安田火災記念財団叢書 No. 6
昭和53年度版 Ⅵ

自動車保険の法律上の問題

上智大学法学部教授
法　学　博　士
石　田　満　氏　講　演

財団法人　安田火災記念財団

自動車保険の法律上の問題

上智大学法学部教授
法　学　博　士

石　田　　満 氏講演

財団法人 安田火災記念財団



本書は，昭和53年11月９日安田火災海上本社ビルで開催された当財団主催講演会における上智大学法学部教授法学博士 石田 満氏のご講演内容を収録のたものです。

昭和54年３月

財団法人 安田火災記念財団

只今，ご紹介にあずかりました上智大学の石田でございます。

本日，安田記念財団の主催で，「自動車保険の法律上の問題」と題して，講演をさせていただく機会を得ましたが，何分，わたくしは実務の経験もなく，大学では商法を担当し，そのなかの一分野である保険法を中心に勉強してきた者でありますが，自動車保険についてとくにつっこんだ研究をしているわけではございません。見渡したところ，保険会社で自動車保険を担当されている知己の人も多く，多少気おくれがしますが，今日，ご出席の方々は，わたくしの後の鴻先生の「保険と共済」のご講演のためにお集りのことと思いますので，前座ということで気楽に話させていただきます。

なお，自動車保険のなかでも任意保険を中心に考えてみたいと思います。

1　自動車保険の地位

損害保険事業における自動車保険の占める地位の重要性については，改めていうまでもありません。今日，自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）と任意自動車保険の保険料収入は，全保険料収入の過半を超えており，各損害保険のなかでも最も重要な保険種目となっております（昭和52年度元受保険料構成比をみると自賠責保険21.6%，任意自動車保険30.1%となっている）。わたくしは，自動車保険がまた保険思想の普及に及ぼした影響も著しいものがあると思います。とくに，自賠責保険は自動車をもっていれば必ずつけなければならない保険ですし，また，新聞でも交通事故の記事がたえずのっておりますので，万一事故が発生すれば大変だという観念が市民の間に滲透しております。このことは，また全体の保険の認識をたかめる原因となっているのであります。

保険業法4条では「保険会社ハ其ノ商号又ハ名称中ニ其ノ営ム主タル保険事業ノ種類ヲ示スコトヲ要ス」とありますから，さしづめ，安田自動車火災保険株式会社ともしなければならないことになりますが，従来の慣例に従って，

「火災・海上」の保険種目を示しているということでしょう。かつて，大日本自動車保険会社という商号の会社が自動車保険だけを営業種目とし，昭和３年10月10日に事業免許を得ていたことがございます。

2　自動車保険約款の推移

日本で，自動車保険が誕生したのが大正３年２月14日でありまして，すでに昭和５年12月26日までには11の株式会社が自動車保険を営んでおりました。しかし，自動車保険の発展はもちろん戦後でありまして，昭和22年２月に一応の統一約款が成立しております。その後，昭和40年10月１日に自動車保険約款が改定され，また昭和47年10月１日にも重要な改定がございます。引き続き，昭和49年３月１日に家庭用自動車保険，昭和50年３月１日に業務用自動車保険が誕生し，さらに，昭和51年１月１日に抜本的改定があり，また本年（昭和53年）11月１日に改定があったことは皆さんご存知のことと思います。そこで，これまでの自動車保険約款の変遷を眺め，現在を語り，将来の方向をさぐってみたいと思います。

(1)　昭和22年約款２条は「他人の損害に対し被保険者が法律上の損害賠償義務に基づき賠償したときは，その賠償金の四分の三につき塡補の責に任ずる」（原文は仮名）と規定していました。「被保険者が賠償した」ことを要件として，はじめて保険会社に対して保険金を請求することができるにすぎません。これでは，被保険者に資力がなければ保険会社に対して保険金を請求できないことになり，被保険者および被害者保護の観点から批判されました。実際には，加害者である被保険者と被害者とが通謀して虚偽の領収証などを提出して保険金の請求するなどの方法が行われていたといわれています。また，保険会社は，「賠償金の四分の三」しか塡補しないということも被保険者および被害

者保護の見地から批判されたところであります。

自動車事故の被害者の救済のための法律として，昭和30年７月29日法律97号をもって「自動車損害賠償保障法」の公布をみるに至り，今日，この法律は，自動車事故による被害者の補償のために重要な役割を担っていることは周知のところであります。自賠責保険の保険金額は，発足当時「死亡による損害」について30万円，傷害による損害は「重傷」10万円，「軽傷」３万円とされていました。自賠法制度に先立ち開催された参議院運輸委員会での公聴会において，当時の横浜市交通局長は「……横浜市は，たとえば29年度でも28年度でもいいのですが，人を１人あなた方のバスなり何なりがひき殺したという場合に，最高はどのくらい払っておられるか，あるいは最低どのくらい払っているか，伺いたい」との委員の質問に対して「そのケース，ケースによりまして必ずしも一定いたしておらないのでありますが，示談金でございますが，大体現在では５万円ぐらいを底といたしまして，上は10万円程度におさまっています」とあります。当時の物価水準を勘案しましても，著しく低く，まだ，自賠責保険発足当時においては自動車の普及率も低いし，また十分賠償観念が日本で定着していなかった未熟な段階にあったといえましょう。

この時代になりますと，自動車保険約款のうちとくに免責約款をめぐる裁判上の紛争がみられます。免責約款として「保険の目的が法令または取締規則に違反して使用または運転せられるとき」を免責事由としていたのであります。自動車事故をおこす場合には，多かれ少なかれ，法令違反や規則違反があることが多いのですから，このような抽象的文書は約款としてはよくないといえましょう。裁判所も「運転手が重大な法令違反をあえてしたことに基因する事故のときは，保険者は免責されると解すべきである」と判示しています（最高裁(二小)昭和44年４月25日判決民集23巻４号882頁)。この事実は，運転手が酒に酔って正常な運転ができないのに自動車を運転して事故を惹起したというケースであります。このような抽象的な文言の免責条項は当然に批判されました。

(2) 昭和40年代になりますと日本経済も様相を一変し，おのずと自動車の普及も著しくなっております。昭和40年10月１日に上記の自動車保険約款の欠陥を是正するために改定されました。保険会社は「被保険者が法律上の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責に任ずる」と規定し，被保険者および被害者の保護のために一歩前進したのであります。なお，昭和40年の改定約款では，「法令・規則違反」を具体的に「無免許運転，酒酔い運転」とし，これを免責とすることを明らかにしています。

この40年約款で裁判上最も大きな問題となったのは，被害者の代位訴訟であります。自賠責保険では，被害者に保険会者に対する直接請求権を認めております（自賠法16条）。これに対して，任意保険では，被害者は，保険会社に直接に請求することはできないものと解するのが通説的見解であります。そのために，任意保険では，加害者が積極的に協力せず，かつまた加害者と被害者との間に示談などが成立しないときには被害者としてもまったく手の打ちようがないわけであります。そこで，このような場合において，被害者としては，保険会社に対して保険金を請求できるか否か，もし請求することができるとするならば，どのような要件で可能であるかについて争われたのであります。

東京地裁昭和44年11月５日中間判決下級民集20巻11・12号787頁は「加害者・被害者間の責任関係における賠償責任額の確定が，保険金請求権行使の要件であるが，責任関係の訴訟と保険金請求訴訟とが併合されている場合には，賠償責任額の確定の要件は緩和され，例外として，確定前でも保険金請求権の代位行使が認められるべきである」と判示しており，この見解が有力であります。結局，代位訴訟は，被害者に直接請求権が認められていないところから，いわばこれに代替するものとして登場してきたわけであります。なお，代位訴訟は，民法423条１項による債権者代位権に基づくもので，最高裁（三小）昭和49年11月29日民集28巻８号1670頁は，交通事故による損害賠償権を有する者が債権者代位権により債務者の有する自動車対人賠償責任保険金請求権を行使す

るための要件として，「債務者の資力が債権を弁済するについて十分でないこと」，すなわち加害者の無資力を要件とすると判示しています。交通事故被害者の債権者代位権の行使は，いわば転用ないし借用現象ですから，この場合にまで，加害者の無資力を要件とすることは妥当でないと思います。保険法学者の多くもこの判決には批判的であります。しかし，今日ではすべての任意自動車保険では，被害者に直接請求権が認められておりますから，加害者の資力の有無は問題とならなくなりました。

この時代に自賠責保険で最も注目されるのは，例の「妻は他人か」の事件でございます（東京地裁昭和42年11月27日下級民集18巻11・12号1126頁）。この事案は，夫が妻を助手席に乗せて運転中，道路を対向して進行してきたバスとすれ違うに際し，衝突を避けようとして川に転落し，妻に傷害を負わせたので，妻から保険会社に直接に請求してきましたが，保険会社が支払を拒否したので訴訟にもちこまれたケースであります。最高裁（三小）昭和47年5月30日民集26巻4号898頁は「夫婦の一方が不法行為によって他の配偶者に損害を加えたときは，原則として，加害者たる配偶者は，被害者たる配偶者に対し，その損害を賠償する責任を負うと解すべきであり，損害賠償請求権の行使が夫婦の生活共同体を破壊するような場合等には権利の濫用としてその行使が許されないことがあるにすぎないと解するのが相当である。けだし，夫婦に独立・平等な法人格を認め，夫婦財産制につき別産制をとる現行法のもとにおいては，一般的に，夫婦間に不法行為に基づく損害賠償請求権が成立しないと解することができない」と判示し，妻からの保険会社に対する請求を認めたのであります。この判決については，学者の多くが賛成しております。この最高裁判決を契機として，運輸省および損害保険協会は，昭和47年10月25日に親族間事故について，従来の取扱いを変更しまして支払の対象としたことは皆様ご存知のところであります。ただ，任意保険においては，賠償責任条項で依然として免責条項の一つとされています（自動車保険約款1章賠償責任条項6条）。もし，

それを免責条項からはずすとするとどの程度保険料に影響を及ぼすことになるか，実際に検討したうえで，もしそれが著しく影響を及ぼさないならば任意保険の免責条項からはずして自賠責保険とあわせたほうがよいと考えています。

(3) 昭和47年10月1日に任意自動車保険約款は改正されました。第一に，賠償条項で，記名被保険者以外の被保険者が故意に事故を起した場合には，その事故を起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ときは，保険金を支払うことにし，被保険者を保護し，かつ被害者の救済を図ったのであります。第二に，賠償条項で，無免許，酒酔い運転による損害について保険会社は保険金を支払うこととしました。賠償責任の場合，保険者が免責とされると，加害者が無資力であれば結果的に不利益を背負わなければならないのは被害者であります。そこで，これらについて免責条項からはずしたことは当然のことで，賠償条項において，今迄，免責事由とされていたことが不思議なぐらいです。なお，無免許・酒酔い運転の免責条項は，自損事故条項，車両保険，搭乗者傷害危険担保特約には残されています。賠償責任の場合のように被害者たる第三者の保護ということはありませんから，これらの免責条項を残していても不当とはいえないでしょう。これに関連して，東京高裁昭和49年7月29日判例時報754号90頁が酒酔い運転免責が旧約款でとり上げられたケースであります。酒酔い運転ということで保険会社が免責を主張しております。このなかで，保険会社側で「免責条項の解釈として，事故当時運転者が酒に酔っていたことならびに酒酔いと事故との間に因果関係の存することをもって足りる」と主張していますが，自動車保険約款の解説書をみますと「酒酔い運転しているときに生じた損害」が免責とされ，したがって酒酔い運転と事故との間に因果関係は必要でないと解されていることとの関係をどうみるか，現行の自損事故条項についてもやはり残された問題であります。

このあたりの自動車保険における紛争をみてまいりますと，東京地裁昭和47

年6月30日判決判例時報678号26頁は「たんに契約に定める60日を経過したという形式的理由で通知が遅れたことによって保険者になんら保険金支払額が増大するような事情がない場合にまで，保険者の塡補責任を全面的に免れしめるのは，極めて不均衡である」として，保険者は保険金の支払の責任を免れない，と判示しています。

また，この時に，用途違反をめぐって紛争が生じています。一つは，大阪地裁昭和47年9月19日判決判例時報686号23頁であり，他の一つは，東京地裁昭和48年11月6日判例時報735号79頁であります。前の判決は「保険契約上の自家用乗用車を運転して，窃盗場所の下見をし，窃取した品物をこれに積載して走行することが，直ちにその自動車を自家用乗用車以外の用途に使用したことになるとは解しがたい」と判示しています。後の判決は，有償で綿糸を運送中に事故を起したケースにつき「保険証書に記載された以外の用途に使用されている間に生じたものといわざるを得ない」と判示しています。前の事案では，自家用自動車を窃盗場所の下見に使用し，かつ窃取した品物を積載して走行中に事故を起したのであるが，この場合，自家用自動車であるか否かを問わず，保険者との使用条項違反となることは当然のことであり，むしろ後の事案よりも，その程度は著しいとさえいえるのであります。思うに，保険者が免責されるとした場合に，不利益を被るのは被害者たる第三者であります。このことを前の判決では考慮しているものと解されないわけではありません。この点について，ドイツ普通自動車保険約款2条2項aで，使用条項について規定し，これに違反した場合には，保険者は給付義務を免れる，と規定していますが，義務保険法3条4項および保険契約法158条cは，保険者は，第三者との関係では給付義務は存続する，と規定しています。つまり，一応，使用条項に違反した場合には，保険者は，保険契約者に対する関係では，給付義務を免れるが，対象者である第三者に対する関係では給付義務は存続すると規定して，被害者である第三者の保護を図っているのであります。日本の任意保険では，このよ

うな規定がありませんが，被害者である第三者の保護のためには検討を要する問題であろうかと思います。

(4) 昭和49年３月１日に家庭用自動車保険（FAP）が誕生しました。画期的な改定であります。この保険で最も重要な点は，第一に，保険会社による示談等の援助・解決，第二に，被害者の直接請求権であります。ところで，保険会社が被保険者の代理人として行う示談等が弁護士法72条に違反するか否かについて相当議論されたところであります。保険会社の示談代行は，もとより加害者たる被保険者のために行われるのであるが，同時に保険会社自身もそれにつき利害関係をもっているのです。すなわち，加害者が法律上負担すべき損害賠償額につき示談が成立した場合には，一応，保険会社は，加害者の損害をてん補しなければならないことになりますから，保険会社もまた加害者と被害者間の損害賠償額の確定にあたって利害関係をもっているのであります。したがって，弁護士法違反の問題は克服されたといえましょう。

昭和50年３月１日には業務用自動車保険が誕生し，示談代行サービス，被害者直接請求権および一事故アンリミテッド方式を導入しました。すでに家庭用自動車保険の誕生の時に，これらの制度を家庭用自動車に限定する理由に乏しいことが指摘されており，ただ，保険会社側の受入体制が整備されていなかったことなどがあって家庭用自動車にのみこれらの制度を導入していたのであります。それも理由がないわけではありませんが，もう少し，長期的展望に立って改正を試みるべきではないかと思います。

この当時の注目すべき判決として，被保険者の範囲について争われた，東京高裁昭和49年10月15日判決判例時報767号97頁があります。自動車を月賦で姉名義で購入したため，自賠責保険も任意保険も姉名義となっていたのですが，姉は自動車を所有していず，使用管理もしていなかったのです。真実の所有者である弟が友人に自動車を貸したのですが，その友人が事故を起したのです。

原審判決は，その弟は記名被保険者でないから，友人は許諾被保険者にあたらないと判示して，保険会社が勝訴したのですが，控訴審の東京高等裁判所は，「弟が友人に本件自動車の使用を承諾したことを以て，姉のその友人に対する承諾と解せられる」と判示し，今度は，逆に保険会社が敗訴しました。わたくしは，この事案では控訴審判決に賛成であります。

(5) 昭和50年6月25日に「今後の損害保険事業のあり方について」の保険審議会の答申が大蔵大臣に提出されています。そのなかで，自動車保険なかんずく任意自動車保険の改善の項をみると，被害者直接請求制度および保険金額一事故無制限制の一般的導入をまず要請しているのです。これについては，前述したように，家庭用自動車保険約款と業務用自動車保険約款に導入されており，残る自動車保険約款に導入すべきことを要望しているわけであります。また，自損事故担保についても含ましむべきであるとある。さらに車両保険については，契約者の便宜に資するため，保険金額の設定方式に関し，アクチュアル・キャッシュ・バリュー方式（対象物件の事故時の時価をもって保険金額とするもの）の導入について検討を加えること適当である，とあります。

損害保険業界は，これらの問題を実施すべく積極的に取り組み，従来の自動車保険の改善を試みたことは評価できるところであります。昭和51年1月1日に自動車保険約款は大幅に改定されました。

第一に，自家用自動車保険（PAP）の創設があります。従来，家庭用自動車保険と業務用自動車保険があったのでありますが，これを一本にして，自家用自動車保険（BAP）としたわけであります。第二に，自動車保険にも被害者直接請求制度および一事故保険金額無制限制が導入されています。

これらの改定のなかで，重要な点をみてまいりますと，自損事故担保条項および無保険車傷害条項の新設があり，さらに被害者直接請求制度があります。これらについて多少検討してみたいと思います。

自損事故条項は，自賠法３条により救済を受けられない自損事故によって被害を受けた被保険者に対して保険金を定額で支払うものであり，自家用自動車保険および自動車保険のいずれにも自動付帯されております。今日の交通事情のもとでは，運転者の自損事故はたんに運転者だけの責任に帰せしめることはできず，任意保険で自損事故を担保することとしたことは画期的であると思います。なお，現在，自損事故について，自賠責保険でもカバーすべきであるとの意見がありますが，この問題は，自賠法全体の根幹にかかわるだけでなく，自賠責保険と任意保険の適正な調整を考慮するならば賛成しがたい意見であると考えています。

無保険車傷害条項は，対人賠償の被保険者が他の自動車によって被害を受けたときに，他の自動車が無保険自動車であるためにまた十分に保険を用意していないために満足すべき補償を受けられない場合があります。賠償責件保険をこちらで十分に用意していた被保険者がたまたま相手方が無保険であるために救済を受けられないことは，酷ではないかという感情論もあり，これに応えたものである。この条項は，自家用自動車保険に組み込まれているが新自動車保険には組み込まれておりません。なお，この条項では，死亡または「１級から３級」に該当する後遺障害が生じたことによって被る損害であることを要件としています。相手方が対人賠償に加入していないことによって，被保険者である被害者が相手方から損害のてん補を受けることができない，という場合は，死亡または重後遺障害を被ったときであり，理解できないわけでありませんが，「１級から３級」について限定していることは，これにもれた者は，保険金の支払を受けることができないことに不満をもたないか，また等級の判断にあたって引上げの方向で作用しないのか，という疑問も生ずるのですが，これは，保険契約者の保険料負担との関連で解決されるいわば政策的な問題といえましょう。

被害者直接請求を新自動車保険にも導入したことは妥当なことですが，自家

用自動車保険のそれと多少異なるのです。自家用自動車保険では，対人事故によって被保険者の負担する法律上の損害賠償責任が発生したときは，損害賠償請求権者は，保険会社に対して損害賠償額の支払を請求できると規定している（第１章賠償責任条項６条１項）のに対して，自動車保険では，被保険者の負担する法律上の損害賠償責任が発生し，かつ，被保険者と被害者との間で，判決等によって損害賠償責任が確定することで，はじめて保険会社に対して損害賠償額の支払を請求できると規定している（第１章賠償責任条項４条１項）のであります。また，自家用自動車保険では，免責証書を提出すれば直接請求権を行使できるのに対して，自動車保険ではそのような措置は認められていません。結局，自動車保険では，保険会社の示談代行が認められていないことが，そのような違いになって現われたものと思われますが，そこまで，差をつける必要があろうか，やや疑問を感じるところであります。

自賠責保険の保険金額は，昭和48年12月１日から死亡・後遺障害の保険金額を1,000万円，傷害の保険金額を80万円に引き上げています。このあたりから，自賠責保険の基本理念を最低保障から基本保障へと変化しています。さらに，昭和50年７月１日から，前者を1,500万円に後者を100万円に引き上げてあります。

今まで，わたくしは，自動車保険の過去について語ってきたのであります。こうみてまいりますと，自動車保険の改定の繰り返しの歴史であると思うのであります。わたくしは，いつも主張していることですが，モデルチェンジももう少し腰をすえて長期的展望に立って抜本的改正を試みるべきであり，改正を繰返すことは必ずしも消費者（契約者・被害者）の利益にならないと思うのであります。

3　新任意自動車保険の法律上の問題点

いよいよ自動車保険の現在について語らなければなりません。昭和53年11月1日に任意自動車保険の改定がなされました。今日お集りの方々は，この点最も興味をお持ちかと思いますが，時間的な都合で簡単に論点を指摘させていただきます。

今回の改正の重要な点は，(1)自動車損害賠償責任保険の保険金限度額引上げに伴う保険料率の調整等，(2)車・物保険の料率等の改定，(3)適正な保険金支払いの確保のための対策，(4)契約者保護，被害者救済対策の強化等，の4項目からなっています。今回の改定は，料率の改定がその根幹をなしているのでありますが，法律上重要な改正があります。そこで，今回の約款改定の法律上の問題点を指摘し，感想を述べてみたいと思います。

(1)　被保険自動車の譲渡について，新約款は，まず被保険自動車の譲渡があれば，この保険契約によって生ずる権利および義務は，譲受人に移転しない旨を定め，ただ，保険契約者の承認書請求があり，これを保険会社が承認すれば保険契約によって生ずる権利および義務が被保険自動車の譲受人に移転するものとしています（一般条項5条)。これは，商法650条1項との関連で問題となります。この規定は，被保険者が保険の目的物を譲渡したときは同時に「保険契約ニ因リテ生シタル権利ヲ譲渡シタルモノト推定ス」と規定しております。商法650条は，一応，物保険契約を前提としており，したがって車両保険契約については商法650条の適用が問題となりますが，しかし，賠償責任保険契約の場合には，自動車が保険の目的物になるわけではなく，したがって商法650条の適用ではなく，たんにその類推適用ないし準用が問題になるにすぎないのであります。この点に関連して，東京地裁昭和48年9月11日判決判例時報725号71頁は，自動車の譲渡により任意の対人賠償責任保険関係が移転するか否か

について「商法第650条の規定は自動車保険（車両保険のみならず賠償保険を含む）について適用があることに疑いがなく……」と判示し，さらに「反証のない限り，譲渡人は，同時は右保険契約上の権利を譲受人に譲渡したものと推定される」と判示していますが，結論の当否は別として，理論構成がないように思われます。

自動車保険契約においては，保険契約者が保険期間中途で旧車を新車に入れ替えるにあたって，代替車について現契約と同一料率の割引を受けるため保険契約上の権利を他に譲渡しないのがむしろ通常であることを勘案するならば，被保険自動車の譲渡によって原則として「この保険契約によって生ずる権利および義務は，譲受人に移転しない」旨を定め，例外として，この権利および義務の移転につき，保険者の承認があれば移転すると定められていることは合理的措置であると考えます。

昭和51年10月日に保険法制研究会（会長，鈴木竹雄博士）が公表した「損害保険契約法改正試案」650条は，今日のように多種にわたる保険があることを考慮して，任意規定とし，これと異なる規定を約款に設けることを禁止していません。また，フランス保険契約法は，1957年1月付命令により19条の2の規定を設け，第1項で，動力付き陸上車・その随伴車またはセミトレーラの譲渡の場合，譲渡される車に関しては，保険契約は，譲渡の翌日の0時から当然に中断される旨を規定しており，その後多少の追加がありますが，1976年フランス保険法典L-121-11にもひき継がれております。

(2) 車両入替については，旧自動車保険普通保険約款にはなんらの規定が設けられておらず，契約規定に明記されているにすぎなかったのですが，新約款一般条項6条に車両入替についての規定が設けられました。自動車保険について，保険期間の中途で自動車の買替えがなされることが多く，この場合，被保険自動車と同一の用途および車種について，保険契約を消滅させないで，新自

動車にその効力を及ぼさせることが被保険者にとっても有利であります。このような措置は，たとえば家財や商品などの入替ることが当然に予定されている，いわゆる総括保険が認められていることと本質的には変りがありません。

車両入替の制度は，従来，契約規定に明記されていたのであるが，保険契約者側にとっても契約において明記したほうが妥当なことはいうまでもありません。

なお，車両入替の自動担保特約では，保険証券記載の自動車および入替自動車の用途および車種が自家用普通乗用車，自家用小型乗用車または自家用軽四輪乗用車であって，かつ，その所有者がいずれも個人である場合に車両入替の自動担保特約条項が適用されるとしています。すなわち，入替自動車の自動車検査証に被保険自動車の所有者の氏名が記載された日（以下「記載日」という）から30日以内に，保険契約者が書面により保険証券に被保険自動車の変更の承認の裏書を請求し，保険会社がこれを受領した場合にかぎり，記載日以降，記載日において被保険自動車であった自動車に代えて入替自動車を被保険自動車として普通保険約款などを適用するものとしています（特約２条）。一般原則を修正して被保険などの保護を図っているわけであります。

(3) 解除について，新約款一般条項10条２項は「当会社は，この保険契約を解除する相当な理由があると認めたときは，対物賠償保険契約または車両保険契約を解除することができます」と規定し，さらに「この場合には，当会社は，解除する日の10日前までに書面をもって保険証券記載の保険契約者の住所にあてて通知するものとします」と規定しています。この規定は，保険者からする解除の条項でありまして，とくに車両保険や対物賠償責任保険において損害率が高いことを考慮したものと思われます。アメリカの約款でも保険会社による解除の規定を設けていますが，自動車約款にあっては，裁判所は制限を加えて解釈していることが指摘されています。新約款の「保険契約を解除する相

当な理由」という抽象的な要件を掲げているのであるが，その内容は不明確であり，それについて一定の基準を確立する必要があろうし，また解除権をみだりに行使することは慎まなければならないことはいうまでもありません。

これらが今回の改正約款のなかで，法律上注目される点であります。わたくしは，自動車保険の現在について語ったので次に将来について語らなければなりません。

今まで述べてきましたように，昭和22年約款以来の約款改正を振り返ってみますと，免責条項は除々に少なくなってきているが，できるだけ自賠責保険に合わせる方向で検討の余地があろうかと思います。一例を挙げますと親族間事故についてそのようにいえるかと思います。こまかい問題がその他多々ございます。また，約款のむずかしさが指摘されているのですが，この問題の解決のためには，やはり免責条項や支払条件をできるだけ少なくすることと無縁ではないと思います。できるだけ免責条項や支払条件を少なくすれば約款の内容も分かりやすくなります。そこで，長期的視野に立って再度現行約款を検討してみる必要があろうかと思う次第です。なお，昭和49年・50年頃に自賠責保険と任意保険の一本化が問題となったわけでありますが，今日では一応二本建てで定着しているといえましょう。自動車保険の問題を考えるにあたって他の領域にまたがる諸問題を検討しなければなりません。未来の展望は余りありませんが，人身損害について相続理論をせめて扶養権の侵害として構成すべきではないか，また定期金賠償を考慮すべきではないか，という問題もあり，また医療制度についても，たとえば過剰診療により医療費が高く，必ずしも被害者救済に役立っていないのではないか，という批判もあります。また，社会福祉と関連して，いわゆる重度障害者の保護を厚くすべきであるとの正当な意見もあります。制度的改革を急がず，長期的視野に立って検討を進めるべき問題が残されているのであります。わたくしは，自動車保険の過去を語るにさいして裁判

例を具体的に挙げて検討したのですが，まだまだ将来において考慮すべき問題が残されているのであります。苦言が多かったかと思いますが，今日のわたくしの話しはこの程度で終わらせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

（おわり）