

# 自動車保険の変遷とその法律上の問題

——自賠償保険を中心として——

- 主査 石田 満氏 (上智大学法学部教授 法学博士)  
海老名 惣吉氏 (自動車保険料率算定会)  
鈴木 辰紀氏 (早稲田大学商学部教授 商学博士)  
倉澤 康一郎氏 (慶応義塾大学法学部教授 法学博士)  
高崎 尚志氏 (弁護士)  
伊藤 文夫氏 (自動車保険料率算定会)  
吉川 吉衛氏 (静岡大学法経短期大学部助教授)  
オブザーバー 黒須 信雄氏 (安田火災海上保険株式会社)



# 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 —

主 査 石 田 満 氏 (上智大学法学部教授 法学博士)  
海老名 惣 吉 氏 (自動車保険料率算定会)  
鈴 木 辰 紀 氏 (早稲田大学商学部教授 商学博士)  
倉 澤 康一郎 氏 (慶応義塾大学法学部教授 法学博士)  
高 崎 尚 志 氏 (弁護士)  
伊 藤 文 夫 氏 (自動車保険料率算定会)  
吉 川 吉 衛 氏 (静岡大学法経短期大学部助教授)  
オブザーバー 黒 須 信 雄 氏 (安田火災海上保険株式会社)

本誌は、昭和56年3月28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「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 —」を題目とする座談会を収録したものです。

昭和56年3月

財団 安田火災記念財団  
法人

# もくじ

I	自賠責保険の創設とその変遷	1
	(1) 前 史	1
	(2) 昭和30年代の自賠責保険の状況	11
	(3) 昭和40年代の自賠責保険の状況	14
	(4) 昭和50年代の自賠責保険の状況	24
II	自賠責保険の法律上の問題	25
	(1) 責任論	25
	① 「運行」について	25
	② 「運行供用者」責任について	38
	(2) 損害論	56
III	自賠責保険の課題と展望	62

石田 本日はご多忙のところをご出席くださりまして、ありがとうございます。  
す。

安田記念財団では今まで講演会を開催しまして、その多くは安田記念財団叢書として刊行されています。新しい企画として座談会が計画され、同記念財団の主催で、本日、自動車保険に関し、第一回目の座談会を開催することになり、私が主査ということでございます。よろしく申し上げます。

自動車保険と申しましてもその範囲は広く、自動車損害賠償責任保険と任意の自動車保険を含みます。

本日は前者の自賠責保険を中心に討論していただくことにして、任意保険、特に任意の対人賠償責任保険については、後日、改めて座談会を開催して、検討することを予定しています。

ただ、おのずと両者は関係がありますので、自賠責保険だけに限定されずにご自由に発言され、座談が任意保険に波及しても結構でございます。

## Ⅰ 自賠責保険の創設とその変遷

### (1) 前 史

自賠責保険は、昭和30年1月27日法律第97号をもって自動車損害賠償保障法の公布により、誕生しました。

ご存じのとおり、自賠責保険は発足の当時、それは昭和31年2月ですが、保険金額は死亡30万円、重傷10万円、軽傷3万円ということで始まっています。

当時昭和31年の契約件数は115万1,814件、収入営業保険料23億38,208円、

支払件数 1,019 件、支払保険金も 3,966 万 7,000 円です。昭和 55 年度では、契約件数ではほぼ 20 倍、収入保険料では 250 倍になっております。

自動車の普及率の増大に伴い、自動車保険は急激に伸びているわけです。これも国民の意識の変更、あるいはまた保険会社の企業努力ということも当然あったかと思います。

本日は制度的な面、法律的な面から自賠責保険についてくわしく討論してみたいと思います。最初に自動車保険料率算定会の海老名さんのほうから自賠責保険の歴史というか、前史について説明をお願いしたいと思います。

ご存知のように、海老名さんは自賠責保険の発足当時から、実際に自賠責保険の問題に取り組んでおられます。

まず、死亡事故について限度額は 30 万円と、現在と比較しますと非常に低い額ですが、あるいは政府への再保険の問題、あるいはノーロス・ノープロフィットということになっているのですが、それらの問題について海老名さんからご説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

**海老名** 自賠責制度の創設から現状に至るまでの要約の点ですが、石田先生のほうから創設について一部お話がありました。

自賠責制度が現状に至るまでには昭和 25 年に戦後の自動車の急速な発展と自動車事故の現状から運輸省において自動車損害賠償保償制度の実施検討に入っていたのです。この当時においては自動車台数が約 39 万台、交通事故の死亡者数は 4,200 人、傷害者が 2 万 4,400 人という時代です。その後、昭和 27 年末に、自動車関係団体ならびに日本損害保険協会と学識経験者、関係官庁の協力により、運輸省自動車局に自賠責制度の調査研究のための協議会が設置されたというような経過を経て、自賠責が発足しました。

ご案内のとおり、法律ができる以前の問題として、昭和 30 年 5 月 25 日に衆議院、翌日の 5 月 26 日に参議院に法案が提出され、その間、衆議院においては 6 月

17日、参議院においては6月13日それぞれ参考人の意見聴取、または公聴会が開かれました。

その当時、前回の安田記念財団の講演会で石田先生がお話しになったなかにも触れておられますが、参議院の運輸委員会の公聴会において当時の横浜市交通局長から自賠責の死亡30万円という額については高いのではないかと、現在、自分達がやっている事案については5万円～10万円というような事実関係があるということが公聴会の席上で指摘されています。このような経過をたどったわけですが、最終的に運輸省のほうとしては提案の骨子として自動車による人身事故の場合の賠償責任を適正にするための処置、2点目として自動車側の賠償能力を常時確保するための処置、3点目としてひき逃げ事故のような加害者不明な場合の被害者の保護処置、現行の保障事業ですが、この3点を柱として提案しました。

その結果、法律が昭和30年7月29日にできあがり、同年12月1日から任意実施、翌昭和31年2月1日、2月11日、2月21日と3回に分け、車種別に4輪、3輪、2輪自動車という形で強制実施が施行されました。当時の車両数は昭和31年度177万5,000台、契約件数では昭和31年度115万2,000件、収保関係では石田先生は23億とおっしゃいましたが、これは昭和30年度の本数字と思いますが、昭和31年度では収保は30億円弱、支払件数が4万3,000件、これに対する支払保険金は約20億円、現状からみますと隔世の感があるのですが、昭和54年度の支払件数は62万9,000件、支払保険金は4,988億円ということです。

このような形で実施され、法律上のシステムはできましたが、受入体制側である保険会社のほうとしては、引き受けはしたものの、それをどのような形で支払いをしなければならないか、また設立当時においては当初の予定よりも付加保険料、社費関係ですが、これが非常に圧縮されたというような前提から現行の保険会社の社員そのものを使ってやるということは赤字経営になってしまうというような前提に立ちまして、昭和31年5月15日、当時自賠責のみの査定関係

をやるという前提条件から共同本部というものが設立されたのです。

共同本部は各損害保険会社が創立した任意組合であります。現実の共同本部が機能を果たしたのは昭和32年7月ですが、それ以前の昭和31年2月からの暫定的な期間については現在の損害保険料率算定会、こちらのほうの当時の新種保険部が事務代行を行っていたというのが実態であります。共同本部が事案を処理するためには全国にそれなりの事務所を設置しなければならないということから、当時 52カ所、人員関係では 150 名という体制から発足したわけです。

現在どのような形になっているかといいますと、全国に調査事務所が72カ所設置されています。人員関係も約 1,900 名です。この共同本部の設立目的としてどういう考え方をとったか申し上げますと、共同査定に関する事項、共同計算に関する事項、統計に関する事項の3つが柱になっていたのです。

さらに、共同本部で損害査定を行うということについては自賠責保険があくまでも法律上で定められた強制保険であるという前提からいくと、それぞれの個々の保険会社において当然に体制上から損害査定をすることは可能ですが、そこに何らかの利害関係というような問題が入った場合は好ましいものではなく、強制で保険料を集めているかぎりにおいては同一事項、同一損害の場合においてA会社で支払う場合もB会社の場合においても同じような損害額の支払いがなければならないのではないかということから、ひとつの機関で行うことがベターであるという判断も当然に共同本部設立当時の理由として入っていたのであります。

このような関係から発足したのですが、さらに自賠責保険を行ったのはいいが、これがうまく運営できるかどうか、それぞれの会社において、A会社は黒字になり、B会社は赤字になることも当然予想されることから、ご案内のとおり、現行の保険料のうち 60 %は運輸省の再保険、これは現行の法律の第42条ですが、残された 40 %についても、これはそれぞれ各社が全額プールにして清算することが望ましいのではないかということから、現在も行われています



が、実務的には東亜火災が行っています。

昭和30年代の問題点として大きく取りあげられるなかには、社会保険との競合請求があります。

石田 前史について只今、海老名さんのほうから自賠償保険あるいは自賠償保険制度ができるまでのいきさつについてお話があったのですが、前史の問題について皆さんご質問がありましたら……。

その頃、エーレンツヴァイク教授の講演を聞いたことを記憶しているのですが、自賠法のなかで最も注目されるのは第3条の責任規定です。自賠法をつくるにあたって指導的な役割を果たされたのは我妻栄先生ですか。高崎さん、その点は。

高崎 全然私はわかりません。

伊藤 比較法雑誌の第13号の論文など読んだ感じでは我妻先生ではないかと思われま。

石田 具体的に政府への再保険とか、ノーロス、ノープロフィットなど業界でそういう問題について意見があったのですか。

海老名 業界では相当意見がでていたようです。特に料率の算出についてあくまでも推定的にまずやらなくてはいけないということ、ある一定の線を損保としてはだしたわけです。

その場合に一番大きくなるのは経営上の問題として社費関係の問題がある。社費関係はこの当時、業界としては13億円ぐらい必要であるということを出したのですが、それが削り削られて6億7,000万円という形で発足せざるをえなかったという実情があります。

それと果たして純率のほうにおいても運営できるかどうかということについても業界ではいろいろ議論があったようです。

鈴木 私は、皆様よりも後追いで研究してきた者ですが、研究を遡って試みて

痛感したことは、昭和30年という自動車の保有台数も多くない時期、すなわち保有台数は148万台ぐらいで、死者が6,000人ぐらい、負傷者は7～8万人でしたが、このようなかなり早い時点でその後の交通事故の多発ということを感じているのです。この点は、自動車保険新聞紙上で運輸省の永光さんも触れられていますが、日本は昭和27年頃に車の国産化という路線に通産省が踏み切り、自動車産業および自動車運輸業の発展という観点から自動車事故被害者について今から手当をしておかないと、えらいことになるということに気がついていたので。その後の交通事故多発を考えると、自賠責が果たした役割については二面があると思うのです。ひとつは被害者救済の面で大いに大いに貢献したこと、いまひとつは自賠法1条に規定しているところですが、自動車運送の健全な発展に大きく寄与したという面があったと思うのです。

**石田** 諸外国の影響ということもありますでしょうね。諸外国でもすでにそういう用意をしているということで、当然、日本も車時代になるだろうということを見込んでいたのでしょうか。

**倉沢** これはどなたかご存知の方があつたら教えていただきたいのですが、早い時期に自賠法について運輸省の協議会とか調査機関をつくった時に、そこで狙っているのは賠償能力確保と責任強化とどちらにプライオリティがあつたのでしょうか。自賠法の立法は、もともと自賠責保険というものを初めから狙ってできているのか、それとも第3条のほうがこの時の立法の主たる目的、すなわち人身事故における責任強化ということをはじめは狙って、その実現手段ないしは補助措置として自賠責というのがその過程ででてきたものなのか、立法目的としてのプライオリティがどちらにあつたのか、そのへんを教えてください。

**伊藤** この点は、先程、石田先生が述べられたことと重複するかも知れませんが……鈴木先生は自賠責保険についての日交研で発表されたご論文の中で運輸業の側面援助の面も強調されておられるのですが……、自動車事故に対する法

的救済の問題意識は昭和25年段階に突如としてでてくるのではなくて、比較法的紹介という形で、たとえば野田先生のフランス義務的責任保険法の紹介、あるいはドイツの義務保険法の紹介も行われておりました。また、ドイツ法はすでに道交法の中で責任の強化と強制保険とを結合させたシステムというのを用意していたのです。

そのようにセットされていたシステムを日本に導入してきたのでしょうか。ドイツ法の原流をたどっていけばオーストリーに突き当たりそうなのですが。だとすれば、どちらかに重点をおくというのではなくて、自賠責保険の論理的前提としても、その当時伝統的な個人責任法理が支配的であるために、分散機構の前提としての責任の強化という論理構成をとったのではないかという推測が成り立つと思うのであります。

倉沢 よくわかります。もちろん、制度的には責任強化と賠償能力の確保ということはセットだと思うのです。ただ、外国でできた制度を日本に早い時期に取り入れなければならないという意識をもつときに、賠償能力確保ということは自動車を実行する人にとって経済問題でもあるのです。

これに対して、責任強化という点は法律的な民事責任法理がこれからの自動車時代には妥当性をもたないという意識に基づくものであって、制度としては外国から継受するときにはセットで入ってきたのですが、その動機のようなものが資料で探れるかどうか、私自身は不勉強で恐縮ですが、質問の意味はそういうことです。

石田 それは論理的にどちらが先かということはいえないと思いますが、エーレンツヴァイク教授の話を聞いてみても無過失責任ということが議論の中心であったと記憶しております。

無過失責任にすれば、受け皿としての責任保険を用意しなければならない。

石田 吉川君、何かご意見は。

吉川 その問題について調べてなく不勉強ですが、発言しておきたいことが

あります。

自賠責保険の給付水準がいわゆる生活保護程度であったことは — 実際にそうであったか否かは問題ですが、現在、一般にはそうみられているようです — ，自賠責保険が今日よくいわれる社会保障的なものだということとはあまり関係ないのではないか（国会での補足説明がありますけれども）。社会保障云々が問題になるのは、もっと後のことではないか、ということです。端的に言えば、自賠責の当時の給付水準の問題は、自賠法において相対的無過失責任と運行供用者概念がとられ、また強制保険とされたこととウラハラの関係にあるのではないのでしょうか。当時は、この関係が重要であったのではないか、このように考えます。

**倉沢** ここで念を押しておきたいのは、あとで自賠責と任意の対人賠償との異同を考えるにあたって、自賠責の性格が基本補償であるといわれるときに対象としてでてくるのは被害者のほうがまずでてくるのか、それとも運行供用者のほうがでてくるのかという問題があります。それが制度の沿革に何か関係がありそうな気がするのです。

**高崎** 私は今まで理解していた、あるいは何かで読んだ記憶があるのですが、昭和20年末期に自動車事故があって、今と比べると数は全然少なかったにしても、民法715条の使用責任ではまかないきれないケースが多発して問題になっていたのではないですか。

会社などが人に車を貸しても、民法715条では貸しただけでは会社などに責任はなかったのです。しかも借りて運転した者は、無資力者が多いでしょうから、トラブルが起きていたのではないかと思うのです。

**倉沢** そのトラブルは法的責任の有無についてのトラブルなのですか、それとも履行能力の有無についてのトラブルなのですか。

**高崎** 民法では行き詰まっていて、救済しなければいけないけれども、どうにもならないということがあったのでしょうかね。

鈴木 過失責任では救えなかった時代……………。

高崎 無資力の者が運転し、使用者責任にあてはまるのであれば使用者が責任を負いますが、それに外れた者がでてくるでしょう。たとえば借りた無資力者が運転していると、所有者のほうは何ら責任はないというような状態が生じていたのではないのでしょうか。

倉沢 そうすると、たまたま社会現象として、法的責任が不十分であるという問題と同時に賠償能力不足の問題も一緒に起こってきたということですか。

高崎 自賠法の運行供用者（保有者）責任を認めますと、責任主体は広がるのです。

鈴木 トラブルの原因が加害者に賠償資力がなかったためなのか、それとも民法の責任法理だけでは被害者救済に不十分でトラブルが絶えなかったのか、そこのところを考えているわけではありませんか。

高崎 所有者が事故を起こした場合は民法 709 条によって端的に所有者が責任を負うわけですが、しかし、民法では責任を認められないし、責任ある者が無資力であるという問題で、これは問題が多発しはじめたのではないかという。

石田 前史のところでは引っかけると困るのですが、その問題はあとで責任論のところではディスカッションしていただくことにして、まとめてみますと、高崎さんがいったように従来の民法の枠のなかでは被害者は十分に救済されないという具体的な問題がでてきたし、また、諸外国の影響、責任保険の用意という3つが自賠責保険、自賠責制度というものを生みだしたものではないでしょうか。

鈴木 今のプライオリティーの問題は交通事故の被害者を救済しなければならないという立場からいうと、責任の強化と強制保険というのは必然的なワンセットであって、どちらにプライオリティーがあったということではないと思うのです。

今、石田先生のおっしゃった諸外国からの制度の移入ということはもちろん

のことですが、しかし、昭和27年頃から研究を始めて昭和30年にははや法律ができたという急速な研究を促したのも、そのところを私はいいたかったのです。

確かに諸外国に先例はあります。しかし、その先例を早く見抜いて日本の運輸業、自動車産業が急激な速度で発展し、その結果多くの事故が起こるのであるということを予見して積極的に動いていった官僚機構はなかなかのものだったと思うのです。

**石田** 研究は昭和27年頃からというのではなく、その前から諸論文で従来の伝統的な民法論理では駄目だということは前からいわれていた、そういう土壤があるということです。

**倉沢** 自動車の人身事故についての責任強化という点に関しては、外国の情勢もその時の日本の社会情勢もともに歴史的必然だと思うのです。ただ、そのときに責任強化と社会保障とセットにせず、責任強化と賠償責任保険とをセットにしたことに特別の意味があると思うのですが……。

**高崎** 責任を自賠法3条で強化したと同時に責任を負う者の範囲を広げたのです。責任を負う者を広げるかぎり保険でカバーすることが最善の方法であったと思います。

**伊藤** 前史でひと言確認したいのですが、例の横浜の交通局長が公聴会で自賠責の30万円は高いのではないかと、当時、5万円から10万円の死亡事故の示談がなされているということが、私もかつてに引用しましたし、いろいろの方が引用なさっているのですが、注意しなければならないのは、そうだとするならばその当時の賠償水準のフルカバーとして自賠責保険がスタートしたのかどうかです。

ところが、のちに最低補償論争あるいは基本補償論争につながっているわけですが、その当時のものを調べてみますと、当時は紫雲丸事件という船の沈没事件がありまして、あの時の一人の平均の示談額は小・中学生レベルで50万円から55万円です。これは昭和30年の国会の参議院運輸委員会の議事録、第22回だ

から昭和30年の示談水準です。昭和27年の大阪地判とか昭和28年の札幌地判、東京地判の昭和29年等は人身事故で損害賠償は100万円の判決例が数多くでているのです。したがって、自賠責の当初の議論で完全賠償ないしは高すぎるとか、またフルカバーであったというのは疑問があるのではないのでしょうか。そのことを前史として……。

**石田** それは先程、海老名さんのおっしゃったのは参議院の運輸委員会の公聴会で横浜市の交通局長の話があったということで、別に高いとか安いとかいっているのではなくて、あなたはそういう事故があった場合にいくら払うのだということのなかで、現在では5万円ぐらいを底として上は10万円ぐらい程度払っていますということでしょう。

**伊藤** そのあとの他の人達は、現在はこうなっているから30万円になると高すぎるとかいう議論はあるのです。ただ、事実としてそれ以上の示談ないしは判決が当時は存在していたということは確認しておく……。

**高崎** 30万円というのは何で決めたか。森永のヒ素事件で子供が被害者となったケースがありましたが、あれは30万円ぐらいではなかったでしょうか（加藤一郎・不法行為（増補）57頁によれば、死者一人25万円である）。

**伊藤** そのぐらいです。

## (2) 昭和30年代の自賠責保険の状況

**石田** 前史でデッドロックにのり上げては困りますので、次の2番目の昭和30年代にいきましょう。私のほうで若干説明をしてあとでご意見をお伺いしたいと思います。

昭和39年では契約件数624万5,806件で発足当時と比較しますと、5.4倍で、収入営業保険料も587億8,357円、25倍になっています。支払件数も15倍ということで、昭和30年代には飛躍的に増加しています。

ここで注目されるものとしては、昭和35年9月の自賠責保険金の改定があり

ます。死亡保険金を50万円にしています。昭和39年2月では死亡保険金100万円、傷害を傷害と後遺障害に分けて傷害30万円、後遺障害は等級を12ランクにしています。

この30年代で注目されるのは、また車検リンク制度を採用したということです。昭和37年8月1日に登録あるいは車体検査を受ける際には自賠責保険の証明書の提出を必要とし、ステッカーを自動車に貼らせるということにしています。ここに無保険自動車の防止に役立つ制度が誕生しました。

海老名さんに関係する問題としては、損害保険料率算出団体に関する法律に基づき、自動車保険料率算定会が発足し昭和39年2月1日から業務を開始しています。

昭和30年代を概観してみますと、そんなところが特徴です。前の問題と重複しても結構です。どうか、海老名さん、これらの事情をご説明ください。

**海老名** 制度的な大きなものからいうと先生の今おっしゃったような内容になるかと思いますが、保険実務上それ以外の問題があります。

自賠責が発足した当時、保険会社の支払い関係は、一般の不法行為論に基づき被害者の軽微な過失までも過失相殺を行っていたのが実態だったのです。それが最低補償という前提から過失相殺をそこまでやるのはどうかということから、過失相殺をひかえめにするようになったのです。

**石田** 海老名さん、自動車保険料率算定会が、昭和39年2月1日から業務を開始した当時、何人ぐらいでやっていたのですか。

**海老名** 本部では100人ぐらいいたようです。

**鈴木** これが独立したのは業務量が大きくなってきたからですか。それまでは損害保険料率算定会のなかで一緒にやっていたのですね。

**海老名** 自賠責保険については共同本部を独立させていて、任意保険は料率算定会のほうでやっていた。ところが自動車収保関係が大きくなったので、任意の自動車保険と自賠責保険とを一本化しようという形でできあがったのです。



**倉沢** 当初は過失相殺を厳密に適用していたということは、民法の不法行為責任によっていたからですね。それから最低補償という考え方から、過失の有無にかかわらず、被害者を救おうというふうになってきたということですが、その最低補償という観念はすでにその頃に登場した観念なのですか。

**海老名** 当初から最低補償という表現を使っていました。というのは査定要綱でも当時の額からみて相当低目に押さえているのです。

**伊藤** 実務的には重大な影響を与えたかどうかわかりませんが、発足当時から支払基準的なものはあったようです。現在のように事業方法書の一部として支払基準が認可されたのは昭和39年4月の段階です。

昭和39年4月28日に支払基準は主務官庁から認可を受けなければならないという現行の方式が開始されています。支払基準に対する行政上のコントロールが始まったのもその時代ですね。

**海老名** あれば当時、子供の死亡事故がありまして、名古屋地裁（名古屋地判昭和36年9月26日判例時報324号30頁）から最終的には名古屋高裁で（名古屋高判昭和38年4月25日交通不法行為下民集昭和38年177頁）で慰謝料の額の問題として争われたのです。

残された遺族の固有の慰謝料をどの程度にみるかということで、当時は一律5万円ということでした。それが裁判所で5万円は低すぎるのではないかと、しかもあの時の子供さんが裕富な家庭のお子さんで、慰謝料の額をもっと上げるべきではないかということで、結果的には要綱で5万円と定めた額が否定され、それを超える額になったのです。そのため、共同本部が独自でつくった基準がオーソライズされていないということで、伊藤さんがいったように昭和39年4月に事業方法書の一部として、大蔵省へ申請認可の形をとったのです。

**伊藤** 名古屋の判決は、査定基準の拘束力を否定した最初の判決です（前掲

名古屋地判および名古屋高判)。

**石田** 昭和30年代に注目されるのは昭和37年8月に車検リンクの制度ができたということです。

車検リンク制度が採用される前はどの程度の付保率だったのかというと、たしか大体80%でした。

**海老名** 昭和36年3月の運輸省の調査では当時の付保対象車輛が344万8,000台、それに対して加入車輛が273万3,000台、付保率79.2%です。

**石田** そういうことで非常に高いと思ったのですが、現在の賠償観念は、当時よりはるかに高いので、車検リンクということにこだわる必要があるのかという問題もございます。漏れるものがあるから心配だということがあるのでしょうか。

**海老名** 二輪車が車検がないということで低かったという現状があります。

**鈴木** 車検リンク制は議論があっても変わらずに維持されるのではないかと思います。これは大変結構な制度だと思うのです。欧米では日本と比べかなり多数の無保険車が走っているようですから。車検リンク制は、日本独自の制度だと思うのですが、私自身は大変にすぐれた制度だと評価しています。

### (3) 昭和40年代の自賠償保険の状況

**石田** 昭和30年代はその程度にとどめまして、次に昭和40年代に入りましょう。昭和40年代は激動の時代だったのではないかと思うのです。昭和40年代になると自動車の保有台数も急激に増加しています。

昭和42年度には1,169万755台ということで、1,000万台の大台を超えています。さらに昭和46年には2,122万2,715台で、2,000万台の大台を超えています。当然に交通事故の件数も増えています。

昭和41年の交通事故発生件数は42万5,000件です。これは概数です。死者は1万4,000人、負傷者の数は51万人と増えています。

ピークが昭和44年で、交通事故の件数は72万件、死者は16万件、負傷者は96万人となっています。その後次第に減少していますが、最近では若干上昇しているところ です。

自動車事故の件数が増えると、当然に限度額も問題になって、昭和42年8月では死亡保険金も300万円、昭和44年11月では500万円、昭和48年12月には1,000万円、傷害を80万円というように改訂を行っています。

このなかで特に注目されるのは昭和44年10月7日に自動車損害賠償責任保険審議会の答申がでていることです。このなかで鈴木先生が先程おっしゃったように、自賠責保険は最低補償であるという言葉を使っています。

「自賠責保険が最低補償であるという本来の性格に鑑み、また他の社会保障制度との権衡を考えれば、今後、賠償水準の動向のみによって保険金額を改訂していくことは必ずしも適当ではない」といっています。

そこに「最低補償」という言葉が答申にでているのです。答申の中味はレジメにもありますが、医療費の適正化の問題、休業補償費の限度額の設定、メリット、デメリットの導入というようにいろいろな問題がここでとりあげられています。

そのなかで実施されたものと実施されないものがありますが、昭和40年代は変化の多い時代だと思います。海老名さんからどういう改訂があったかを補足していただければと思います。

**海老名** 昭和40年代においては大きな変動がありましたが、石田先生のほうからお話がありました以外の問題として、原付自転車の自賠責保険の実施ができてきます。原付は昭和31年、自賠責発足当時は91万1,000台、昭和40年には736万4,000台で、また原付そのものの性能もよくなってきています。特に原付二種になると小型二輪と変わらないということから、また原付による被害者そのものが通常の交通事故の被害者と態樣的に異なるものではないという面から、原付が昭和41年10月1日に強制適用されたのが大きな問題です。

