

# 来年4月から政府再保険廃止

## 自賠法改正の経過と課題

西崎哲郎  
NISHIZAKI, Tetsuro

今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会座長  
KPMG フィナンシャル(株) 理事長

自動車損害賠償保障法(自賠法)改正法案が6月21日、会期末ギリギリの国会で成立した。運輸省(旧)の懇談会、金融庁の自賠責審議会などを舞台に3年間にわたって展開された論議が、改正法案に結実、平成14年4月から施行される。

### 1 改正の主要点

今回の改正は、自賠法制定(昭和30年)以来維持されてきた政府再保険の廃止、それに伴う新しい保険金支払いチェック体制の確立と被害者救済の充実を内容とするもの。主な内容は次のとおりである。

### 1.1 自動車損害賠償保障法の一部改正

**政府再保険の廃止**(従来、保険の6割を政府に再保険)支払いチェック 保険会社に対し、政府が定める基準により保険金を支払い、被保険者または被害者に対し、支払いに際しての書面交付、死亡や重大な障害に係る保険金支払いについて国への届出などを義務づけた。違反の場合は国は必要な指示を行う(行政府による従来の全事案審査を廃止)。

**紛争処理** 保険金支払いに係る紛争の公正かつ適確な解決による被害者の保護を図るため、紛争処理機関を設立し、国は所要の監督を行う。

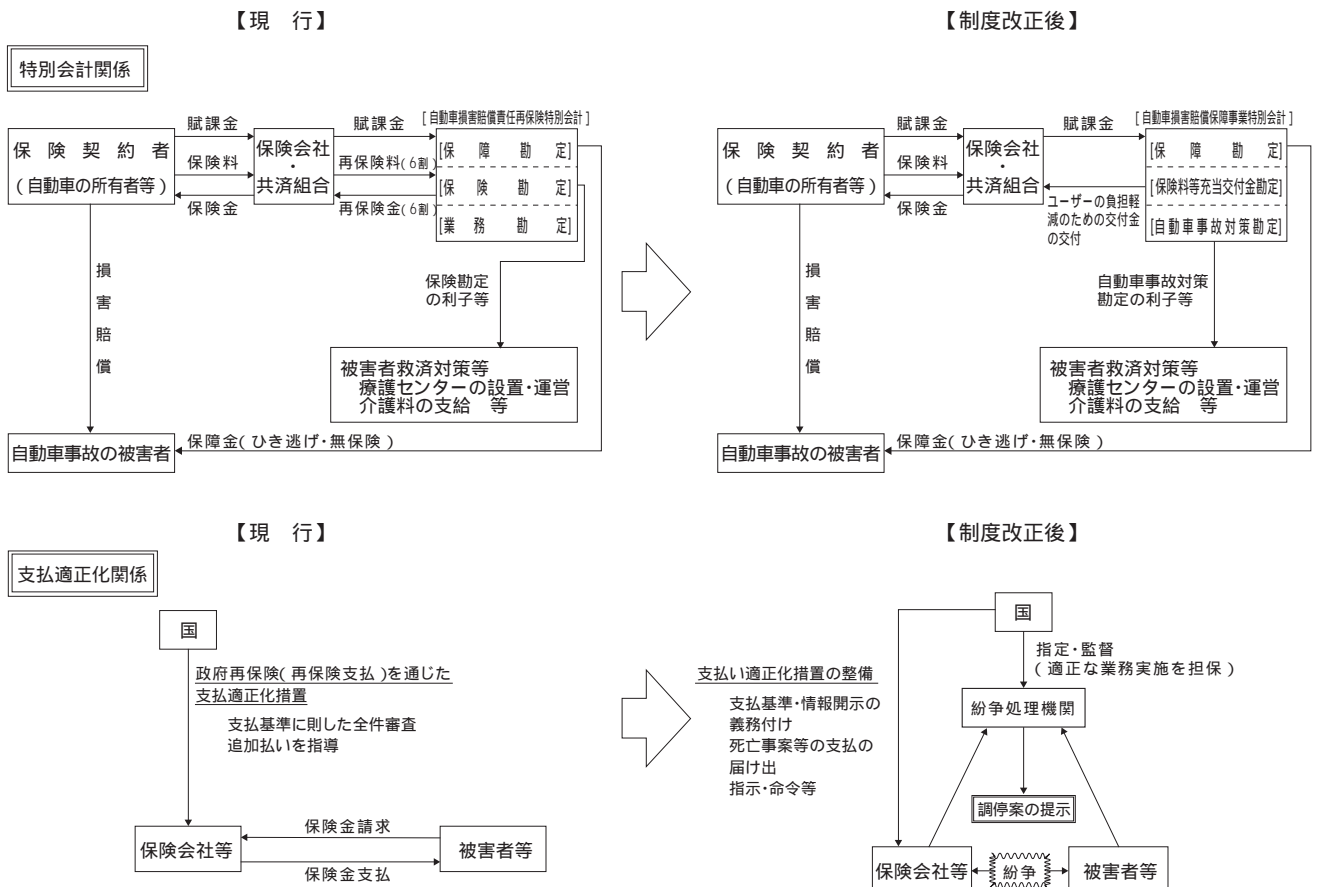


図 自動車損害賠償保障制度の改正

## 1.2 自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部改正

名称を自動車損害賠償保障事業特別会計法に改める。保障勘定以外の2勘定(保険勘定、業務勘定)を廃止。被害者救済等のための勘定およびユーザーの保険料負担軽減のための勘定を設け、特別勘定の運用益のそれぞれ20分の9および20分の11を帰属させる。

### 2 改正の背景と経過

規制緩和の流れの中で、平成10年10月、経団連は自賠責保険における政府再保険の廃止を要望、自民党行政改革推進本部は同年12月運輸省に対し「事故被害者の保護の条件等を検討し、自賠責保険のあり方を見直す」ことを申し入れた。運輸省は平成11年2月、「今後の自賠責保険のあり方に関する懇談会(運輸大臣懇談会)を設置し、同年9月、報告書をまとめて提出した。

同報告書は政府再保険制度の見直しに当たっては、その前提として「被害者保護対策の充実 政府保障事業の維持 政府再保険の運用益を活用した交通安全対策、交通事故被害者救済対策に係る政策支出について、必要な事業を維持すること 自動車ユーザーにメリットがあること 制度改正に伴うコストが合理的範囲内であること」の5条件を提示した。

政府は平成12年3月、「規制緩和推進3カ年計画の再改定」を閣議決定、その中で政府再保険廃止に際しては懇談会が提示した「5条件の実現の方向を確認した上で行う」とこととした。

これを受けて、金融庁長官は、同年4月、自賠法の改正を所管する「自動車損害賠償責任保険審議会」に対し改正を諮問、同審議会は6月、被害者保護の充実を前提として政府再保険の廃止と、それに伴う具体的制度設計を速やかに進めるべきであるとする答申を提出した。これに基づき、運輸省懇談会は、12月、政府再保険の廃止を行う場合の被害者保護のあり方(自賠責保険金支払いをめぐる紛争処理機関の設置等)、保障事業のあり方(無責事故・自損事故の補償の検討等)、政府再保険の運用益を活用した政策事業のあり方(政策事業の内容見直しと改善等)について報告書をまとめて提出した。

これら一連の段取りを経て、国土交通省は金融庁、与党との協議を行い、平成13年3月、上述の改正法案を国会に提出、成立したのである。

### 3 被害者団体の不安と対立点

このように記述すると改正作業は淡々と進んだように見えるが、実際には論議が難航、改正が実現するかどうか危ぶ

まれる局面もあった。まず、政府再保険の廃止について、運輸省懇談会で当初、被害者団体は「被害者保護を後退させる」と反対した。保険業界の体力が弱かった自賠法制定当時に比べ業界の経営力は格段に強化され、政府再保険の必要性はなくなったと見るのが常識であり、また「民でできるものは民に任す」行革の精神からしても再保険廃止は自然の流れといえる。

しかし問題は、被害者保護のための当局の監督、救済策や交通安全事業が政府再保険とその運用益に基礎を置いているだけに、被害者団体が不安を抱くのは当然だった。

しかも自動車保有数は8,000万台を超え、交通事故件数は増大、死傷者数は100万人を突破、死者こそ減少傾向にあるものの重度後遺障害者数は90年代で10倍もの激増ぶりだ。

運輸省懇談会は自賠法の第一の目的が被害者保護にあることを改めて確認し、被害者保護の「充実」を5条件のトップに掲げ、そのための具体的な制度設計を実現することで被害者の不安解消を図った。

支払い適正化のための新しい仕組みの内容は前述のとおりだが、最後まで難航したのは紛争処理機関の位置づけだった。運輸省懇談会の多数意見は、政府機関(8条機関)が望ましいとしたが、金融庁の自賠責審議会では民間の機関としての設置や業界の再審査会の活用案が保険業界や自動車業界から出された。法案改正作業の中で政府部内の調整の結果、専門の有識者で構成する中立的な民間機関(指定法人)として自賠法で位置づけ、行政府が全業務にわたって監督することにした。同機関が行う調停について、保険業界はその結果に従うことを表明しており、妥当な決着だったと思う。

もう一つの重要課題は、被害者救済策や交通安全対策など、運用益による一連の政策事業をどのように充実、かつ効率化していくかである。保険金額の見直しは行われぬ代わりに重度後遺障害に対する救済改善(介護料の増額、高次脳機能障害者に対する保険金支払いの適正化、障害等級表の見直し検討、療護センターの増床、協力病院による在宅介護支援のためのショート・ステイ制度の導入等)は、運輸省懇談会がまとめた一連の報告書の提言を基礎に段階的に実現することになっている。

また、自動車事故対策センターが行っている事故アセスメント、事業用自動車を中心とする講習、適性診断などの交通安全事業についても専門家による業績評価タスクフォースをいち早く設置、事業の見直しと中期計画の作成を検討中だが、療護センターも含め必要な事業は効率化しながら、発展させてゆこうという方向である。

自賠責制度は被害者保護と並んで安定的な保険料水準の維持に大きな役割を果たしており、「5条件」の一つであ

るユーザーメリットの解釈もからみ、保険料引き下げにどの程度重点を置かが論議の焦点となった。

結論的には、現在の保険料も赤字部分を運用益で補填されており、今回、保険料を大幅に引き下げれば将来、均衡保険料水準に戻す場合の引き上げ幅が過大となる。“ユーザーメリット”にはできるだけ安い保険料水準とともに交通事故被害者(あるいは加害者)になった場合の保障があり、両要素のバランスが重要であるという考え方が多数を占めた。このため約2兆円に達する政府再保険の累積運用益の配分は保険料充当分が20分の11、被害者救済や交通安全対策などの政策事業分が20分の9ということで政府部内の調整が図られた。

#### 4 今後の課題

運輸省懇談会、金融庁の自賠責審議会双方の論議に参加して痛感したのは、車社会の今日、いつ交通事故被害者になるか分からない状況なのに、被害者、とくに重度後遺障害者の悲惨な実情が良く知られておらず、当事者になって初めて分かるという現実である。

交通事故被害者救済を一般の社会保障制度の中で行うべきだとの論議は“正論”に聞こえるが、国の財政状況や交通事故(犯罪)の特殊性を考えれば、保険契約者に帰属する運用益を使つての救済事業は極めて効率的、合理的な仕組みといえる。

しかし、特別会計による有利かつ安全確実な保険料運用

が廃止され、現在残っている累積運用益も6年間で使い切るわけだから、将来、保険契約者に対する賦課金制度の導入は不可避といえる。衆参両院が付帯決議で「一層の被害者保護の充実」と「法律施行後5年以内に賦課金制度導入の可能性を検討すること」を要望したのは評価できる。今後、保険料は保険会社の100%自主運用となるが、損保業界の競争激化・格差拡大・再編時代における安全かつ効率的運用に手放しの楽観は許されない。

この他、論議に参加して実感したのは、業界に対する被害者団体の不信感の強さだ。自動車保険料率算定会(自算会)や再審査機能の整備などで日本の保険業界は諸外国に比べ、適正支払いのレベルが高いと思われるが、いくつかの個別ケースが不信増大を招く原因になっている。初めは被害者団体と業界代表が激しく対立していた運輸省懇談会の報告が全会一致という望外の結果になったのは、12回の会合における論議を通じ、双方の理解が深まったためともいえるが、適正な支払いに対する業界の努力は永久課題であり、また新設される紛争処理機関の役割りを期待したい。

いずれにせよ、戦後の金融・保険制度が軒並み時代遅れになり崩壊している中で、ノーロス・ノープロフィットの原則の下、民間の任意保険との二本建て制により、無保険車の絶滅、低保険料の維持、被害者保護などに大きな役割りを果たしてきた自賠責制度は現在も十二分に機能している。まさに日本が誇る戦後からの社会的・経済的資産として維持、改善してゆかねばならない。