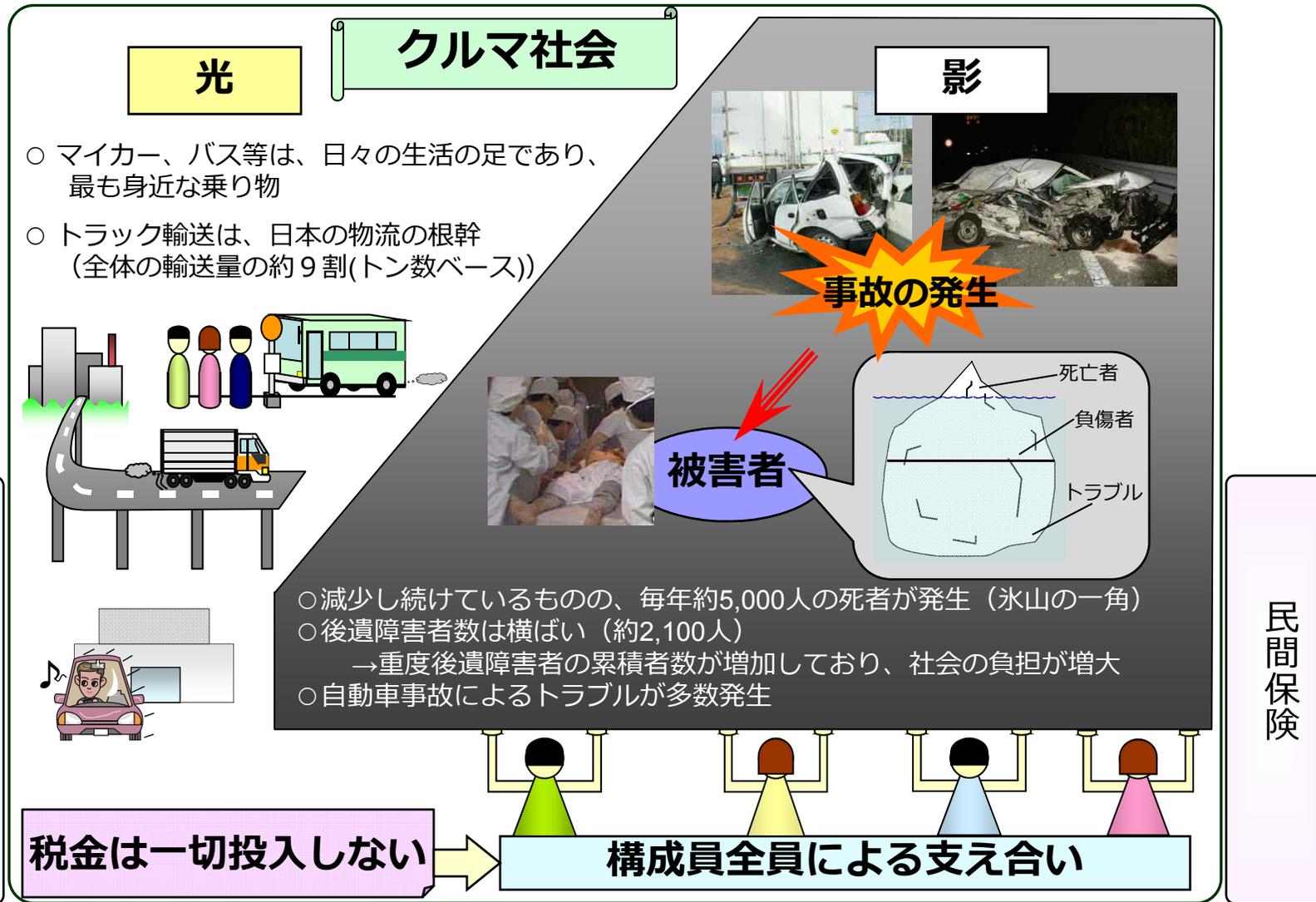


自動車損害賠償保障制度について

国土交通省 自動車局 保障制度参事官室

平成23年9月30日

「クルマ社会」の光と影



公共サービス (税金や国民皆保険)

自賠責制度と国の社会保障制度

自賠責制度成立の時代背景

戦後の自動車の急速な発展とそれに伴う自動車事故の激増は、自動車に係る損害賠償制度の必要性を強く認識させた。

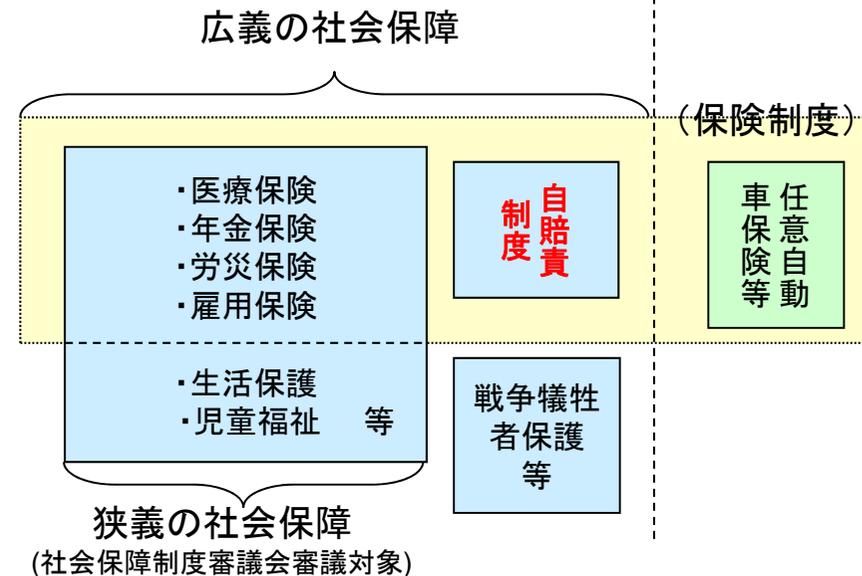
このため、昭和27年頃から関係者の中で議論が行われ、保険者を民間保険会社としつつも、社会保障的な機能を果たす自動車損害賠償保障法が、昭和30年7月に公布された(施行：同年8月～翌年2月)。



戦後の社会保障制度の整備

現在の社会保険諸制度のほとんどは、日本国憲法制定後数年の間に確立された。上記の自賠法の制定は、こうした諸制度の整備と軌を一にしている。

1946年	日本国憲法、生活保護法
1947年	労災保険法、失業保険法、児童福祉法
1949年	身体障害者福祉法
1950年	生活保護法一部改正
1951年	社会福祉事業法
1955年	自動車損害賠償保障法 、国民年金法
1961年	国民年金法全面施行(国民皆保険確立)

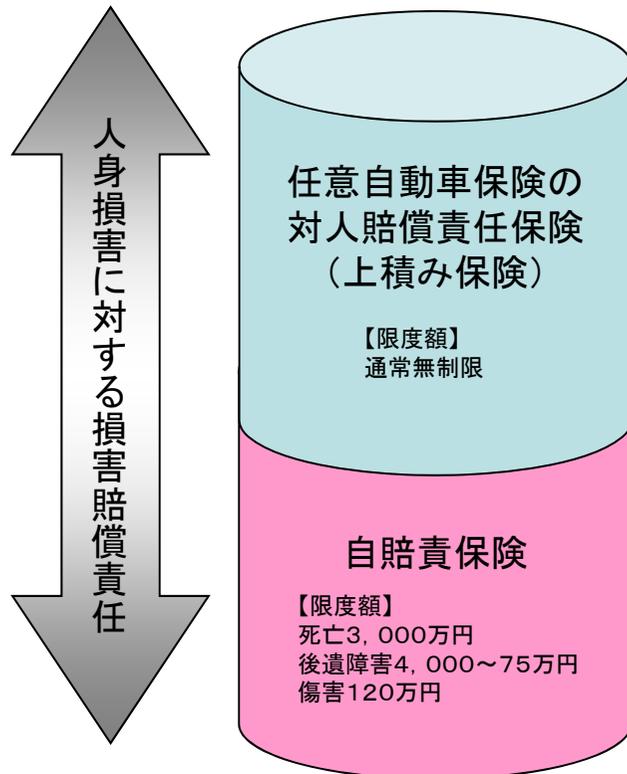


(参考) 社会保障 (social security) とは

本来は個人リスクである病気・けが・障害・失業などの生活上の問題について、貧困を防止し、生活を安定させるために、国家又は社会が、所得移転によって所得を保障し、医療や介護などの社会サービスを給付すること、またその制度

自賠責保険と任意保険

- 自動車に関する損害保険として、自賠責保険（強制保険）のほか、任意保険がある。
- 任意保険には、対人賠償保険、車両保険、対物賠償保険等がある。
- 対人賠償保険は、自賠責保険の限度額を超える損害をてん補する性格を有している。



		被害者のための保険	自分のための保険
民間の保険による救済	人身事故	<p><u>自賠責保険(共済)</u> 強制保険</p>	<p><u>対人賠償保険</u> 自賠責の超過部分の賠償責任を補償</p>
	物損事故	<p><u>対物賠償保険</u> 相手車両損害の賠償責任を補償</p>	<p><u>車両保険</u> 自己の車両損害を補償</p>

政府保障事業（人身事故のみ）

上記自賠責保険等により救済されない無保険車、ひき逃げによる事故の被害者の損害を加害者に代わって政府がてん補。

自動車損害賠償保障制度の概要

目的

自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）に基づき、自動車事故の被害者が保険金による損害賠償を確実に得られるよう、自動車を運行の用に供する際に損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付ける等の措置を講ずることにより、被害者の救済を図るもの

概要

（1）自動車損害賠償責任の明確化

- 被害者の保護を図るため、自動車事故の加害者（運行供用者）は、免責要件を立証しない限り損害賠償の責任を負うことを法律により明文化（民法上の不法行為の特例）

（2）自動車損害賠償責任保険への強制加入等

- 原付を含む自動車の所有者に対して、自動車損害賠償保障責任保険の契約の締結を義務付け
 - ※ 車検制度とリンクさせることで、強制保険を担保
- 被害者の保護及び賠償問題の迅速な解決の観点から、被害者から保険会社等への直接請求も可能

保険金の限度額

死亡：3,000万円 後遺障害：4,000万円 傷害：120万円

（3）保険金の支払適正化

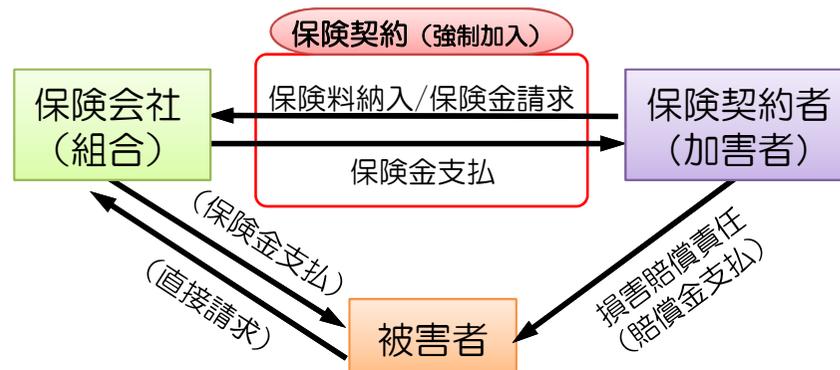
- 政府は、保険金に係る支払基準の策定、死亡・後遺障害等の重要事案の個別チェック、紛争処理機関の指定・指導監督等を通じて、保険会社等による保険金の支払を適正化

（4）政府保障事業

- 自賠償保険への請求ができない、ひき逃げや無保険車による事故の被害者に対して、政府が加害者に代わって保障金を支払い（政府保障事業。政府は、支払った保障金の限度内で加害者から保障金回収）

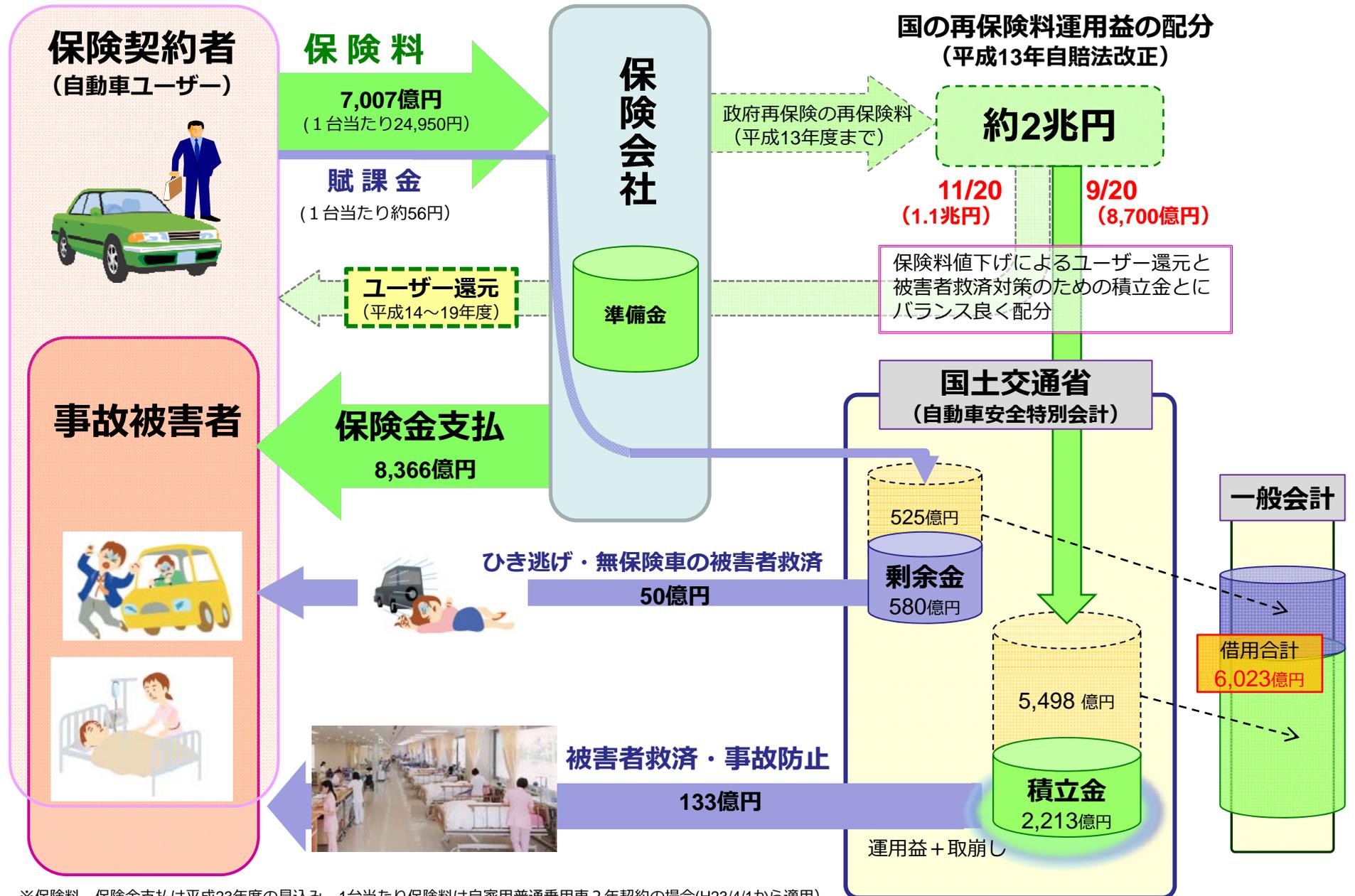
（5）保険金だけでは救われない被害者の救済等

- 政府は、保険料由来の積立金運用益を活用し、保険金だけでは救われない重度後遺障害者に対する救済事業等を実施



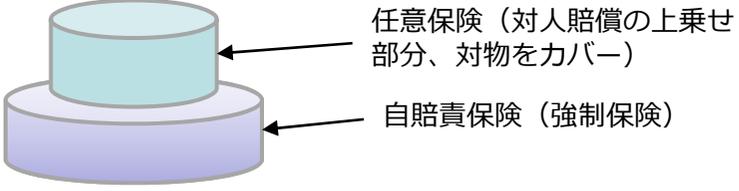
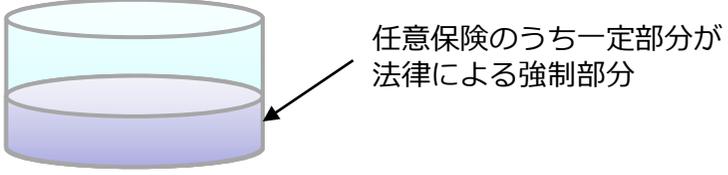
我が国の自動車損害賠償保障制度 (平成23年度予算ベース)

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



※保険料、保険金支払は平成23年度の見込み。1台当たり保険料は自家用普通乗用車2年契約の場合(H23/4/1から適用)。上記の他に、政府再保険当時の契約に係る再保険金支払(37億円)がある。

自賠責保険制度における我が国と諸外国との主な違い

	我が国の制度	諸外国（英仏等）の制度
保険の枠組み	<p>2段階保険（強制・任意保険が独立）</p> 	<p>強制保険は、任意保険の一部を構成</p> 
強制保険の対象	<p>第三者に対する対人賠償のみ 【付保額】死亡：3,000万円、後遺障害：4,000万円</p>	<p>第三者に対する対人賠償・対物賠償 【付保額】対人：無制限、対物：100万ユーロ（フランス）</p>
保険料	<p>料率算出団体からの届出制（統一的な基準料率を使用） 例）自家用乗用車2年の保険料24,950円</p> <p>→ 保険料には保険会社の利益は含まれておらず、車種・用途の区分のみで保険料率を定めている（運転者の事故歴等による等級は採用しない）ため、低廉な保険料を実現。</p>	<p>自由料率</p> <p>→ 保険料には保険会社の利益も含まれ、かつ、運転者の年齢、経歴、住所、自動車の用途事故率等様々な要件により、細かく保険料率が定められていることから、保険料が高額な場合が多い。そのため、保険に加入できない者も少なくない。</p>
政府の関与	<p>被害者保護の観点から政府が積極的に関与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 保険料率の審査 ・ 個別の保険金支払に関する事後チェック ・ 保険金の支払だけでは救われない被害者（重度後遺障害者等）に対する救済 ・ 無保険、ひき逃げ事故被害者の直接救済 	<p>政府は法律による強制保険加入義務付けにとどまり、保険制度の実際の運用には関与しない</p>
無保険、ひき逃げ事故の被害者救済	<p>政府保障事業 （政府自らが損害のてん補、加害者への回収を実施） 【財源】自賠責保険料の一部を構成する賦課金</p>	<p>法律に基づき設置される民間非営利法人による補償 （政府は法人を監督するが、個別の支払には関与しない） 【財源】自動車保険を取り扱う保険会社からの拠出金 等</p>
強制保険の担保	<p>車検制度とのリンク</p>	<p>車検制度とのリンクはなし</p>
無保険車対策の取組例	<p>保険標章（ステッカー）の表示義務、街頭取締り、警告ハガキの発送 等</p>	<p>保険加入状況を記録したデータベースの活用による取締り（イギリス）</p>
無保険車の割合（保有台数）	<p>0.1%以下 （約8,000万台）</p>	<p>3～5%程度（イギリス） （約3,500万台）</p>

損害賠償の実現のために

自動車損害賠償責任の明確化

事故を起こせば、加害者に被害者に対する損害賠償責任が発生する仕組み

自動車損害賠償責任保険への強制加入等

損害賠償責任が発生したときは、それを履行できる資力を備えさせる仕組み

自賠法第3条

自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。

自賠法第5条

自動車は、これについてこの法律で定める自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済の契約が締結されているものでなければ、運行の用に供してはならない。

※ 違反した者は、1年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処せられる（自賠法第86条の3）ほか、道路交通法上、運転免許の停止等の行政処分が課される。

加害者側に
挙証責任を転換

重過失減額制度

保険会社に対する
直接請求制度

損害賠償の実現

（被害者救済・保護の観点）

重過失減額制度について

無過失責任制度の問題点

保険金は、保険契約者の負担によって支払われるものであり、加害者に責任のない事故や自損事故についてまで、支払い対象とすることへの合意が形成されていない。

このほか、いわゆる「当たり屋」のような詐害行為が横行する事態を避ける必要がある。

とは言え、

被害者の救済の充実の必要性は高い。

※ 自賠法第16条の3

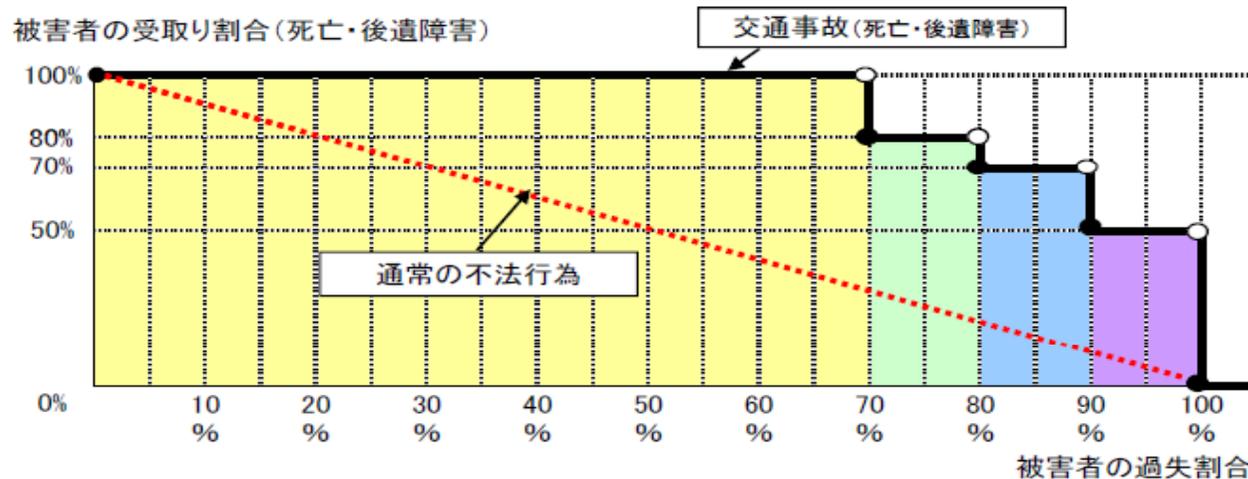
※ 自動車損害賠償責任保険の保険金等及び自動車損害賠償責任共済の共済金等の支払基準（金融庁・国交省告示）

自賠償制度における「重過失減額制度」

一般に、不法行為に係る損害賠償の範囲は、被害者の過失割合に相当する分が減額（過失相殺）されるが、自賠償制度においては、「重過失減額制度」が採用され、減額（相殺）される範囲を大幅に緩和し、被害者救済の充実を図っている。

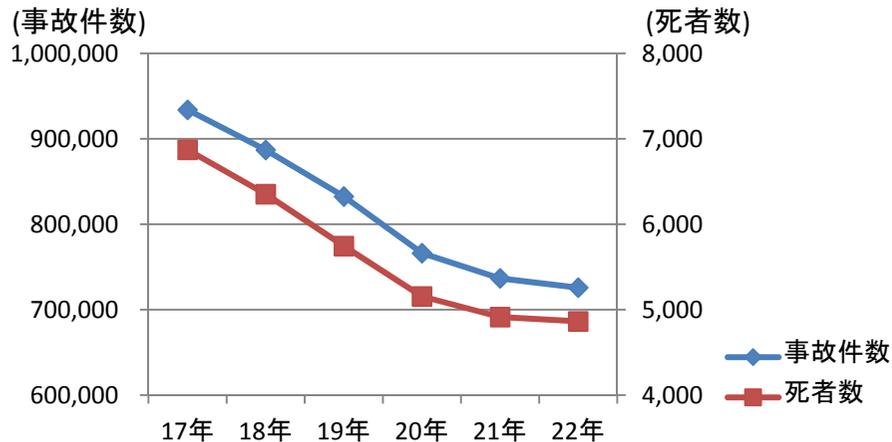
被害者の受取り分について、具体的には、次のとおり減額することとしている。

- ・ 被害者の過失が7割未満では、減額しない。
- ・ 7割以上8割未満では、2割減額
- ・ 8割以上9割未満では、3割減額（死亡・後遺障害を除く部分については、2割減額）
- ・ 9割以上10割未満では、5割減額（死亡・後遺障害を除く部分については、2割減額）

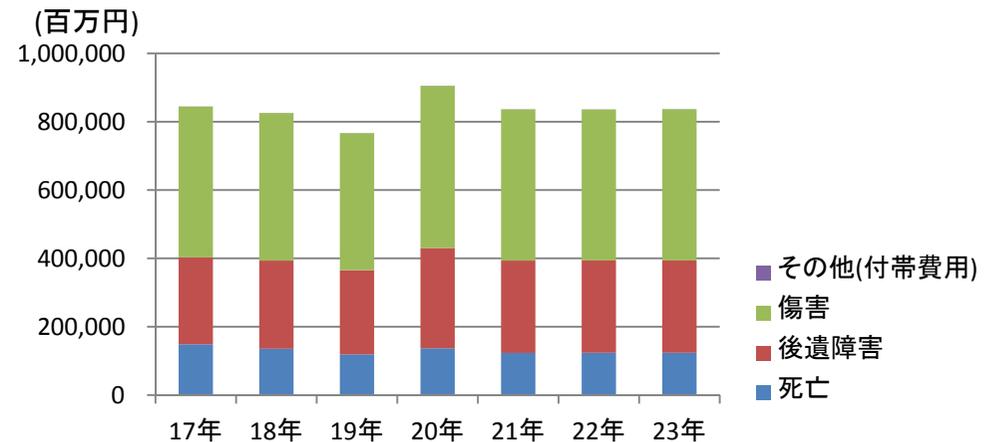


自動車損害賠償保険金（共済金）の支払状況等

自動車事故の発生状況（平成17～22年）



保険金（共済金）の支払状況（平成17～23年）



支払状況

自動車事故については、死者数、事故件数とも大幅に減少しているが、この間の保険金（共済金）総額はほぼ横ばい状況にある。（死亡保険金（共済金）がやや減少している一方で、後遺障害保険金（共済金）がやや増加している。）
 → 事故1件当たりの保険金（共済金）支払額が増加している。

契約から支払いまでの流れ

保険金（共済金）は、損害保険会社（共済協同組合）から支払われる。国土交通省は、その支払いが適正かつ迅速に行われるよう基準を定め、監督している。

