安田火災記念財団叢書 No.23
昭和57年度版

任意自動車保険の変遷とその法律上の問題

主　査　石　田　　満 氏（上智大学法学部教授 法学博士）
三　淵　震三郎 氏（元自動車保険料率算定会常務理事）
高　崎　尚　志 氏（弁護士）
伊　藤　文　夫 氏（自動車保険料率算定会）
山　下　友　信 氏（神戸大学法学部 助教授）
黒　須　信　雄 氏（安田火災海上保険株式会社）

財団法人 安田火災記念財団

任意自動車保険の変遷とその法律上の問題

主　　査　　石田　　満　氏（上智大学法学部教授　法学博士）

　　三淵　震三郎　氏（元自動車保険料率算定会常務理事）

　　高崎　尚志　氏（弁護士）

　　伊藤　文夫　氏（自動車保険料率算定会）

　　山下　友信　氏（神戸大学法学部助教授）

　　黒須　信雄　氏（安田火災海上保険株式会社）

本誌は，昭和57年３月27日に上智大学法学部教授 法学博士 石田満氏を主査として開催された「任意自動車保険の変遷とその法律上の問題」を題目とする座談会を収録したものです。

昭和57年 3 月

財団法人 安田火災記念財団

もくじ

Ⅰ　任意自動車保険の生成と展開 …… 2

(1) 大正３年 …… 2

(2) 昭和22年２月（統一約款） …… 5

(3) 昭和40年10月（約款改定） …… 7

(4) 昭和47年10月（約款改定） …… 12

(5) 昭和49年３月（家庭用自動車保険〔ＦＡＰ〕の創設） …… 16

(6) 昭和51年１月（自家用自動車保険〔ＰＡＰ〕の創設，
自動車保険〔ＢＡＰ〕の改定） …… 19

(7) 昭和53年11月（約款改定） …… 21

(8) 昭和56年８月（約款改定） …… 23

Ⅱ　任意自動車保険の法律上の問題 …… 32

(1) 自賠責保険と任意自動車保険との関係 …… 32

(2) 保険金請求権の履行期 …… 36

(3) 直接請求権 …… 39

(4) 自損事故・無保険車傷害担保 …… 45

(5) 自動車保険の性格 …… 45

Ⅲ　任意自動車保険と各種共済 …… 48

Ⅳ　任意自動車保険の課題と展望 …… 51

石田　本日はご多忙のところご出席くださいまして，ありがとうございました。

昨年，自動車保険に関し，第１回目の座談会を開催しました。そこでは自賠責保険を中心に実り多い議論が展開され，それは安田火災記念財団叢書No.17に「自動車保険の変遷とその法律上の問題－自賠責保険を中心として―」という題目で収録されています。

本日は，任意保険，とくに任意の対人賠償責任保険を中心として，活発に議論していただきたいと思います。

なお，現在安田火災記念財団で，東京大学の鴻常夫先生を主査として，自動車保険約款研究会が進行中です。ここでは現行の自家用自動車保険普通保険約款（ＰＡＰ）の解釈を中心として研究しているわけです。

本日の座談会と若干重複するところもでてくるかと思いますが，本日の座談会では，任意の自動車保険の変遷をたどりつつ，かつ，重要な法律上の問題について議論をしていただき，さらに将来の展望についてご意見をお伺いしたいと思います。いうなれば巨視的に任意自動車保険約款をながめてみるということです。

そこで最初の今日のテーマは，第１番目は自動車保険の生成と展開でございます。その点についてレジュメのほうをみてください。

それから第２番目に自動車保険をめぐる法律上の問題であります。大きく二つからなっています。

Ⅰ　任意自動車保険の生成と展開

(1)　大正３年

まず最初に，任意自動車保険の初期の段階といいましょうか，そのあたりから少しみていきたいと思います。

ご存知の通り自動車保険の歴史は，他の保険種目に比べましても，そう古いことではありません。このことは『自動車保険料率算定会15年史』にも書かれています。

日本におきましては大正３年に東京海上社が，主として受再保険を対象として営業を開始しています。

大正４年には日本には897台しか自動車がなかったということです。元受の契約量は26件，保険料は3,264円，まったく微々たるものです。

その後昭和年代に入りまして，自動車の保有台数も急激に増加しています。昭和15年には21万台に達していまして，自動車保険を営む保険会社は，16社に及んでいます。しかし他の新種保険が８種目ほどありますけれども，その保険を含めましても，保険料は全保険種目の３パーセントにも達しないということです。

自動車保険はもちろん注目されていません。火災保険とか，海上・運送保険がその中心だったわけです。その後，昭和22年２月に初めて全社統一約款になりまして，保険料率も協定され，認可会社によって自動車保険プールもつくられているという事情です。

本日ご多忙のなかを出席していただきました三淵さんは，長く元受会社の役員としてまた自動車保険料率算定会の常務理事としてご活躍され，自動車保険について造詣が深く，かねがねご尊敬申し上げているのであります。

三淵さん，古いそのあたりの事情について，なにかお話をしていただけますでしょうか。

やはり，この時代は，自動車保険といいましても，対人賠償保険をあまり考えていなかったのでしょうか。やはり車両保険が中心だったのでしょうか。

三淵　そうです。車両保険と，せいぜい対物賠償保険，ちょっとわたくしも算定会を辞めてから3年たちまして，山のなかで生活をしていて，こういう問題に頭を使うのは，3年ぶりぐらいだと思って，すべて皆忘れてしまいましたけれども，今日はお役に立つとは思えないのですけれども，伊藤君がやかましくいうものですから，山のなかから出てきたのです。

ちょっと個人的なことを含めまして申し上げておきたいと思いますが，今お話のありましたような経過で，実はわたくしが直接自動車保険にタッチしたのが，昭和35年です。

わたくしは大東京火災社に，当時勤務していまして，その当時神戸にいたのです。東京へ引っ張り出されて，やれといわれまして，自動車保険について何も知らないで，あとから聞いてみますと，自動車保険というのは，その当時各社とも大赤字を出していて，下手をすると会社に大変な損害を与えるという事情でした。

そこで，その当時はなにもわかりませんので，当時先進会社でありました東京海上社をはじめ5～6社の会社を回って，自動車保険というものはどういうふうに営業したり，経営をしたりすべきだということを，いろいろ聞いて回ったのですけれども，真っ赤だからあまり一生懸命やらないほうがいいよと。適当にやっておきなさいというような話で，全然参考にならないのです。昭和37年だと思いますけれども，昭和37年に，これではとても駄目だと。それからもう一つ今お話のあったその当時は車両保険が中心でしたので，車両保険の料率を少し考えなければいけないのではないかということで，いろいろ外国の資料なども集めようとしたのですが，なかなか集まりませんでした。

そこで，昭和37年の秋からヨーロッパとアメリカへ参りました。ヨーロッパ方面の自動車保険の実態とくに料率をどうするかというような問題について，

少し調査をしたいということで，２ケ月ばかり歩いてきました。

ご承知のように，イギリスなどは細かいデータとか，タリフとか，そういうものをよこそうとしませんで，なかなか資料を集めることは，非常に困難だったのです。

わたくしが一番驚いたことは何かと言いますと，その当時すでにヨーロッパやアメリカでは，自動車保険の中心が対人賠償に移っていたのです。車両保険，対物賠償は，質問してもあまり向こうは気乗りがしないらしいのです。

対人賠償は，いかに大変なのだという話をお伺いして，とくにその時に日本では，日本の任意保険は，自賠責の上乗せ保険だということは，漠然としていたらしいので，むしろ向こうから上乗せ保険というのはどういうことなのかという質問のほうが多くて，結局それの説明をするような形になってしまったようなわけです。

その時に日本人というのは非常に賢いと思いました。対人賠償をエキセス・ロス・カバーでもってやっているというのは，非常に賢明なやり方だということを盛んにいいまして，根っこのところを拾い上げて全社で協力して，ある程度政府の負担にするというような形も，非常に賢明なやり方だというような話を聞かされて，むしろこちらはびっくりしたわけです。

それを契機にしまして，わたくしも帰ってきてから，これは自動車保険というものは対人賠償をまず経営の第１にランクすべきであると思いましたが，まだ不安でしたし，業界のなかでいろいろ論議するというほどの力をもっていませんでした。

そして，その当時昭和34年といいますと，まだ各社ともそれほど大きな数字になっていませんが，業界のなかとしてはやはり車両保険をどうするかということに，ポイントがおかれていましたが，わたくしとしては対人賠償保険をまず積極的に検討する必要があるということを主張した記憶があります。

したがいまして昭和40年頃になりましても，まだ車両保険が中心でして，た

だ対物賠償を一つの傾向として，対人賠償の改定も行っていたのです。たとえば四分の三担保というようなものを，四分の四担保に直すとか，そういうように担保範囲を広げていくことを主眼としていました。

(2) 昭和22年２月（統一約款）

石田　一応昭和22年から昭和40年までを一区切りとしてから，またそのあとで昭和40年後の話をお願いしたいと思います。

ただいま三淵さんのほうから大体昭和34年～昭和35年当時の保険業界の実情について，実際の体験を基にしてお話をいただいたのですけれども，日本の自動車保険というのは，なんといってもやはり戦後発展したというふうにいえましょう。

その初期の段階としましては，昭和22年２月に，先ほど申し上げましたように全社の統一約款も生まれています。保険料率も協定され，自動車保険プールも結成されています。先ほど申しましたように自動車保険を営む保険会社も増加しています。当然に収入保険料も増加していますが，やはり損害率が非常に高い。昭和23年度が48.9 パーセント，昭和24年度では57.4 パーセント，昭和25年度では57.8 パーセントに上昇しています。

損害率が高いということで，保険会社としても自動車保険に乗り気ではない。積極的ではなかったようであります。そのために制度的な改定としましては，昭和26年に車両保険料率を改定しています。それから無事故割引，優良割引を実施しています。

そのために昭和27年にはやや損害率も低下していますが，昭和28年以降また急激に事故件数も増加しています。昭和28年，29年と続いて元受会社の損害率は，63.9 パーセント弱ということであります。そういうことで，保険会社としても，自動車保険について，あまり希望をもっていなかったということです。

なんといっても，自動車保険，任意の自動車保険に対して大きな影響を与えた

のは，自賠責保険の誕生です。昭和31年２月に発足しています。この点は前の座談会で詳細に議論したところです。

その後，その当時の昭和22年から昭和40年当時の実情につきましては，先ほど三淵さんの体験に基づくお話がありましたように，やや対人の賠償保険について，認識を次第にもってきたと，そういうような実情のようです。

それから次に昭和40年に入りまして，一応，まず昭和22年の統一約款のところまで，なにか皆さんのほうで，補足するようなことがありますか。伊藤君なにか。

伊藤　とくにありませんが，

むしろ今聞いていまして，欧米に行って，日本のエキセス・ロス・カバー方式が評価されたというのを聞きますと，現在日本のような自賠責保険と任意の保険の２本立て方式は，たしかイタリアと，クウェートかどこかにあったと思いますが，今後はアメリカのノー・フォルト方式が浸透していって，その上乗せを，日本の任意のような形にするというような形態が多くなってくるのかなと思いました。

したがって，日本の方式が最近また外国で評価されているということに，なにか非常に類似性がありますね，当時の問題がそのまま現在のところに発展していって，日本のを参考にしたわけではないでしょうけれど，今までなんでもかんでも外国から入ってきていたのが，逆に日本のものが参考にされ始める可能性がでてきていることをかんがみて興味あるお話でした。

石田　黒須さん，なにか。

黒須　大変興味深く拝聴しました。とくに自賠責保険と任意保険の関係については，今でも一本化ということが，よく問題にされるのですが，そのなかで今のお話は興味深く伺いました。

石田　三淵さんの調査班というのは，損保全体の構成ですか。

三淵　いや，わたくし一人です。

石田　ああ，そうですか。

三淵　わたくしが行って，それこそ古い問題で，その当時海外駐在員もいませんで，関係会社の駐在員の方にずいぶんお世話になった。誰一人自動車保険を知らないのです。それで各地に出ていって，その現地の自動車保険を調査しょうなどという考えは，毛頭なかったらしくて，むしろ向こうがびっくりしていました。

(3)　昭和40年10月（約款改定）

石田　それでは次に，昭和40年代に入りましょう。

まず，わたくしのほうで最初に説明させていただきたいと思います。

昭和40年に約款改定があります。これでようやくなんといいますか，賠償責任保険を中心とした自動車保険約款が組み立てられたのではなかろうかと思います。

第1番目に対人，対物賠償保険について申しますと，これまで賠償金の四分の三しかてん補されていなかった。これが四分の四てん補に改正されたということが大きな改定点です。

それから，第2番目に，すべての法令違反を免責としていましたのを酒酔い，無免許運転の場合に限って免責とし，他は有責としたことです。

第3番目に，被保険者が被害者に対して，賠償金を現実に支払ったことをもって，保険金支払いの要件としていました。つまり先履行主義をとっていたのを，責任負担主義，このあたりちょっと微妙でありまして，責任確定主義というようによんでいる人もいますけれども，責任負担をもって支払い要件としたこと，この点が重要な点かと思います。

賠償責任ということも，次第に認識されまして，被害者保護という観点から上記のような改正がなされたということです。

この第2番目の，先ほど申しました法令違反の問題につきましては最高裁判決があります（昭和44年4月25日民集23巻4号882頁）。

例の酩酊運転に関する事案です。この第一審判決は大阪地判昭和38年4月16

日（下級民集14巻4号734頁），それから控訴審判決は大阪高判昭和40年9月29日（下級民集16巻9号1496頁）で，こういう判決の影響もあったのではなかろうかと思います。法令違反というところを，酒酔い，無免許運転の場合に限って免責とするということは，法令違反といっても何かよくわからない。自動車事故を起こす場合には，何らかの法令違反があるのではないかというようなこともあり，またこのような判決の影響もあったのではないかと思います。

この昭和40年の約款改定におきましては，そういう点が重要なところかと思います。

40年約款の改定を中心にして，いろいろ議論していただきたいと思いますけれども，たしかこの最高裁判決については，山下君が約款論で書いているのではないですか。

山下　とくにこの判決をくわしく議論したわけではありませんが，ひとつの約款中の条項の間にどうみても実質的な矛盾があるということに加えて，法令違反の運転についてはすべて免責とするかのようなきわめて広い免責事由が定められているということから，約款の解釈ないしは司法的規制という面で興味深い素材を提供した事件です。

事案をかいつまんで説明しますと，被保険者（原告）の使用人が酒酔い運転中に事故を起こしたのですが，昭和22年約款の4条4号は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されているときに生じた損害をてん補しないと規定していたため，保険会社は免責を主張したわけです。ところが同一約款の3条1号では，被保険者等または保険の目的に関する使用人の悪意または重過失による損害について保険会社はやはり免責されるとされつつも，同号但書で，運転中における運転手または助手の重過失を除くと規定されていたため，運転手の重過失による事故について3条1号では保険会社は有責となるはずなのに，4条4号では3条1号但書に対応するような例外をもうけていないので，運転手の重過失による事故招致にもあたるし，また同時に事故発生

が法令違反の運転中であった場合には結局４条４号により保険会社は免責という結果になる，しかし，重過失により事故を惹起するような場合には，必ずといってよいほど法令違反の運転をしていることが予想されるので，そうだとするとわざわざ３条１号但書をおいた意味というものがなくなるのではないかという点が問題となったわけです。

そして，先ほど紹介さてた第一審判決では，まさに４条４号を無限定に適用すると３条１号但書をおいた意味がなくなり自動車保険の機能がそこなわれる。そこで，４条４号の解釈としても，運転手の重過失による事故招致の場合には保険会社は免責されないものと解釈すべきであると判示して被保険者を勝訴させています。ところが，２審判決は，結論が逆転し，最高裁判決もその結論を支持しました。

その理由づけとしては，たしかに４条４号の定める法令違反という事由は免責事由としてはあまりにも広すぎて文言通り適用すると自動車保険の効用がなくなるので問題である。したがって，４条４号は，重大な法令違反で，罰条に該当し，かつ，当該違反と事故との間に因果関係がある場合にかぎり適用されるというように制限的に解釈すべきである，ということです。

しかし，３条１号と４条４号との関係については，互いに趣旨を異にする免責規定であり，４条４号を先ほどのごとく制限的に解釈するかぎり，３条１号と４条４号を別々に適用してもとくに不都合であるとはいえないと述べております。すなわち，４条４号で免責となるのは運転手のきわめて悪質な運転中の事故にかぎられるから，３条１号但書をおいたことの意味がまったくなくなるとはいえないという認識があったものと思われます。

というわけで，結局この事件は，昭和22年約款の構成上のずさんさと，法令違反の運転中の事故をすべて免責とするかのようなきわめて広い免責事由が定められていたという点に紛争の原因があったわけですが，裁判所がある程度リーズナブルな線まで約款の修正を行ったという点に意義があったといえよう

かと思います。

ところで，昭和40年約款制定に至った契機というものはいろいろあったと思いますが，この酩酊運転に関する事件の第一審判決，これは昭和38年に公けにされておりますが，先ほど紹介したように約款に対してきわめて厳しい態度をとったわけですが，そのような判決がでたということが，昭和40年約款の制定にインパクトを与えたというような事情はなかったのでしょうか。

三淵　要するに今皆さんのおっしゃった通りで，この頃になってようやく賠償保険というものについて，本格的なものの考え方，大きい取り組みといいますか，そういうものが始まって，それで要するに全面的な改定をしなければいけないというようなことから，改定になったので，第１審判決というそのものが，ダイレクトに影響したというような記憶は，わたくしとしてはもっていないのです。

山下　判例とはあまり関係なく，約款の整備の必要性が認識されていたということですね。ところで，この昭和40年改正に向けての作業ですが，いつ頃から具体的に行われていたのでしょうか。

三淵　そんなに長くないと思いますよ。

伊藤　昭和40年約款の改定は，昭和37年，38年頃から始められています。

三淵　ちょうどわたくしが調査にいって帰ってきた頃から始まったもの，それともう一つ，これは約款に関係ありませんけれど，要するに保険会社としての収支決算上です。そこでわたくしがアメリカで聞いてきたいわゆるＩＢＮＲというものが対人賠償にあるのだということについて，全然知らなかったのです。日本に帰ってきてＩＢＮＲという問題を含めて序列を見直さないといけないというようなことから，これはそんなものまで入れたら大変だというようなことから，料率改定と，約款改定というものが始まったように思います。昭和37年，38年ではないかと思います。

高崎　『改定自動車保険論』（自動車保険料率算定会企画室）によりますと，

約款の改定について昭和34年頃から損害保険業界としての具体的な検討が進められてきたということですね。昭和39年夏以降集中的に審議が行われて，昭和40年10月に旧約款を全面的に改定した新約款が認可，受理となっています。

石田　改定といっても今からいうと当然のことですね。四分の三しか保険会社はてん補せずあとの四分一は自分でもてということでしたからね。

結局それは何といいますか，被保険者の注意力を促すというような意味があったのでしょうか。それはやはり自分で吐き出さなくてはならないということですから。

三淵　いや，ですからむしろ業界のなかではそういう注意力抑制措置を取りはずしていいものかということのほうが，相当大きな議論にはなったと思います。

石田　やはり当時責任保険というのは，日本ではまだ定着していなかったのですね。

三淵　だからそれで四分の四にすれば，それだけ料率を高くせざるを得なかったことが問題となった。

高崎　今の過失責任か，無過失責任かとちょっと似たようなところがあります。

三淵　そう，そう。

石田　3番目の先履行主義，つまり現実に被保険者が被害者に支払った時に，保険会社が払うことになっていたのですが，いったいお金のない人はどうしたらいいのでしょうか。これは実際問題として，それはいろいろ方便があったと思うのですけれども。

三淵　実際問題としては，やはり被害者から領収書でももらってこなければ駄目だということは不都合であるとの意見が，現場からも強くて，実際上ははっきり払うという約束が加害者と被害者との間にあれば，保険会社としても支払ったほうがよいということではなかったかしら。

石田　昭和40年約款で裁判上最も大きく問題になりましたのは，なんといっても被害者の代位訴訟でありまして，昭和40年約款のもとでは代位訴訟が続出しています。これはあとの法律上の問題のところで少しまた議論してみたいと思います。

また，任意保険の問題ではありませんけれども，自賠責保険で問題になった判決としましては，「妻は他人」かという事案で，これが東京地判昭和42年11月27日下級民集18巻11・12号 1126 頁で問題になっています。

そういったようなことが40年約款で採り上げられる問題ではないかと思います。

(4)　昭和47年10月（約款改定）

次の改定は昭和47年10月の改定でありまして，当時の状況についてみていきたいと思います。このあたりになりますと，わたくしもいろいろと参加していますので記憶しているところです。

第１番目に賠償条項等であります。記名被保険者以外の被保険者が故意に事故を起こした場合には，その事故を起こ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ました。セビラビリティといいますか，被保険者を保護し，かつ被害者の救済を図ったということです。

それから第２番目に，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ということとしたということです。この点が重要な問題であります。

そのほかに他車運転担保特約の自動付帯など，担保範囲の拡大，それから免責条項の縮少を図っています。自動車保険約款の表現をわかりやすくしていますが，しかしよくわからない面も，現在でも少なくありません。

その後，保険料の分割払い，月払いを採用し，また金融機関による自動振替

制度を導入しています。

そのほかに自賠責保険と任意の対人賠償保険の保険金の一括払いが注目されるところです。

昭和47年約款はかなり重要な改定点を含んでいるのではないかと思います。そこで三淵さん，酒酔い，無免許運転を賠償条項から外した昭和47年あたり，算定会にいらしたのですか。

三淵　いやいや，まだでした。

石田　そうですか。酒酔い，無免許運転を賠償条項から外すということについては，勇気がいったのでしょうね。

三淵　かなり議論がありました。これが当時の業務委員会，わたくしは業界の業務委員会の主査を10年ぐらいやらされました。常任委員会あたりでもこの議論は相当ありましたけれども，やはりそれほど深刻な議論というほどにはなりませんでした。要するに対人賠償の被害者保護という問題が非常に強くでていましたから。昭和46年にはともかく交通事故の被害者が96万6,000人と約100万人近いという実態があるし，それから業界としてはできるだけ被害者救済を，またそのためにもやはり保険の普及が図られなければならないということでした。

石田　賠償条項においては，結局，被害者，第三者の保護ということが問題になりますから，免責事由とされていたことが，むしろ不思議なくらいで，ただ現在においても，自損事故条項であるとか，車両保険，それから搭乗者傷害保険，それにはまだ残っているわけです。

これは被害者救済という問題はとくにありませんから，わたくしはそういうものに残っているものは構わないのではないかと思っています。

このあたりについてなにかご意見は。

三淵　業界のなかからもそうです。自己責任に従って，それはもう保険がそこまで，社会保障と，いわゆる任意保険とが，接点はどこかというような議論

が主としてありました。せめてそのぐらいは残しておいてもいいのではないかという議論ではなかったかと思います。

石田　なにか，このあたりでどうぞご自由にご発言してください。

伊藤　最近では当然のことなのですけれども，自動車保険における被害者保護という言葉ですが，昭和40年約款以来被害者保護の精神云々ということで，ある程度の改定がなされているのですけれど，たしか昭和40年約款のときに，被害者保護の視点というのがあったのかどうかです。

どうもずっと事実を追っていって，昭和40年約款の頃はまだまだなかったのではないのかと思います。

三淵　その頃はあまりなかったでしょうね。

伊藤　昭和47年あたりでようやくやむを得ずでてきたということでしょうね。

三淵　それは先ほどお話をしたように，わたくしが昭和37年に外国から帰ってきてから，昭和38年・39年あたりに対人賠償保険にもっと重点をおいて検討しないといけないということをやかましくいっても，なかなかわからなかった時代ですから，そう一足飛びにいけなかったように思います。

石田　伊藤君，昭和47年約款でご意見がありますか。

伊藤　そう，やっと被害者救済という視点がやむを得ず入ってきたのではないかと。

三淵　それはそうでしょう。保険業界の考え方としてはやむを得ずですよ。その頃押されっ放しという感じですよ。

石田　われわれは別に押したわけではない。

山下　酒酔い，無免許とか，47年改定のころまでは先ほどの酩酊運転に関する事件のほかには判例もほとんどなかったようです。

しかし，社会的には被害者保護を重視せよという声は大分大きかったということですか。

三淵　そう言ってはなんですけれども，石田先生がお始めになった頃から，学

者さんが業界にいろいろ注文をつけられ始めたことが多かったです。まだ揺籃期のようなものです。

石田　高崎さん，このあたり補足することがございますか。

高崎　そうですね。わたくしは，おもしろいなと思ったのですが，今，任意保険の付保率が，全国的には50パーセントぐらいですか。大都市，東京，大阪，名古屋など，まだまだ増やせないかということが一つと。いわゆる担保範囲，自動車保険の担保範囲を広げると同時に，対人賠償保険の普及率が広がっているのかどうか，そことの関係です。

三淵　それは，わたくしは担保範囲を広げたから効率が高くなったというふうには考えていないのです。

ということは，それまでの間に，やはりモータリゼーションがどんどん進みだして，地方にいってもあちこちで交通事故が発生し，それまではどちらかというと，都市中心に起こっていたものが，オリンピックを境として，高速道路ができ，その他で，車の行動範囲が非常に広くなって，地方でも起きるとか，いろいろな問題が発生しました。

地方の車が大都市に入ってくるとかいうようなことがあって，保険の普及率というのが，努力はしましたけれども，かなり進む。それでもやはり対人賠償はなかなか，自賠責をつけていればもういいのだという感覚がなかなか払拭できなかったというのは，大体1年あったと思いますけれど。

石田　それは将来の展望というところで，一応関係がありますので，そこで議論しましょう。山下君，なにか一言ありませんか。

山下　47年約款で一言付け加えておきますと，いわゆるノーアクションクローズ（昭和47年約款第3章17条）の明定が，昭和45年あたりから判例上認められてきた被害者による代位訴訟との関係で注目されなければならないと思います。これは，後ほど，直接請求権との関連で議論されるとは思いますが。

(5) 昭和49年３月（家庭用自動車保険〔ＦＡＰ〕の創設）

石田　次に昭和49年３月１日の家庭用自動車保険（ＦＡＰ）の誕生，これも非常に画期的な改定です。

この保険で最も重要な点は，第１に保険会社による示談等の援助・解決，第２に被害者の直接請求権です。

ところで，前の示談代行の問題ですけれども，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ということで，相当議論されたところです。わたくし自身ももちろん保険会社の示談代行は，もとより加害者である被保険者のために行われるものであると同時に，保険会社自身もそれについて利害関係をもっていることと，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おそれがあるという意味で保険会社も加害者と被害者間の損害賠償額の確定に当たって，利害関係をもっています。そういう意味でとくに弁護士法違反の問題はないのではないかと述べたこともあります。今日この点は克服された問題といえましょう。

なお，これに関連しまして，現在自動車総合保険（ＳＡＰ）における対物の賠償責任保険，これについてやはり同じようにアジャスターという名前を使うとか，使わないとかいうようなことが議論されているのですけれども，それが弁護士法に違反するかどうかがまた議論されているところです。

それから昭和49年と一緒に問題にしたいのは，昭和50年の３月１日には業務用自動車保険，これはＣＡＰというふうにいわれています。これが誕生しています。示談代行サービス，被害者直接請求権および１事故アンリミテッド制度を導入しています。

家庭用自動車保険（ＦＡＰ）の誕生のときに，すでにこの制度を家庭用自動車に限定する理由に乏しいということが指摘されていたのです。けれども保険

会社としておっかなびっくりやったということで，受け入れ体制が整備されていないということで小出しに，家庭用自動車保険のみこれらの制度を導入したということです。

そうして昭和50年３月に１年たって業務用自動車保険についてもこれらの制度を導入しています。それでわたくしはもう少し保険会社としても長期的展望にたって改定を試みるべきではないかと，そういう批判をしたことがあります。

昭和49年のＦＡＰの誕生，これは自動車保険約款改定でもやはり画期的な改定ではないかと思っています。

三淵さん，この示談代行について，昭和49年あたりですが，弁護士法違反になるのではないかというふうにいろいろ議論されたことがありましたね。

三淵　ええ。

石田　そのあたりなにかご感想などありましたでしょうか。

三淵　今われわれは石田先生のおっしゃったような考え方で，おそらく保険会社として利害関係が，非常に保険金の支払いというものは，しかも保険会社の経営の基本に属する問題，それが弁護士法でできないという，そんな馬鹿なことがあるかという議論で，これだけはまとまっていましたけれども，ただ問題は業界内の足並みとしては，要するに査定体制がそこまでいっていない会社がたくさんあるというようなことで，今おっしゃったようにいきなり全車両について実施するというわけにはいかないから，やはり家庭用から始めていくより，全社が足並みをそろえるにはそうせざるを得なかったというふうにわたくしは思います。

石田　なるほど。そういう事情があったわけですか。

三淵　ある程度示談代行ができるという自信をもっていた会社のほうがむしろ少なくて，そこまではとてもできるものではないという，体制が整っていないという会社が多かったように私は思いますが，はっきりした当時の議論を知らないものですから，はっきりしませんけれど，多分そうだったと思います。

この頃わたくしは主査をやっていましたから，そういうことではないかと思うのですが。

石田　そう。その頃の時点では示談代行と，直接請求と，それから1事故アンリミテッド制度の採用です。三つですね。

三淵　そうです。

石田　高崎さん，その辺のところはコメントしづらいですか。

高崎　わたくしはそちらのほうは直接タッチしたことはないので，いつも間接的になるのですけれど，弁護士法の72条にはこう書いてあるのです。「弁護士でないものは報酬を得る目的で，」それからあとずっととんでいきまして，「和解その他の法律事件を取り扱い云々を業とすることができない」というのです。

そうしますと保険会社の人が示談に加わるという，それで給与をもらっているかどうか。

三淵　示談に加わるための給与ではないです。保険会社の社員としての給与です。

高崎　社員としての給与なわけですね。だから弁護士が報酬を得る目的でというのを，どういうふうに解釈したのか，多分ここまでと解釈したのだろうと思うのですが。

三淵　解釈としては無理ですもの。

石田　その点については，最高（大法廷）判昭和46年7月14日刊集25巻5号690頁が注目されます。「みだりに他人の法律事件に介入して」という表現ですが，この点は克服されたというふうにいってもいいと思うのですけれど，ただ現在問題になっている，高崎さんもそのあたりの事情はよくお聞きになっていたと思いますけれども，対物についてアジャスターという名前を使わないで，調査員というのですか。

黒須　ええ。物損事故調査員です。

(6) 昭和51年１月（自家用自動車保険〔ＰＡＰ〕の創設，自動車保険〔ＢＡＰ〕の改定）

石田　それでは昭和49年３月１日の家庭用自動車保険の誕生の経過についてはその程度にとどめておきまして，その後昭和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答申が，大蔵大臣に提出されています。

わたくしもこれに参加しました。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というのがありまして，そこでは被害者直接請求制度および保険金額，１事故無制限制の一般的導入をまず要請しています。これにつきましては前に述べましたように，家庭用自動車保険と業務用自動車保険に導入されていまして，残るいわゆ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す。

また自損事故担保についても含ましめるべきであるという項があります。

それからさらに車両保険につきましては，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，すなわち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が適当であるというふうにあります。

損害保険業界は，これらの問題に積極的に取り組みまして，次の昭和51年の１月１日に，自動車保険約款は大幅に改定されています。

第１番目に自家用自動車保険（ＰＡＰ）の創設です。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すが，これを１本にしまして自家用自動車保険（ＰＡＰ）としたわけです。

第２にいわゆる自動車保険にも被害者直接請求制度および１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いきますと，これはまたあとから議論していただく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ます。

さらに被害者直接請求制度です。

これらの細かい内容については，このあとでまた議論していただくということで，このなかで被害者直接請求をいわゆる自動車保険に導入したことで，第1番目に，代位訴訟が激減したという点を指摘することができるのではないかと思っています。

この改定のなかでは今申しましたように，ＰＡＰとＢＡＰ，この二つのいずれにも被害者直接請求，1事故保険金額無制限制が導入されたということ。

それから自損事故担保条項，および無保険車傷害条項の新設と，これらが注目されるところです。これが昭和51年1月1日の改正ですけれど，なにかご意見がございませんか。

三淵　その前にちょっと約款その他に関係するのですけれども，対人賠償保険の料率制度は，昭和49年1月に初めていわゆる算定会料率になりました。それまではいわゆる業法料率でありまして，算定会は関係していませんでした。

それから昭和50年でしたか，外国保険会社も算定会のメンバーに入るということになって，現在の体制になってきましたということです。ちょっと話がそれますけれども……。

石田　三淵さんのほうから料率の問題についても補足していただきましてありがとうございました。

昭和51年1月，このあたり黒須さんなにか，このあたりもう新進の社員としてご活躍なすったわけですか。

黒須　たしかに，業務用自動車保険（ＣＡＰ）は1年も続かずに廃止されたわけですが，その背景には家庭用自動車保険（ＦＡＰ）と業務用自動車保険の区分が世間一般に通じにくいということがございました。使用実態が主として家庭用であればＦＡＰ，主として業務用であればＣＡＰということで，わかりづらいから一本化すべきではないかという意見が強く，しかもその両者の内容はほぼ似通っているわけですし，これが一本化されて自家用自動車保険（ＰＡＰ）になった，こういうことだと思います。

ＦＡＰとＣＡＰに組み込まれていた搭乗者傷害保険も非常にわかりづらいものでした。とくにＣＡＰのなかに，従業員搭乗者傷害というものがありましたが，たとえば商店の店主が休みの日にレジャーで家族を乗せて事故に遭っても家族には保険金が支払われない。こうした不便な点は，自家用自動車保険の搭乗者傷害に，ＦＡＰの家族搭乗者傷害とＣＡＰの従業員搭乗者傷害の双方を吸収することによって解決を図っています。なお，統合することによって，既存のＦＡＰとＣＡＰの契約者に不利益が生ずることがないようにしたと聞いています。

自損事故保険についてはこのあとのテーマにも入っているようですので，この辺にとどめさせていただきます。

石田　あとなにか昭和51年の約款改定についてよろしいですか。

(7)　昭和53年11月（約款改定）

それでは，昭和53年11月１日の約款改定，これについてみていきましょうか。約款改定だけに限定しなくてもよろしいかと思います。まず，重要な改正点としまして，最初に約款改定から説明しましょうか。

被保険自動車の譲渡の問題です。新約款ではこの被保険自動車の譲渡があれば，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というような規定，これは一般条項の５条です。この規定をもうけたということ。それから車両入替について，旧自動車保険普通保険約款には何も規定がもうけられておらず，契約規定に明記されているに過ぎなかったのです。それを新約款の一般条項６条に車両入替についての規定をもうけています。

この二点が昭和53年の約款改定では重要な点ではなかったかと思います。さらに若干補足しますと，契約の解除の問題，契約の解除について保険会社が契約の解除権をもったということです。これは一般条項10条２項にあります。

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，車両保険契約を解除することができます（ただし，ＰＡＰでは車

両保険契約の解除だけが認められている）。

こういう規定をもうけたというのも，やはり車両保険や，対物賠償保険契約においては，損害率が高いということに基づくわけです。簡単に申しますと昭和53年の約款改定ではその点が中心ではなかったかというふうに思います。

黒須さん，それで間違いありませんか。

黒須　はい。あと一つ大事なこととして，搭乗者傷害保険で医療保険金の日額の支払限度額を設けています。これは社会通念上妥当性を欠くような高い保険金額で契約が締結され不正請求がでるおそれがあるのを未然に防止しようということです。そこで，支払いの限度額を設け，医療保険金日額を入院のときは1万5,000円，通院については1万円としています。

石田　あとそのほかに，特約条項の新設あるいは改定ですか，そういうものもありますけれども，それは挙げなくてもよろしいかと思います。

それから昭和53年の約款改定につきまして，なにかご意見がありますか。

高崎　ちょっといいですか。昭和53年の約款改定に直接関係しなくてもいいですか。自賠の最高金額，死亡の場合の，これをずっと見ていたのですけれど，自賠が昭和48年の12月1日に1千万円に上がったのです。その翌年の昭和49年3月にＦＡＰが成立し，それから50年の7月1日に自賠の最高金額は1千500万円に上がって，そのあと昭和51年1月1日にＰＡＰが成立しています。

それから昭和53年7月1日に2千万円に自賠の最高金額は上がって，これは53年11月にやはりあとに約款が改定されています。なにか関係がありそうな気がするのですが。自賠が上がると同時に，任意の方も上に伸びるのか，横に広げようとしているのか，なにかそんな関係があるのでしょうか。

石田　それはやはり最後のまとめのところで議論したいと思うのですが，この頃自賠責保険と任意保険の一本化とかいうような議論がありました。現在でもあるわけですけれども，限度額が上がると，当然任意保険を圧縮するのではないか，圧迫するのではないかという危惧を当然業界としてもつわけで，

そうすると任意保険を魅力ある商品につくり変えなくてはいけないという問題が当然でてくると思うのです。

ですからこれらの約款改定も，当然そういった限度額のアップという問題にも関連しましょう。限度額のアップの問題だけでなくて，あとでまた山下君から話があると思うのですが，共済の問題ですが，共済に対抗するためには，どういう商品内容にしたらいいとか，やはり外的な要因というものがあるということは，否定できないと思います。わたくしは業界内部のものではありませんが……。

三淵　いわゆる足切りになるものですから，やはり頭を上げておかなければいけないという問題もあります。そのままやりますと，料率を相当大幅に下げなければならないというような問題もあります。そういうこともあったのではないかと思いますが，やはり業界の自衛本能ではないけれども，そういう点はあります。

(8)　昭和56年８月（約款改定）

石田　それでは次にいきましょうか。

最も重要な約款改定としまして，昭和56年８月１日の約款改定があります。これは先ほど高崎さんの話からいえば，限度額アップという問題には直接関係がありません。むしろ共済との対抗という面が非常に強いのではないかというふうに思っています。

これは一番新しい問題ですので，黒須さんのほうから，ちょっと説明していただけませんか。重要な点だけで結構ですから。

黒須　それでは大きい問題にしぼってご説明したいと思います。

ファミリーバイク特約がこの改定により新たにつくられています。これは原動機付自転車の保有実態をみますと，ファミリーバイクが主流になりつつあること，一つの家庭で車と原付と両方持っている家庭が増えてきている。こうい

うことで簡便な契約手続によって，原付についても被保険自動車と同じ内容でカバーできるような，そうした商品をつくろうという趣旨から，ファミリーバイク特約がつくられたわけです。

これはＰＡＰのノンフリート契約に付帯する特約という形でつくられておりまして，原付も被保険自動車につけた内容と同内容で担保されます。ただし車両保険と搭乗者傷害保険は適用されないことになっています。

次に，ＰＡＰの対象車種の拡大がこの時点で図られています。新たに自家用普通貨物車と自家用バス，それから原動機付自転車，この三つがＰＡＰの対象車種につけ加えられました。これは，これら三車種についても示談交渉サービスを受けたいとの契約者のニーズがあったことによります。加えまして，この三車種は，使用実態が以前のＰＡＰの対象車種とあまり変わらないということ，さらにこれらを加えることによって自家用の車がほとんどＰＡＰの対象車種になるという点から拡大されたわけです。

次に，担保内容の拡充ということで，いくつかの改定がなされています。

一つは，これは車両保険になりますが，全損のときに臨時費用を支払うというもので，車両価額協定保険特約がつけられている車両保険にかぎり，保険金額の５パーセントが臨時費用として支払われます。これは全損のときの車の撤去費用とか，あるいは再調達に要する手続費用に充当してもらうということです。

それから，対人事故における臨時費用担保が新設されています。対人事故が発生しますと，見舞品代とか，あるいは香典とか，臨時の出費がでてきますが，これについては従来保険ではお支払いしておりませんでした。損害賠償のなかには入らないということで，対象外にしていたわけですが，こうした臨時費用についても，死亡の場合は10万円，入院30日以上の場合は２万円を定額で支払うという形で，新設されています。

また，自損事故保険における介護費用担保，これは，自損事故により介護を要するような重い後遺障害をこうむった方，そういった方々の救済ということについては強い社会的な要請があるわけですが，そうした方々に対して障害の程度に応じて350万円または200万円を別枠で介護費用としてお支払いするというものです。こうした改定がなされています。

それからもう一つ大きな改定として，無保険車傷害保険の内容が変わっています。従来の無保険車傷害保険では，死亡と1級から3級までの後遺障害だけを対象としていましたが，今回の改定によりましてすべての後遺障害にまで対象が拡大されたということが，大きな特徴ではなかろうかと思います。

その他にもこまかい改定点はいくつかありますが，一点だけ触れておきます。麻薬等運転が新たに免責事由としてつけ加わっています。この麻薬等運転については，酒酔い，無免許に匹敵する大きな違反行為であるということから新たに免責につけ加えたものです。

石田　どうもありがとうございました。今黒須さんから最も新しい約款改定，昨年の約款改定等のご説明があったのですけれど，尋ねてみたいということがありましたら……。

伊藤　自賠責無保険者には，対人事故の示談代行をしない規定が加わっているのですね。

黒須　はい。そうです。新たにこの時点で明記しています。

石田　どこか賠償条項第5条3項に入ったのではなかったかな。

黒須　そうです。従来は自賠責無保険の場合に，対人の示談交渉をやるかどうか，それについては約款上必ずしも明確でなかったわけです。

ところがファミリーバイクなどがつけ加わってきますと，示談交渉をやる回数が増えてきます。そうした場合に，自賠責がなかったにもかかわらず，そのてん補費責任を負わない自賠責部分まで含めて示談交渉をやることは，先ほど話にでていました弁護士法の非弁活動問題に触れるのではないかという点が一

つあります。それから実際に示談交渉をするに当りまして自賠責部分とそれ以外の部分を区分してやるということは非常に困難です。

こういった点がありまして，自賠責が無保険の場合には，示談交渉は保険会社としては行わないということを，新たに明記しています。

石田　その点は，旧約款の解釈としても同じなのでしょう。

黒須　解釈上必ずしも明確ではなかったようです。

石田　それを明記したということですね。

高崎　ＰＡＰの場合の対人事故の臨時費用担保について，臨時費用の香典とおっしゃったのですか。

黒須　そうです。

高崎　香典も入るのですか。

黒須　香典として実際に払われた金額，たとえば５万円持っていったからその５万円を臨時費用として支払うという趣旨ではありません。当然被害者が死亡すれば香典等で臨時の出費があるだろうから一律10万円を支払いましょうという趣旨なのです。

石田　香典に領収書をとれというのは無理だからね。

高崎　そうですね。

似た問題で医者や看護婦の謝礼があるでしょう。あれは昭和40年の終わりまでは裁判所は認めていなかったと思うのですけれど，認めた判例があったかどうかちょっとわからないのだが，強制保険が認めるようになったでしょう。たしか。

実際に約款で認めて裁判所がなにかそれに，金額は低いですけれど認めるようになってきた。そうなってくると保険が先行して，日本の裁判所は損害賠償の考え方が，香典についても変わってくるのかなという気がしているのですが……。

黒須　これは，わたくしどもが自動車保険でやる以前に，既に自動車の共済では，この種の支払いを行っていました。自動車保険としても商品魅力を増す必要もありまして，こうした内容を織り込んだわけです。

高崎　要するに保険で支払うのは損害賠償の責任を負ったときに払うわけでしょう。

黒須　ええ。ですから賠償ではありません。臨時費用として被保険者に対して支払いをします。

高崎　臨時費用といっていたのは，賠償ではないという意味なのですか。

黒須　そうです。

伊藤　費用担保ですが，果たして10万円，2万円だけで魅力ある商品になったかどうか。

石田　火災保険でも自分の家を焼いてしまったという場合には，隣の人にご迷惑をかけたという分も払うのでしょう。

高崎　そういうものを払うということになると，損害賠償の考え方も，多少どうでしょう，変わりますかね。

石田　だから広い意味ではやはり賠償に当たるのでしょうね。

伊藤　相当因果関係があるといっても，この場合には問題ですね。

高崎　そうですね。結講柔軟になっていますから。だんだん広がっていっているようなものです。

三淵　なんでもかんでも保険でもってくれというのが，一般的な風潮になってきましたから。

石田　いや，保険でもってくれというのか，それとも保険料のダウンを食いとめるため，それまでもちましょうという，むしろそういうことではないですか。

全体に保険料がダウンしているわけということではないですか。そこでなんとかそれを少しでも食いとめるには，そういった担保範囲を拡大しているのでしょう。付録ですね。

黒須　それもあるかもしれません。

三淵　昭和56年のとき支払いました。

石田　山下君，香典などというのは最近不法行為理論ではどうですかね。

山下　不法行為理論ではどう考えられているのかよくわかりませんが，香典や見舞金の支払いにあてるために臨時費用担保として保険金を支払うということは，住宅火災保険では前から行われていたようですが，それらは，損害保険における定額給付というようないい方がされていますので，約款制定者の意図としては，一応は損害賠償責任のてん補ではないという前提で作られているわけでしょう。

石田　だからそれも火災保険の場合などを考えてみますと，その金額というのは頭打ちは一応制限されているわけです。その額が大きくなるとやはり損害保険の性質論からいうと，やはり被保険利益とか，利得禁止とかいう問題にひっかかってくるのではないかと思うのです。その額が小さい。そんなに大きな額でないから，まあそのくらいのことだから弾力的に考えてもいいのではないかという，そういうことではないでしょうか。

高崎　臨時費用といいますと，たとえば事故が起こって，加害者のほうがいろいろ病院に行って診断書をとってきたり，警察に行ってきたりするという事故処理費用を，ああいう場合はみるのですか。

黒須　臨時費用は内訳を問わず定額で支払われますので，なにに充当しても差支えありません。事故に伴ういろいろな手続，たとえば必要書類の取付などに要した交通費等にあてられることもあると考えられます。

対人事故については，被保険者の示談交渉費用とか，あるいは協力援助費用，そうしたものはすべて対人事故の円滑な処理のために必要な費用です。

臨時費用も同じように採り上げられるのではないでしょうか。

高崎　ああ，そうですか。

そうすると被害者の事故処理費用は，どのくらいですか。前に判例で，争いがあったのは，たとえば警察に呼ばれたときのこちらから行く場合の交通費とか，弁当とか，事故証明を以前は取りにいっていましたが，今は郵送でやっているのですが……。

黒須　現在のところ，そこまで具体的な査定の基準はもうけられていないのです。

高崎　裁判所が認めているのと，認めていないのとがありますけれども，実際臨時費用になったのは……。

黒須　それは慰謝料のなかに含めてしまっているというケースが多いのではないでしょうか。

石田　よろしいですか。

それでは，一応，とくに昭和22年の統一約款からフォローしてきたのですが，こうみてきますと，一体いつ約款改定があったのか，記憶するだけでも大変でして，たえず改定がなされているという実情です。

わたくしもかねがねそういうことを述べたことがありますけれども，もう少し保険会社としては，小手先だけではなくて，もっと長期的展望に立って改定を試みるべきではないかと思います。いろいろと現在，費用の節減などをいわれていますけれども，約款を変えるなどということは，相当膨大な費用がかかるのではないですか。

たとえばドイツの自動車普通保険約款（ＡＫＢ）をみましても，そんなに大きく変わっていないのではないかというふうに思います。

全体の約款改定の流れをみまして，なにかご感想がありましたら，どうぞどなたでも結構ですから……。

三淵　これは大きくいって，昭和32年頃のとくに経済的な日本の発展とか，それから例のオイルショックが起きたとか，そういうことによる社会，経済上の変動が非常に大きかったという面とともに，そういうものがあったということも，やむを得なかったのではないのではないですか。

これから先は今おっしゃったように変わるのではないでしょうか。

やはりこの20年間ぐらいというのは，文字どおり激動期で，一寸先がやみだったというような感じがしないわけでもないですが……。

石田　塙さんが『激動の10年』，そういう本を書いていらっしゃるけれども，そういう事情もあるでしょう。山下君，なにか。

山下　とくに大きいことではないのですけれども，ずっと担保範囲の拡張なり，免責事由の縮少の方向へと進んできていたのが，どうも昭和53年あたりから，そうでない面も ── たとえば，保険会社の解除権とか覚せい剤使用中の免責のように ── 約款の改定に若干ずつ出てきているので，これも一つ自動車保険約款，あるいは自動車保険そのものが成熟してきた時代なのかなという感じを持っています。もっとも，それらは個別的にみれば相応の理由があることは認められますが。それでも，こういう不利益への方向への変更，こういうものはなるべく十分な検討が必要であろうと思います。

石田　非常に厳しい。

高崎さん，総まとめをしてください。

高崎　そうですね。確かに石田先生のおっしゃったように，ちょうどわたくしが弁護士になったのは昭和45年でして，自動車保険の激動の時代の頂点を生きてきたのですけれど，今日，しだいに担保範囲が広がり，制度をみてもよくなっているという感じがします。

三淵　わたくしは，その通りと思います。最近のことは知りませんけれども，世界各国の自動車保険と比べてみても，日本の自動車保険というのは，少しきめが，こまか過ぎるかもしれないけれども，わりにかゆいところに手が届いて

いるのではないかと思います。

商品としてはいい商品になっているのではないかと思います。いろいろなものがアクセサリーとおっしゃるけれども，やはりこれも一つの商品ですから，買ってもらわないと商売にならない，そういう意味もありまして，かなり行き届いてきているのではないかという感じはしますけれども。

高崎　損害賠償のほうからみますと，自動車事故の損害賠償は常にほかのいろいろな分野の損害賠償をリードしてきましたね。それは自動車事故は大量ですし，新しい，いろいろな問題についての検討を迫られたということもあるでしょうけれども，現に今新しい問題としましても，たとえば先ほどでました香典，それから医者への謝礼，それらを損害賠償の理論で，果たしてどういうふうに説明するのかという問題もあるでしょうし，そういう意味では保険というのは非常になんというのですか，きめがこまかいというか，損害賠償をむしろリードしているというのかな……。

三淵　だから商品の名前が，賠償保険という名前であって，その商品の根幹が賠償保険という商品なのだけれども，それにいろいろアクセサリーを一緒につけて売るということは，半分サービスを含めて，それは商品としては，わたくしは行き過ぎたことではないと思います。

だから必ずしも賠償でなくても，もう，今生命保険のほうでもずいぶんいろいろなものが，それは死んだ時払うというのとは大分違います。

高崎　昭和40年に入る前の感覚とは今ではずいぶん違うと思うのは，保険は先ほどの四分の三という問題もありましたが，今では賠償にさらにアクセサリーをつけるという時代になっていますね。あるいはアクセサリーの分まで賠償の範囲に含めるというように変わっています。ただ，裁判所のほうでもふくらましていくのかどうか注目されます。

石田　高崎さんのおっしゃったことは非常に示唆的で，つまり保険というものは損害賠償法をリードしている面があるのではないかという問題があります。

かねがね伊藤君にもそういう考え方があるのではないですか。つまり運行供用者責任ということ，それだけを抜き出して考えるべきではなくて，自賠責保険の支払いの対象としての問題として考えるべきであるという，つまり両方をにらんで組み立てるという思想ですね。

高崎　費用担保というのは賠償責任条項が適用になるのですか。

伊藤　それは古典的なカテゴリーのなかでは賠償条項に入っているけれども，むしろ費用保険でしょう。費用保険がたまたま条文のなかでは賠償条項のなかに入っているということでしょうね。

高崎　賠償責任条項に入っているけれど，実際は賠償と考えていいのかどうかわからないのですけれども，どんどん入ってきているということですか。

Ⅱ　任意自動車保険の法律上の問題

(1)　自賠責保険と任意自動車保険との関係

石田　第１番目に自賠責保険と任意保険との関係です。これもわたくしのほうから少し説明させていただきますと，たとえば自家用自動車保険（ＰＡＰ）自動車普通保険約款（ＢＡＰ）の規定で，この規定の１条２項の規定を見ますと，当会社は１回の対人事故による前項の損害の額が自動車損害賠償保険法に基づく責任保険または責任共済によって支払われる金額を超過する場合にかぎり，その超過額のみをてん補します，という規定をもうけています。

したがって，両者はもちろん関係がありまして，任意の自動車保険というのは，自賠責保険の上乗せであると，いういうふうにいわれているところです。

そこでただここで非常に問題になることがあり，皆さんにいろいろと議論していただきたいと思います。

その一つは，名古屋地判昭和48年11月２日判例タイムズ310号245頁，これともう一つ，京都地判昭和55年３月27日判例時報972号95頁，このふたつの判

決が非常に注目されるところです。

この判決を中心にして議論していただきたい。と同時に査定，これは自動車保険料率算定会で行う査定，査定の拘束力の問題も関係するところですけれども，伊藤君，これについて少し説明していただけませんか。

伊藤　先ほどエキセス・ロス・カバーというような話がありましたけれども，将来の理解の仕方，あるいは現在の自賠責保険，あるいは任意保険の実務の立場というのは，任意自動車保険，任意対人賠償保険というのは，自賠責保険の支払い額を超過する場合に，その超過する部分について，自動車保険が機能していくのだと。

ですから，あとは黒須さんに補足していただきたいと思いますけれども，昭和47年改正でしたか，上乗せという趣旨を明確にしたのは……。

黒須　そうです。

伊藤　それで，まず先ほどお話がでました名古屋地方裁判所の事件，これは外国保険会社の事案ですけれども，同じく争いとなりまして，自賠責保険の支払い額を超える損害で，かつその当該損害は自賠責限度内におさまっている場合に，それを任意保険会社に請求したところ，任意保険会社はそれはまだ自賠責保険の限度内であるということで，支払いを拒否した事案です。

そこで，それに対して名古屋地方裁判所は，自賠責保険と任意保険との関係は，妥当な損害額から自賠責支払額，もしくは支払われる額を控除したものが，任意保険の支払額となり，妥当な損害額が自賠責の限度内であっても，自賠責の実際の支払額よりも大きいときは，その差額が任意保険の支払額であると判示しています。

なお，これは準商慣習になっているのだということで，特段の事情がないかぎり，自賠責の査定以上は自賠責保険の負担とならないというような判断を示したわけです。

そして，この立場が当時の自賠責実務の一般的な考えでもありましたし，現

在まで続く自賠責保険および任意保険実務の考え方でありました。

ところが本件で問題となっています京都地方裁判所昭和55年の判決は，これと結論的には逆の判断を示したわけです。ただし果たしてこれが逆の判断を当然に示したかどうかという点については，若干疑問の余地があるわけです。

というのは，本件の上乗せ契約は農協共済ですが，もし本件の場合，これを任意共済のほうに請求していった場合には，結論的には名古屋地裁判決と同じ結論がだされた可能性がありますので，請求経路の問題という点も一つ念頭においておく必要があるのではないだろうかという問題があります。ところで，本件の場合は原告が被害者を死亡させた事案です。そこで原告は被害者の遺族との間で示談交渉して，示談金1,549万円の示談契約を締結したのです。

ところがその後本件について，自賠責保険金請求訴訟が提起された関係もありまして，京都地方裁判所で損害額の認定がなされ，結局本件によって生じた損害は1,353万円であるとされました。それに先立ち，被告である保険会社は遺族からの自賠法16条に基づく損害賠償請求を受け，自賠責の査定要綱に従って査定をした結果1,100万円であるということで，この金額を遺族にすでに支払っていたわけです。

そこで先ほどいいました原告と遺族の間の示談金1,549万円と，1,100万円との差額，すなわち449万でありますけれども，当時の自賠責の限度額が1,500万円でしたので，1,100万円強と1,500万円との差額の約400万円はまだ自賠責保険で支払えるはずだということで，被保険者が形の上では被害者に支払ったというようなことにして，被保険者が保険会社に対して，約400万円の追加請求をしたのです。こういう事案です。

ただ，これはちょっと問題が，本来ならこれは任意的訴訟信託の問題もからんで，きわめて法的には問題のある事案ですけれども，保険会社はむしろそちらのほうをついたのです。法理論的には，本件の京都地方裁判所はそういう保険会社の抗弁，保険会社はこの場合自賠責の支払額を超える分については，任

意保険会社が負担すべきであって，自賠責保険がさらに追加払いすべき理由がないのだというような抗弁を出したのですけれども，京都地裁の昭和55年３月27日の判決は，そうではないとそれを認めませんでした。適正な損害額が自賠責保険の支払額より大きいときは，その差額は自賠責保険の限度額内であるかぎり，任意保険の負担となるものではなく，なお自賠責保険の負担となるのだという判断を示しまして，原告が勝訴しています。

ただ，本件の場合は先ほど説明した点ですが，もう少し敷衍しますと，これは上乗せ部分が任意共済，農協共済がついていたわけなのですけれども，任意共済はご存知のように，現在，任意共済と自賠責共済についても一括払いの手続を認めています。

本件の場合には，自賠責の機能すべき範囲の問題と，それからもう一つは，自賠責保険において査定の法的拘束力があるのかどうかという問題があります。

石田　実務のほうでは，一括払いするから，こういった問題もまれでしょうね。

黒須　そうです。実際にはこういったことはありません。

伊藤　結局このような問題は，損保会社であったら生じなかったでしょうね。

石田　高崎さん，なにか。

高崎　結局自賠は払っても，今度元受が相手にされています。自賠を払っても，どうなのでしょうか。任意のほうに通じますのでしょうが。

伊藤　黒須さんにちょっとおききしたいのですけれど，一般的に自賠責の査定要綱で1,100万円，ところが示談ベースで，いや判決ベースで1,400万円とでている場合にそれを自賠責保険で支払ったとき，査定額を超える額は，任意会社のほうで吸収するということはないのですね。

三淵　それはないでしょう。

伊藤　全然ない。

黒須　運用としては，それはやっていないです。自賠責保険で全額支払うこと

になります。

三淵　やはり保険会社がどういう基準で査定をするのかということを，いわば公示しておくことが，いろいろな問題の紛争が起きないために必要なことでないかという感じを，わたくしは昔からもっているのだけれども，保険基準が高くなってきたと，今度基準以下の損害のときに基準まで要求されるという問題がでてくるのです。逆にそれも確かにあるのですけれども……。

山下　その場合には保険会社としては拒絶できないでしょうか。これは常識的にいって，私はその辺が，

高崎　非常にきめの細かい書き方をしないといけないと思いますが。

黒須　実際には支払い基準にすべてを盛込むことは困難ですし，運用によっても幅がでてしまうでしょう。

三淵　基準というのはあいまいですから……。

(2)　保険金請求権の履行期

石田　次に，保険金請求権の履行期に関する問題を採り上げましょう。

最高判昭和54年５月31日判例時報930号66頁の事案について議論しましょう。

この事案は，被保険者が現実に第三者に対して，損害賠償責任を負担するに至ったときでも，その賠償額が具体的に確定されていないかぎり，契約上てん補すべき損害額も確定せず，保険会社としては現実に支払うべき保険金の額を確認することができないから，その前の段階において，保険金支払い債務の履行期が到来したとして履行遅滞の責を負わせることはできず，損害賠償額が確定されるまでは，保険会社の保険金支払い債務の履行期は到来しないと判示しています。

つまり履行期は，賠償額が具体的に確定された時であるということです。

この問題については，保険金請求権の発生時期等に関連して，さらに代位訴訟との関連で大いに議論された問題でありまして，最高裁判所は賠償責任額の

確定した時に履行期が到来すると判示しています。これはもちろんノーアクションクローズ，現行約款の一般条項19条との関連でも問題のあるところです。

わたくしの記憶では，たしか山下君がこの問題について評釈したことがあるのではありませんか。

山下　伊藤さんから今これについてコピーをもらったのですけれども，

伊藤　逃げられないように……。

石田　この事件について，コメントすることがありましたら。

山下　この事件そのものはかなり特殊な事案でして，被害者が代位訴訟をやっている間に，損害賠償額が任意保険の保険金額をこえることが明らかになったので保険会社は保険金額満額を支払ったところ，被害者は事故発生時からの保険金の遅延利息を請求したというものです。その意味では，この最高裁判決の一般論がどの程度の意味をもっかという点では必ずしも明確ではないわけですが，従来わかれていた下級審判例・学説 ― 事故発生時説，損害賠償請求訴訟判決の口頭弁論終結時説，判決言渡時説，判決確定時説の4つに分類できると思いますが ― に対して最高裁が一応の結着をつけたという点に意義があったかと思われます。

ただし，細い点になると必ずしもつめられていないような気もするわけで，たとえば，現在の約款ですと，一般条項の20条は履行期という概念とどういう関係にあるのかということなどどうもはっきりしないところがあるわけです。

そして，考え方の方向としては，履行期と一言でいっても，それにまつわる問題は多面的である，たとえば，遅延利息の問題，代位訴訟の可否ないし訴訟形態の問題，消滅時効期間の起算日の問題などですが，それらを各論的に検討していく必要があろうかというのが漠然とした感想です。

石田　どうもありがとうございました。

ノーアクションクローズとの関連で，現行約款では19条になるわけですけれど，19条の規定では当会社に対する保険金請求権は，次の時からそれぞれ発生

し，これを行使することができるものとしますと規定し，そうしてこの判決の確定等を挙げているわけですけれども，実務の考え方としては，損害賠償額が確定するまでは何もない，つまり保険金請求権も発生していないというのが実務の考え方なのでしょうかね。

これは山下君の考え方からいえば，裁判官による約款の修正ということになるのですか。

山下　これは文言からいえば，まさにそうなるのでしょうね。

ただ，代位訴訟という場面に関していいますと，まさに47年の改正は発生していないから，代位訴訟はできないのだというような発想があったのではないかと思うのですが，権利が発生しているかどうかと，代位訴訟ができるかというかという話は，論理必然的には結びつかない問題であろうと考えられます。

そういう意味で約款の解釈として，代位請求を認めることが，直ちに約款の修正をしているのかということにはならないと思いますけれども，保険会社，あるいは約款作成者の意図には，かなりしていることは確かだろうと思います。

石田　今後先ほど山下君のほうからお話があったように，今までに履行期という抽象的にいっているけれども，どういうシチュエーションでそれが問題になっているのかということです。遅延損害金，時効はどうなるのですか。保険金請求権の時効というのは，それはやはり確定した時からですか。

黒須　一般条項の19条および23条です。

石田　それは規定がありますか。

黒須　はい。

石田　ああ，そう。それは規定があるわけですね。

黒須　保険金請求権は判決が確定した時から行使できますが，保険金請求手続が行なわれなければ，この時点が時効の起算点になります。

石田　それから各論的な問題ですけれども，たとえば判決が確定したからといって，保険会社としてはそのまますぐ支払うという問題ではなくて，やはり

保険会社側で査定というのか，それをやらなければ保険会社としての職務放棄だと，私は思うのだけれど。

山下　併合型の代位訴訟をやっている場合には，もう訴訟をやっている間に，そのような査定は十分にできるのではないかという気もするのですが。

石田　保険会社はタッチしていれば別だが，被害者と加害者間の訴訟で，判決の確定，判決文をもってきたからといって，保険会社としてはやはり査定という段階を一つ踏まなければならない。

山下　被害者と加害者間で裁判外で行われた確定の場合にはまさにそうですが，併合型の代位訴訟の場合は別だと思われるのです。

石田　そういったこまかい各論的な作業が残されているのではないかと思いますね。

山下　問題は多少ずれますが，保険会社の同意を得て訴訟をした場合には，損害賠償請求権自体の遅延利息は，現在では保険会社のてん補するところとなっているわけですね。

黒須　そうです。

山下　これはいつの改定でなったのでしたか。

伊藤　47年。

山下　47年ですね。

伊藤　そうだと思います。

山下　賠償条項11条３項ですか。これで保険会社が訴訟をやれといったら，事故発生時からの遅延損害金までてん補してくれることになるわけですね。

黒須　そうです。

山下　これはそれ以前は遅延損害金を支払っていなかったのですか。

(3)　直接請求権

石田　では一応そのぐらいにとどめておきまして，少し直接請求権の問題に

ついて議論しましょう。

高崎さん，なにか少し話をしていただけませんか。

高崎　直接請求権があるのは，ＰＡＰ，自家用自動車保険プライベートオートモビルポリシィと，ＢＡＰ，一般自動車保険ベーシック　オートモビルポリシィの二つだけですね。

黒須　そうです。

高崎　もう一つ任意保険がある。ドライバー保険ですか。これはないですか。

伊藤　いや，ありますよ。

黒須　入っています。

高崎　入れたのですか。

黒須　はい。

高崎　被害者直接請求権が入ったのは，昭和49年の３月です。ＢＡＰ，ドライバー保険の入ったのは昭和51年の１月，直接請求権が入った動機は，示談交渉をＰＡＰが昭和49年３月に導入したので，弁護士法72条に抵触するのではないかという問題を解決するために，直接請求権を入れたと。

それから直接請求権の内容が，ＰＡＰと，ＢＡＰ，ドライバー保険とは少し違っていますね。

違っている内容はＰＡＰでは支払い条件に該当するもののうち，いくつかが，ＢＡＰでは行使要件となっています。それから判例の方をみますと，東京地判昭和53年11月30日判例時報924号115頁と，東京高判昭和54年10月30日判例時報949号116頁です。この二つの判例が注目されます。

前者の判例の事案は，原告のほうの息子が交通事故で死んだため，保有者である被告に対して損害の賠償を求めるとともに，加害車両についての保険者である被告に対して，保険金の支払いを直接求めるとともに，予備的に保険金請求権を代位して支払いを求めたという事案です。

この事案で問題になっているのは，昭和51年１月１日に改定された自動車保

険普通保険約款においても，条件付きで直接請求権を認めているのですけれども，本件で争ったのは，約款上，直接権が認められていない場合にも，被害者からの直接請求が認められるかどうかをめぐってです。

石田　商法667条の規定の適用はないのだということですね。

高崎　結果的には，商法667条を責任保険全般に類推適用されるべきであるとは解しがたい。こう判示して保険金の直接請求を否定しています。

代位請求についても，具体的保険金の請求権はまだ発生していないとして，否定したという事案です。

それからもう一つの後者の判例は，結果的には昭和51年の約款に基づく自家用自動車保険（ＰＡＰ）の争いです。ここでも商法667条は直接被害者の保険金直接請求権を認めるべき裏づけとすることはできないといっているわけです。

それから代位請求もまた理由がないと判示しています。しかし将来の給付を求める訴えとして，あらかじめこれを請求するということは認められるという判決です。主文では，被告会社は，本判決が確定した時は払えという主文になっています。

いずれにしましても直接請求権は両判決とも否定しているということです。

石田　どうもありがとうございました。

伊藤　ひとつ補足させていただきます。公刊されている判決例として，直接請求権をめぐって，東京地判昭和53年11月30日交通民集11巻6号1768頁と東京高判昭和54年10月30日判例時報949号116頁とのふたつあります。そのほか，非公刊判決例が若干ございます。約款の解釈論として直接請求権がいつ発生し，いつ履行期が到来するかについて争いがあります。それについて，静岡地判昭和52年1月25日（昭和51年（ワ）343号）は，ＦＡＰについて，同約款6条の被害者の直接請求権は，同条2項で定める諸条件を具備した時に発生すると判示しています。

それから，東京地判昭和53年8月31日（昭和51年（ワ）9268号）は，逆の判

断をしております。すなわち，ＦＡＰ約款６条１項で認められている被害者の直接請求権は，同条２項とは独立したものであって，２項に定める諸条件に拘束されずに，常に行使できると判示しております。

高崎　龍田判決ですね。

伊藤　そうです。１項と２項，それぞれの直接請求権の行使要件が違い，２項は制限しているが，１項は自由で制限なく行使できるというのです。しかし，この判決には疑問があります。以上の判決が直接請求権をめぐってさらに追加すべき判決です。

石田　どうもありがとうございました。

そこで最初に少し根本的な問題から考えてみたいと思うのですけれど，直接請求権というのは，それならなにかという問題です。

つまりこの規定からいいますと，損害賠償額の支払いを請求することができると。これは損害賠償なのですか。直接請求権の性格論といいますか，それをどういうふうに考えたらいいのだろうか。わたくしもよくわからないところがあるのですけれども……。

つまりわたくしのいいたいのは，西ドイツの義務保険法では，保険会社というのがいわば日本の連帯と違うかもしれませんけれども，いわば連帯して責任を負うのだということです。

したがって，その保険会社に対する直接請求権は，まさに損害賠償額の請求だという考え方のようですから。

日本の場合には，損害賠償額の支払いを請求できるという言葉を使っているのですけれども，その性格論というのは，あまり議論されているというふうに思われません。

なにか，黒須さん。

黒須　これはＦＡＰができたときの業界の考え方だと思うのですけれど，ちょっとご紹介しておきます。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，被害者が直接請求権を行使する旨意思表示した時，具体的には被害者は保険会社に損害賠償額の支払いを請求した時に，被害者の直接請求権が発生する。

したがって，被保険者の保険金請求権の発生時期，すなわち損害賠償責任の額の確定時，それよりも前に被害者の直接請求権が発生することがある。こういうとらえ方をしています。

石田　ではどういうことになるのかな。確定前には……。

黒須　ええ。損害賠償責任の額の確定より前に行使する，発生することがある。

石田　だから直接請求権の発生時期というものと，それから直接請求権の履行期などということも，保険金請求権と同じようなことが問題になるのではないかね。

ではそこで，その問題に関連しますが，たとえば代位訴訟の場合と同じような問題で，たとえば加害者に対して，まず損害賠償の訴えを起しておいて，それから保険会社に対して直接請求の併合訴訟，これはできるでしょうね。

伊藤　直接請求権にも応用できると思います。やはりこの場合の併合訴訟を拒否すべき理由がないのではないかという気がしますけれど……。

高崎　将来の給付の訴えとして。

伊藤　そうそう。将来給付の訴えとして，もちろん。

ＰＡＰの場合には，一応第１項によって，ストレートに，直ちに直接請求権が発生するからいいのですが，ＢＡＰの場合，しぼりをかけています。

高崎　ＢＡＰはそうですね。

伊藤　ですからＢＡＰについては，直接請求権のメリットが少ないために，債権者代位訴訟は残らざるを得ないのではないかと考えています。

黒須　これも当時の考え方だと思うのですけれども，支払い条件のいずれかが満たされているときには，被害者，保険会社を相手どっての単独訴訟も可能

だけれども，支払い条件が満たされていない場合には，それを充足させるために損害賠償請求訴訟と，保険会社の損害賠償請求訴訟の併合訴訟を行う必要があるという考え方です。

伊藤　それはＦＡＰの考え方ですね。

黒須　ＦＡＰです。

伊藤　ただＢＡＰのもとにおいては，さらにいわゆるＦＡＰでいう２項の条件を成就しないかぎり，請求権は発生しないというような書き方をしています。

そうなってくると直接請求権についても，併合訴訟というのは，十分ＢＡＰの場合にメリットが，かなり強くなるのではないかと思って……。

石田　けれどＢＡＰの場合に，直接請求権の発生というのは，確定した時に発生するということですね。

伊藤　そういうような表現になっています。

石田　それからもう一つはＰＡＰでも，併合訴訟を認めなければならないメリットというのがないのではないかという，そういう考え方が十分成り立つ。わたくしもそういうふうに書いたこともあるのですけれど。

伊藤　ありますね。

石田　書いたことはあるのだが，この点はまだ十分につめられていない問題ではないかな。

伊藤　それはそうです。

石田　ただ実益はないのではないかと思うのです。私は，ＰＡＰの場合，確定したら払うといっているのだから。

伊藤　ＰＡＰの場合ほとんど指摘できないです。

石田　それからＰＡＰの場合は，あの規定からいうとまだ発生していないのだということからいうと，駄目だというふうにいわざるを得ないのかと，その点まだ十分につめられていない問題ですね。

(4) 自損事故・無保険車傷害担保

石田　昭和51年1月1日に，任意自動車保険制度の大幅な改定がありまして，自損事故担保条項と無保険車傷害担保条項が新設されました。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，そのこまかい内容は省略しましょう。これが傷害保険であることは間違いございません。次の無保険車傷害担保は，対人賠償保険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十分な補償を受けられない場合があります。このような被害者を救済するために無保険車傷害条項が新設されたわけであります。加害者側が本来自らが負担しなければならない損害賠償責任を，いわば保険会社側が肩代りする（もとより保険会社側の求償が残っているが）ものでありますが，その法律的構成を十分に煮詰めたとはいえないのですが，傷害保険と責任保険の両方の性格をもっているといえましょうね。

伊藤　そうですね。まだ十分に解明されていない問題でしょうね。

石田　自損事故・無保険車傷害担保条項については論ずべき問題も少なくないのですが，時間的関係から先に進みましょう。

(5) 任意自動車保険の性格

石田　次に，自動車保険の性格論について議論しましょう。

これは非常にむずかしい問題で事故犠牲者救済的性格，自動車総合保険への変化と評価というテーマについて，伊藤君のほうから説明してください。

伊藤　先ほどからお話がありましたように，日本の自動車保険は大正3年に始まり，昭和22年，40年，47年，49年，51年，53年，56年と相次いで約款改定を経て今日にたどり着いているわけです。

とくに重要なことは，まず昭和40年約款の改定です。40年に約款改定

がなされたわけですが，先ほど三淵さんのほうからもお話がありましたように，車両保険や対物賠償責任保険を中心とした営業姿勢がずっと続いていました。ところが40年代中期から徐々に対人賠償責任保険の必要性が認識されています。

ところで，その対人賠償保険責任保険の内容の充実，あるいは対人賠償責任保険に対する社会的期待・機能というのは，主としていわゆる任意対人賠償，いわゆる賠償責任保険，すなわち第三者に損害をあたえた場合の賠償責任担保を中心として展開し，また発展してきたわけです。

ところが，最近に至って従来の賠償リスクとは異なったセルフプロテクション的なもの，いわゆる自損事故担保とか，無保険車傷害担保がでてきました。それはどう流れのなかに位置づけることができるのかどうかということですけれども，まず，昭和40年の約款改定の意義は，責任保険として完成された姿をみせています。すなわち，いわゆる四分の四担保とか，責任負担主義等々の確立によって，一応の形ができてきました。

そうして，47年約款の改定によって，被害者救済機能が若干意識され，昭和49年ＦＡＰ約款によって，直接請求権の導入等を踏まえて，よくいわれるところの免脱型責任保険契約への脱皮が図られていったわけです。

免脱型責任保険は，責任保険が加害者のための保険であると同時に，被害者のための保険であるという性格もあわせもつということに，その免脱型給付の一つの特徴をみつけることができるかと思うわけです。

そのようにして昭和49年約款改定により責任保険の一つのタイプが免脱型への傾向を深めていきます。いわゆる性格の変更が除々に起こっているわけです。そのことは，いわゆる責任保険の社会的機能の承認とでもいうことができるかと思います。それと同時に，今まで契約外の第三者として契約法的な保護を事実上受けているにせよ，契約法的な保護に直接関与していなかった被害者，人身事故の被害者が，責任保険契約上の準当事者的立場に立っことを承認されて

くることになります。そして賠償損害は，元来，被保険者に生じた損害を中心としてみていく伝統的な考え方が，被害者を準当事者化することによって，第三者の被害をストレートに責任保険によって救済していくのだというような意識というか，一つの思考形態が徐々に形成されてきます。そこのところに責任保険の一つの若干の変化がみえてきているのではないだろうか。いわゆる責任保険の被害者救済機能の承認とでもいうことができるかと思うわけです。

ところでそれと同時に，モータリーゼーションの進展は，被害者の救済機能に注目して，さらに進んでいきます。やがて交通事故犠牲者の救済という視点は，単に被害者の救済だけではなくて，そもそも自動車事故によって破壊される生活というのは，いわゆる対人事故の被害者だけではなくて，自損事故等々の場合でも，自動車のもたらす危険は，本人のほうにも生じてくるのではないかというような問題が，徐々に意識されてくるようになるわけです。

そのことは先ほど石田先生もおっしゃいました50年の保審答申における自損事故担保を導入せよとかいう議論が，その一つの契機になっているのでしょう。

これらの状況を背景にして，いわゆる自動車事故被害者の救済という視点から，自動車事故犠牲者への視点が，自動車保険の領域のなかにも徐々に入ってきているのではないだろうかと思います。そしてそのことは従来の自動車保険がエクセスロスカバーというふうに純粋に理解されていたに対して，横にふくらみをももつような保険への脱皮が，徐々に始まっているのではないだろうか。

事故犠牲者救済的性格ということになってきますと，社会保障との関係，あるいは他の傷害保険との関係というのも，全体の自動車保険制度を考える場合に，重要なポイントになるのではないだろうかと思います。その問題を抜きにして，今後の自動車保険というのはちょっと考えることはできないのではないだろうかというようなことを，若干考えているのですけれども……。

石田　どうもありがとうございました。

一応この点については伊藤説をおうかがいするということで時間の関係もあ

り，とくに議論しません。伊藤君，それでよろしいですか。

伊藤　はい。

Ⅲ　任意自動車保険と各種共済

石田　次に大きな項目として，自動車保険と各種共済の問題があります。この問題を採り上げたのは，自治労共済などの労働者共済組合が昭和55年から安い保険料を武器に，自動車保険分野に進出しています。従来からの農協共済を含め，保険会社とあわせて三つどもえということで，販売競争を展開しています。当然に損害保険業界としても対応を迫られている重要な問題であると思われます。

この点について，山下君のほうからお話しをお伺いしたいと思います。

山下　現在，石田先生がおっしゃられたような激しい販売競争という情況があって，それにどういうふうに対処するかという大変血なまぐさい問題もあるわけですが，わたくし自身未だ定見というようなものがあるわけでもないので，ここではもっぱら契約法的な側面から，簡単に話させていただきます。

共済といっても多くの種類があるわけですが，現在自動車共済を行っているものでもっとも大きいのがいわゆる農協共済で，加入台数が400万台余り，その次が，いわゆる全労災の自動車共済で，35万台程度だといわれております。

そのほかに，中小の自動車共済が10種類程度あるようですが，量的な面での重要性はあまり大きくありませんので，以下でも，農協および全労災のものを中心に考えたいと思います。

まず，各種共済の商品構成でありますが，損保会社のものと多少異なっております。農協の場合ですと，主契約というのが，車両共済，対人賠償共済，対物賠償共済から構成されていますが，加入者はこの三つのいずれを付けるかは選択できるようになっております。そして，対人賠償共済には，自損事故条項，

無共済車傷害条項，家族無共済車傷害条項，他車運転条項（これは対物賠償条項にも自動付帯されます）が自動付帯されることになっています。そして，ＰＡＰではセットされている搭乗者傷害条項は特約の形になっております。全労災の場合では，車両共済が行われていない点がもっとも大きなちがいで，あとはＰＡＰとほぼ同一内容ですが，保険金額の設定方法が，対人5,000万円型というのと対人8,000万円型というのと２種類に予め設定されている点に特色があります。

次に，約款内容についてみますと，最も大きなちがいというのは，農協，全労災ともに示談代行についての規定がないという点，全労災ではさらに直接請求権についての規定がないという点です。もっとも，これらが約款に規定されていないといっても，実質的にはそれに近いサーヴィスは行われているもののようです。その他は免責の範囲など若干の内容的の相違はありますが，ほとんどは表現のちがいにすぎないもののようです。

それから，もっとも重大な問題となると思われる重複契約の扱いですが，約款のうえでは共済の側も，保険の側も，それぞれ他方を重複契約として扱うということでとくに問題はないようです。火災保険の約款では，中小企業協同組合法に基づく火災共済のみを火災保険と同格に扱うという規定がおかれているのと大きく異なるわけです。ただ，実際の処理がどのようになされているのかという点については，わたくしは知らないので，あとで黒須さんに実情を伺えたらと思います。

それから，ロングレンジの面でみますと，結局こういう共済をどういうふうに法律的に規制していけばいいのかということですが，契約法の側面についていえば，実質的に「保険」であるかぎり保険契約と同じ規制をうけるという方向については大方のコンセンサスがあるように思われますが，共済側からは多少の反論もあるようです。もっとも，それらは，どうも業法的，行政的規制を保険と同じにされては困るという主張との絡みでいわれているもののようです。

契約法のレヴェルにかきれば，先ほどの実質的に「保険」であるかどうかという点の問題があって，これを裏返しにいえば，小額の見舞金程度の支給しかしないものは保険契約に対する規制をただちに及ぼすべきではないということですが，具体的な限界はどこに引かれるかという点になると，また問題が出てくるわけで，たとえば，中小企業共済組合連共済というものでは，自動車事故見舞金共済として，300万円が支払われることになっていますが，これがはたして，いわゆる見舞金程度のものとして扱うべきなのかどうかかなり問題があるように思われます。

そのほか，共済約款と自動車保険約款の相互影響の問題などいろいろの問題があると思いますが，皆様のほうからご指摘いただければと思います。

石田　どうもありがとうございました。

黒須　重複の問題ですが，これについて自動車保険では，保険と農協共済，これだけを他の保険契約等ということにしているのです。ですから農協以外の共済は一応対象に入っていないわけです。だからといって両方から払われると，これは利得になってしまいますので，実際にはほぼ重複の扱いをしているのが実務です。

三淵　共済問題が起きた時からの問題なのですけれども，保険会社というのは監督官庁から相当きつい監督を受けてやって，それはなぜかというと，やはり契約者保護，あるいは今でいえば被害者保護というものになっているわけです。

それにもかかわらず，かなり保険類似のものがでてくるということは，やはり立法論的にいっても問題があり，これは非常に大きな問題だということは，農協ができた頃からいわれていました。

石田　これも共済の問題はやはり契約レベルの問題としては，われわれは保険契約であるというふうに考えているわけですけれど，しかし制度的な面の改革というのは，これは大きな政治力が要求されるような問題でしょう。

三淵　そうですね。これは政治問題です。

Ⅳ　任意自動車保険の課題と展望

石田　時間の関係もありますから，次に自動車保険の課題と展望について議論しましょう。

高崎さんもどうあるべきかということについて，お考えをおもちでしょう。

高崎　理想像をお聞きしたいのですけれど，伊藤さんの話も関連しますけれども，ずっと今日の話を聞いていまして，自賠が上がっている，いわゆる縦の時代，高さの時代ともいうべきですか，それから横の時代，縦横の時代ともいうべきですか，いわゆる立体化されつつあると思います。

石田　山下君なにか最後のまとめをしてください。

山下　よくニーズに合致した商品の開発ということがいわれますが，これはあくまでも顧客のニーズに応えよということであって，保険会社のニーズに合致した商品を作れということでないことはいうまでもありません。その意味で，顧客層とくに消費者が何を求めているのかということを充分に見きわめる必要があると思います。あるいは，商品構成として，いろいろなアクセサリーをつけることもわるくはないが，逆にアクセサリーはほどほどにして，責任保険の側面を徹底して被害者の救済と加害者の免脱という機能をより充実させるという方向もありうるのではないかと思います。

約款の内容の面では，はじめに約款の変遷についてのお話の中でも明らかにされましたように，契約者保護の方向に大きくすすんできたことは高く評価されるべきことかと思います。とはいうものの，保険約款には，契約者側の悪質な行為に対処するという機能を果たすことも要請されるわけで，そのために，保険会社にいろいろの権利が与えられたり，免責条項がおかれているのですが，それがともすれば過剰防衛的に作用するおそれもなきにしもあらずということ

で，保険会社の人は酌子定規にならずに事態を充分にみきわめて柔軟に対応していくことが必要であろうと思います。そして，約款そのものがきわめて複雑膨大になっていく傾向がありますので，事故が発生した後の契約者側との応対でも，契約者側のほうはどうも保険会社に言いくるめられたという感じをいだきかねません。その意味で，面倒ではあっても，法律的にどうしてそういう結果になるのかを充分に説明していくという努力が大切になってくるのではないかと思います。

石田　本日は長時間ご多忙のなかを活発に議論いただきありがとうございました。まだまだ議論すべき問題も多かったかと思います。時間も大幅に超過しましたので，これにとどめておきたいと思います。

本当にありがとうございました。