

# 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)



## 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 安田火災記念財団  
法人



## 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)	自賠償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りまして、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。いく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たいでしょうか、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21万台に達していきまして、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せんか。

やはり、この時代は、自動車保険といいますが、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、下手をすると会社に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ヶ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感じて、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年と言いますと、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も主張した記憶があります。

したがって昭和40年頃になりまして、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すよう。

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。伊藤君になにか。

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行って、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いく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行って、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。それで各地に出て行って、その現地の自動車保険を調査しよ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えます。

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えます。

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えます。

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えますけれども，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は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つた場合には結局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つたわけです。

そして、先ほど紹介させて第一審判決では、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号を先ほどのような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つたものと思われまゝ。

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つたわけですが、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つたといえよう

かと思えます。

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、この酪酐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、大きい取り組みと申しますか、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えますよ。

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た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年ではないかと思えます。

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。

結局それは何と申しますか、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んですね。

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も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」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せん。

#### (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えます。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小を図っています。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どころです。

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かね。

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。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考えています。

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行って、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で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。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がって、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、自賠償をつけていけ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。

