨な交通遺児にヨリ手厚い保護をという主張の前には訴える力に乏しいともいえる。それゆえもしも事態をこのままに放置するならば、再び近い将来、昨年末のような保険金額の大幅な上げという煮え湯を飲まされる恐れは充分にある。

そこで現在次のようないくつかの対策が考えられ、検討されている。

- (1) 自動車の対人賠償担保の保険について、現在のような強制と任意の二本立てを廃止し、これを一本化する。
- (2) 強制保険にも適正利潤を認め、ノーロス・ノープロフィット原則の適用を排する。
- (3) 任意の対人賠償保険の普及率を80%ないし90%と伸ばし、これにより被害者保護に万遺漏なきようにすることで、自賠責保険金額のいっそうの上げ

を無用のものとする。

4—2 まず最後の、任意保険の普及により強制保険の保険金額引上げを無用のものとするとの主張について。

任意保険が十分に普及しており、その結果被害者の保護が充分になされているなら、自賠責の保険金額を引上げよとの主張を回避することも可能となろう。ところが現実には、昭和48年2月の段階で任意の対人賠償保険の普及率は42%にすぎず、この傾向は現在もなお改まっていない(49年3月末現在で43.5%、共済を含めても52.6%)。このことは結局、自動車のうち2台に1台は強制保険にしか入っていないことを意味し、このことが強制保険の保険金額引上げ必要論を肯定させる有力な根拠となっている。

しかして結論からいえば、わが国のように自動車の対人賠償責任保険が強制と任意の二本立てからなっている国においては、外国とくにアメリカのように任意保険の普及率を80%ないし90%まで高めることは至難のことに思える。何故ならわが国のように一方において強制保険が存在し、しかもその保険金額が1,000万円というように、ある程度低くない水準に達している国においては、自動車保有者の多くが強制保険のみにて充分と考える傾向が強く、従って任意保険への加入意欲が著しく減殺されるからである。業界の懸命の努力でも、この点の目立った改善は困難であろうというのが、筆者の率直な感想である。

なお諸外国で強制保険を実施しているところでは、その支払限度額(保険金額)は青天井、つまり支払いに限度額はなく、判決や和解できめられた賠償責任額がそのまま保険会社によって支払われる(チェコスロバキア、ユーゴスラビア、ポーランドなどの東欧諸国、イギリス、ベルギーなど。なおフランスの実務も99%が支払限度額なしの青天井保険とのことである)か、そうでなければ強制保険の保険金額が極めて高額である(西ドイツ:約5,000万円、フランス:約3,000万円など)。

4—3 次に、第一に掲げた強制と任意を一本化する案について検討しよう。

現在のような木に竹を継いだ形の強制・任意の二本立てを解消して、対人賠償担保の自動車保険を何とか一本化すべきだということは、かねがね識者の主張し、業界も願い、また48年の暮れに出された自賠責保険審議会の答申も、これが検討の必要を謳っている。<sup>64</sup>

では何故、強制・任意の二本立て解消が必要なのか。この点については、強制と任意で手間、費用などが総て二重にかかり時間的にも経済的にも非常に不経済であるという事務処理上の問題<sup>65</sup>と、いま一つ、より根本的な問題として、強制と任意を現状のままに放置しておくかぎり、先に指摘した強制保険の保険金額の絶えざる引上げにより任意保険の担当分野は常に侵蝕され、民営損保の経営基盤は常に不安定である。この点を何とかしなければという、ヨリ切実な問題が横たわっているのである。

そこで何とかここで両保険を一本化することが望まれるのだが、そのためには事前に解決すべき問題点がいくつかある。

(1) まず第一に、強制保険たる自賠責はノーロス・ノープロフィット主義、つまり非営利で、同保険から利益を挙げることは許されない建前になっている。これに反して任意の対人賠償保険は営利を目的とする保険で、事実近年は、同保険が損保企業にとりかなりの利潤を生む貴重な存在になりつつある。このように基本的性格を異にする両保険をいったいどのような理念のもとに統一するのか。この点がまず解決すべき第一の点であろう。しかしてこの点に関連して前掲第二の主張、つまり強制保険にも適正利潤を認めよとの声を生み出すのである。<sup>66</sup>

(2) 次の問題点は、強制と任意ではカバーの内容が細部でかなり大きく喰違っているが、これをどのように調整・統一するかである。いま喰違いの主な点を捨うと、次のごとくである。<sup>67</sup>

① 免責の範囲：自賠責では、被保険者の故意の事故招致のみを免責。

任意の対人賠償保険では、戦争その他の変乱も免責事由とされている。

- ② 担保範囲：自賠責では、被保険者の配偶者、子供、両親の受傷・死亡も担保。<sup>88</sup>

任意ではこれらは不担保。

- ③ 直接請求権：自賠責では、被害者の保険者に対する直接請求権を承認している。<sup>89</sup>

任意では、昭和49年3月発売のFAP<sup>90</sup>を除き不承認。

- ④ 過失相殺：自賠責では、被害者保護の建前から、原則として過失相殺をしない。被害者に重大な過失ある場合にかぎり、20%、30%さらには50%の過失相殺がなされる場合もあるが、これはあくまで例外に属する。<sup>91</sup>

任意では、判例に準拠して、過失相殺は厳格に適用される。

- ⑤ 査定基準：自賠責では、査定基準は監督官庁たる運輸省の認可をえた全社一律の査定基準を用いることが義務づけられているほか、右の査定基準は公開されており、内容的には損害額の算定が慰謝料を含め高度に定型化・定額化されている。

任意では、査定基準は非公開であり、その内容も自賠責のそれに見られるほど定型化・定額化していない。

(3) さらに、強制と任意の両保険間には、次のような制度上・構造上の差異が存在する。

- ① 自賠責保険は車単位の保険であるのに対し、任意の対人賠償保険は人単位、つまり契約者中心の保険である。車中心の自賠責保険では従って、ある所有者が特定の車につき強制保険を付けると、車が譲渡されて所有者に変更が生じて、強制保険自体は恰も車のアクセサリのごとく車とともに有効に存続

し続ける。それゆえ車検期間に対し付保することを義務づけられている強制保険は、車の所有者の交代にも拘らず、次の車検期までは欠けるところなく存続し、かくて無保険車の発生は阻止されるのである。

これに対して任意の対人賠償保険は、あくまで契約者たる「人」中心の保険であるから、車が他人に譲渡されるなら、保険者の承諾ある場合を除き、保険契約は譲渡のときに失効するものとの建前にある。また保険期間にしても、必ずしも車検期間に対応する必要はない。

このような両保険間の差異から次のごとき問題が派生する。一つは、任意保険で一般的であるメリット・デメリット制（無事故割引）<sup>24</sup>が、車を単位として契約される自賠責には導入が困難であるという点。しかしだからといってこれを人単位の保険にしたのでは、車検リンク制による無保険車の阻止という機能は失われかねない。さらに最近任意保険が大々的に採用に踏切った保険料の分割払い制度も、人単位の保険たる任意の対人賠償保険だからこそ可能だったわけで、車単位の自賠責にこれを導入することは難しいであろう。

② 次に問題となるのは、行政上の管轄違いに発する監督官庁間の考え方の相違である。すなわち強制保険たる自賠責は、その発足当初より運輸省を監督官庁とし、これに対し任意保険は大蔵省を監督官庁とする。しかして大蔵省は民営保険の健全な普及発達を図ることに意を用い、民保の営利性に対し充分な同情を示すのに対し、運輸省の方は、同省の管轄下に自賠責保険の再保険プールを擁し、かつまた軋き逃げ、無保険車対策としての保障事業をもその管轄下に置いている故か、強制保険の社会保障性の強調と、その維持・存続にヨリ熱心であり、その主張の方向はヨリ被害者サイドである。このような両保険を管轄する監督官庁の相違と、両省担当官の両保険に対する考え方の微妙な違いも、両保険の一本化にとり込みに重大な障害となりかねない。<sup>25</sup>

## V む す び

強制・任意の一本化の前提として、以上のような両者間のもろもろの相違点の一掃がなされなければならないが、これらの相違点の総てが解消されることは極めて困難なことであろう。したがって今や「一本化」が時代の要請であることを認めるとしても、その真の一本化が達成されるためには、なおかなりの紆余曲折と、時の経過ならびに、関係当事者の意識の変革が必要であろう。また一本化に当り注意すべき点として、被害者が自賠責上既得権として獲得している諸利点、例えば保険者への直接請求権、親族間事故についても原則としてカバーされている点、過失相殺の適用が任意保険に比し遙かに寛大な点、さらには政府の保障事業から、加害者不明の場合および加害者が無保険の場合にも、他の場合と同額の給付が被害者になされる点などは、一本化に当りこれを剝奪することは許されないのである。

そうなるに結局は、強制・任意の一本化といっても、その内容は自賠責のそれを基とした一本化の方向を辿らざるをえないように思われる。しかしその全体に現行自賠責のノーロス・ノープロフィットの原則を冠せることは到底無理であろうから（これでは民営保険がこの保険を取扱うメリットは全くないに等しい）、一本化された対人賠償責任保険には、ノーロス・ノープロフィットの原則をはずし、一定の適正な利潤を認めるという方向も考えられるのではないかと思う。つまり被害者の救済の点では、今日の自賠責の有するメリットを下から上まで貫かせるとともに、これまでノープロフィット主義で取扱ってきた強制保険部分についても、ある程度適正妥当な利潤を認めるとの考え方である。かくして一本化された対人賠償責任保険においては、保険金額を引上げることについての業界の反対はなくなるわけゆえ、いっきょに2,000万円あるいは3,000万円を最低の付保義務額とすることが可能となり、被害者の保護はより徹底したものとなることが期待されるのである。

注(1) 自賠法3条が、加害者の故意・過失を問わず一応責任が発生するという無過失責任主義を大胆に採用した結果、被害者が賠償請求をする際は、ただ自動車の運行に

よって損害が発生したという事実のみを訴えればよいことになり、従前に比べ、被害者にとって非常に有利なものとなった。他方所有者としては、実際問題として証明の容易でない次の三点すべてを立証しないかぎり免責されない（3条ただし書）。

①自己および運転者が車の運行に関し注意を怠らなかったこと、②被害者又は運転者以外の第三者に故意・過失があったこと、③自動車の構造上の欠陥または機能の障害がなかったこと。

以上のことから、この場合の所有者の賠償責任を、相対的無過失主義と称するのである。

- (2) 自賠法3条は「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また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」と規定し、事故の直接の当事者でなくても自動車の運行を事実上支配したり、その運行により利益をえている者に「運行供用者」として賠償義務を課している。この責任が認められた裁判例としては、レンタカーの借り主が起こした事故のときのレンタカー会社、盗難車の事故につきカギをかけずにその車を放置して盗まれた車の所有者、自動車修理工が起こした事故につき、修理工の雇い主で、その車を所有者から修理のために預っていた自動車修理会社などがある。
- (3) 自賠法11条参照。
- (4) 免許証保険なる考え方は、自賠責保険拡充の一有力手段として構想され、一時熱心に検討されたことがある。その考え方の根本は、例えばタクシー会社に雇われている運転者のような場合、彼は事故を惹起する直接の当事者でありながら、自賠法上は車の所有者たるタクシー会社の締結する自賠責保険により保護されているから、自らは自賠責保険を締結する義務なく、従ってまたその保険料も負担しない。しかし実際に事故を起こすのは彼本人に違いないのであるから、運転者たる彼本人の注意力を喚起するためにも、彼自身が応分の拋出をして締結する保険制度があって然るべきである。かくすれば運転者の事故に対する注意力が喚起されるとともに、この新たな保険により被害者の保護もヨリ充実したものとなしうるのである。そしてこのために多くの案が考え出され検討されたが、新設されるこの保険と既存の自賠責保険との関係をどうするかなど、種々解決困難な問題があり、ために今日までのところ未だ日の目を見るに至っていない。なおこの免許証保険問題の詳細については、金沢理「免許証保険」(同著：交通事故と責任保険 209頁以下)を参照せよ。
- (5) 自賠責保険をどのような機関の取扱いに任せるかについては、相互保険組案→相互保険会社案と変遷、最後に現行のごとき民営の損保会社に任せることに決した。その理由としては第一に、膨大な保険契約を円滑に処理するためには、保険会社の長年にわたる経験とその全国的組織網を活用することが早道であること、第二に、保険会社が任意保険として同種保険を営んでいる実績を無視しえなかったこと、な

どが挙げられている（運輸省自動車局監修「自動車損害賠償保障法の解説」(昭30) 8～9頁参照）。

- (6) 自賠法25条参照。
- (7) 今日では自賠責の基本原則たるノーロス・ノープロフィット原則に対し業界から多くの批難があるほか、この国による6割再保についても、これをもはや無用とする論議が盛んである。これはもちろんここ数年来自賠責収支が好調に転じ、ロス・レシオも安定してきた結果、もはやこの種の国の介入は不要というわけであろうが、その底には集めた保険料のうち6割を国の再保険プールへもっていかれてしまうことへの不満が看取される。
- (8) この点の詳細については、拙稿「自賠責保険の保険金額引上げについて」(昭48) (日交研シリーズA—8, 6～12頁参照)。
- (9) 最近の公害訴訟では、会社側の提示する補償金額も、裁判所の下す判決額も、ともに急騰の傾向にある。例えば昭和48年4月に妥結した新潟水俣病の交渉では、会社側は、死者・重症患者には一時金1,500万円、その他の患者には、1,000万円を支払い、かつ全認定患者に一律50万円の生涯年金（年金は物価スライド制採用）を支払うことを約し、また昭和48年3月の熊本水俣病判決では、症状にかかわらず、最低1,600万円から最高1,800万円までの賠償額が一律に慰謝料として認定された。
- (10) 東京地裁昭48・9・18判決，事件番号昭45年ワ第7800号。同事件の概要については、自動車保険ジャーナル20号，25号参照。
- (11) 東京地裁が発表した新たな裁判基準については、自動車保険ジャーナル42号（昭49・3・14）参照。なお同基準の詳細については、自動車保険ジャーナル社「東京地裁『損害賠償基準』」を参照せよ。
- (12) 自賠責保険の保険金額引上げの引き金をひく要因を列挙すると、以下のものを指摘できる。
- (1)自賠責保険収支の好調，(2)自賠責の保険金額と一般の賠償額水準との著しい乖離，(3)世論の動向とユーザーの保険料負担能力，(4)賃金を基準とした一般生活水準の向上と貨幣価値の下落。
- (13) 保険料収入に占める自動車保険のウエイトは、昭35年には20.1%（うち自賠が7.1）にすぎなかったものが、昭47年には55%（うち約半分が自賠）と、いまや曾ての海上、火災を抜いて断然トップにある。ちなみに自動車の任意保険全体に占める対人賠償の占率は昭48年末で57%，昭47年度の対人賠償の契約金額別構成は、500万円以下のもの7.9%，500万円～1,000万円63.7%，2,000万円以上2.4%で、その殆どが500～1,000万円に集中していることが分る。
- (14) 昭和48・11・16の自賠責審議会の答申参照（自動車保険ジャーナル28号）。
- (15) 強制・任意の二本立てのもとでは、契約の締結から維持，損害の査定，決済まで、



これら総てについて強制と任意で別々に二重の手間をかける必要があり、これは単に手間ひまの問題ばかりでなく、費用や書類の無駄である。保険契約者・被害者にとっても、保険者への通知や各種の書類を二重に出さなければならないという不便がある。特に「他社自賠」といって、任意と強制保険が別個の会社で引受けられている場合に、上の不便はもっとも典型的な現れ方をする。

- (16) 交通遺児育英会専務の玉井義臣氏は、自賠責のノーロス・ノープロフィット主義を「時代遅れ」とし、被害者に適切、妥当なサービスを与えるためにも一定の利潤を保険会社に認めるべきだとされる（自動車保険ジャーナル26号、46号参照）。なお上智大学の石田満教授も、ノーロス・ノープロフィットの考え方をやめるべきだと主張されている（同ジャーナル21号）。
- (17) 石田満教授も、ほぼ同様の指摘をしている（同ジャーナル47号）。
- (18) ただし被害者の「他人性」が否定されないことを条件とする。
- (19) 自賠法16条1項。
- (20) FAP、つまり家庭用自動車保険（family automobile policy）の概要は次のとおりである。(1)個人所有で家庭用に使用する自家用の普通・小型・軽乗用車の三車種に限定し、(2)対人、対物、家族搭乗者傷害がセットされた包括保険であり、(3)対人は一事故アンリミテッドで、(4)原則的に対人事故の際の被害者との示談交渉を保険者が肩代りする一方、(5)対人の場合は被害者から保険会社に直接損害賠償請求ができる。以上の特徴を備えたFAPは、示談代行を目玉商品とし、保険料収入の飛躍的増大を目指して、49年3月1日から発売された。一例を挙げると、対人（一名につき）2,000万円、対物（一事故につき）100万円、家族搭乗者傷害A（被保険者一名につき）200万円、同B（被保険者一名につき）100万円の場合、対人賠償全年齢担保の条件で普通型・小型で一年間の保険料は一台につき44,200円、軽四輪のそれは23,500円である。なお上記家族搭乗者傷害Aは、記名被保険者（保険証券記載の被保険者）及びその配偶者を担保し、同Bは記名被保険者の父母及び子を担保する。
- (21) 自賠責では、被害者が重過失を犯した場合にのみ過失相殺の対象としている。すなわち被害者に重大な過失がある場合、死亡・後遺障害については2割、3割または5割の減額が、傷害については2割の減額がなされる。
- (22) 無事故の契約者に対する料率上の割引で、最高は5割まで認められている。
- (23) 交通毎日新聞（1974・5・20）に載った中村大造運輸省自動車局長の発言の要旨および、週刊自動車保険新聞426号第一面記事参照。

（1974・10・14）