

損保ジャパン日本興亜総合研究所 小林 篤

## 保険システムの利用－賠償責任保険の利用と社会政策目的の強制保険システム

保険システムは、民間保険市場で取引される保険サービスを提供するために使われている。民間保険の保険システムを被害者救済のために社会的な政策のために、法律に基づき利用することもある。自動車保険の事例をもとに賠償責任保険の利用法および強制保険の実施方法を考える。

### 1. 賠償責任保険の役割と法律上の責任・保険の関係

賠償責任保険は、被害者に賠償金を支払うための保険である。損害賠償責任が発生して賠償金の支払が必要なときに、賠償責任保険の保険事故になる。自動車事故の場合、保険会社が賠償交渉に参画しているため、保険会社が賠償金を決める印象がある。しかし、保険契約と賠償責任は別個のもの。

### 2. 自動車事故の賠償責任と自動車保険

日本の自動車保険制度は、任意加入の任意保険と強制加入の自賠責保険の二つがある。対人賠償の補償は、「2 階建て」といわれている。

### 3. 賠償資力確保の方法と制度設計

日本の自賠責保険は、強制加入の実効性を確保し、被害者救済を徹底している。その制度設計には様々な工夫がなされている。

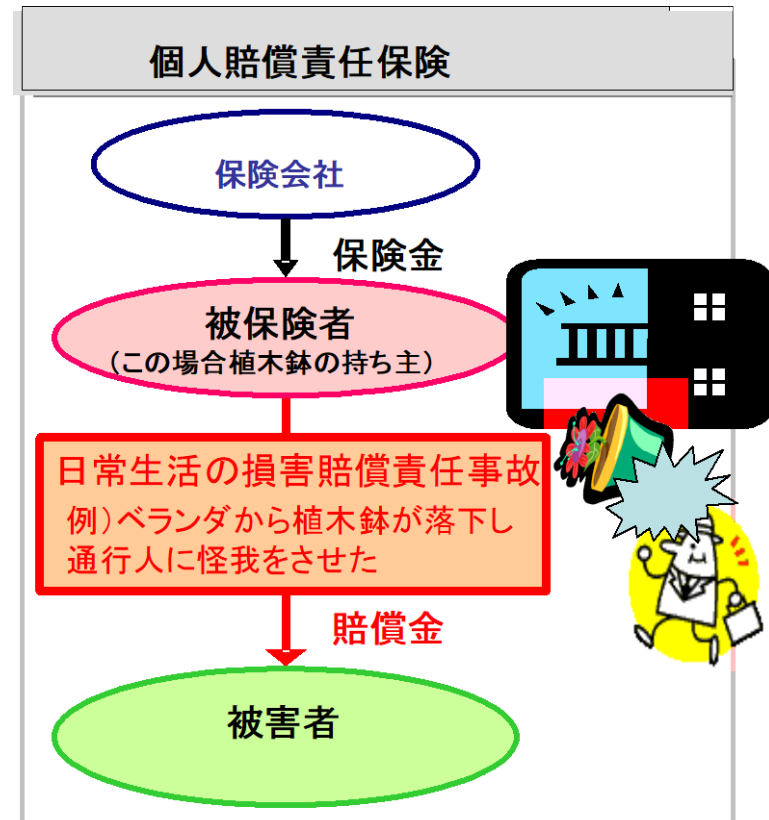
### 4. 発展問題

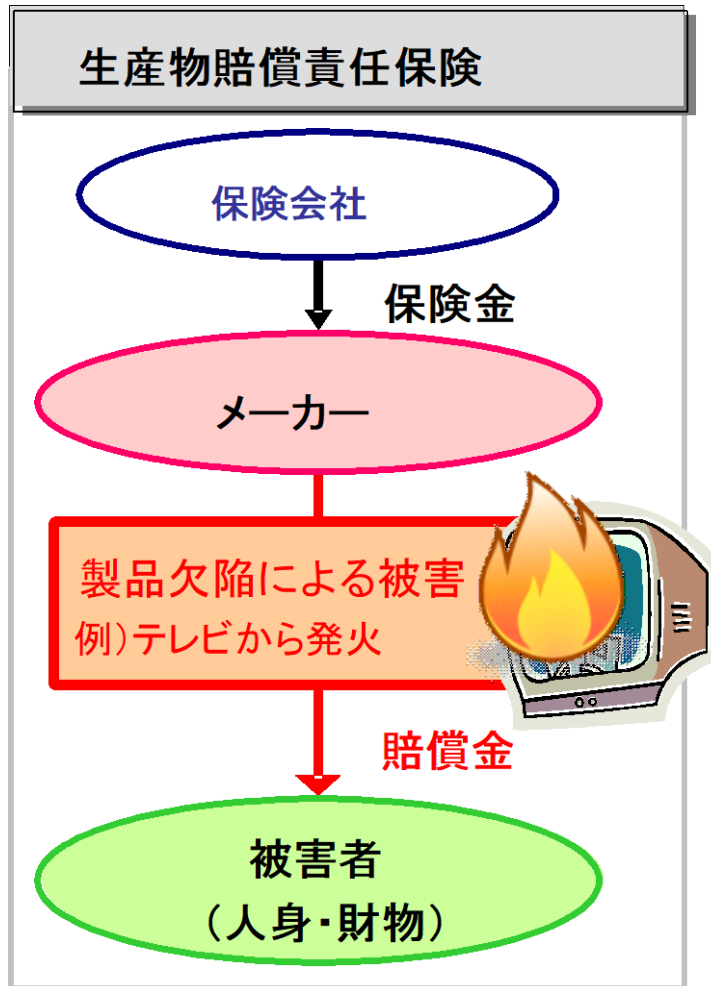
キーワード 賠償責任保険、被害者救済、賠償資力確保、強制加入の実効性確保

## 1. 賠償責任保険の役割と法律上の責任・保険の関係

### 1.1 賠償責任保険の事例

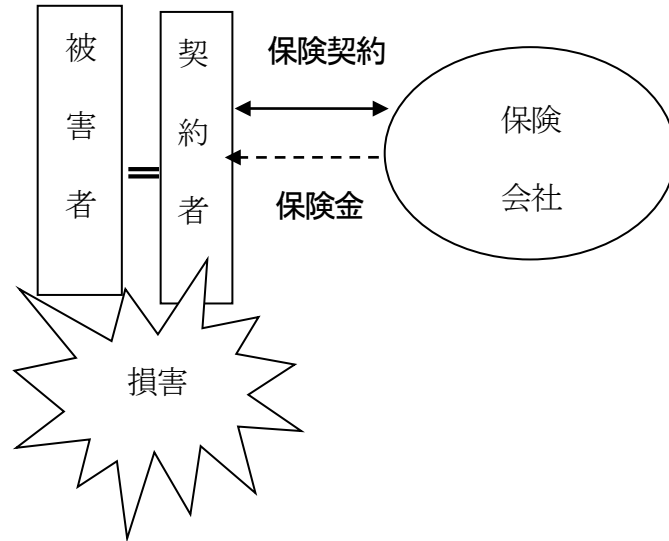
# 損害賠償責任が発生して賠償金の支払が必要なときに、賠償責任保険の保険事故になる



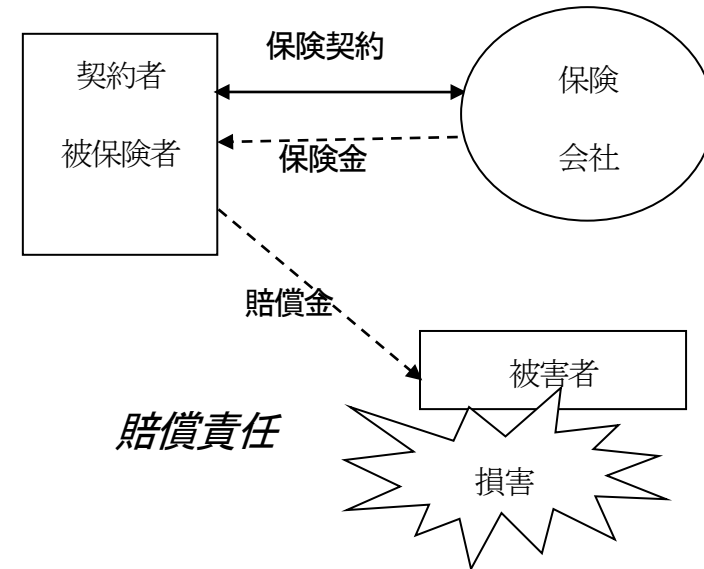


## 1.2 賠償責任保険の仕組みと自衛のための保険

自分が保険金を受け取る自衛のための保険と被害者に賠償金を支払うための保険（賠償責任保険）がある



自衛のための保険



賠償責任保険（被害者に賠償金を支払うための保険）

### 1.3 賠償責任保険：不特定多数の者のために準備された保険

# 特定の被害者と不特定の被害者のための保険

自衛のための保険：

保険契約者・被保険者が損害を被り保険金を受け取る。保険金を受け取る者は保険契約時にはっきり特定されている

賠償責任保険：

保険契約者・被保険者が、保険契約者・被保険者、保険会社以外の第三者である被害者に賠償金を払うために保険に加入する

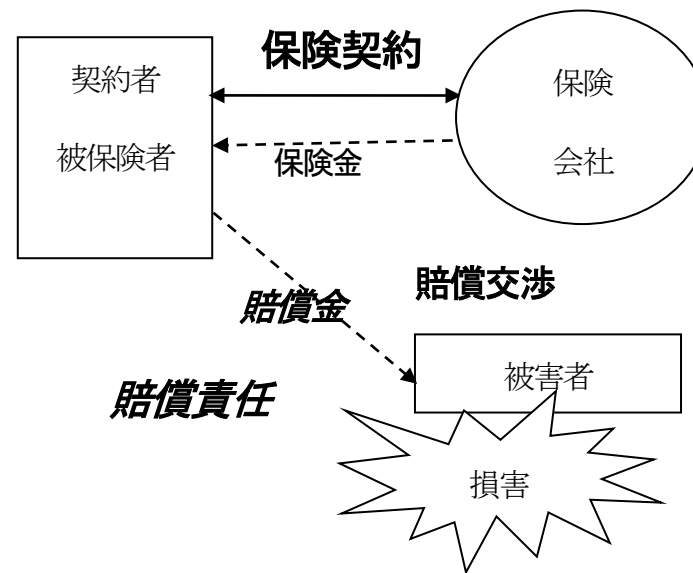
保険会社から支払われる保険金は、賠償金の支払に利用され、被害者は賠償金を受け取ることができる。

賠償金を受け取る被害者は、保険契約時に特定されていない（被害者は不特定多数の中にいる）

→賠償責任保険は、不特定多数の者のために準備された保険ともいえる。

### 1.4 法律上の責任・保険の関係

# 保険会社が賠償交渉に参画しているため、保険会社が賠償金を決める印象がある。しかし、保険契約と賠償責任は別個のもの



## 1.5 賠償責任：過失責任

賠償責任・・・民法に基づく責任。故意・過失がある場合のみ責任を負う「過失主義」。

過失とは、「注意すれば当然結果の発生を予見し、あるいは一定の事実気づくはずであるのに、

注意によってこれを認識しないこと。」（日本国語大辞典）

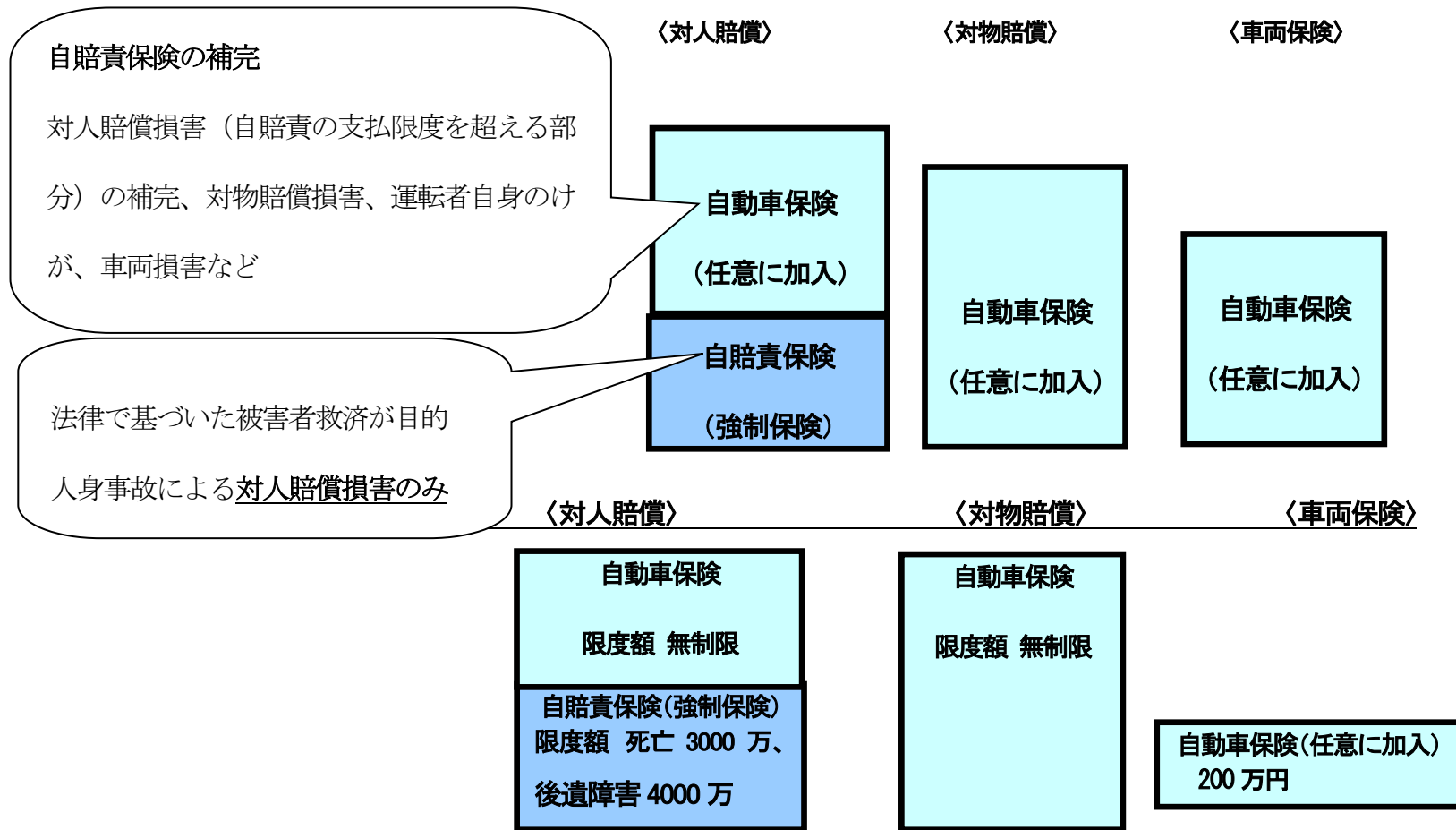
走行中の自動車同士が衝突すると、過失割合が問題になる



## 2. 自動車事故の賠償責任と自動車保険

### 2.1 日本の自動車保険制度

# 加入と強制加入：任意加入の任意保険と強制加入の自賠責保険の二つがある。「2 階建て」といわれている。





**日本の任意加入の自動車保険**

- 自動車保険 — もっとも消費者に広く認知されている保険のひとつ。

- 自動車保有台数 : 8,126万台 (2017年3月末)

うち任意自動車保険 (対人賠償) 普及率 : 68.7% (同: 保険) (法律により加入が義務づけられている自賠責保険は100%)

(出典: 損害保険料算出機構 自動車保険の概況 (2017年度))

- 任意自動車保険の基本的な補償内容 → 多様な補償パターンを選択できる

○代表的な任意自動車保険の**基本的な補償内容**

補償の種類	保険金が支払われる場合
対人賠償保険	自動車事故により歩行者、同乗者、他の自動車に乗車中の者などを死亡または負傷させて法律上の損害賠償責任を負った場合 (自賠責保険で支払われる保険金を越える部分)。
対物賠償保険	自動車事故によって、相手の自動車・建物・電柱など他人の財物に損害を与えて損害賠償を負う場合。
搭乗者傷害保険	自動車事故によって、契約した自動車に乗車中の運転者および同乗者が死亡または傷害を被った場合。
車両保険	契約した自動車自体が、衝突、接触、火災、盗難等の偶然な事故により損害を被った場合。

○**示談交渉サービス** 事故となった被保険者に代わって、事故の相手と示談交渉を保険会社が行う

## 2. 2 自動車事故の賠償額

# 自動車事故の人身事故では、3 億円から 5 億円の高額賠償判決が出されている

認定総損害額	態様	判決日	事故日	性別年齢	職業
52,853 万円	死亡	H23.11.1.	H21.12.27.	男 41 歳	眼科 開業医
39,725 万円	後遺	H23.12.27.	H15.9.14.	男 21 歳	大学生
38,281 万円	後遺	H17.5.17.	H10.5.18.	男 20 歳	大学生
37,886 万円	後遺	H19.4.10.	H14.12.11.	男 29 歳	会社員
36,750 万円	後遺	H18.6.21.	H14.11.9.	男 23 歳	会社員
36,551 万円	死亡	H21.11.17.	H16.1.21.	男 38 歳	開業医

(出典) 損害保険料率算出機構「自動車保険の概況 平成 24 年度」

**Q** もし、裁判をして高額の賠償金を支払えとの判決を勝ち取っても、実際に賠償金を得られない場合どうなるか？

### 3. 賠償資力確保の方法と制度設計

#### 3.1 強制加入の自動車保険制度の多様なモデル

##### 日本の強制加入の自動車保険：「自動車損害賠償責任保険」

# 人身事故のみ 補償内容の選択はなく 1 パターンのみ

○ 「自動車損害賠償責任保険」：自賠責保険と略称される。

・賠償責任保険： 自動車事故で他人を死傷させた加害者が「法律上の損害賠償責任」を負担する場合支払われる保険

・人身事故のみ ・補償内容・・・選択はなく 1 パターンのみ、強制加入専用の保険 対比 任意加入の自動車保険

損害の種類	損害の範囲	支払限度額
ケガによる損害	治療関係費、文書料、休業損害、慰謝料等	1 2 0 万円
後遺障害による損害	逸失利益、慰謝料等	後遺障害の程度に応じて4, 0 0 0 万円～7 5 万円
死亡による損害	葬儀費、逸失利益、慰謝料	3, 0 0 0 万円

**欧米の強制自動車保険制度の比較**

国名	法律	対人1名	対人1事故	対物1事故	保険者の引受義務
日本	自賠責法	3000 万円	無制限	なし	あり
米国 (加州)	賠償資力法・ 強制賠償責任保険法	1.5 万ドル	3 万ドル	5 千ドル	なし、 自動車保険プランによる強制割当あり
英国	道路交通法	無制限	無制限	100 万ポンド	なし
ドイツ	義務保険法・保険契約法	750 万ユーロ	同左	112 万ユーロ	あり
フランス	保険法	無制限	無制限	100 万ユーロ	なし、救済措置あり

(出典) 損害保険料率算出機構「自動車保険の概況 平成 26 年度」

各国比較の視点： ・どの範囲を強制するか 人身被害だけか 財物損壊も含めるか

強制する範囲が広ければ広いほど良いか、広ければその分保険料も高くなり、保障範囲の選択も狭くなる

・保険に確実に加入できるか

保険加入できないことが起きないか、法律で決めたからといっても実効性がある強制措置がなければ、画に描いた餅になる

・保険未加入者が生じないか

未加入者が高額損害賠償の自動車事故を起こすと、被害者は賠償金を受け取ることが出来ない。未加入者が出ない仕組みがあるか

### 3.2 日本の自賠責保険の強制方法

# 強制加入の実効性を確保し、被害者救済を徹底

#### 日本の自賠責保険の強制方法

- ・法律に基づく保険制度：自動車損害賠償保障法（自賠法）（1955 年）
  - －自賠責保険
  - －自賠責共済

#### A 車検制度とのリンク

強制加入の実効性：法律で規定したら全部の車が自賠責保険に加入するか

- ・全部の車が自賠責保険に加入することを実現するために、保険加入と車検制度とをリンクさせている。

日本では、自動車の登録と自動車の検査制度（車検制度）があり、車検を受けなければ自動車の登録（＝ナンバープレートの交付を受ける）ができず、登録をしなければ公道を走行できない。車検を受けるためには、自賠責保険加入の証明書が必要である。

**公道で走行可能 ←自動車登録 ←自動車検査（車検） ←自賠責保険加入・証明書**

- ・車検制度にリンクした保険期間の設定

自賠責保険の保険期間が車検期間を満たすことが義務づけられている。契約引受義務が課された保険会社は、車検制度にリンクした

保険期間に設定された保険を引き受ける。

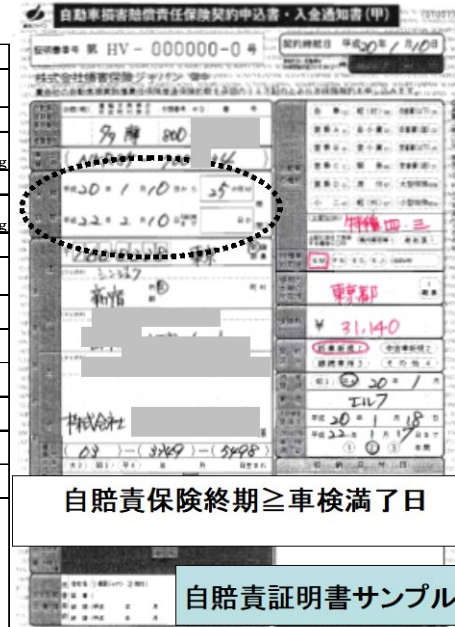
番号 00608

平成 20年 1月 18日 関東運輸局 東京運輸支局長

**自動車検査証**

自動車登録番号又は車両番号		登録年月日/交付年月日	初年登録年月	自動車の種別	用途	自家用・事業用の別	車体の形状			
多摩 800 [REDACTED]		平成20年1月18日	平成20年1月	普通	特種	自家用	コンクリートミキサー車 【555】			
車名		乗車定員		最大積載量		車両重量	車両総重量			
いすゞ		3人		3000kg		3180kg	6345kg			
車台番号		長さ	幅	高さ	前軸重	前後軸重	後軸重	後軸重		
NKR85-700 34		519cm	188cm	285cm	1560kg	-kg	-kg	1620kg		
型式	原動機の型式	総排気量又は定格出力	燃料の種類		型式指定番号	類別区分番号				
BDG-NKR85N	4U1	2.99 kw	軽油							
所有者の氏名又は名称	株式会社 [REDACTED]									
所有者の住所	東京都新宿区 [REDACTED]									
使用者の氏名又は名称	***									
使用者の住所	***									
使用の本拠の位置	***									
有効期間の満了する日	平成22年1月17日	年	月	日						
備考										

車検証サンプル



**B 被害者保護の徹底**

賠償責任保険による補償制度の追求

賠償責任保険で、自動車事故で障害を負った人、死亡した遺族の全てを救済できるか？**過失に基づく賠償責任だけで被害者救済は万全か？**

無過失責任に酷似する賠償責任（「過失責任」の修正）制度の創出

運転者（加害者）が次の 3 点全てについて証明できない場合は損害賠償責任を負う（自賠法第 3 条）

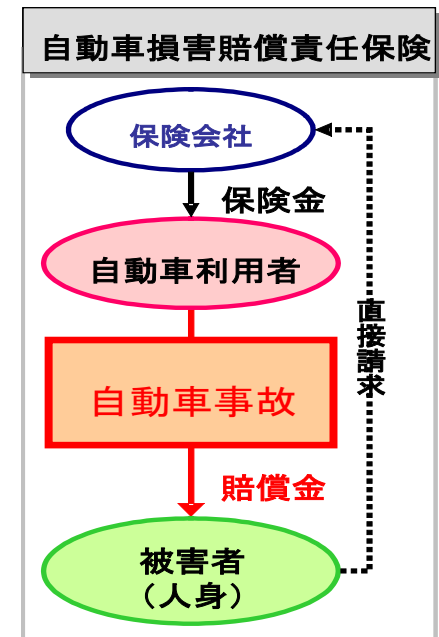
- 1) 自己および運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
- 2) 被害者または運転者以外の第三者に故意または過失があったこと
- 3) 自動車に構造上の欠陥または機能の障害がなかったこと

被害者からの直接請求制度 **加害者が保険金を貰ったが、被害者に支払わないことが起きないか？**

加害者が不誠実であったり、金額面で折り合いがつかずに示談が成立しない場合などには、保険金の請求ができない。しかし、そのような被害者を保護するために、被害者が損害賠償額を直接保険会社に支払うように請求できる。

政府による保障事業 **ひき逃げなどでは加害者が分からないので被害者は救済されないではないか？**

自動車損害賠償保障法に基づき、ひき逃げや無保険車による被害者救済のため、政府が「自動車損害賠償保障事業」を実施



### **C 保険会社の引受義務と No Loss, No Profit**

- ・ 保険会社の引受義務
- ・ 保険料を利潤や不足が生じないように計算
- ・ 保険会社は収支差額と運用益を全額準備金として積立てる義務
- ・ 積立てた準備金は、保険収支の不足のてん補と被害者救済のための支援等に充てる場合以外は取り崩せない

### **4. 発展問題**

法律で規定したら全部の車が自賠責保険に加入するか、日本の自賠責保険では、独自の強制加入の方法が採用されているが、この方法以外に、100%加入の方法があるかを考えてみよう。

自動車登録制度と連動させた工夫に注目する。