

## 自動車保険の変遷と多様化について

李 洪 茂

### I. はしがき

損害保険業界は、数多くの新しい任意の自動車保険を続々と発売してきた<sup>(1)</sup>。さらに、1998年7月に「損害保険料率算出団体に関する法律」が改正され損害保険料率が自由化された影響で、自動車保険の販売競争が激化している。その影響で、新しい自動車保険の発売は急速に増加し続けており、消費者に対して安い保険料が強調されている。その結果、日本の保険市場では、数多い種類の自動車保険が販売されており、消費者それぞれが自分に合う適切な担保内容を持つ自動車保険を選択することは非常に難しいこととなった。

日本の保険市場で、これほど多くの種類の自動車保険が販売されるようになった過程と目的は何かという素朴な疑問がある。この疑問に答えるためにも、また日本における任意の自動車保険を理解するためにも、自動車保険の機能という観点から、その変遷の過程を明らかにしておく必要がある。しかし、多くの文献で自動車保険の年代別変遷に関して説明がなされているが、前述した疑問に十分に答えるものは見当たらない。従って、本稿では、自動車保険の機能という観点からその担保内容の変遷を考察し、日本における自動車保険の

---

(1) 1996年に損害保険事業総合研究所が発行した『自動車保険約款集』には、強制保険である自賠責保険以外にも普通保険約款4種類、特約109種類が掲載されている。

変遷過程と多様化について検討することとする。

## II. 制度の導入期

自動車保険の引受開始から自賠責保険が創設（1955年）され、それが定着する時までを制度の導入期（～1963年）としてみることができる。この時期に、日本における自動車保険制度の枠組みが完成されたからである。

### 1. 自動車保険の導入

世界最初の自動車保険は、1895（明治28）年、イギリスのロー・アクシデント社によって引き受けられた<sup>(2)</sup>。日本における自動車保険は、1914（大正3）年2月14日に東京海上保険社<sup>(3)</sup>が自動車保険の免許を取得したことに始まる。1914年当時の日本の自動車保有台数はわずか1,058台<sup>(4)</sup>で、同社が自動車保険の免許を取得した目的は、ニューヨークを中心とするアメリカにおける自動車保険の再保険取引が主な目的であった<sup>(5)</sup>。さらに、1921（大正10）年12月26日には、三菱海上保険株式会社（後の東京海上火災保険株式会社）が自動車保険の免許を取得し、その後、各損害保険会社が次々と自動車保険の免許を取得していた<sup>(6)</sup>。当時の自動車保険の約款は各社それぞれであったが<sup>(7)</sup>、1927年当

---

(2) アメリカでは1898年、トラベラーズ社が対人賠償保険を引き受けたのが最初であるとされる（自動車保険料率算定会『自動車保険料率算定会15年史』1981年、p. 8）。

(3) 1918（大正7）年に東京海上火災保険株式会社に社名変更。

(4) 内務省の調査によれば東京では450台であり、1914年当時の東京海上の自動車保険料は2,368円にすぎなかった（自動車保険料率算定会『自動車保険料率・制度の変遷』1994年、pp. 1-2）。

(5) 同年における国内の自動車保険契約は、件数19件、収入保険料2,368円であった（塙善多『自動車保険激動の10年』自動車保険ジャーナル、1978年、p. 23）。

(6) その中には、1928（昭和3）年9月に認可を受けた大日本自動車保険株式会社が、自動車保険専門の保険会社として営業用自動車を中心に自動車保険契約を引き受けていた。しかし、同社は、翌年の世界恐慌、その後の満州事変、上海事変など一連の戦乱のため、自動車が軍に徴用されたことなどによって、営業用自動車に対する契約台数の伸び悩みもあって1935年には営業を停止した。

(7) 主として英国の comprehensive policy の条項を参考にしたものであった（自動車保険料率算定会『自動車保険普通保険約款の変遷』1997年、p. 7）。

時、現在の東京海上火災保険株式会社が使用していた自動車保険約款の担保内容は、次の通りである。車両損害は、運転中、格納中、輸送中、または修理中に発生した衝突・墜落・転覆・脱線・沈没・火災・爆発・盗難による損害について、1件毎にその損害額が50円（免責金額）を超過する場合にのみその超過額を支払うとしていた。また、1年以上使用した部品を新品に交換した場合は、新旧交換費としてその修繕費の3分の1を控除していた<sup>(8)</sup>。一方、賠償損害は、被保険者が法律上支払うべき賠償金額の4分の3が担保されていた<sup>(9)</sup>。保険金額は、保険会社が保険金を支払った場合は、保険金額からそのてん補額を控除した残額としていた<sup>(10)</sup>。この自動車保険は、車両保険と賠償保険の総合保険契約が中心で、車両と賠償責任の保険金額が共通のものであり、保険金を支払った場合には、保険金額がその分だけ減額されるものであった。

## 2. 業界統一約款の制定

1947年2月10日、損害保険業界統一の自動車保険約款が制定され、後述する1965年の約款改定まで使用された。この約款統一の目的は、保険料率を統一することと<sup>(11)</sup>、共同保険の引受や再保険取引の便宜を図るためであった。この統一約款は、終戦当時における自動車保険営業会社9社中6社が使用するものを統一約款と定めたもので、その起源は大阪海上火災保険株式会社（後の住友海上火災保険株式会社）が1928年5月11日に認可を得た約款であった。その主な内容は、次の通りである。車両条項における担保危険は、衝突・墜落・転覆・

(8) 普通保険約款第5条。

(9) 衝突に直接起因する対物損害賠償金額の4分の3を支払うとしており（普通保険約款第1条5項）、特別約款では、対人損害賠償金額も4分の3を支払うとしていた。

(10) 普通保険約款第11条。

(11) 元受会社8社と再保険会社1社で組織する新保会において、1946年1月から自動車保険の申合せ料率を実施され、1947年2月からは主務省の内諾を得て協定料率を実施された。1948年11月1日には、損害保険料率算定会が設立された（自動車保険料率算定会『自動車保険料率・制度の変遷』1994年、pp. 11-18）。

火災・盗難・陸上運送中の事故による損害のみであった。また、1年以上使用した部品を新品に交換したときは、その新部品価格の3分の1を一律に控除した金額を保険金として支払うこととしていた。一方、賠償条項による賠償担保は、被保険者が被害者に対して賠償金を支払ったことを条件として、賠償金額の4分の3が支払われるものであった。これは、船舶衝突約款に倣ったもので、賠償金額の4分の1を被保険者に負担させることにより被保険者の注意力を喚起させ、示談にあたって被保険者に保険がなかったときと同程度の慎重な対応を促すためであった<sup>12)</sup>。車内の対人・対物賠償は免責としていたが、バス・タクシー・ハイヤー等の営業用自動車や乗合自動車に限り、特約（乗客傷害賠償担保特約）によって車内対人賠償が担保されていた。また、天災危険による損害はすべて免責とされ<sup>13)</sup>、著しい法令違反運転による損害もすべて免責とされていた。保険金額は、保険金が支払われるとその分だけ減額され、その残存保険金額を残りの保険期間に対する保険金額とする残存保険金額方式であった<sup>14)</sup>。運転者は保険会社が承認した運転者に限定され、実際に保険会社が承認する運転者はある特定者ならびに同種の免許証所有者であり、保険証券記載も「免許証所有者」としていた。また、1947年当時は貨物車の販売価格が5～6万円であったのに対して、賠償損害危険担保額は原則として1万円を限度としており<sup>15)</sup>、自動車保険は高価な車体を担保することに重点がおかれていた。

---

12) 当初、「賠償4分ノ4担保特約」により賠償金の4分の4を担保することもできたが、加害者と被害者との間での示談額の設定がどうしても高いところで行われがちであるとの問題指摘がなされたため、1948年7月1日に引受中止となった（自動車保険料率算定会『自動車保険料率・制度の変遷』1994年、p. 17）。

13) 1952年10月1日、外国社に対する対抗上、自家用自動車を対象として、地震・風水害など自然現象による危険を特約（地震、風水害危険担保特約）により担保することとした。

14) 普通保険約款第27条。

15) 自動車保険料率算定会『自動車保険料率・制度の変遷』1994年、pp. 13-16。

### 3. 自賠責保険の創設

1955（昭和30）年7月29日に自賠法（正式名称は、自動車損害賠償保障法）が制定され、1956年2月1日より実施された。この自賠法に基づいて、自動車事故被害者救済を主な目的とする自賠責保険（正式名称は、自動車損害賠償責任保険）が強制された。この自賠責保険によって、交通事故の相手方の人身損害は、一定限度額<sup>16</sup>まででん補されることになった。その結果、自動車保険における対人賠償保険は、下積みである自賠責保険と上積みである任意対人賠償保険との二重構造ができあがった<sup>17</sup>。この自賠責保険の実施に伴い、1956年12月11日、対人損害賠償不担保特約、対人損害賠償免責額特約、対人損害賠償免責額及び対物損害賠償免責特約が新設された。また、自賠責保険の付保が強制されている被保険自動車については、必ず「対人損害賠償免責額特約」を添付し、自賠法で定める保険金額までの金額を免責として、これを超過する部分につき損害でん補を行うようにしていた。一方、前述した統一約款による自動車保険は、約款条項の構成上、車両保険と賠償保険とを合わせ担保する総合保険の型が採られていたため、車両保険と賠償保険を異なった保険金額にして保険契約を締結することはできない建前であった。しかし、実際は、保険契約者の希望に応じ上記の特約を添付することにより車両保険、賠償保険ともに別々の保険金額により契約することができた。

### Ⅲ. 担保範囲の拡大期

1964年1月に設立された自動車保険料率算定会によって、自動車保険料率の算出が体系化されるに伴い、担保範囲の拡大と各種特約の制定が本格化した。この時から示談代行の自動車保険が発売される直前までを担保範囲の拡大期（1964年～1973年）とみることができる。この時期は、制度の導入期に確立さ

16 当初の限度額は、死亡30万円、重傷10万円、軽傷3万円であった。

17 鈴木辰紀『自動車保険』成文堂、1998年、pp. 242-247。

れた制度の枠組みの中で、担保範囲の拡大が行われた時期である。

## 1. 担保範囲の拡大

1947年に自動車保険約款が統一されたが、その後約18年もの間約款の改定が行われなかったために<sup>18)</sup>、各種の問題点が露呈していた。これに対応するために、1965（昭和40）年10月1日に、次のように自動車保険約款が改定され、12特約を除く特約条項はすべて廃止された<sup>19)</sup>。

### (1) 車両

旧約款では、保険証券記載の自動車の衝突・墜落・転覆・火災・盗難による事故しか担保されない列挙危険担保方式が採られていた。これに対して、新約款では、衝突・接触・墜落・物の飛来・落下・火災・爆発などの危険の列挙はあるが、免責<sup>20)</sup>に触れない限りあらゆる損害が担保されるオールリスク担保方式に改定された。また、旧約款では法令違反または取締規制の違反による損害を免責にしていたが、新約款では法令違反の中で悪質である無免許・酒酔運転中の損害に限定して免責となった。さらに、旧約款では、保険会社が承認した運転者以外の者による被保険自動車の運転中に生じた事故は免責としていたが、新約款ではこれを削除することによって無記名式となり、運転者は誰でもよく、予め保険会社の承認した者に限らないことになった。

18) 1953年頃から損害保険料率算定会において約款改定に係る検討が着手され、1954年12月に第1次改定案が完成された。その後1960年第2次要綱、1962年9月に最終的約款が出来上がったが、審議が中断されていた。1964年1月8日の自動車保険料率算定会の発足とともにこの審議が再開された（自動車保険料率算定会「自動車保険普通保険約款の変遷」1997年、pp. 16-17）。

19) 盗難危険不担保特約、天災危険「車両損害」担保特約、運転者傷害危険特約、搭乗者傷害危険担保特約、運転者限定特約、機械装着車に関する「車両損害」特約、工作用自動車に関する「車両損害」特約、耕うん機に関する「車両損害」特約、鉄道連絡線・フェリーボート輸送危険「車両損害」担保特約、消防自動車に関する特約、保険料分割払特約、駐留軍施設外損害賠償不担保特約の12特約であった（自動車保険料率算定会「自動車保険普通保険約款の変遷」1997年、p. 21）。

20) 被保険者など故意または被保険自動車を運転中の者以外の重大な過失、戦争など、核物質、詐欺などが規定された（車両条項第2条）。また、車種変更、用途変更、自然の消耗、無免許運転などがある（車両条項第3条、第4条）。

また、旧約款では、1年以上使用した部品の交換の際に交換した新部品の価額から一律に3分の1相当額を旧部品の減価分として控除した金額が保険金として支払われると規定されていた。しかし、新約款ではこれが廃止され、修理した自動車全体の価額の増加が認められないときは、新・旧部品の交換による差益は一切控除しないことになった。さらに、旧約款では、保険金が支払われた場合、保険金支払日以降の保険金額は、当初の保険金額からその支払われた保険金を控除した残額とする残存保険金額方式であったが、新約款では何回保険金が支払われても保険金額が自動的に事故発生前の金額に復元する自動復元制が導入された。ただ、1回の事故で支払保険金が保険金額の5分の4を超える場合は保険契約が終了することにした<sup>(21)</sup>。

## (2) 賠償責任

旧約款における賠償責任担保は、保険の目的の衝突・墜落・転覆その他運転中の事故に直接起因する被保険者の車外対人・対物賠償責任に基づきその賠償金を支払った場合、その賠償金の4分の3を保険金として支払うものであった。これに対して、新約款では、自動車の所有・使用または管理に起因して損害賠償責任を負担することによって被る損害をてん補することにした。これによって、担保範囲が、車内、車外を問わず自動車の所有・使用・管理の状態において発生する免責以外の一切の賠償損害に拡大され、被保険者が法律上の賠償責任を負い賠償金額が確定したというだけで、保険金額の限度内で賠償金額の全額に対する保険金支払請求ができるようになった。また、旧約款における被保険者の範囲は、保険会社が承認した被保険自動車の使用者に限られていたが、新約款では記名被保険者とその同居の親族、記名被保険者の承諾を得て被保険自動車を使用中の者<sup>(22)</sup>に拡大された。また、重過失による損害は、旧約款では不担保であったが、新約款では自賠償保険にあわせて有責とされた。しか

(21) 1972年10月1日の改定によって全損の場合に終了することに改められるまでこれが続くことになる。

(22) 賠償責任条項第1条3項。

し、特に悪質とされている無免許・酒酔運転中の事故は、車両条項と賠償条項の両方において免責とされた<sup>23)</sup>。さらに、残存保険金額方式が自動復元制に改正された。

## 2. 免責範囲の縮小

1972（昭和47）年10月1日、対人賠償保険を中心に被保険者保護と被害者救済を考慮して、次のような約款の改定が行われた。

### （1）故意

車両条項では、保険契約者、被保険者およびこれと同等の地位にある者ならびにこれらの者が直接コントロールし得る者（例えば、同居の親族）の故意のみが免責となった。その結果、たまたま車を貸した友人や、業務外における使用人の故意による損害に対しては、保険金が支払われることになった。また、賠償条項でも、記名被保険者以外の被保険者が故意に事故を起こした場合には、事故を起こした当該被保険者については免責とするが、その他の被保険者が賠償責任を負担した場合は、保険金を支払うことによって善意の被保険者を保護し、併せて被保険者の救済が図られた。なお、この場合は、故意に事故を生ぜしめた者に対して保険会社が代位請求することとした。

### （2）重過失

重過失による損害は、賠償条項では担保されていたが、車両条項では被保険自動車運転中の者の重過失は免責とされていた。この重過失による損害を、次の理由から担保することにした。第一に、自動車事故の発生原因はその殆どが過失であり、偶然性を欠く故意とは異なり、過失による損害を担保しても公序良俗に反しない。第二に、事故防止は、刑事または行政の制裁にまかせるべきである。第三に、実務上、重過失と通常の過失とを区別することは難しく、

---

<sup>23)</sup> 特約によって加重された賠償責任、親族に対する賠償責任、使用人に対する賠償責任などは免責された（賠償責任条項第3条）。

学説、判例でも両者の区別は微妙である。第四に、旧約款でも運転中の重大な過失は担保されており、運転中以外の重大な過失による損害は事例も少なく免責例は極めてまれである。第五に、諸外国の約款にも重過失免責は存在しないなどであった。これによって、過失による損害のすべてが担保されることになった。

### (3) 無免許、酒酔い運転

旧約款では車両、賠償条項ともに、運転者が誰であるかを問わず、無免許、酒酔い運転中に生じた損害は一切免責とされていた。これは、無免許、酒酔い運転が反社会的行為であるため保険保護を与えないという趣旨であったが、賠償責任の場合は、保険で免責になれば加害者の賠償資力が確保されず、その結果、被害者が悲惨な状態に陥ることが少なくなかった。そこで、加害運転者に対する制裁は刑事と行政の分野に委ねられ、新約款における賠償条項では、被害者救済を優先させて無免許、酒酔い運転による事故が、有責となったが、車両条項では、被害者の関係が生じないので、故意と共に免責とされた。また、被害者などのコントロールの範囲外である第三者による無免許、酒酔い運転に対して保険会社が代位求償することとした。

## 3. 新商品の発売

### (1) ドライバー保険

自動車運転者損害賠償責任保険（ドライバー保険）が、1968（昭和43）年6月1日に発売された。自動車を所有していない免許所持者いわゆるペーパードライバーが、他人から借用した自動車の運転中に生じる損害賠償責任については、自賠償保険によるほか、貸主が契約した任意自動車保険があればそれによって担保されるが、このようなことは常に期待できない。これに対応するため、新設されたドライバー保険が新設され、運転免許所持者1名を記名被保険者として、記名被保険者が他人の自動車を運転中に発生した損害が担保される

ことになった。担保種目は、対人賠償保険、対物賠償保険、搭乗者傷害保険であった。ここでの対人賠償保険は、自賠償保険が無保険の場合であっても、この部分を含めててん補されるものである。従来の自動車保険は、自動車単位にしか付保することができなかったが、ドライバー保険は運転者単位で付保できる保険である。このドライバー保険の新設に伴い、すでに自動車を所有しこれに自動車保険（賠償担保）に加入している者が、他人の自動車を借用して運転中に発生した賠償危険を担保できる特約「非所有自動車損害賠償危険担保特約（略称、他車運転割増規定）」が新設された。その担保内容は、一般契約の対人・対物賠償保険と同一であるが、搭乗者傷害保険は担保しないものであった。

## （2）車両新価保険

1973（昭和48）年9月1日、初年度登録後の経過年数が1年以上2年未満の自動車を対象とした車両新価保険特約が新設された。従来の車両保険は、損害が発生したときの時価を保険価額として損害額を決めており、全損の場合は、保険金額と時価のうち、いずれか低い方を支払い限度としていた。しかし、自動車は減価が厳しく保険金で新車を買うことができないという問題があった。新設された車両新価保険特約の内容は、次の通りである。初年度登録後の経過年数が1年未満の自動車は、契約締結の地及び時における被保険自動車の市場販売価額、つまり新車価格で保険価額を定めることにした。初年度登録後の経過年数が1年以上2年未満の自動車は、契約締結の地及び時における被保険自動車の市場販売価額を下限とし、かつ、その地及び時における被保険自動車の新車価格の85%に相当する金額を上限としてその範囲内で保険価額を定めることにした。この保険価額は保険期間中に変化しないこととし、全損の場合は新車価格で保険金が支払われ、分損の場合は比例てん補の適用がなくなった。しかし、時価を基準とする修理費が保険価額を超える経済的な全損は生じにくくなったため、車両新価保険では、損害額が「保険金額の70%以上に相当するとき」を全損とした。

## IV. 多様化期

多様化期（1974年～1996年）は、自動車保険が、示談代行の有無によって、再編された時期である。

### 1. 新商品の発売

#### （1）家庭用自動車保険（FAP）の発売

自家用自動車の所有者は、大部分が交通事故の処理に不慣れであった。被害者側も、相手側の事故係と直接折衝することは危険であると思い、示談屋に依頼して解決する例が多かったが、示談金の半分近くを取られる例もあった。一方、裁判所が交通事故の損害賠償算定基準を公表しており、客観的な示談水準の目安が形成されていた。このような状況下で、1970（昭和45）年頃から、安田火災、大東京火災、千代田火災などの一部の損害保険会社は独自の方法で示談代行を行っていたが<sup>24</sup>、1971年6月に賠償損害調査代行特約付保険の提案など、示談代行保険の創設へ向けて動きが活発化していた。1972年10月以降、損害保険業界は、正式に示談代行サービス付の家庭用自動車保険を開発することとした。しかし、1973年3月2日、日本弁護士連合会（以下、日弁連）から、家庭用自動車保険の示談行為は、弁護士法第72条で禁じている「非弁活動」に触れるおそれがあるという意見書が提出された。これに対して損害保険業界が被害者の直接請求権を約款で認めるとこととして、日弁連との間で了解に達した。その結果、1974（昭和49）年3月1日、損害保険会社が対人事故による損害賠償請求に関する示談代行も行う「家庭用自動車保険（FAP; Family Automobile Policy）」が発売された。FAPの発売当時、自動車保険の全契約台数のうち家庭用自動車が約44%を占めており、家庭用の自家用普通乗用車、自家

<sup>24</sup> 堀善多「自動車保険激動の10年」自動車保険ジャーナル、1978年、p. 68。

用小型乗用車および自家用軽四輪乗用車がその対象とされた。

一方、従前の自動車保険約款は、全ての用途・車種の自動車に適用され、機能に応じて約款が分離されていなかった。FAP は、家庭用乗用車だけを対象とするため、従来からの自動車保険と約款が分離され、従来からの自動車保険は、一般自動車保険 (BAP; Basic Automobile Policy) と呼ばれた。この BAP は、すべての車種を対象とする自動車の保険に関する基本的な保険であり、保険契約者が担保種目を任意に選択することができる点に特色がある。この BAP では親族間事故が免責となっているので、FAP の普通保険約款に定額支払方式である家族搭乗者傷害条項が新設された。また、FAP の普通保険約款に他車運転危険担保特約を組み入れた他車運転条項が新設された。さらに、対人事故を解決するために被保険者が保険会社の要請または同意に基づいて支出した費用と、訴訟の判決による遅延損害金と争訟費用が保険金額の枠外で全額担保されることになった。これによって、自動車保険は、交通事故による対人賠償損害がてん補されること以外にも、示談代行が提供されるものになった。このような FAP は、示談代行の提供以外にも、次のような特色があった。第一に、対人賠償保険、対物賠償保険、家族搭乗者傷害保険の 3 つの保険が基本契約としてセットされ、付帯契約として、車両保険や搭乗者傷害保険がつけられた。第二に、BAP の対人賠償保険の支払限度額 (保険金額) は、被害者 1 名当たりと 1 事故当たりの双方を定めることとなっていたが、1 事故あたりの支払限度額が無制限となった。第三に、対人事故の場合は、保険会社に対する被害者側の直接請求権が認められた。

## (2) 業務用自動車保険 (CAP) の発売

対人示談代行サービスが提供される FAP は、家庭用自動車のみを契約対象としていた。これに対して、FAP の対象とはならない自動車<sup>25)</sup>の所有者から、

<sup>25)</sup> 業務用の自家用普通乗用車、自家用小型乗用車、自家用軽四輪乗用車、自家用小型貨物車、自家用軽四輪貨物車、自家用三輪乗用車および自家用軽三輪自動車である。

FAPと同様の担保内容とサービスを提供する新保険の発売が要望されていた。これに応えるため、1974（昭和49）年6月より、家庭用自動車保険の対象車種の拡大について検討が行われ、1975年3月1日に「業務用自動車保険（CAP; Commercial Automobile Policy）」が発売された。このCAPとFAPの主な相違点は、次の通りであった。第一に、FAPにおいては、自動車に付随して発生するすべての危険から家庭を守るという趣旨から、同僚災害についても記名被保険者が賠償責任を負担したことによる損害は有責としていた。しかし、企業の損害をてん補することを目的とするCAPにおいては、同僚災害は労災保険に委ねることが適当であるとして、BAPと同様に免責とされた。第二に、FAPでは、家庭の構成員たる被保険者、父母、配偶者、子を自動車事故から守るため家族搭乗者傷害保険がセットされたが、これと同様の趣旨で、CAPでは企業の構成員を自動車事故による傷害から救うために、従業員など<sup>269</sup>が搭乗中に被る傷害危険を担保する従業員搭乗者傷害保険がセットされた。第三に、CAPは、主として業務用に使用されている自動車を契約対象としているため、他車運転危険担保特約をすべての自動車に自動付帯させることは不適切であるので、条項としては削除された。しかし、契約対象の自動車の中には主に家族が運転するものもあるので、個人所有の自家用乗用車については、他車運転危険担保特約が自動付帯された。ただし、従業員搭乗者傷害については他車運転危険担保特約の対象とはしないこととした。

### （3）自家用自動車保険（PAP）の発売

FAPとCAPを統合した「自家用自動車保険（旧PAP; Private Automobile Policy）」<sup>270</sup>が、1976年1月1日に発売された。FAPとCAPはほとんど同じ内

<sup>269</sup> 記名被保険者が法人の場合には、その理事、取締役または法人の業務を執行する他の機関およびその法人の使用人であり、記名被保険者が個人の場合には、記名被保険者、記名被保険者の使用人である。

<sup>270</sup> このPAPは、1991（平成3）年7月の改正において、対象車種をすべての用途・車種に拡大し名称も「自動車総合保険（PAP; Package Automobile Policy）」に改められた。

容であるが、主な違いは次の二点であった。第一に、契約の対象は、いずれも自家用自動車であるが、FAPは個人所有で主として家庭用のもの、CAPは個人または法人の所有で主として業務用のものである。しかし、家庭用と業務用の区別はその境界線が明確でないうえ、保険契約時に使用実態を見ても両者の判別が困難な場合があり、取扱上困難が生じがちであった。第二に、自動付帯の搭乗者傷害保険について、FAPは「家族搭乗者」に限られているのに対して、CAPは「従業員搭乗者」に限られ、個人商店主の家族がレジャーや買い物などに被保険自動車を使用した場合には担保されないなど不便であった。これらの混乱と不便を解消するために、両保険を整理統合してPAPに一本化した。

このPAPでは、被保険者の範囲を特定しない搭乗者傷害保険が自動付帯されるとともに、自損事故保険と無保険車傷害保険が新設され自動付帯された。自賠責保険の担保範囲に自損事故保険を加える問題は長期間検討課題の一つとされてきたが<sup>28)</sup>、損害賠償責任の関わりのない被害者の保護のため、任意保険として創設された<sup>29)</sup>。この自損事故保険では、被保険自動車の運行に起因して生じた死傷事故によって、被保険自動車の所有者、運転者または搭乗中の者が被った損害が、自賠責保険および政府の自動車損害賠償保障事業のいずれかによってもてん補を受けられない場合に限り、てん補される。自損事故保険における保険金額は、死亡保険金は自賠責保険の保険金限度額の70%、傷害の保険金は自賠責保険の保険金限度額の80%を目途として定められていた<sup>30)</sup>。また、被保険自動車に搭乗中の被保険者が他の自動車によって被害を受けた場合、他の自動車が無保険自動車であるために十分な補償が得られないことがある。このような被害者の救済を図るため、新設された無保険車傷害保険<sup>31)</sup>を

28) 昭和48年11月16日の自賠責保険審議会の答申。

29) 昭和50年6月27日の保険審議会の答申。

30) 当時、自賠責保険における死亡保険金は1,500万円、傷害保険金は100万円であった。これに対して、自損事故保険における死亡保険金は1,000万円、医療保険金は80万円であった。

31) アメリカの“Uninsured Motorists Coverage”を参考にした。

PAPの基本契約に織り込むこととし、保険金額は対人賠償保険の保険金額と同額とした。この無保険車傷害保険は、被保険者（その父母、配偶者もしくは子を含む）の死亡または1級から3級までの後遺障害<sup>82)</sup>に限って、責任のある相手が存在するが無保険<sup>83)</sup>であるときに、その賠償金額までが保険金額を限度としててん補されるものであった。そのてん補額は、交通事故の相手方が支払うべき損害賠償の金額から自賠償保険から支払われる金額と、相手方の車（無保険車）についている対人賠償保険によって保険金が支払われる場合はその金額を控除した金額である。また、損害保険会社は、その支払った金額の範囲内で、加害者に対する損害賠償請求権を代位取得することとした。

さらに、車両価額協定保険特約が新たに導入され<sup>84)</sup>、保険契約締結の時に保険金額を協定し、全損の場合は保険金そのまま、分損の時は修理費が実損てん補されることになった。この特約における保険金額の設定は、初年度登録後1年未満の新車の場合、新車価格を保険金額とし、初年度登録後1年以上の中古車の場合、保険契約時の市場販売価格である「自動車保険車両標準価格表」に基づいて自動車の価額を協定し保険価額とすることにした。この車両価額協定保険特約の新設によって、前述した車両新価保険特約は廃止された。また、PAPにおける普通保険約款では、同僚災害は免責とするが、被保険自動車の所有者が個人の場合には、同僚災害担保特約を自動付帯することにより同僚災害が有責とされた。

#### （4）自家用自動車総合保険（SAP）の発売

対人賠償事故に関する示談代行は、FAP、CAP、PAPの発売によってその対象が拡大されていた。PAPは、付保台数の90%近くを占めるようになり、

82) 1981年に共済対策として実施された制度改正の際に、すべての後遺障害つまり14級までに担保範囲が拡大された。

83) 相手の対人賠償保険の保険金額が無保険車傷害保険の保険金額に満たない場合を含む。

84) 国産の自家用乗用車（普通・小型・軽四輪）、自家用貨物車（小型・軽四輪）の5車種（レンタカー、販売車、外車を除く）である場合は、自動的にこの特約が適用される。

自動車保険の中心をなす主力商品として定着してきた。一方、対物賠償事故は、対人賠償事故に比べると一般に損害額は小さいが、毎年150万件程という発生頻度が格段に高いこともあり、PAPの契約者層を中心に対物賠償事故についても免脱給付型の保険を期待する声が強かった。欧米諸国においても、自動車賠償保険は対人・対物を問わずすべて保険会社が示談代行する商品が主流となっていた。このような状況下で、後述する1980年8月の自動車共済連の発足を契機に対物事故に関する示談代行保険の開発が検討されることになった。

一方、損害保険各社は、車両保険および対物賠償保険の損害調査を行う者を社外において多く養成し、業務を委託する方針をとってきた。1975年4月には、それまでの「自動車車両損害鑑定人」と「調査人」制度が統合され、日本損害保険協会による新たな資格制度として「アジャスター」制度<sup>65)</sup>が発足していた。対物事故に関する損害保険会社の示談代行は、このように損害保険業界が長年その整備拡充に努めてきたアジャスターを活用しようとするものであった。自動車による対物事故においては、被害物の多くが自動車であるため、対物事故示談代行の実質的な内容は相手方の自動車に対する損害額の算定と過失割合の認定につきるが、アジャスターはその専門家として対物事故の損害額算定業務を行っていたからである。しかし、日弁連は、対物事故示談代行に関しては、保険会社の社員が行う対人事故示談代行とは異なり、保険会社と別法人に雇用されるアジャスターが行うことは弁護士法第72条にいう「非弁活動」にあたるとして、1981年6月18日付書面で、大蔵省に対して同保険の商品認可をしないよう要望書を提出した。このような日弁連と損害保険協会が何回か折衝を重ねた結果、次の一定条件付を前提として、1982年7月26日に「対物賠償保険の事故処理に関する協定書」が両者間で正式調印された<sup>66)</sup>。第一に、保険会

65) 自動車保険料率算定会【自動車保険論】第20版、1999年、pp. 37-38。

66) さらに、FAPの対人賠償事故示談代行の際に中立かつ独立の第三者機関である「交通事故裁定委員会」を発足させたのと同じ趣旨から、「財団法人交通事故処理センター」または「財団法人日

社は弁護士に対物賠償の事故処理を委任し、弁護士の下にこれを補助するため物損事故調査員（1弁護士当り10名以内、東京などは7名以内）を置く。第二に、物損事故調査員は弁護士の指示に従って事故処理の補助を行う。第三に、事故処理については、全て示談書（免責証書を含む）を作成し、弁護士が署名捺印する。

その結果、対人・対物を問わず自動車賠償事故全般について示談代行が行われる「自家用自動車総合保険（SAP; Special Automobile Policy）」が<sup>8</sup>、1982（昭和57年）10月1日に発売された。その契約対象は、査定体制を考慮し、対人示談代行が既に定着したPAP対象車種の大宗を占める主要5車種に限定された。しかし、対物賠償事故の大部分は衝突事故であるが、過失割合によって、被保険自動車の損害に関する被保険者の負担額が左右されることになる。この被保険者の過失割合に相当する損害は、被保険自動車に車両保険が付保されている場合は自分の車両保険の保険金で賄えるが、車両保険が付保されていない場合は被保険者の自己負担となるため、保険会社による示談代行が円滑に遂行し得ないことが考えられる。従って、実質的に被保険者に損害を負担させることなく、対物賠償における過失割合を保険会社が自由に決めることができるようにするためには、車両保険に加入していることが必要であった。また、車両保険における免責金額も可能な限り低額（ゼロ）にする必要があった。このような観点から、SAPは、従来の担保種目に車両保険も加えた総合保険として構成されるとともに、SAPにのみ付帯する特約として「車両保険の免責金額に関する特約」が新設された。また、その契約対象は、一部保険の生じる可能性のない車両価額協定対象車種に限定された。このようなSAPは、次のような特色がある。第一に、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、車両保険の6つの担保種目がすべてセツ

---

<sup>8</sup> 弁連交通事故相談センター」に対し対物事故に係る示談斡旋の申出を行うことができるようにした。

トされた「総合型商品」である。第二に、対人賠償保険と対物賠償保険の両方について、損害保険会社が被保険者に代わって、直接、被害者と交渉する示談代行が導入されており、被害者による損害賠償金額の直接請求権が認められている。第三に、無保険車傷害については、記名被保険者とその家族については、被保険自動車に搭乗中以外の場合でも、保険金が支払われるという担保範囲の拡大が行われた。

## 2. 担保範囲の拡大及び制度の整備

次のような担保範囲の拡大と制度の整備も行われた。

### (1) 車両担保

1974（昭和49）年7月8日に発生した台風8号による東海地方における集中豪雨を契機に、1975年2月1日、普通保険約款車両条項が改定された。これによって、車両条項で免責とされていた天災危険のうち、台風、洪水、高潮による損害およびこれらの随伴損害が、次の理由により有責とされた。第一に、台風、洪水、高潮による損害は、他の風水災、例えば集中豪雨による溢水や土砂崩れによる損害等との区別が判然とせず、損害会社と被保険者の間で有責・無責の争いが発生することがあるため、それらの損害を有責とすることによりトラブルを未然に防止することができる。第二に、台風等の風水災が多い日本でこれらによる損害を有責とすることは、保険契約者および被保険者の需要に応えることであり、これにより保険保護の一層の充実を図ることができる。第三に、外国社ではこれらの危険を免責としていない。さらに、地震、噴火、津波危険についても、「地震、噴火、津波危険『車両損害』担保特約」が新設された。

また、車両危険限定担保特約（A）と車両危険限定担保特約（B）が新設された。車両危険限定担保特約（A）は、火災・爆発・盗難・落書等による車両損害は担保するが走行リスクは不担保にし、運転に自信のある優良ドライバー

の保険料負担を軽減したものである。車両危険限定担保特約（B）は、車両危険限定担保特約（A）のてん補責任に衝突、転覆、接触損害が保険価額の60%以上になった場合の損害担保を付加したものである。このような車両保険の特約の新設によって車両保険の普及を図ったが、車両保険の普及率は依然として保険料率の割高感によって低迷していた<sup>37)</sup>。この傾向は、特にPAPに付帯される車両保険において著しく現れていた。これに対応するため、1980年10月1日に車対車衝突保険、つまり「自動車相互間衝突危険「車両損害」担保特約（相手自動車確認条件付）」が発売された。この車対車衝突保険は、PAPにおいて、被保険自動車と原動機付自転車を含む相手自動車との衝突、接触事故によって損害が生じた場合であって、かつ、相手自動車について、登録番号または車台番号と、事故発生時の運転者または所有者の住所・氏名が確認された場合に限り保険金が支払われるものである。これによって、保険料は、一般の車両保険料（オールリスク）の43%となり、車両危険限定担保特約（A）を同時に付帯した場合でも47%となった<sup>38)</sup>。

## （2）共済対策

1980年7月、全国単産労働者共済生活共同組合連合会に全国労働者共済生活共同組合連合会が参加する形で全国労働者自動車共済生活連合会（自動車共済連）を発足させ、自動車共済に進出した。これに対応するため、次のような自動車保険の制度改正が行われ、1981年8月1日から実施された。まず、対人賠償事故における臨時費用担保が導入された<sup>39)</sup>。対人事故が発生した場合、従来の対人賠償保険で担保されない被害者への見舞品代、香典等の臨時費用について、一定額を保険金額の枠外で担保することとした。これによって、対人事故における示談交渉がより円滑に行われるようになった。車両価額協定特約も改

37) 1979年9月現在における車両保険の普及率は9.3%であった。

38) 自動車保険料率算定会「自動車保険料率・制度の変遷」1994年、pp. 140-141。

39) 新約款賠償責任条項第3条、第10条、第11条。

定され、車両全損時の臨時費用が車両保険金額の5%（10万円限度）で担保されることになった。また、対人賠償責任保険支払基準が改定され、要介護重度後遺障害者およびこれに準じる者の将来の介護費用が、対人賠償保険金額の枠外で支払われることになった。

また、PAPの対象車種が、自家用普通貨物車、自家用バスおよび原動機付自転車にまで拡大された。さらに、BAPに自動付帯する特約として記名被保険者による同僚災害担保特約が新設され、PAPと同一の条件で記名被保険者による同僚災害が担保されることになった。一方、ファミリーバイクの普及に伴い、乗用車と原動機付自転車の両方を保有する家庭が増加してきたが、原動機付自転車の任意保険の加入率が低かった<sup>40</sup>。これに対応するため、「原動機付自転車に関する賠償損害担保特約（ファミリーバイク特約）」が新設され、主契約であるPAPに任意付帯することにより、被保険者が運転する原動機付自転車の事故による損害が主契約の条件に従い担保されることになった。このファミリーバイク特約は、保険契約時に担保する原動機付自転車を特定しないため、被保険者が所有、使用または管理するすべての原動機付自転車が対象となる。従って、一家庭で2台所有している場合は2台とも対象となり、他人から借用した原動機付自転車も対象となる。担保種目は、車両保険と搭乗者傷害保険を除く、対人賠償保険・自損事故保険・無保険車保険・対物賠償保険である。また、無保険者傷害保険の担保範囲は、従来、死亡および後遺障害等級表の第1級から第3級に該当する後遺障害に限定されていたが、死亡及びすべての後遺障害にまで拡大された。

### （3）対人無制限等

1978（昭和53）年以來の交通事故件数の増加に伴う損害率の悪化に対応するための料率改定と共に、自動車保険の担保内容と制度の改善が行われ、1983

<sup>40</sup> 1980年度末における対人賠償責任保険の普及率は7.2%であった（自動車保険料率算定会『自動車保険論』第20版，1999年，pp. 218-221）。

(昭和58)年7月1日から実施された。その内容は、次の通りである。PAPの対象車種が、自家用自動車の全車種(営業用自動車以外の自動車)にまで拡大された。営業用自動車をPAPの対象外とした理由は、営業自動車の保有者にあつては、事故処理担当者がいて、自ら示談代行を含む事故処理を行っている場合も多い実情から、緊急にPAPの対象車種とする必要が薄かったからであった。また、対人賠償保険の被害者1名あたりの保険金額は、2億円までは従前通りとし、2億円を超えるものは「無制限」とした。これは、1981(昭和56)年6月8日の保険審議会答申で、「対人賠償保険の保険金額について被害者1名あたりの支払限度額を設けない商品を新設すべきである」との答申が行われたことから、検討が行われたものである。しかし、無保険車傷害保険の被保険者1名あたりの保険金額は、2億円を限度とした。無保険車傷害保険の保険金額を「無制限」にすることの利益を享受するのは特定の者(高額所得者)に偏る可能性があり、契約者間の保険料負担が不公平なものとなるためであった。また、記名被保険者と配偶者のみであった「他車運転危険担保特約」の対象となる運転者の範囲が、記名被保険者の親族にまで拡大された。

さらに、車両全損による保険契約終了規定が廃止された。全損事故の後、新たに自動車を取得した場合、他の担保種目は新たな自動車に承継できるにも拘わらず、車両保険契約は終了していた。この車両保険における全損による保険契約終了の規定が廃止され、被保険自動車が全損となっても他の担保種目と同様、保険契約が存続することになった。また、自損事故保険および搭乗者傷害保険における台風、洪水、高潮が有責とされた。自損、搭乗者傷害は定額払いであること、および台風などは地震、噴火、津波とは異なり、過去の被害についての経験が比較的多く蓄積されていることから、損害規模の最大限を把握することが可能であるため、自損事故保険及び搭乗者傷害保険について台風、洪水、高潮が免責から削除された。しかし、対人賠償、対物賠償および無保険車傷害については、損害賠償責任が発生するか否かの認定、および、発生する場

合にその範囲の認定が困難なため、従前通り免責とした。

一方、他車運転危険担保特約における運転者は、記名被保険者とその配偶者に限定されていたが、「記名被保険者の同居の親族」に拡大された<sup>(4)</sup>。また、他車運転危険担保特約および原動機付自転車に関する「賠償損害」担保特約において、借用中の自動車または原動機付自転車に自賠償保険が付保されていない場合、自賠償保険などで支払われたであろう金額に相当する部分の損害は被保険者の自己負担となっていたが、自賠償保険などによって支払われる金額に相当する部分の損害についてもてん補することに改めた。被保険者に他人から自動車を借用する都度、自賠償保険などの付保の有無を確認するよう要求することは現実的でないと思われ、ドライバー保険においても、借用中の自動車に自賠償保険などが付保されていない場合、自賠償保険によって支払われる金額に相当する部分の損害を含めててん補されていることを考慮したものであった。

#### (4) 自動車総合保険

前述の自家用自動車保険（旧 PAP; Private Automobile Policy）は、1991（平成3）年7月の改正において、契約対象車種がすべての用途・車種に拡大され、名称も自動車総合保険（PAP; Package Automobile Policy）に改められた。これに伴い、約款の名称が「自家用自動車保険普通保険約款」から「自動車総合保険普通保険約款」に改められた。また、自損事故保険における保険金額は、自賠償保険の保険金額の70%を目安として定められてきたが、これが50%に変更された。自賠償保険では、被害者に90%以上の過失がある場合は50%の減額が適用されるが、被害者に100%過失がある自損事故の方にそれより多い金額がてん補される問題に対応するためであった。

---

(4) 1996年12月20日の改定の際に、被保険者の範囲に「配偶者の同居の親族」を加えることによって、記名被保険者が、単身赴任した場合でも留守宅に残された配偶者と同居する親族までに拡大された。

### 3. 自動車保険の種類

前述した経過を経て、日本における自動車保険商品は、表1のような保険種類を組み合わせたものが販売されるようになった。

表1 任意の自動車保険商品

保険商品 保険種類	BAP	ドライバー保険	PAP	SAP
対人賠償保険	○	○	基本契約	基本契約
自損事故保険				
対物賠償保険	○	○		
搭乗者傷害保険	◇	◇		
無保険車傷害保険	なし	なし		
車両保険	○	なし	○	

(出典) 各種資料を参考にして筆者作成。

(○:任意に選択可能, ◇:対人賠償保険または対物賠償保険に添付可能)

一般自動車保険 (BAP; Basic Automobile Policy) は、いわば単品売りの自動車保険であり、保険契約者が、対人賠償保険 (自損事故保険自動付帯)、対物賠償保険、車両保険を任意的に選択することができ、さらに対人賠償保険または対物賠償保険を選択した場合には搭乗者傷害保険を添付することができる保険商品である。また、いわゆるペーパードライバーを対象とした「他車運転者賠償責任保険」(ドライバー保険)がある。

これに対して、自動車総合保険 (PAP; Package Automobile Policy) と自家用自動車総合保険 (SAP; Special Automobile Policy) は示談代行サービス付のパッケージ保険である。PAPでは、対人事故に関する示談代行が行われ、対人賠償保険・自損事故保険・対物賠償保険・搭乗者傷害保険・無保険車傷害保険を基本契約とし、車両保険を任意的に添付することができるものである。SAPは、PAPの基本契約と車両保険を一括してセットにしたものであり、対

人事故と対物事故に関する示談代行が行われる。この4種類の保険に添付して、担保範囲を拡大または縮小し、保険料を調整するための特約は、100種類を超えるまでに急増していた。これらの特約は、1965年の約款改定の際に12種類であったものが担保範囲の拡大期と多様化期に急増したものであった。

## V. 自由競争期

自由競争期（1997年～）は、料率と商品の両面において、損害保険会社各社による自由競争が展開される時期である。

### 1. リスク細分型自動車保険

アメリカンホーム保険会社は、1997年9月1日に通信販売専用の自動車保険として、「リスク細分型自動車保険」を発売した。また、1998年10月1日にチューリッヒ社が、1999年2月1日にウインタートウル社が、1999年4月27日にアクサ損害保険が、1999年9月16日にソニー損害保険会社が、次々とリスク細分型自動車保険の認可を取得した。このリスク細分型自動車保険は、販売会社独自の判断でリスクが細分化され、販売会社独自の保険料率が適用されるものである。その結果、これまでの損害保険業界における自動車保険の統一約款体制は、崩れることになった。このようなリスク細分型保険は、従来のSAPやPAPに相当するセット保険であり、担保の内容を拡大したり縮小するものではなく、既存のSAPやPAPの担保内容に対して、各被保険者毎の料率を設定しようとするものである。従って、リスク細分型保険は、自動車保険の担保内容が変化したものではなく、保険料率の算出方法が変化したものであるといえる。つまり、自動車保険に数多くの特約を添付することによって、保険料率を調整してきた延長線で現れたものであると考えられる。

このリスク細分型自動車保険は、リスクの低い被保険者が不当に高い保険料を支払っているという主張に基づくものである。従って、従来の自動車保険と

比較してリスクの高い被保険者の保険料は高くなり、リスクの低い被保険者の保険料は低くなることが予想された。その結果、不良リスクを事実上拒絶し、優良リスクのみを独り占めしようとするものであるとも非難された。このリスクの細分化に伴い、リスクの高い階層の保険料が一気に跳ね上がることはないように、認可における審査基準が保険業法施行規則に定められている<sup>42)</sup>。

## 2. 人身傷害補償保険

従来の自動車保険には、自分の過失に相当する被保険者の人身損害が、加害者の損害賠償責任に基づいて加害者の保険からてん補されることに起因する限界がある。自分の過失に相当する被保険者の人身損害は、相手方の保険からも被保険者自身の保険からもてん補されないからである。被保険者自身の保険からてん補される自損事故保険・搭乗者傷害保険・無保険車傷害保険があるにしても、これらにも限界がある。自損事故保険は、第3者の加害行為がなく単独で事故を起こした場合の損害がてん補されるものであり、自賠責保険における限度額の半額を限度として、傷害などの程度に応じて一定額が支払われる一種の定額保険である。また、搭乗者傷害保険は、対人賠償保険の給付とは別個に支払われる一種の定額保険であり、保険金額を自由に設定できるとはいえ、通常引受時に保険金額が制限されるものである。無保険車傷害保険も、過失相殺が行われた後に、死亡または後遺障害に限定して相手方に損害賠償責任が認められる金額までしかてん補されない。このような現象は、賠償責任保険においては、交通事故被害者救済のために、過失のすべてが担保されるようになってきたが、被保険者自身の過失による自分の人身損害は、自損事故保険で見ると、自賠責保険で行われる最大50%の過失相殺を考慮して、その担保が制限されるべきであるというこれまでの考え方の結果であった。

<sup>42)</sup> 保険業法施行規則付則（総務部令・大蔵省令第7号）。

このような既存の自動車保険における被保険者自身の人身傷害の担保に対する限界に対応するため、東京海上が、自動車保険料率算定会の料率によらず独自に開発した「人身傷害補償」担保を付帯した自動車保険である「TAP (Tokio Automobile Policy)」を1998年10月1日から発売した。このTAPは、上記のリスク細分型保険に対抗する意味もあった。しかし、その後、各損害保険会社がこれに追随し、現在は殆どの損害保険会社が人身傷害補償保険または人身傷害補償特約を販売しており、各社別にその内容が少しずつ異なっている。

このような人身傷害補償保険は、基本的にPAPまたはSAPをベースにして、被保険自動車に搭乗中の人が被った人身損害の全額を、過失相殺なしに自分が契約した保険会社に請求できるファーストパーティー型の保険である。また、被保険者<sup>43)</sup>は、歩行中または他人の車に乗車中の事故の場合にも、死亡・後遺障害だけでなく傷害による損害がてん補される。従って、被保険者が、人身事故の加害者・被害者いずれの場合でも、事故相手との示談代行にわずらわされることなく、自分が契約した保険会社に損害額に相当する保険金の請求を可能にし、これまでPAPまたはSAPで担保されていなかった過失相殺などによる被保険者自身の治療費・慰謝料・休業損害などがてん補されることになった。保険金を支払った損害保険会社は、事故の相手またはその保険会社に対して過失割合に応じて求償を行うことになる。

この人身傷害補償保険は、自損事故保険の必要性をなくしている。自損事故保険は、被保険者の過失割合が100%の場合の被保険者自身の人身損害がてん補されるファーストパーティー型の保険であるからである。また、無保険車傷害保険は、死亡と後遺障害に限定して、被保険者の人身損害に対して過失相殺が行われた後の相手方の賠償責任額までてん補されるファーストパーティー型

---

<sup>43)</sup> 被保険者とは、記名被保険者およびその配偶者・同居の親族、別居の未婚の子である。

の保険である。しかし、人身傷害補償保険においては、過失割合に関係なく被保険者の人身損害が全額でん補されるため、人身傷害補償保険の限度額の範囲内では無保険車傷害保険の必要性がなくなる。実際に東京海上が販売する新型TAPは、傷害の保険、賠償責任保険（対人・対物）、車両保険の3種類の保険に構成されており、傷害の保険は人身傷害補償保険と搭乗者傷害保険に構成されている。搭乗者傷害保険は、保険会社が求償権を行使せず、他の保険からの保険金支払に関係なく被保険自動車に搭乗中の全員に一定額が支払われるファーストパーティー型の保険ではあるが、人身傷害補償保険では被保険自動車に搭乗中の人全員が担保されるので、その必要性が減少することになる。従って、人身傷害補償保険は、被保険者保護という任意の自動車保険本来の機能という側面から、自損事故保険と無保険車保険、搭乗者傷害保険の一部の機能を統合し、さらに担保範囲を拡大したものであるといえる。その結果、自動車保険における特約の数は、減少の傾向にある<sup>44)</sup>。

## VI. 結論

日本における自動車保険の変遷は、被保険者保護という観点から、次のように4つの段階に分けられる。制度の導入期（～1963年）に、被保険者保護のために導入された自動車保険は、損害保険業界統一約款の制定と強制保険である自賠責保険の導入によって、その枠組みが出来上がった。その結果、自動車保険は、主に任意保険の自動車保険が被保険者保護の役割を、主に自賠責保険が人身損害に限定した被害者救済の役割を果たしていくことになった。担保範

---

44) 1996年に損害保険事業総合研究所が発行した『自動車保険約款集』には、強制保険である自賠責保険以外にも普通保険約款4種類、特約109種類が掲載されていた。しかし、2000年に同研究所が発行した『自動車保険約款集』には、強制保険である自賠責保険以外にも普通保険約款4種類、特約47種類が掲載されている。この2000年版は、東京海上が使用している自動車保険約款を纏めたもので、すべての約款が網羅しているとはいえないが、1996年版に掲載されていた多くの特約が掲載されていないことは確認できる。

囲の拡大期（1964年～1973年）には、自動車保険が賠償責任と車両損害の両方における損害の全額をてん補する保険となり、運転する自動車を特定しないドライバー保険も発売された。また、賠償責任保険においては、被害者救済のためにも、無免許・酒酔い運転なども担保され、賠償責任保険と車両保険の両方におけるすべての過失が担保されるなど免責範囲が縮小された。多様化期（1974年～1996年）には、示談代行の有無によって、自動車保険が分類された。その結果、自動車保険は、被害者に保険会社に対する直接請求権を認め、交通事故によって生じた紛争を保険会社が被害者と直接解決する賠償責任についての免脱給付型保険へと変貌していた。また、円滑な示談代行のために、対人・対物賠償責任保険に、被保険者自身の損害を担保する無保険車傷害保険・自損事故保険、車両新価保険がセットされ、付随費用までもが支払われる総合保険化された。この過程で、制限的ではあるが、無保険車傷害保険・自損事故保険の新設によって、担保範囲が被保険者自身の人身損害にまで拡大された。自由競争期（1997年～ ）には、料率と商品の両面に対して、各社による自由競争が展開される時期である。この自由競争時期には、リスク細分型保険を中心に料率競争が展開される一方で、被保険者保護機能をさらに拡充した人身傷害補償保険が発売された。この人身傷害補償保険によって、日本における自動車保険は、被保険者自身の損害と相手方に対する損害賠償金額の全額が担保される免脱給付型総合保険化した。

このように、日本における任意の自動車保険は、被保険者保護という機能を中心にして発展してきたが、結果として被害者救済の役割も果たせるように工夫されてきた。一方では、自動車保険の種類または特約により担保範囲を拡大または縮小して保険料が調整されてきた。その結果、多くの特約が保険料を安くする目的で新設され、自動車保険の普及に重要な役割を果たしてきた。このように各発展段階で現れた自動車保険の殆どが、それぞれ保険料に差が存在するため、現在も日本の保険市場で販売されている。これによって自動車保険の

種類と特約の種類が多くなり、日本における自動車保険は、消費者にとって、複雑で難解なものになった。このような状況下で、リスク細分型保険に対抗する形で発売された人身傷害補償保険は、被保険者保護という機能を中心にして発展してきた日本における自動車保険の変遷の延長線上で現れたものであるといえる。

(本研究は、特定課題研究助成(2000A-847)による研究成果の一部である。)

#### 参考文献

- (1) 鴻常夫『注釈自動車保険約款(上),(下)』有斐閣,1995年。
- (2) 埴善多『自動車保険激動の10年』自動車保険ジャーナル,1978年。
- (3) 佐野誠『世界のノーフォルト保険』損害保険事業総合研究所,2001年。
- (4) 自動車保険料率算定会『自動車保険料率算定会15年史』1981年。
- (5) 自動車保険料率算定会『自動車保険料率・制度の変遷』1994年。
- (6) 自動車保険料率算定会『自動車保険普通保険約款の変遷』1997年。
- (7) 自動車保険料率算定会『自動車保険論』第20版,1999年。
- (8) 鈴木辰紀編著『自動車保険』成文堂,1998年。
- (9) 鈴木辰紀編著『保険論』成文堂,2000年。
- (10) 鈴木辰紀『損害保険研究』成文堂,1977年。
- (11) 鈴木辰紀『自動車保険』成文堂,1981年。
- (12) 鈴木辰紀「自動車保険制度の課題」『損害保険研究』第61巻1号,損害保険事業研究所,1998年。
- (13) 鈴木辰紀『自動車保険の現代的課題』成文堂,2000年。
- (14) 東京海上火災保険株式会社『損害保険実務講座6 自動車保険』有斐閣,1990年。
- (15) 星野明雄「新型自動車TAP開発について」『損害保険研究』第61巻1号,損害保険事業研究所,1998年。
- (16) 前川 寛「リスク細分型自動車保険の考察」『変化の時代のリスクと保険』文眞堂,2000年。
- (17) 李洪茂「自動車保険の販売競争とその影響」『現代保険論集一鈴木辰紀先生古希記念』成文堂,2001年。