



Title	ウェビナー「自動車損害賠償保障制度：自動車事故対策と民商法・公共政策の交錯」
Citation	年報 公共政策学, 16, 331-332
Issue Date	2022-03-31
Doc URL	<a href="http://hdl.handle.net/2115/84858">http://hdl.handle.net/2115/84858</a>
Type	bulletin (other)
File Information	16-20_report.pdf



[Instructions for use](#)

## ウェビナー「自動車損害賠償保障制度： 自動車事故対策と民商法・公共政策の交錯」

2021年7月20日火曜4限に、国土交通省自動車局保障制度参事官室の長谷知治参事官をお招きして標題のウェビナーを開催した（大学院法学研究科附属高等法政教育研究センターとの共催）。長谷参事官は、1994（平成6）年に事務官として旧運輸省に入省され、旧大蔵省国際金融局に出向したり、海事局油濁保障対策官として、また英国運輸省海事局で国内法制と国際条約体制を担当したり、東大公共政策大学院の海洋や交通・観光の政策研究ユニットで特任教員を務められたりと、豊富なご経験をお持ちである。そこで、HOPSでご講演いただくのが有意義と考え、本イベントを企画したところ、60名超が参加した。

長谷参事官からは、ご講演冒頭、日本の交通事故件数のピークは、交通戦争と言われた昭和40年代ではなく平成16年だった一方で、交通事故による死亡件数のピークは昭和45年だったこと。2019・2020年の都道府県別の交通事故による死亡件数で、北海道は全国ワースト3位だったこと。自賠責保険加入義務は原付にもあてはまるといったお話があった。全体では交通事故件数が減少する中で、それによる重度後遺障害者数は年間約1600人となっており、そうした方々への支援の重要性が増している。最近高齢者の事故がよく報じられるが、データによると、これは若者にも大いに関係のある深刻な社会問題である。

続いて、国の政策過程についてご紹介があった。国交省は、トラック、バス、タクシー、航空、鉄道など様々な業界との関係が深い。さらに、自賠責関連では保険会社

や被害者団体など、保険料率決定の利害関係者とも交流がある。まずは現状を把握し、課題を設定し、原案作成、将来予測、社会的な便益・費用や実現性の政策評価をするというのが業務の流れである。独善的にならないよう利害関係者とコミュニケーションをとることに加え、学習や経験を踏まえた利益衡量や、法律を当てはめる際の価値判断の重要性が強調された。そのためには、諸外国の事例など幅広く現実を見て、できる限り正しい選択肢を「政治」に対して提供していくことが大事で、これは、官民間問わず公共に深く携わる職業に当てはまることだとメッセージを添えられた。

続いて、自動車損賠保障制度についてのお話があった。自動車事故被害者も厚生労働省の福祉政策で支えるべきとの考え方もあり得るが、この自動車社会では別の社会保障的な制度でこれをカバーしている。1955年に制定された自賠法では、任意保険よりも広い概念として運行供用者責任が明確化され、強制加入とすることによって賠償資力を担保し、これを車検とリンクさせることで実効性を持たせた。利潤が出ないような保険料を設定しつつ、民活の観点から保険会社が参画している。民法709条により逸失利益を基に算定される保険金だけでは救われない被害者が実際にはおり、その救済を自動車ユーザーからの保険料やその運用益で行うというお話だった。ひき逃げや無保険には、自動車ユーザーからの賦課金を、政府からの保障として被害者に支払うという仕組みもある。

最近では、自動運転車が絡む事故の損賠

責任が話題になっており、「レベル4」（高度運転自動化）までは自賠法でカバーするとの結論が出た。ただし、自動運転車のシステムに欠陥があった場合の責任の所在や求償の方法などは、自動車メーカーと保険会社で議論が続いている。また、事故が多発している電動キックボードについても、まずは免許の要否から警察庁で議論が始まっており、これが保険にも波及してくる可能性がある。

その後、海上輸送と損賠との関わりについてもお話があり、それに続いて活発な質疑応答が行われた。

第1に、ご講演では、日本では自賠責・任意保険の2段階になっているのに対し、諸外国では任意保険の一部が強制部分となっており、また、自由料率であることにより保険会社の利益も含まれることから、保険料が高額な場合も多いと指摘があった。これについて、日本では他国に倣ってその大枠を変える流れにはないとお話であった。

第2に、自転車に関しても重大事故が報じられているが、自転車の自賠責を義務化していく流れはあるのかという問いに対しては、確かにここ10年間で議論はあるが、自転車は法律上の自動車の定義から外れており、自転車のユーザーは極めて幅広く、包括的な登録制度がないため捕捉可能性が高くなく、よって保険料率をどう決めるのかという技術的な問題もあり、今のところ任意保険加入を呼び掛ける対応になっているとのことであった。

第3に、他府省との調整について。例えば、社会保障制度全般を所管する厚労省とは、自動車事故被害者を受け入れる施設の介護職員の人件費について、厚労省の給与加算に国交省の枠組みでさらに加算できないかを、所掌の重複にも留意しながら調整

している。保険金がきちんと支払われているかは国交省が見るのに対して、金融庁には保険会社等への指導監督権限を行使してもらい、全体として制度がワークするように協力しているとのことであった。

第4に、課長級分掌職である参事官というポストについて。長谷参事官は今、大臣官房参事官として特命事項を所掌している。実務的には、課長と参事官に実質的な違いはない場合が多いと考えられる。海上保安庁参事官のように指定職とされているもの以外は、結局のところ行政改革で課（長）の数を減らす中で設けられたポストと考えられるとお話があった。

第5に、同制度の一部を担う自動車事故対策機構を独法化した背景について。同機構はかつて自動車事故対策センターという認可法人だった。その後、独法に移行するのか、民間法人化をするのか、国が引き取るのかという選択肢があったところ、この制度は強制保険化により国がしっかり担っていく一方で、民活の観点からPDCAを回して取り組むのが大事ということで、結局、独法化の道が選ばれたと理解しているとお話があった。

文責：村上 裕一（北海道大学公共政策大学院准教授）