

自動車交通と保険

犬丸令門* 埜 善多** 福島義章***

宮原守男**** 藤井弥太郎*****

昨年12月、自動車損害賠償責任保険審議会は、8回の審議を経て、死亡・一級傷害の保険金限度額を現行の2,000万円から2,500万円へ、保険料率を平均29%引き上げることを骨子とした答申をまとめた。ここでは、この答申の内容を検討しつつ、自動車損害賠償責任保険と任意保険の二本建てによって機能しているわが国の自動車保険が、現在かかえている問題点を明らかにし、その解決への道すじについて討論した。

Automobile Transportation and Insurance

Reimon INUMARU* Yoshikazu HANAWA** Yoshiaki FUKUSHIMA***

Morio MIYAHARA**** Yataro FUJII*****

Last December, The Automobile Liability Insurance Advisory Council compiled a Reply, after eight deliberative sessions, with a recommendation to raise the maximum insured amount for the First Class Injury from the existing ¥20 million to ¥25 million, and insurance rate for 29% on an average. Here we examined the content of the Advisory Council's Reply, and further, endeavored to clarify key issues facing Japan's overall system of automobile insurance, which consists of the (compulsory) Automobile Liability Insurance as well as the optional insurance, The discussion, then, focused on the road to take to solve the identified issues.

報告①

医療費支払いの適正化と保険普及率アップが課題

報告者……埜 善多

まず、日本の自動車保険制度と自賠責問題の概要をお話ししたいと思います。自動車保険の営業は大正3年に始まったのですが、当時は自動車の保有台数は非常に少なく、営業量もごくわずかなものでした。戦後、昭和22年になって、損保会社各社がはい次いで自動車保険の認可を受け、同時に約款料率

が統一されて、ここで初めて本格的な営業が始まったといえます。この時代の自動車保険は、車両保険が中心で、賠償保険は対人、対物という区別がなく一本の契約になっていました。その後、昭和30年に交通事故による被害者救済を目的として自動車損害賠償保障法が制定され、すべての自動車は自動車損害賠償責任保険（以下、自賠責）の付保が義務付けられるようになったわけです。

自動車保険の中の対人賠償責任保険も、この自賠責の上積みとして機能するようになり、また、賠償観念も広がってきまして、次第に賠償保険も売れるようになると、保険会社もそうした情勢に合わせていろいろな商品改善も行ってきました。その主な点だけをあげますと、賠償保険は今までは%だけを補償する仕組みでしたが、昭和40年にこれを%の補償に、また、車両保険についても、それまでの保険金支払いの対象となる事故を列挙し、それに限定する列挙主義からすべての事故を対象とするオールリスク担保に改めました。それから車両保険の保険金額の自動復元といって、事故があり、保険金を支払ったあとも、なお保険金額が残っている場合は、当初

* 日本自動車連盟専務理事
Executive Director, Japan Automobile Federation

** 日本損害保険協会副会長
Vice President, Executive Director, The Marine and Fire Insurance Association of Japan

*** 運輸省地域交通局自動車保障課課長
Director of Automobile Accidents Compensation Division, Regional Transport Bureau, Ministry of Transport

**** 弁護士、日本交通法学会理事（本学会員）
Lawyer

***** 慶応義塾大学教授（本学会員）
Professor, Keio University

昭和59年12月20日実施

の保険金額にまで戻るといふ制度にしました。

昭和42年になると、車の保有台数が1,000万台になり、このころに賠償契約の収入保険料が、車両の収入保険料を初めて上回るようになったわけです。47年には約款改定を行って、賠償だけについては無免許、酒酔い運転による事故についても、法令違反ではあるが被害者保護を図る意味から、有責にするという画期的な改正をしました。友人など他人の自動車を運転中の事故も保険の対象とする他車運転担保を始めたのもこの時です。その後、示談代行サービスの導入ということで、49年のFAP(家庭用自動車保険)、50年のCAP(業務用自動車保険)、51年のPAP(自家用自動車保険)、57年のSAP(自家用自動車総合保険)と対象の範囲を広げて、示談代行サービスをしています。このように、わが国の自動車保険全体の商品内容を見ますと、諸外国に比べて優るとも劣らない状況になっています。

そこで、今後の課題をいくつかあげますと、第1に医療費支払いの適正化の問題です。これは、交通事故の診療報酬基準を日本医師会と話し合っ作っていくとか、医療調査担当者の教育研修を強化するといったことを積極的に推進していきたいと考えています。その一環として、損害保険医療研修センターを60年4月に発足させるべく準備を進めています。

第2には自動車保険の普及を高めることです。59年3月末現在の普及率では、損保会社は対人が保有台数全体の60.7%、共済が17.5%引き受けています。その他に官公庁や大企業の車があるので、実質的には80%が何らかの賠償資力を、自賠責以外に持っている状態になっています。この普及率をさらに上げていきたいということです。

第3は保険料率の問題ですが、現在は用途車種別、運転者年齢別になっています。これに成績によって優良割引あるいは事故割増がつけられます。これについては、地域的に見るとかなり損害率の違いがあります。西高東低と言われているように、西の方面の損害率が高いのが実情です。これは、保険料負担の公平という見地からいって、何らかの形でこの違いを料率に反映すべきだと思いますが、いろいろと難しい問題があるので、十分な資料を整え、さらに研究を続けていきたいと考えています。

第4の問題はいわゆる二本建てです。日本では、交通事故による被害者救済は、自賠責と任意の対人賠償保険の二本建てで機能することになっています。自賠責は被害者救済の基本保障的な性格をもち、定

型的に、迅速に賠償額を支払うわけです。一方、任意保険は、個別事案ごとに過失相殺を厳正に行い、損害の公平な分担という損害賠償の理念に基づいて、適正な保険金を支払うという役割を果たしています。この二本建ては、自賠責の限度額が適正に保たれている限りにおいては非常に有効な制度であり、つまり二重構造の形で被害者救済が図られていると考えるわけです。ただし、この二重構造は、契約時あるいは保険金請求時に手続が二重になるという問題が生じます。契約については、登録あるいは車検の手続の中で一緒に行われるので、契約者には大きな負担にならないのですが、支払いの時は二重の手間になることが大きな問題といえます。そこで、損保会社としては、任意の対人保険が付保されている場合は自賠責と一緒に査定して、一緒に保険金を支払う一括払いを10年ぐらい前から実施しており、今日ではこれが定着していると考えています。

報告②

保険金限度額と保険料率引き上げの答申

報告者……福島義章

昨日付け(昭和59年12月19日)でいただいた自動車損害賠償責任保険審議会(以下、自賠責審議会)の答申に沿ってお話ししたいと思います。これは、10月22日に大蔵大臣が諮問を行い、8回の審議を経てまとめたものです。そこでの主要なテーマは第1に保険料率の改定です。保険料率は、実に昭和44年に改定して以来現在まで15年間にわたって据え置かれています。これは、保険制度として考えた場合極めて異例のことといえます。長期にわたって据え置いたままで被害者救済を行ってこられたのは、この間に交通事故が非常に減少を続けたことと、車の保有台数が非常にふえたという両方の要因があったためです。ところが、交通事故については、53年から事故件数が増加に転じています。また、据え置いてきた間の賃金、物価水準の上昇、さらにはそれに対応した保険金の限度額の改定といったこともあって、近年、自賠責の収支が非常に悪化してきたわけです。自動車保険料率算定会(以下、算定会)で検証した結果によると、59年契約年度末で約4,800億円ほどの累積赤字が生じています。さらに60年度には2,200億円ほどの赤字がふえる見通しです。例えば、60年度の、保険でいうところの、損害率でとらえた

場合には137%に達しているという状況になっています。こうした収支の悪化をいかに改善するか、保険料率をどのように見直していくかということを議論したわけです。

2つ目のテーマは保険金の限度額の改定です。これは53年7月から据え置きのままなので、この間の賃金、物価が2～3割上昇していること、過去においては2年ないし4年ぐらいの間隔で限度額の改定が行われてきたことなどから、その見直しを図ろうということです。さらに、料率と限度額の改定を主要テーマに議論していく際のもうひとつ別の要因として、運用益の活用の問題が出てきました。実は、58年度末に自賠責特別会計の累積運用益のうち約2,500億円ほどを一般会計に貸し付けています。その累積運用益がありながら、保険料の値上げをすることについての批判が当然あるわけです。確かにこの累積運用益は保険契約者が納めたもので、基本的には保険契約者の利益に還元しなければなりません。そこで、この累積運用益を今回の収支の見直しにどのように織り込んでいくのかという問題です。その他に大きな議論になったのは、医療費支払いの適正化の問題、それからむち打ち症を中心とした交通事故特有の神経障害の急増への対処という問題です。

これらのテーマを議論する中で、自賠責の収支改善については、やはり最も大事なことは交通安全対策、事故を減らすことだという議論が多かったわけです。そこで、答申の前書きにおいて交通事故防止に対する最大限の努力が求められています。次に答申の内容ですが、保険金の限度額の改定については、①死亡と後遺障害の1級（両眼失明など最も程度の重い障害）は限度額を2,000万円から2,500万円に引き上げ、②後遺障害のむち打ち症等を含む14級は75万円に据え置き、③2級から13級までは上げ幅を段階的に抑制する、という措置を講じることになりました。また、医療費の問題と密接に関連している傷害の限度額は、現行の120万円に据え置くことになっています。

保険料率の改定は、当初の試算では平均41%のアップとされていましたが、さらにその圧縮を図り、最終的には営業保険料ベースで平均29%の上げ幅になりました。また、累積運用益については、これから発生する分も含めて59年度末の見込みでは、損保会社に約920億円、自賠責特別会計に5,650億円、合わせて約6,570億円ほどになるので、その全額を限度額の改定によるものを含む、保険料率の引き上げ幅

の抑制に活用することで、今回の料率をはじき出したわけです。先ほどあげた自賠責特別会計から一般会計に貸し付けられている2,500億円は、この6,570億円という数字の中に含めて活用することになっています。

医療費の問題については、いろいろな対策がありますが、最も大きなものとしては、医療費の請求などの基準となる診療報酬基準の早期作成です。また、後遺障害については、特に軽度の神経系統障害の認定が非常に難しいので、例えば、検査機器の研究開発といったことに取り組み、その有効性を見きわめながら積極的に導入を図っていくことで、障害認定の適正化を進めていくことになっています。それから、今後は審議会の開催を毎年定期的に行い、その時どきの保険の収支状況、医療費の問題、後遺障害の問題といった点について審議会に適宜報告し、それについての議論をしていただくことにより、責任保険制度のよりよい方向への改善なり運用を図っていくことが答申で指摘されています。

報告③

自動車保険運用についてのデータの公開を

報告者……犬丸令門

ユーザーの立場から言いますと、今回の自賠責審議会は、ある意味で自賠責制度の実態をうかがい知る初めてのチャンスだったといえます。これまで、制度は健全に運営されているものと考えていたのですが、実はそうではなくて、当初は予期できなかったような欠陥があることが分かったわけです。この答申が出た段階においていえば、それらの欠陥が完全に修正されたわけでもないし、今後、その欠陥が着実に減っていく見通しも現段階ではありません。しかし、この審議会の中において、問題の所在を明らかにし、それを定期的にチェックしていかなくてはいけないという姿勢が示された点については、われわれの考え方が反映されたものと考えています。従って、自賠責の問題はこの答申が出たことによって終わったのではなくて、今後の自賠責運営の中で、これらの問題点の解決へ向けていかに努力されるかを見守っていく、別な言葉で言えば、監視していく必要があると考えています。

そこで、その問題点あるいは欠陥とは何かと言いますと、第1が高額医療費の問題です。健康保険の

医療費の2.18倍という非常に高額な医療費が交通事故医療に適用され、それが実績となっています。そして、これは最近の傾向ではなく、すでに昭和44年の自賠責審議会の場合において、明確に指摘されているわけです。しかし、現在に至るまでの確で効果的な対策が講じられていません。第2は後遺症の支払い件数の急増です。これは最近になるほど増加率が高い。数字で言いますと、昭和50年と58年の比較で、事故件数は微増もしくは横ばいであるのに対し、後遺症の支払い件数は2.18倍にふえています。しかも、これは実績です。このことは、少なくとも後遺症の認定に対して的確な対応が行われていないことを表しているのではないかと思います。それでは、なぜこうなったのかということです。制度の運営管理について、国並びに保険会社もしくは保険会社の代理店が、書類さえそろってればいいといった形式主義もしくは便宜主義に流れたために、制度運用の的確性あるいは厳密性を保持していく努力が足りなかったのではないかと思います。その結果、一部でいい加減な腐敗部分が出てきたわけで、俗な言葉で言えば、双方に親方日の丸的な考え方があったのではないかと思います。これが3つ目の問題点です。

4つ目としては、収支その他を含めて運営実態についてのデータの公表がほとんどないため、一般ユーザーに問題の所在がよく分からないことです。現時点でわれわれが知り得る数字は、自賠責審議会に出された統計等を漏れ承っている程度にすぎません。これにしても、広くユーザー一般に公表されたものではないようで、いまだに“知らしむべからずよろしむべし”という姿勢が非常に強いように思います。この点は是非改めていただきたい。私どもは今後、積極的に運営の内容に関するデータの公開を要求していきたいと思っています。それとともに、今後は毎年、定例的に審議会を開催していくことですので、そういった機会を通じて、この制度の健全な運営について監視していき、また、勉強もしていかななくてはならないと考えています。

次に任意保険ですが、これも自賠責と同じように閉鎖性があります。例えば、58年7月の料率改定、保険料の値上げの時に分かったことですが、改定内容の公示は、日本経済新聞一紙に限って、しかもその大きさが名刺の半分ぐらいの小さなスペースで行っているわけです。われわれは当然にもこれを見逃してしまい、気がついた時には意見を述べるタイミ

ングを逸してしまいました。また、その運営が適正かどうかについても、自賠責と同じように運営内容に関するデータなどが公表されていないので、よく分かりません。われわれがデータを要求して、公表していただけるものかどうかともよく分からないのです。つまり、ユーザーにデータや情報を公開するという問題がまずあります。

任意保険の第2の問題としては、数ある損保会社のすべてが大蔵省の管理の下に同じ料率で営業していますが、もう少し競争原理を働かせ、適正な合理化を進めていくような仕掛けができないものかということです。これは言うなれば、制度運用の中に消費者保護といった考え方が生かされているのかどうかです。現状を見ると、そのあたりが非常に疑問です。それから具体的な問題として車両保険の改善があります。多くの場合、自動車の販売店とか整備工場が保険の代理店を兼ねていて、中には必要以上に保険を適用して修理をするといったケースもあるわけです。その対策には調査制度などいろいろとあるのですが、どうもうまくいきません。そんなことで、車両保険制度がうまく適用されていないと気がついた人はやめてしまい、善良なあまり実態を知らない人が入っているわけです。その結果、車両保険料は自動車保険の中で最も高額になってしまいました。この問題を改善していただく必要があります。

私はこれまで、保険というものはユーザーにとって全く健全に運営され、ユーザーの保護も十分に考えられているものと考えていたのですが、必ずしもそうでないことが分かりました。今回の審議会などを通して、ユーザー自身が制度の運営を十分に監視していく必要があることを、痛切に感じました。

報告④

増大する損害賠償訴訟に影響する限度額の引き上げ

報告者……宮原守男

私は、この自賠責審議会答申は、いろいろな人間の知恵を結集した苦心の作だと思います。実は、東京海上火災保険の各務財団が、加藤一郎先生を座長にして自賠責保険と任意保険の関係についてのプロジェクトチームを作り、2年ほど研究したことがあります。私も加わったのですが、そこでは主に自賠責と任意を一本化するべきかどうかの問題と、自賠責保険金の限度額アップをすべきかどうかの問題を検

討しました。その結論では、一本化については現状の二本建てでゆくということでした。基本において、自賠責ができた当初、損保会社はどちらかという自賠責には及び腰で、それで6割を政府が再保険する形になったという経緯がありますが、現在の再保険制度はかなり見直さなくてはいけないという議論があったわけです。犬丸さんが報告されたように、競争原理を働かせて合理化を進めるという意味では、本来ならば自賠責も含めて営業ベースでやったほうがいいという考えが、かなり強いのです。しかし、昭和30年から長い沿革があって現在に至っているの、今の機構を根本から改めるのはかなり難しいということから、研究会では、機構の見直し案は将来の課題として考えるべきで、現状では自賠責と任意のそれぞれの長所を生かしながら二本建てでいくのが、現実的な解決だろうとしたわけです。

限度額アップについては、昭和44年10月7日の自賠責審議会で、自賠責は最低保障だとされて、損害額のうちの最低を保障すればいいという考え方できたわけです。それに基づいて、限度額は500万円になり、48年12月には1,000万円になる。ところが、1,000万円になると最低保障の考え方では説明がつかなくなります。そこで、48年11月16日の自賠責審議会では、賠償額の基本的な部分を自賠責で保障するという基本保障の考え方へ転換し、現在に至っています。これですと、限度額が上がれば、かなりの損害額は自賠責で賄えるわけです。そうしますと、その不足分を任意保険で賄うとしても、任意保険の料率を逆に下げるということが起こってくるのです。そこで任意保険側が考えたのは、塙さんが報告で紹介された示談代行サービスのような独特のサービスを提供することで、普及率を広げることであったわけです。そうしたバランスの中でできているところへ、むやみに自賠責の限度額を上げられると、全体的な保険システムがうまくいかなくなる虞れが出てきます。ですから、現在の保険料率も上げないという前提で、限度額も現在の2,000万円程度でいいし、後遺障害14級の75万円も据え置きというのが、研究会の大方の議論だったわけです。

今回の答申を、こうした議論を踏まえて見ますと、2,000万円を2,500万円へ上げたが、14級の75万円は据え置くことで非常に苦心の作と思います。この14級はむち打ち症の中でも他覚的症状のない自覚症状だけの後遺障害です。外から見ても誰も分からない。医者に対して、痛いとか肩が凝るといっただけの症

状で、それを否定しようにも否定しきれない面があって、診断書が出れば支払わざるを得ない。この支払いがかなりの額になって、自賠責の赤字の大きな原因になっているわけです。遅まきながらも今回の答申で、ようやく後遺症の認定についての調査、研究がされることになったということです。

医療費の問題では、法律的には自動車事故も健康保険でできるはずですが、医者のほうが自由診療にして健康保険でやらないわけです。そのために、労災保険でも1.2倍なのに、自由診療になると3倍ぐらい請求してくる。これはいわば社会問題ですから、私どもがいろいろ訴訟を起こして、裁判所では健康保険単価の2倍が適正で、2倍以上は不適正とする判決がいくつも出ています。それでも、地元の自賠責調査事務所と医師会との間で、例えば青森県とか埼玉県あたりでは、事実上、2倍を超えるような支払いを現在でもしていて、治療費がはね上がっていくわけです。自賠責の今回の赤字の原因が、14級のむち打ち症と医療費の増大にあることは紛れもない事実ですから、ここをきちっとしないことには、また同じことの繰り返しになりかねません。こうした問題意識が今回の答申の中に色濃くあるということです。

それから、交通事故の損害賠償にかかわる訴訟が年々ふえている問題です。大阪地裁のデータしかないのですが、交通事故が最も落ち込んだ53年を底にして、54年度から増加に転じ、58年度になるとさらにふえ、59年度は11月末で58年度の総件数を上回るような新しい訴えが起こされています。そのかなりの部分が、加害者側ではなくて被害者側に問題があります。被害者が非常に無理をして取れるだけ取ろうというので、中には暴力団が加わってきて保険会社を泣かせるケースが、特に関西で多いのです。それに対して加害者側は、逆にそんなに損害は大きくないということで、債務不存在確認訴訟を起こして対抗せざるを得なくなる。この訴訟が急激にふえています。こうした状況で限度額が上げられていくと、さらに訴訟がふえる要因にもなるわけです。ですから、今回の限度額の引き上げは、かなり裁判に影響すると思います。東京地裁と大阪地裁の慰謝料だけの基準表を見ますと、限度額が上がるたびに慰謝料額が上がっていきます。例えば、東京では扶養家族で1,800万円、大阪で1,400万円ぐらゐの慰謝料を出すわけです。これでいくと、今回の答申の死亡、1級の限度額、2,500万円のうちのかなりの部分を慰謝

料が占め、あとは逸失利益とあって、その人の所得に応じての損害賠償ということになり、損害額はさらに高くなります。人間の命ですから、損害額がある程度上がることはやむを得ません。しかし、一定の範囲を超えた部分をカバーするのは任意保険がやるべき仕事ではないかと思えます。それを自賠責の範囲でやらせるところに問題があるわけです。

日本の損害判定額は、私たちがプロジェクトチームで検討しましたら、諸外国と比較しても決して見劣りしません。世界一とは言いませんが、トップクラスに入ります。ですから、限度額を上げるということではなく、現在の保険・共済のシステムを生かす方向で考えていくことが、健全な被害者救済になるのではないかと思います。

討論

1. カバー率5割を目指した限度額引き上げ

藤井(司会) 皆さんの御報告で問題点がしぼられたように思います。まず、自賠責と任意保険の二本建てについて、塙さん、宮原さんから日本の現状から見て、有効ではないかという評価がありました。**塙** それについて付け加えますと、自賠責は過失相殺をあまり問わないで、定型的に迅速に、とにかく被害者救済のためにお金を出す。そして、それを超える部分は過失相殺をきちんと行って、厳密に決めていくべきだと思います。アメリカでは交通事故損害賠償訴訟が増大して、裁判所で收拾がつかなくなり、10数年前から各州でノーフォルト(無過失支払い)の部分は過失相殺しないで無条件に支払い、あとは話し合いなり、裁判なりによって賠償額が決められていく制度にしたために、訴訟が沈静化したわけです。

そういう意味で、自賠責の果たす機能は十分に認識していいと思います。ただし、これには自賠責の限度額が適正に決められているという前提があります。これが他の公的な賠償水準に比べて、かけ離れて高いような場合は、それを食いものにしていこうという傾向がどうしても起きてきます。ですから、今後、賃金水準が数年間で2割上がったから、自動的に限度額も上げるといったことを繰り返していけば、二本建てにしていること自体が非常におかしくなる。私としてはそういう前提で、この二重構造を是認したという意味です。

藤井 福島さん、確か政府は国会答弁の中でもこの

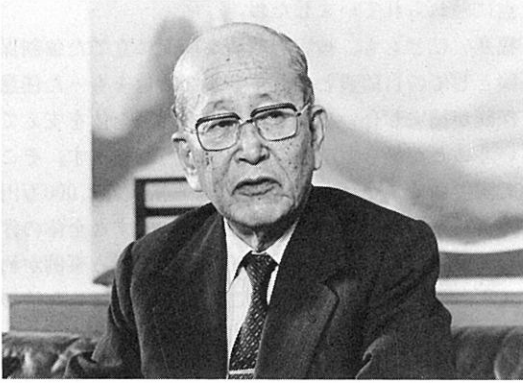
点に触れられていましたね。

福島 私どもも、被害者救済を前面に立てた強制保険としての自賠責と、さまざまな特色をもった任意保険が補完し合いながら自動車の保険全体を支えていくことが最も大事なことだと思っています。そこで限度額ですが、例えば死亡による限度額2,000万円のカバー率は、57年の主要地裁の例ですと全体の件数の37%になっていて、3,000万円を超える事例が約3割あるという状況です。これは過失相殺した後の賠償額です。一方、過去の限度額の改定はカバー率を8割ぐらいのところへもっていくという考えで、53年に2,000万円に上げた時も、その考えで実施したわけです。しかし、それからすでに6年以上経過して、任意保険の普及率も高まってきましたので、8割までのカバーを実施するとすると、料率へのはね返りが相当大きなものになります。そこで、53年からの賃金、物価水準の上昇を考慮に入れて、せめてカバー率5割ぐらい、つまり被害者の2人に1人ぐらいは自賠責の中で賄える程度までは限度額を引き上げたいということで、今回の2,500万円になったわけです。もっとも、カバー率は57年ですでに37%に落ちていますから、今回の改定でも今の状況で推移しますと、再びカバー率が落ちてくることになりませんが、当面は5割ぐらいカバーしたいという方針です。

塙 57年の裁判例でカバー率を見たということですが、相当数が裁判になっているような状態の中では、それもある程度意味があると思います。しかし、ここ数年の経過を見ますと、数少ない特殊なケースしか裁判にいかないような状態になっています。ですから、通常の全体の傾向とは、非常にかけ離れたケースだけを見てカバー率をはじき出すのは、実情に合わないように思います。

宮原 現在、裁判にいくのは交通事故全体の2%に満たないはずですが。先ほど紹介した研究会でもそのことが議論になって、そのカバー率の見方はおかしいということで、それに基づいた限度額引き上げは政治加算ではないかという意見が出ました。

福島 限度額については、客観的に被害者保護ということを考えながら、その時の情勢に対応して改定を図っているわけで、政治的意味合いで左右されることは全くありません。それから、確かに裁判例としては全体の2%足らずで、裁判以前で解決が図られる事故が大多数です。ただし、裁判にいくのは額に不満がある場合もありますから、必ずしも高額の



塙 善多氏

ものだけが裁判にあがってくるわけではありません。また、算定会でまとめている請求件数の中で見た場合には、58年度のカバー率は37%です。これは全部の請求をつかまえていますので、そういう点でも、裁判例と全体の傾向が、カバー率ではあまり違いがないと思います。

塙 算定会のは過失相殺をしていない数字ではないですか。

福島 確かにそうですが、先ほど塙さんが言われたように、自賠責については過失相殺はほとんどというか、全体の数パーセントしかしていないのが実情なのです。

塙 限度額を上げますと裁判例の賠償水準がどうしても上がってきます。半年ぐらいの水準で上げているようですが、カバー率で限度額を見るという立場をとると、何年かすれば必ず引き上げなくては行かないということを前提にせざるを得なくなります。

福島 確かにそういう要素はあろうかと思えます。ただし、先ほどの裁判例の推移で見ますと、53年から限度額が改定されていないにもかかわらず、カバー率は年々落ちてきています。ということは、限度額をいじる、いじらないに関係なく賃金、物価水準が主たる要素になって損害のカバー率が変わってくるのだと思います。

塙 それは53年に2,000万円に上げたことが、2年、3年という経過とともに、裁判例に100%反映してくるという状況があるからです。

藤井 限度額の引き上げについて、ユーザーの立場から犬丸さんはどのように見えていますか。

犬丸 カバー率と限度額の関係となると、こちらに入るデータも限られているし、われわれには判断がつきかねます。ただし、今回の引き上げについては、

審議会に対して、それが公的賠償のプライスリーダー的なことにならないように、慎重に審議されたいという意見は出しています。

2. 実質は最低保障に近い自賠責の性格

藤井 自動車保険は原理的には任意保険であるべきで、事故を起こした責任は本人がまず問われるべきであって、社会に転嫁するのはおかしいという議論もあるかと思いますが、その場合、問題になるのは任意保険の加入率だろうと思います。塙さんの報告では共済を含めて8割ぐらいということでしたが、残りの2割の人はまだ加入していないわけですね。加害者が任意保険に入っていなかった場合は、自賠責の限度内でしか救済できないことになりますか。

宮原 自賠責が基本保障という考え方で解決したように思われているのがおかしいのです。基本保障でも、最低保障的基本保障といたい。実質はあくまでも最低保障であってほしい。でないと、自賠責だけに入っておけば、任意保険に入らなくてもいいとする考え方につながります。それが怖いわけです。実際は、自賠責と任意保険の二本建てで初めて損害が担保できるという意識が普及しつつありますが、自賠責の限度額を上げますと、再び自賠責だけでいいとする考えに逆戻りする虞があります。

塙 限度額については他の公的賠償制度とのバランスを考えないといけませんね。例えば、犯罪被害者等救済金支給法では845万円、警察表彰規則による殉職が1,500万円、刑事補償法が2,000万円というように賠償金額が決められています。これらと自賠責の限度額がどのような関係をもつべきか、いろいろと考え方があると思いますが、少なくとも他のものとか離れて高くなることは、基本保障的な性格からいって問題があります。

藤井 国内航空では限度を取り外していますね。

塙 旅客の場合は、交通機関が運賃をいただいでA地からB地へ送るということですから、交通事故の賠償問題とは性質が違います。

福島 この問題は、基本的には自賠責の位置づけにかかわることです。刑事補償あるいは犯罪被害者補償は保険料をベースにしたものではありません。すべて国から支払われ、犯罪被害者補償であれば見舞金的な考え方にに基づき、刑事補償は慰謝料相当額ということで、経済的損失つまりは逸失利益みたいなものは含まれず、慰謝料相当額だけで2,000万円です。それに対して、今回の自賠責については逸失利

益を含めた全体の限度額になっています。刑事補償の場合でも経済的利益があれば、2,000万円にその分をプラスして補償されています。ですから、これらの公的賠償と自賠責を同列に論じるのは適当ではないと思います。

堀 ただし、自賠責はあくまでも基本保障であって、宮原さんが言われたように、これは実質的に最低保障の性格のものです。この自賠責と任意保険との組み合わせで被害者救済制度が成り立っているわけで、そういう二重構造を前提として自賠責の限度額を位置づけ、他の公的賠償とのバランスを言っているのです。ですから、その点を十分に考えるべきであって、賃金や物価が上がったから限度額を上げるという画一的な考え方で進めるべきではないと思います。

3. 緒についての診療報酬基準の作成

藤井 二本建てと限度額の問題は尽きないようですが、問題の所在が浮き彫りにされたということで、次の論点に移りたいと思います。報告の中で指摘の多かった高額医療費と後遺障害の認定の問題ですが、通常、保険があると、加害者は安全でない行動を抑制する効果が失われ、被害者は不当な請求をするモラルリスクがあるといわれます。医療費の問題は、被害者のモラルリスクにかかわることですか。

犬丸 そうです。被害者の問題ですが、具体的には医者の問題なのです。

宮原 医者が健康保険でやらずに自由診療にしてしまうのです。それで、健康保険の3倍もの治療費を請求する。2倍までは泣く泣く認めるが、3倍もとられたらどうしようもない。例えば、傷害の120万円は本来なら被害者の休業補償等にいくべきところですが、ほとんどが治療費にいつてしまう。そして、その120万円を超えると、今度は健康保険に切り替えるわけです。これがおかしい。それなら初めから健康保険でやればいいのです。

堀 医師会サイドが健康保険に比べて、平均して2倍強の収入を自賠責から得てきたことは事実です。それで、医師会は健康保険を使うことについて非常に抵抗していたのです。44年11月の自賠責審議会の答申が出た時も、医師会はただちに、交通事故は自由診療であるべきだという声明を出しています。それが今回ようやく医師会でも、自賠責についての診療報酬基準を作ろうという気運が出てきたわけです。随分と遅いではないかと言われれば、その非難を受けざるを得ない面もあります。しかし、あの医師会



福島義章氏

が、診療報酬基準について話し合うところまで動いてきたことについては、各地における医師会と損保会社との10数年にわたる地道な話し合いがあるわけで、その努力にはある程度の評価をいただきたい。

藤井 それほど医師会は強いわけですね。

犬丸 われわれがその問題に気がついた時は、これは大蔵省だ、運輸省だ、保険会社だと言っても駄目であって、とにかく全ユーザーに問題を知らせなくては行けないと痛切に感じまして、それで医療費のキャンペーンを展開したわけです。

堀 そうですね。世論の力が大きかったな。

福島 任意保険では、治療費はどういう状況になっていますか。自賠責と同じような問題を抱えているのでしょうか。

堀 やはり同じような問題があります。

福島 高い治療費を払わされているわけですか。

宮原 任意保険の場合は、そのつど交渉します。そして、場合によっては医者との間で訴訟を起こすこともあります。

犬丸 ただし、多くの部分は自賠責で済むわけでしょう。

宮原 いいえ、それでは済まないような治療費なのです。最近はいろいろな検査をしますから、その検査費がまた高い。

犬丸 例えば、傷害の120万円までなら自賠責で済むから、任意保険は関係ない。そこで保険会社は120万円以内なら、あがってきた書類をそのまま通すという安易な傾向があるように思いますが……。

堀 いや、それを認めますと任意保険にも影響しますから、医師に対する交渉は絶えずやっています。そして、あまりひどい場合は弁護士と相談して、1件1件チェックしているわけです。



犬丸令門氏

藤井 自賠責については、こうした医療費のチェックは、診療報酬基準の作成から始まるわけですね。

福島 今回の答申にいろいろと書いてありますが、これまでも算定会の調査事務所に医療費の調査担当者を配置して、高額事案や濃厚過剰事案についてチェックし、必要に応じて医療機関サイドと交渉して是正を求めていく努力はしてきています。また、各医療機関ごとのデータもかなり大量に集積されてきています。こうした一連の努力の成果が、今回の答申でも指摘されたような診療報酬基準の作成へ向けての気運を盛り上げてきた要因のひとつになっているわけです。

犬丸 医療費は運輸省だけではとても手にある問題ですよ。とにかく、われわれはそのつど進行状況をユーザーに知らせていきたいと考えています。

4. ユーザーへの利益還元と保険運営の合理化

藤井 保険のモラルリスクを考えると、任意保険には料率についてメリット制度がありますが、自賠責についてもメリット制度を導入したらどうだという議論があります。これは、事故の抑止効果を狙っているという感じが素人から見るとするのですが、実際は可能なのですか。

福島 今回の答申では、死亡事故を起こした場合の追加保険料制度、いわばデメリット制度は設けたが、その他のメリット・デメリット制については限界があると言っています。なぜかと言いますと、任意保険の場合には、例えば、運転者の要件などが守られなければ保険金を支払わなくても済むわけですが、自賠責は被害者保護ですから、誰が運転していても支払わなくてはならないわけです。それから、任意保険の場合は自動車保険が総合化しています。対人、

対物、自損などいろいろなものが入っていて、それらを含めた事故率は、全体の3割ぐらいの人が事故を起こす可能性をもっていることになります。ところが、自賠責は対人賠償ですから、事故を起こす人は全体の2割ぐらいにすぎません。そこへメリット制を導入するとすると、その2%の人のために全体の保険料を上げなくてはならないといった問題が出てきます。さらに、これを導入した時の経費の問題などもあって、今回の答申でもメリット制は難しいと書かれています。

塙 ところで、48年に行政管理庁から、自賠責の60%を国で再保険する時の事務手続を簡素化するべきだとする指摘がありますね。

宮原 それでいえば、自賠責のシステムが膨大になってしまって、臨調でも手をつけられなかったといえます。しかし、もはや合理化を考える時期にきていると思いますね。保険料で賄っているわけですから、やはりユーザーに還元すべきです。つまり、保険料の6割を国へ再保険していることは、逆にいうと、ユーザーに還元しないで6割分のメリットが政府に残るということなのです。ですから、そこをもう少し営業ベースでやれば、ユーザーに還元できることはいくらでもあるわけです。例えば農協共済では、全共済が再共済した分の運用益で、伊豆と別府に広大な土地を買ってリハビリテーション施設を作りました。そういうメリットがあるわけです。しかし、自賠責では運用益が残っても、今回のように従来の赤字を補てんする程度のメリットしかできない。

福島 私どもで再保険の事務に従事している人は約50名ほどで、その人件費、物件費は約3億円です。それから、再保険については自賠責の性格等に鑑み必要性を認めてやってきているわけです。今回、保険料の値上げでは、国については一般会計への2,500億円の繰り入れ問題がありましたが、それを含めて全額の約5,650億円の運用益を活用することができまます。これに対して、損保会社は40%の再保険で、その運用益は約920億円です。通常ならば国と比較して大体6：4の比率で残るはずですが、そういう意味では、国の再保険があったことによりまして、保険契約者への利益還元はそれだけ大きくなっているのではないのでしょうか。

塙 その比較はおかしいですね。損保はこれまで救急医療体制の整備のために必要な支出をしていますし、税金もかかるわけです。そういう事情があるので、再保険の運用益が6：4の通りに残るわけがな

いのです。

犬丸 6:4の運用益はおかしいですね。それよりも、国の運用益を一般会計に繰り入れるほうがよほどおかしい。それこそユーザーに還元すべきものでしょう。

藤井 ノープロフィット、ノーロスという場合、保険会社にはプロフィットが認められないのですか。

宮原 自賠責についてはそうです。条文があります。

藤井 それでなぜ保険会社は自賠責を引き受けるのですか。

埴 自賠責の手数料は一文ももらっていませんが、われわれが損害調査のために全国に展開しているサービス体制を利用して、自賠責も一緒に引き受けているわけです。そういう点では全くのサービスですね。これについては、数パーセントの手数料をとるべきではないかという議論もあります。

藤井 公正な報酬は取ってもいいと思いますね。その一方で、犬丸さんが言われたように、競争原理を導入して合理化を図り、ユーザーにはデータを公開して理解を求めるといった方向があるのではないのですか。

宮原 つまり、競争しないからデータも公開しない。保険会社も現在は厳しいけれども、外国の保険とも競争しながら、合理化をして生き延びていかなくてはいけないと思いますよ。

埴 経費だけを比べると、営業保険料の中に占める経費の割合は、任意保険のほうが自賠責より高いのです。それは、まず示談代行サービスのための経費と、メリット・デメリット制のためには過去のデータをすべて蓄積して、それを基礎にして人によって料率を変えていかなくてははいけませんので、そのための経費がかかるわけです。ですから、自賠責と同じにやれといわれたらできないが、高い経費をできるだけ抑えろというのが、犬丸さんのお考えだと思います。その点については、毎年、大蔵省が料率を検証して、多少でも余裕があれば下げるといことで、自動車については56年ですか、料率を下げました。そういうことで全体としての合理化を図っていく。そして、経費についても、大蔵省では合理化要素を経費の中に常に織り込んで検証する努力が行われています。

宮原 それでも競争はしなくてははいけない仕掛けになっていますでしょう。競争の方法は新聞と同じで、加入者をふやすだけです。

埴 日本のような狭い国土で、情報網の発達したマ



宮原守男氏

ーケットでは、同じ商品をA社が100円で売って、B社が90円となれば、どうしてもすべてが90円で統一されて、100円と90円が併存することは考えられません。要するに、競争は料率を切り下げることしか結果としては残らないのです。そうしますと、やはり寡占化が生じてきて、これはサービス面で問題があります。ですから、火災、自動車、傷害といった家計保険の中のおおよそを占めるものについては、できるだけ料率の合理化をしていくことを前提に、算定会料率を採用していく。しかし、その他のいろいろな種目については、商品も料率もそれぞれ内容に応じて異なった形で整備しているわけです。

藤井 犬丸さんから提起された情報の公開について、福島さんはいかがでしょうか。

福島 私どもは、直接的には予算制度の中で自賠責の再保険特別会計を司っているわけで、そうした予算の統制あるいは予算制度の国会での審議という形での公表を行ってきています。また、簡単なパンフレット等も作成して周知させているところです。もっとも、データの公開が目指すのは、料率検証などのもう少し詳細な内容ということだと思いますが、その時どきの収支の状況については、算定会で資料を作成して、公表できるものはパンフレットにしているようです。それでも不十分な点があるということだと思いますが、その点は、われわれも含めてよくご意見をうかがいながら考えていきたいと思っています。

5. 基本は保険・共済システムの健全な発展

藤井 最後に、今後の自動車保険の課題などについて、それぞれにひと言ずつお願いします。

埴 やはり、医療費の適正な支払いに徹していくこ



藤井弥太郎氏

とが非常に大事ですね。車両保険で言いますと、10数年前には、われわれの査定員と修理工場の人との交渉は専門家と素人の交渉で、修理工場の言いなりになっていたのです。その後、われわれは自研センターというものを作って、毎年そこに宿泊させて講習を繰り返しているのです。現在、専門に交渉にあたっているアジャスターは4,000人ぐらいいます。そういうことで事態は徐々によくなってきたし、それがまた修理工場の経営合理化にも通じるということがありますね。この支払いの適正化の問題と、保険の普及を図ることが今後の課題です。

犬丸 先ほど言いました自賠責保険の欠陥部分の是正が大事ですので、今後ともその監視をしていきます。それから、今の車両保険ですが、これは加入率が非常に低い。従って、保険料が非常に高いわけです。そこで提案があります。免責3万円とか5万円とかありますが、免責3万円については、今のよう

その残りを査定した通りに全部支払うということはやめて、査定額の60%もしくは70%を支払うと、初めから言うておくのです。そうすれば、これは対人保険と違って、多くの場合は100万円以下のお話ですから、残り30%なり40%なりは事故を起こした人が支払えないことはないと思います。一方では、善良な加入者が不当な損失を受けないように保険料を減らしていき、そして、加入者をふやす努力をするということです。

福島 今回の自賠責審議会では、医療費の問題から後遺障害の認定問題、交通事故の防止問題などについて、本当に厳しいご意見がありました。私どもとしても、そういうご意見を踏まえて、答申の趣旨に沿って最大限の努力をしていきたいと思っています。それから、今回の経験で痛切に感じましたのは、自賠責の被害者救済としての役割、あるいは被害者の立場に立った意見を、行政サイドとしては十分にくみあげて対応していかなくてはいけないということでした。

宮原 昭和40年代前半は、交通事故の解決に弁護士が大きな役割を果たしていました。ところが50年代に入ると、保険と共済が交通事故を解決していつているのです。ですから、保険会社としても、ただ企業の営利だけでやっているわけではなく、被害者保護の観点から土台にしてやっていることは確かなのです。それが基本としてある以上は、今後、自賠責と任意保険との問題も、やはり保険、共済の健全な発展なしには考えられないし、交通事故の解決にはならないと思います。

藤井 本日はどうもありがとうございました。

<参考資料>

自動車損害賠償責任保険審議会答申の概要

まえがき

自動車損害賠償責任保険制度の健全化は、交通安全対策全般に大きく依存しているところであり、交通事故の防止に最大限の努力を傾注するよう特に要望する。

1. 保険金額の改定

死亡、後遺障害1級の保険金額については、現行の2,000万円から2,500万円に引き上げる。ただし、後

遺障害14級は現行の75万円に据え置くとともに、2級から13級は、1級の引き上げ率を抑え、その率は2級以下順次逡減したものとす。傷害の保険金額については、現行の120万円に据え置く。

2. 保険料率の改定

保険料率の引き上げ等の収支改善措置は、早急に講じる必要があるが、保険金額の引き上げ効果を加えれば、保険料率の引き上げはかなり大幅なものになる。このため、一般会計繰り入れ分を含めて59年度末の自動車損害賠償責任再保険特別会計保険勘定および損害保険会社の累積運用益の合計約6,570億円(予定額)の全額を保険金額の改定を含む保険料

Table 1 車種別営業保険料案(本土用、一部省略)

The amount of premium by type of vehicle

車 種		現行営業保険料(A)	改定営業保険料(B)	引き上げ額(B-A)	引き上げ額(B/A)	
乗合自動車および けん引旅客自動車	営業用	75,500円	82,350円	6,850円	9.1%	
	自家用	35,700	39,100	3,400	9.5	
営業用乗用自動車	A	103,450	140,600	37,150	35.9	
	B	82,100	111,600	29,500	35.9	
	C	62,350	84,850	22,500	36.1	
	D	25,300	34,550	9,250	36.6	
自家用乗用自動車		18,650	23,650	5,000	26.8	
普通貨物自動車 およびけん引普通 貨物自動車	営業用	最大積載量が2トンを超えるもの	91,900	105,550	13,650	14.9
		最大積載量が2トン以下のもの	62,250	71,550	9,300	14.9
	自家用	最大積載量が2トンを超えるもの	67,600	71,750	4,150	6.1
		最大積載量が2トン以下のもの	43,650	46,500	2,850	6.5
小型貨物自動車および けん引小型貨物自動車	営業用	32,550	37,450	4,900	15.1	
	自家用	19,050	20,550	1,500	7.9	
小型二輪自動車		25,050	34,250	9,200	36.7	
軽自動車	検査対象車	8,350	15,400	7,050	84.4	
	検査対象外車	8,350	15,400	7,050	84.4	
原動機付自転車		5,300	8,000	2,700	50.9	
[参 考]全車種平均(省略した車種も含む)					29.0	

(注)本表は、12か月契約の場合の保険料である。

率の引き上げ幅の圧縮に活用される。さらに、保険料負担の急激な増加を緩和する必要があること等を勘案するとともに、交通事故防止対策が一層強化されることを期待して、今回の保険料率の引き上げ幅は平均約29%とし、昭和60年4月15日から実施する。

3. 自動車損害賠償責任保険制度の改善

(1)医療費支払いの適正化

自動車保険料率算定会および日本損害保険協会において、日本医師会の協力を得つつ、医療費統計等を参考に責任保険についての診療報酬基準案を作成し、医療機関等の医療費請求および自動車保険料率算定会調査事務所等での医療費調査の基準とすること等の対策を講じる。

(2)後遺障害の認定

軽度の神経系統の障害の認定方法の開発のための調査を推進する(特に、医療機器による認定の有効性を調査研究し、その有効性が高いと認められた場合には、その導入を積極的に図る)こと等の対策を講じる。

(3)審議会の定期的開催

今後、本審議会は毎年定期的に開催し、事務局より、責任保険の収支状況、医療費支払いおよび後遺障害認定の対策の実施状況その他責任保険制度の当面する諸問題について報告を受け、これらについて審議を行うこととする。