



自賠責保険と被害者保護の行方

福田 弥夫

第134回自動車損害賠償責任保険審議会が1月28日に金融庁で開催された。私は平成17年9月から学識経験者として委員を務めてきたが、任期の関係で今回が最後の審議会となる。自賠責保険の議論への参加は貴重な経験であった。

私が自動車保険の研究を本格的に始めたのは、平成2年7月からのアメリカ留学が契機であり、どうすれば日本の自動車保険がアメリカのような悲惨な状態に陥らないかに主眼があった。留学先のカリフォルニア大学ヘイスティングス法科大学院のあるサンフランシスコ市は、アメリカには珍しく地下鉄、路面電車そしてバスなどの公共交通機関が発達しており、自動車を所有しなくても通勤や通学に支障はない。むしろ駐車スペースに頭を悩ませるほどだ。しかしサンフランシスコ市は例外であり、郊外へ出ると状況は一変する。バスはほとんど走っておらず、生活のためにも車が必要なところが多い。

アメリカの車社会は広大な国土と自動車産業の陰謀による未発達な公共交通機関の産物だという人がある。それはさておき、車の存在する限り交通事故は不可避免的に発生するが、被害者の保護に重要なのはその損害をてん補する仕組み、とりわけ自動車保険ということになる。

アメリカの自動車保険のシステムは、日本と同じような不法行為責任型とノーフォルト型の二つに分かれる。不法行為責任型の保険は、過失責任を基調とし、加害者の賠償資力を確保する手段であり、日本の自賠責保険と同じである。これに対してノーフォルト型の保険は、交通事故の被害者が自己の過失の有無に関係なく、一定額の保険給付を自己の契約する保険会社から

受ける制度である。内容は若干違うが、日本の人身傷害補償保険をイメージするとわかりやすい。

この両制度の大きな違いはどこにあるのか。不法行為制度の場合は、事故の相手方（加害者）が賠償資力を備えているかが被害者救済の鍵になる。これに対してノーフォルト型の場合は自分の加入する保険の給付内容が鍵となる。

日本の自賠責保険は、死亡の場合には3000万円、重度後遺障害の場合には4000万円が保険金の支払限度額として法定化されている。車検リンク制度によって、ほぼ100%の付保率が維持されており、さらに政府保障事業によって無保険車やひき逃げ事故の被害者に対する救済制度まで用意されている。このシステムの下では、被害者に100%の過失がある場合を除き、被害者には一定の損害をてん補が確保されている。

これをカリフォルニア州のシステムと比較してみよう。同じく不法行為制度を基調とするが、その状況は日本と全く違う。まず、自動車保険の加入は強制ではなかった。保険なしで車を運転することができた。当時は、交通事故の後に一定の賠償資力を備えていることの証明が法によって要求されているのみであった。証明方法の中で一般的なのが自動車保険であるが、金銭や証券による証明でもよかった。次に法定の賠償資力だが、最低限度の保険金額は、日本の自賠責保険とは比較できないほど低額であり、対人一人当たり1万5千ドル、一事故当たり3万ドル、対物一事故当たり5千ドルであった。1990年当時の為替レートは1ドル約140円程度であり、その金額を聞いた時は何かの間違いではな

いかと思ったほどであった。また、事故の相手方が無保険であった場合に備える特約や、あるいはきわめて低額な保険にしか入っていない場合に備える特約などが用意されていたが、最初はその必要性の意味が理解できなかった。ちなみに現在は強制保険となっているが、カリフォルニア州法が要求する最低限度の保険金額は2015年に至っても増額されていないし、一定の要件を満たす低所得者向けの低コスト自動車保険は、最低限度の保険金額をさらに引き下げている。

無保険車率も問題であった。保険危機の中で、自動車保険の保険料も高騰し、低所得層には手が届かない存在となってしまう、ロスアンゼルスの一部の地区では、約40%の車が無保険車であるとの調査結果も報告された。保険の加入率は極めて低く、保険料は高額で、保険金の支払限度額は極めて低いため、交通事故に遭遇した際の自己防衛のための方策をあらかじめ講じておく必要があるのがカリフォルニア州であった。

このような状況の下では、事故の相手方の賠償資力をあてにするよりも、自己防衛を本質とするノーフォルト型の制度に移行した方がよいのではないと思われる。実際にそのような動きもあったが、交通事故などの損害賠償事件で生計を立てているトライアルロイヤー（基本的に成功報酬のみで事件を引き受ける弁護士で、勝訴した場合は勝訴金額の少なくとも3分の1を報酬として受け取る）は、ノーフォルトは慰謝料に制限を加えるから被害者救済にならないなどの理由を挙げて反対した。しかし、自分たちの職域保護が本質的理由であったと思う。

日本とカリフォルニア州のどちらの制度が優れているかは言うまでもない。ノーロスノーブ

ロフィット原則から導かれる保険料水準の低さ、あまりにも違う支払限度額の高さ、車検リンク制による無保険車率の低さ、ひき逃げや無保険車による被害者に対する補償制度の存在など、いずれの点も日本に軍配が上がる。しかし、この自賠責保険はアメリカ人にとって理解しがたい制度であることも確かかもしれない。たとえば年齢や事故歴にかかわらず保険料が一律であること、保険の引受が強制されていること、車検制度が国によって強制されることに対する反発などがその理由として挙げられようか。平成2年に当時のギレスピーカリフォルニア州保険庁長官と話をする機会があったが、私の自賠責保険の説明に対し、「文化や考え方が違うから」と簡単に言われた時には驚いた。

自動車損害賠償保障法が施定されて今年で60年。世界に誇れる日本の制度は、自賠責保険と各種の被害者保護事業が連携しており、「被害者の保護」という自賠法の理念が貫徹されている。そしてそこには世代間を超えた「相互扶助の心」が根底にある。しかし、審議会でも毎年のように指摘されてきた、一般会計へ貸し出されたままの6041億円の問題は解決策が見えていない。これは被害者保護事業のための基金に組み入れられるはずのものである。現在の被害者保護事業は、いわば元本を切り崩しての実施だが、しばらくは事業実施が可能であるという。元本が枯渇した場合には、付加賦課金として保険料に組み込む方策が考えられるが、その際は被害者保護事業の見直しという名を借りた、規制緩和や経済効率優先主義あるいは競争原理の導入が予想される。しかしこれには被害者保護の後退につながる危険性が高いことをあらかじめ指摘しておきたい。

（日本大学法学部教授・日本保険学会理事長）